

NEWS

SWISSAIR

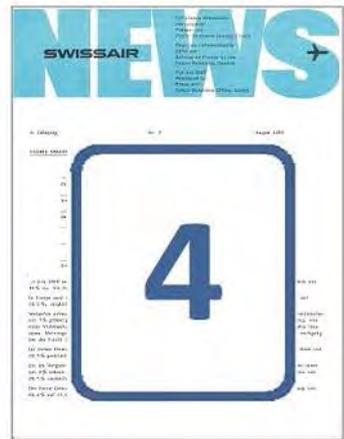
Für unsere Mitarbeiter
Herausgeber:
Presse- und
Public Relations-Dienst, Zürich

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

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



1959





Unsere Verkehrsergebnisse im Dezember 1958

	<u>Dezember 1958</u>	<u>Dezember 1957</u>
Offerierte Tonnenkilometer	15'405'823 + 6%	14'537'422
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'670'472 + 7%	8'080'844
davon : Passagier-tkm	4'669'725 + 2%	4'565'518
Gepäck-tkm	1'262'528 + 4%	1'219'397
Fracht-tkm	1'971'148 + 27%	1'556'859
Post-tkm	767'071 + 4%	739'070
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	56,2%	55,6%

Im Dezember 1958 war unser gesamtes Verkehrsangebot um 6 % grösser als im Parallelmonat des Vorjahres. Zusammen mit der etwas kräftigeren Zunahme der ausgelasteten Tonnenkilometer (7 %) ergab sich im regelmässigen Verkehr ein von 55,6 % auf 56,2 % leicht verbesserter Auslastungsgrad. Wie schon im November, ist dieser Anstieg zu einem grossen Teil der um 27 % gewachsenen Frachtleistung zu verdanken.

In Europa stand der um 8 % verringerten Produktion eine um 3 % gesunkene Nachfrage gegenüber, so dass der Ladefaktor von 46,8 % auf das immer noch unbefriedigende Mittel von 49,5 % anstieg.

Im nächstlichen Verkehrsgebiet blieb die verkaufte Leistung trotz einer 10 %igen Mehrofferte konstant. Unsere Kurse waren in der Folge noch zu 52,9 % (i.V. : 58,3 %) ausgelastet.

Der Einsatz des DC-6A "Cargoliners" brachte eine 167 %ige Steigerung der Frachtraumofferte. Auf der Nachfrageseite verzeichneten wir eine erfreuliche Zunahme von 210 %, so dass die Auslastung des Frachtraums um 8,1 Punkte auf 57,9 % anstieg. Von den angebotenen Sitzplätzen wurden 61,5 % (i.V. : 71,3 %) verkauft ; dabei war das Platzangebot um 19 % höher.

Bedeutend günstiger als im Dezember 1957 entwickelten sich unsere Südatlantikkurse. Der letztjährige Auslastungsgrad von 49,7 % wurde mit 62,7 % um 13 Punkte übertroffen.

Unsere Japan-Flüge ergaben mit 63,3 % (i.V. : 58,2 %) die höchste Auslastung von allen Verkehrsgebieten.

Das Jahr 1958 in einigen Zahlen

	<u>1958</u>	<u>1957</u>	<u>Zunahme</u>
Offerierte tkm	204'730'386	169'176'531	+ 21 %
Ausgelastete tkm	123'091'544	104'235'336	+ 18 %
Geleistete Passagier-tkm	76'303'934	66'098'436	+ 15 %
Geleistete Gepäck tkm	19'545'161	16'883'093	+ 16 %
Geleistete Fracht-tkm	20'919'499	15'812'244	+ 32 %
Geleistete Post-tkm	6'322'950	5'441'563	+ 16 %
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	60,1 %	61,6 %	

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Der Entschluss der Swissair, aktiv am Luftverkehr mit Düsenflugzeugen teilzunehmen, ist vor drei Jahren gefasst worden. Im Januar 1956 gaben wir vorerst zwei und später einen dritten DC-8 in Auftrag. Diese drei Einheiten werden den Ansprüchen im Nordatlantikverkehr bis 1963 genügen. In jüngster Zeit haben indessen viele andere Luftverkehrsgesellschaften neben den grossen Langstreckenflugzeugen zusätzlich kleinere Baumuster - wie Convair 880, Boeing 720, Lockheed Electra und Caravelle - bestellt, die sich auch in Gebieten mit geringerem Verkehrsaufkommen und auf kürzern Distanzen eignen. Damit wird sich der Konkurrenzkampf auf allen Abschnitten unseres weltweiten Liniennetzes verschärfen. Auch die Swissair musste daher ihre Materialeerneuerung beschleunigen, um ihre Stellung im internationalen Wettbewerb erfolgreich behaupten zu können.

Wir begannen damit, alle zwischen 1960 und 1962 lieferbaren Düsenverkehrstypen auf ihre technische und wirtschaftliche Eignung zu untersuchen. In Anbetracht der verfügbaren Mittel bezüglich Personal, Finanzen und Unterhaltseinrichtungen erschien es zunächst wünschbar, der DC-8-Flotte nur einen, für kurze und mittlere Strecken gleich zweckmässigen Typ beizufügen. Uns schwebte dabei eine ähnliche Lösung vor, wie wir sie bei den Kolbenmotorflugzeugen DC-6B und Metropolitan gefunden hatten, deren Triebwerke bekanntlich identisch und untereinander auswechselbar sind. Innert nützlicher Frist ist jedoch kein Strahlflugzeug zu erwarten, das eine so weitgehende Standardisierung erlauben und zugleich den DC-8 hinsichtlich Reichweite und Grösse harmonisch ergänzen würde. Der Kompromiss einer Düsenflotte von drei Typen für kurze, mittlere und lange Strecken war für die Swissair allein ökonomisch kaum tragbar, erschien aber operationell ideal. Er wurde durch die Vereinbarungen mit dem Scandinavian Airlines System möglich: Swissair und SAS erwerben höchstens je zwei verschiedene Typen und sind trotzdem - als erste Gesellschaften im Weltluftverkehr - in der Lage, bereits nächstes Jahr dem jeweiligen Verwendungszweck angepasste Düsenverkehrsflugzeuge in Betrieb zu nehmen: den DC-8 für grosse Distanzen mit grossem Passagierpotential, den CV-880 für längere und mittlere Etappen mit kleinerem Passagieraufkommen und die Caravelle für kurze Flugstrecken. Der Bau und die Auslieferung dieser Flugzeuge ist im Gange; der DC-8 fliegt, die Caravelle hat ihre Bewährungsprobe in über 3000 Flugstunden bestanden, und das Testflugprogramm des CV-880 beginnt Ende dieses Monats.

Die Ablieferung der verschiedenen Einheiten erfolgt voraussichtlich nach folgendem Zeitplan:

- 1. DC 8 : Februar 1960
- 2. DC-8 : April 1960
- 3. DC 8 : September 1960

- 1. Caravelle } Juni 1960
- 2. Caravelle }

- 3. Caravelle } Juli 1960
- 4. Caravelle }

- 1. CV-880 } zwischen Oktober 1960 und Februar 1961
- 2. CV-880 }
- 3. CV-880 }

Heute schon steht in grossen Zügen fest, wo und wie das neue Flugmaterial zum Einsatz kommen wird. Selbstverständlich stehen über viele Einzelheiten des Liniennetzes für 1960 und 1961 endgültige Entscheide noch aus. Es bedarf weiterer Beratungen zwischen den zuständigen Departementen der Swissair und des SAS, bis die zukünftigen Flugpläne bereinigt sind. Ab Sommer 1960 werden wir die Nordatlantikroute mit DC-8 befliegen. Die Caravelle sind für tägliche Verbindungen nach Grossbritannien, Deutschland-Skandinavien und Italien sowie für fünf bis sechs wöchentliche Kurse nach Athen und dem Nahen Osten vorgesehen. Im folgenden Jahr werden die CV-880 über den Südatlantik und nach dem Nahen und Fernen Osten eingesetzt.

Sind diese Flugzeuge einmal im Betrieb, wird unsere Aufgabe darin bestehen, die angebotene Leistung auch zu verkaufen. Unsere Untersuchungen haben gezeigt, dass die zur Deckung der Kosten erforderliche Passagierzahl bei der Caravelle und beim CV-880 nur wenig höher liegt als bei unsern jetzigen Flugzeugen. Die DC-8 benötigen dazu 60 bis 100 % mehr Passagiere. Dies stellt an unsere Verkaufsanstrengungen zweifellos grosse Ansprüche. Dem gegenüber steht die Tatsache, dass die Swissair mit dem neuen Flugmaterial in die Lage versetzt wird, an der Erschliessung eines stets grösser werdenden Marktes weiterhin führend beteiligt zu sein.

A. Baltensweiler
Chef Planungsdienst

DIE WERBUNG FÜR UNSERE DÜSENFLUGZEUGE

Die Propagandaabteilung legt Wert auf folgende Feststellung : Gegenwärtig wird öfters gefragt, warum die Swissair die Werbung für Düsenflugzeuge noch nicht begonnen habe. Unsere Jets werden erst ab Frühling 1960 fliegen. In der Zwischenzeit, vor allem aber während der nächsten acht Monate, müssen wir alles daran setzen, dass wir mit unsern Kolbenflugzeugen einen guten Auslastungsgrad erreichen. Es wäre deshalb falsch, ja gefährlich, heute unsere DC-7Cs, DC-6Bs und Metroloptans durch eigene Jetwerbung als veraltete Flugzeuge hinzustellen. Im gegebenen Zeitpunkt werden wir für unsere Düsenflugzeuge eine Propaganda zu machen wissen, die derjenigen anderer Gesellschaften mindestens ebenbürtig sein wird.

PERSONALSTATUS per 31.Dez. 1958

Direktion	8
Generalsekretariat	19
Planungsdienst	26
Zentraler Personaldienst	16
Lehrlingswesen	10
Personalreserve	50
Departement I	296
Departement II	
Personal Schweiz	394
Personal Ausland	1067
Departement III	
Bodenpersonal	831
Fliegendes Personal	820
Departement IV	1421
Direktion für die Westschweiz	471
Total	<u>5429</u>

PILOTS-in-COMMAND

Zu Pilots-in-Command wurden befördert : die Flugkapitäne Reinhard Geiger und Josef Ghirardello auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten sowie die Piloten Hans Leuthold, Fredy Peyer und Peter Sterchi auf Convair. Wir entbieten ihnen unsere besten Glückwünsche.

HAPPY LANDINGS

Wir gratulieren den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand :

Dept. I : 29.11.58 Viktor Frauenfelder, Abschluss und Budgetdienst.

Dept. III : 26.7.58 Walter Kuhn, Pilot ; 12.9.58 Erwin Max Kaiser, Pilot ; 12.9.58 Willi Steinmann, Pilot ; 27.11.58 Paul Strassmann, Kabinenpersonal ; 29.11.58 Rudolf Eugster, Startdienst ; 22.12.58 Frl. Irmgard Bietenhader (jetzt : Frau Keller) Kabinendienst.

Dept. IV : 1.11.58 Heinz Bolli, Triebwerk-Einbau ; 6.12.58 Alfred Alger, Radiowerkstatt.

ERNENNUNGEN

Im Dept. I : Herr Dr. Heinrich Reimann, bisher Chef des Statistikdienstes, wurde zum Assistenten des Chefs Rechnungswesen ernannt ; als sein Nachfolger im Statistikdienst wurde Herr Dr. Rolf Bächtold bestimmt. - Herr Dr. A. Keller, Chef des Betriebswirtschaftsdienstes, der die Swissair Ende Januar 1959 verlässt, wird ad int. durch Herrn Emil Koch ersetzt.

Im Dept. II : Herr Sven Legnelius, der seit Mitte Mai 1958 die Vertretung Stockholm geführt hat, wird definitiv zum dortigen Swissair-Regionalvertreter ernannt. - Herr Alexander J. Applebaum, zur Zeit im Public Relations Dienst der Tasman Empire Airways Ltd. in Sydney tätig, tritt auf den 1. Februar 1959 als Regionalvertreter von Sydney in die Dienste der Swissair ein. Herr A. Weber, der diese Vertretung organisiert hat, wird nach der Einführung von Herrn Applebaum nach Manchester zurückkehren, um dort seine Tätigkeit als Regionalvertreter wieder aufzunehmen.

Im Dept. III : Im Hinblick auf die Vorbereitungen für die Inbetriebnahme der drei neuen Jet-typen wird die bisherige Stabsstelle "Beratende Piloten" der Abteilung Flugdienst umgewandelt in die Stabsstelle "Operational Engineering". Mit ihrer Leitung werden der bisherige Chef-Checkpilot und sein Stellvertreter, die Flugkapitäne Ernst Hürzeler und Bruno Schmitt, betraut. Als Sachbearbeiter werden Ihnen die Herren Rolf Schilling, Dipl. Ing. ETH, und Rudolf Gasser, bisheriger Mitarbeiter des Planungsdienstes, zugeteilt. - Herr Hermann Ochsenbein, Chef ad int. des Passagierflugdienstes, wurde die Leitung dieser Abteilung jetzt definitiv übertragen. - Herr Heinz Galli, bisher Chef Dispatch Zürich, ist als Nachfolger von Herrn P. Wellauer, der die Swissair auf Ende des Jahres verliess, zum Chef der Operationsplanung ernannt worden.

Wir wünschen allen Neuernannten viel Erfolg in ihrer jetzigen Tätigkeit.

VERSETZUNGSPRAXIS UND INTERNE AUSSCHREIBUNGEN

Die Sektion Personalbeschaffung und Selektion des Zentralen Personaldienstes teilt mit : Auf Grund von Besprechungen innerhalb des Personaldienstes und mit der Personalkommission sind neue Richtlinien zur Behandlung von Versetzungsgesuchen herausgegeben worden. Es wird darin einleitend ausgeführt, dass Versetzungen, die im Interesse der Gesellschaft und des Arbeitnehmers liegen, zu begrüssen sind, und dass die Swissair bestrebt ist, ihre Mitarbeiter gemäss Neigung und Fähigkeit einzusetzen und beruflich vorwärts kommen zu lassen (vergl. Weisung PW 826 vom 31-12-58). Im Dezember 1958 ist ferner ein anderes System der internen Ausschreibungen in Kraft getreten. Je auf den 5. und 20. eines Monats werden sämtliche Stellen, die für interne Ausschreibung bestimmt sind, durch Anschlag bekannt gegeben. Dadurch ist die Orientierung unserer Mitarbeiter und ihrer Bekannten, die sich für eine Anstellung bei der Swissair interessieren, erleichtert worden. Die erwähnten

Verbesserungen kommen verschiedenen Wünschen entgegen und werden dazu beitragen, dass die offenen Stellen mit Bewerbern besetzt werden können, die hierfür die besten Voraussetzungen aufweisen. Wir bitten jedoch unsere Mitarbeiter, nur mit Mass und Vernunft von der Möglichkeit, Versetzungsgesuche einzureichen, Gebrauch zu machen.

PERSONALKOMMISSION

Die im April 1958 durch das Personal gewählte Personalkommission hat im vergangenen Jahr in den Monaten Mai, Juni, August, Oktober und Dezember je eine Sitzung abgehalten. Herr K. Linsi (Luftreisebüro Zürich) wurde zum Präsidenten und die Herren K. Meister (Stationsleitung Kloten) und F. Leutwyler (Service Fret Cornavin) zu Vizepräsidenten der PK gewählt. Herr Dr. Berchtold erörterte an einer Sitzung eingehend die allgemeine Lage der Swissair, während Herr Dr. Haas bei einer andern Gelegenheit über die Vereinbarungen zwischen Swissair und SAS orientierte. In den Sitzungen des Jahres 1958 wurden als allgemeine Problem z.B. die Ferienregelung bei der Fünftagewoche, der Sonntagsdienst, die Arbeitszeit des Passagierdienstes (Depr. III) und die Lärmbekämpfung in der Uebermittlungszentrale (Dept. III) aufgegriffen. Ein weiteres Traktandum war die Behörden-tätigkeit der Angestellten während der Arbeitszeit, für die in einem bestimmten Rahmen Urlaub gewährt wird.

Ueber die Qualifikationsblätter und ihre Handhabung ist ebenfalls gesprochen worden; die entsprechenden Anregungen der PK werden vom Personaldienst bei der Ueberarbeitung des Qualifikationssystems soweit wie möglich in Betracht gezogen. Der Personaldienst erläuterte der PK ferner die neuen Richtlinien für die Behandlung von Versetzungsgesuchen. Beide Instanzen haben auch den neuen Lohnauszahlungstermin (27. des Monats) vorbesprochen und zu einigen Anwendungsfällen betr. Essensentschädigung, Abgabe von Verpflegungsgutscheinen und von Verpflegung Stellung genommen. Auch Bekleidungsprobleme konnten mit Hilfe der PK gelöst werden. Die Mitglieder der PK verdienen für ihren zum Teil ehrenamtlichen Einsatz um das Wohl der Swissair-Mitarbeiter volle Anerkennung und den Dank des Personals und der Geschäftsleitung. Ein ausführlicher Tätigkeitsbericht der PK für 1958 kann bei den zuständigen Personaldiensten angefordert werden.

NEUER FLUGKAPITÄN

Das Eidgenössische Luftamt hat Pilot Freddy Hauert zum Flugkapitän ernannt. Wir gratulieren!

IN WENIGER ALS 6 STUNDEN VON NEW YORK NACH DER SCHWEIZ

Die in der Nacht auf den 12. Dezember mit dem DC-7C HB-IBP aufgestellte Bestzeit für die Strecke New York-Zürich von 9 Stunden und 29 Minuten wäre nach den Berechnungen unserer "Paper Jet Group" von einem DC-8 unter den gleichen Bedingungen um über 3 1/2 Stunden unterboten worden. Der Jet-Flug hätte 5 Stunden 57 Minuten gedauert.

40 JAHRE SCHWEIZERISCHER LUFTVERKEHR



Am 8. Januar 1959 jährte sich zum vierzigsten Mal der Tag, an dem die ersten regelmässigen Streckenflüge in der Schweiz begannen. Zum Einsatz gelangte ein Haefeli DH-3, ein Doppeldecker einheimischer Konstruktion. Das Flugzeug versah den militärischen Kurierdienst zwischen der Zürcher Flugplatzdirektion und der Generalstabsabteilung in Bern. Im April 1919 wurden dann auf der zunächst bis Lausanne und später bis Genf verlängerten Linie auch zivile Postsendungen zur Beförderung zugelassen. Unser historisches Bild (oben) zeigt den Verlad von Postsäcken. - Vier Jahrzehnte später rüstet sich auch die Schweiz zum Luftverkehr mit turbinenangetriebenen Flugzeugen. Am 15. Dezember 1958 rollte der erste CV-880 aus den Montagehallen der Convair-Werke in San Diego; zu diesen Anlass waren auch eine Swissair- und eine SAS-Hostess aufgebeten (unsere Aufnahme). Ende Januar wird der neue Typ die ersten Probeflüge absolvieren.



DER WELTLUFTVERKEHR 1958

Die ICAO gab die Weltluftverkehrsergebnisse für 1958 (ohne China und Russland) bekannt. Im Passagierverkehr wurde mit insgesamt 89 Millionen Luftreisenden eine Leistung von 86'000 Mio Fluggastkilometern erzielt. Dabei stellte sich die Zunahme gegenüber 1959 auf 5 %; die Wachstumsrate hatte seit 1946/47 im Mittel alljährlich rund 16 % betragen. Die Beförderung von Luftfracht stieg um 1 % und ergab ein Total von 1'670 Mio tkm. Die Zahl der Luftpost-tkm. erreichte 470 Mio tkm. und war damit um 7 % grösser als im Vorjahr.

SCHNEESTURM IN KLOTEN

Am Sonntag, den 4. Januar, vermochte ein heftiger Schneesturm den Verkehr auf dem Flughafen Kloten während Stunden lahmzulegen. Die vielen zum Abschluss der Neujahrsferien eingeschalteten Verdichtungskurse und die regelmässigen Flüge waren voll ausgebucht, so dass an diesem Tag insgesamt 3'507 Fluggäste den Zürcher Flughafen passierten. Für die Zeit zwischen 14.30 h und 17.30 h waren nicht weniger als 27 planmässige Abflüge vorgesehen. Die ersten Starts konnten indessen nicht vor 16.00 h erfolgen. Vorher mussten die Flugzeuge enteist werden, was für diejenigen der fremden Gesellschaften auf dem Tarmac und für unsere Einheiten im Hangar geschah. Der Ablauf dieser an sich zeitraubenden Arbeit wurde noch empfindlich gestört, indem ein Flugzeug der Panair ins Rutschen geriet und während längerer Zeit die Zufahrt zum Technischen Betrieb versperrte, ein Viscount der BEA im dichten Flockengestöber auf der Piste vermisst wurde und die Traktoren zeitweilig recht hilflos im hohen Schnee schleiften... In der Transithalle, die mit der Bar zusammen 300 Sitzplätze aufweist, drängten sich schätzungsweise 1'400 Passagiere. Diese chaotischen Zustände erforderten von unserem Personal viel Takt und grossen Einsatz. Den Mitarbeitern der Departements III und IV, die zum Teil während anstrengender Ueberstunden ihr Bestes gaben, gebührt volle Anerkennung.

CV-880 UND DC-8- MOCK-UPS IN KLOTEN

In einer Baracke im Dorf Kloten sind die Mock-ups der Bordküchen und bestimmter Kabinensegmente eines DC-8 und eines CV-880 aufgestellt. Die vom Passagierflugdienst zusammen mit dem Organisations- und Rationalisierungsbüro des Planungsdienstes darin durchgeführten Zeit- und Bewegungsstudien ergeben die Grundlage für die endgültige Innenausstattung.

KAPITALERHÖHUNG BEI DER SABENA

Am 15. Dezember 1958 beschloss eine ausserordentliche Aktionärversammlung der SABENA, das Gesellschaftskapital von 500 Mio. auf 750 Mio. bFr. zu erhöhen. Der belgische Staat und Belgisch-Kongo, die bereits 50 % des Kapitals besitzen, beteiligen sich an der Erhöhung mit je 62,5 Mio. bFr.

FLUGPLATZ BRÜSSEL ERHÄLT EINEN TAX FREE SHOP

Ende des vergangenen Jahres wurde auf den Flughafen Brüssel ein Verkaufsladen für zoll- und steuerfreie Waren eröffnet. Der neue "tax free shop" steht allen Lokal- und Transitpassagieren zur Verfügung; ausgenommen sind Fluggäste, die von Brüssel nach dem Lufthafen eines andern Beneluxstaates reisen. Das Geschäft führt vorerst Rauchwaren und Spirituosen. Foto- und Filmartikel, Uhren usw. werden später zu gleichen Bedingungen zum Verkauf kommen.

EIN SCHWEIZER FLUGPIONIER GESTORBEN

Am 19. Dezember 1958 starb in Hünibach bei Thun im Alter von 73 Jahren Albert Rupp, Inhaber des Schweizer Pilotenbrevets Nr. 9, datiert vom 17. Februar 1911. - 1910 trat Albert Rupp in den Albatros-Flugzeugwerken von Berlin-Johannestal ein, zu deren Chefpilot er bereits ein Jahr später avancierte. 1912 lieferte er in Bulgarien und St. Petersburg Militärflugzeuge ab, und 1913 übernahm er einen leitenden Posten bei den LVG-Flugzeugwerken. Ab 1916 widmete sich Rupp in seiner Berliner Wahlheimat, die er erst 1945 verlassen sollte, ganz der Produktion der nach ihm benannten Propellernaben, die auch auf den schweizerischen Militärflugzeugen eingeführt wurden.

NORBERT ARNOLD †

Am Neujahrstag verunglückte Norbert Arnold in seinem 24. Altersjahr bei einem Autounfall tödlich. Der Verstorbene arbeitete als Elektromechaniker in der Sektion IERA (Dept. IV). Er gehörte unserm Mitarbeiterstab seit 1. September 1957 an. Seinen Angehörigen sprechen wir auch an dieser Stelle unser herzliches Beileid aus.



Das Jahr 1958 im Vergleich
zu früheren Jahren

	<u>1952-1955 im Durchschnitt</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>	<u>1958</u>
Total der eingegangenen Vorschläge	368	320	316	209
Anzahl der prämierten Vorschläge	59	84	77	70
Verhältnis prämierte/ eingegangene Vorschläge in %	16	26	24,5	33,5
Total der ausbezahlten Prämien	2'951.-	5'020.-	5'200.-	3'730.-
Durchschnittsprämie pro prämierten Vorschlag	47,65	58,70	67,55	53,-
Höchste ausbezahlte Prämie	1'600.-	500.-	600.-	500.-

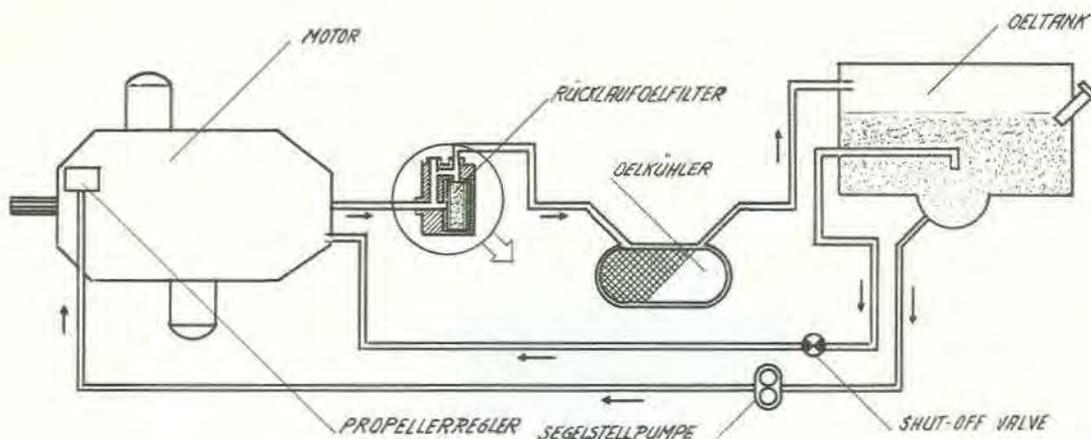
Wie wir das in den vergangenen Jahren stets getan haben, geben wir auch nach Abschluss des Jahres 1958 eine Uebersicht über die Entwicklung des Vorschlagswesens. Dabei zeigen unsere Zahlen in schönster Weise, wie sich unser Vorschlagswesen seit seinem Bestehen konsolidiert hat. Speziell beachtenswert ist der hohe Anteil der prämierten Vorschläge im verflossenen Jahr. Viel seltener als in der Zeit der Einführung unseres Vorschlagswesens gelangen heute nichtverwertbare Ideen zu uns. Der Fortschritt, den wir in dieser Beziehung gemacht haben ist erfreulich, rechnet man doch im allgemeinen im betrieblichen Vorschlagswesen mit einem Anteil der prämierbaren Vorschläge von ca. 20%. Wir haben es auf 33,5% gebracht, d.h. dass jeder dritte Vorschlag, der uns eingereicht wird, tatsächlich eine gute Idee ist.

Wenn nun im Jahre 1959 sich auch das Total der eingegangenen Vorschläge, bei gleichbleibender Qualität, wieder erhöht, so dürfen wir ehrlich zufrieden sein. Darum also, frisch an's Werk: je mehr Prämien wir ausbezahlen können umso lieber ist es uns!

Wir selbst helfen mit zu einem flotten Start ins 1959 und publizieren in der ersten Guten Idee vier Vorschläge, die zusammen mit Fr. 630.- prämiert wurden. Die Gewinner, alles Herren aus dem Dept. IV, sind:

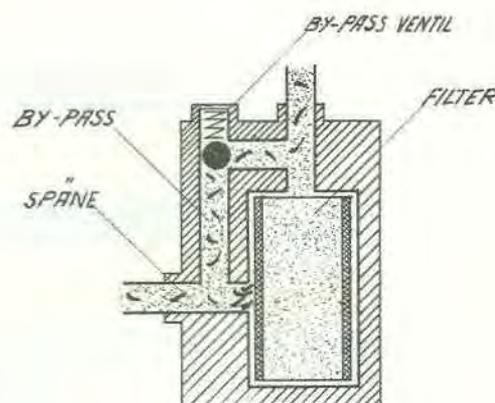
Herr Hans Frey, Triebwerk, Dept. IV	Fr. 450.-	6539
Herr Robert Inhelder, Triebwerk, Dept. IV	" 80.-	4904
Herr Jakob Kuhn, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 80.-	4924
Herr Josef Utzinger, Materialverwaltung, Dept. IV	" 20.-	5719

- 6539 Beim Aufsilbern oder Aufchromen müssen diejenigen Flächen der Werkstücke, die nicht einer solchen galvanischen Behandlung unterzogen werden dürfen, abgedeckt werden. In den meisten Fällen geschieht dies durch Auftragen einer Wachsschicht auf die betr. Partien. Dieses Verfahren ist jedoch mit einem ziemlich grossen Arbeitsaufwand verbunden. Für die galvanische Behandlung der Rückhalteplatten des Hauptpleuels und der Kupplungswellen des Laders der R-2800-Motoren schlug Herr Hans Frey vor, an Stelle von Wachs speziell aus PVC-Kunststoff hergestellte Abdeckungen zu verwenden. Die auf Grund des Vorschlages bereits hergestellten Versuchsabdeckungen haben sich in der Praxis bestens bewährt. Erstens lassen sie eine sauberere Plattierung erzielen, als dies bei der Verwendung von Wachs möglich war und zweitens können damit die Vorbereitungs- und Nacharbeiten wie Abdecken, Einwachsen, Reinigen etc. auf ein Minimum reduziert werden, besonders da sich eine nachträgliche mechanische Bearbeitung erübrigt. Dies bringt bei einer galvanischen Behandlung von jährlich ca. 1'150 Stück dieser Werkstücke eine bedeutende Einsparung an Arbeitsstunden.
- 4904 Herr Robert Inhelder konstruierte einen SpeziallötKolben zum Entfernen der Gummischutzbänder der Propellerenteiserkanten. Bisher wurde das Schutzband mit Benzol aufgelöst und mit einem scharfen Instrument abgekratzt, wobei oftmals die sich darunter befindende Enteiserkante beschädigt wurde. Mit dem neuen Werkzeug wird das Verfahren zum Lösen des Schutzbandes wesentlich vereinfacht, indem das Schutzband mit dem auf einen bestimmten Wärmegrad erhitzten LötKolben mühelos abgestossen werden kann.
- Somit bringt die vorgeschlagene Methode nicht nur eine grosse Einsparung an Arbeitszeit, sondern sie bietet auch Gewähr, dass beim Lösen des Schutzbandes die Heizkante nicht mehr verletzt wird.
- 4924 Auf Grund des Vorschlages von Herrn Jakob Kuhn wurde versuchsweise in den Luftertrittskanal des Rückkühlers und Druckkabinen-Hydr. Oelkühlers der HB-IBU ein Schutzgitter eingebaut. Dieses Gitter hat die Aufgabe, Beschädigungen an den Kühlern, die durch abgelöstes Eis oder andere in den Luftertrittskanal eingedrungene Gegenstände verursacht werden können, zu verhindern. Erfreulicherweise hat der Versuch gezeigt, dass der so geschützte Rückkühler keine Beschädigungen oder Deformationen mehr aufweist und die Massnahme Gewähr bietet, dass diese Kühlaggregate ihre volle Laufzeit von 12'000 Stunden erreichen können.
- Es ist nun vorgesehen, alle DC-6- und DC-7C-Flugzeuge mit solchen Schutzgittern auszurüsten. Der Einbau erfolgt während den Wertstandzeiten.
- 5719 Herr Josef Utzinger machte die Anregung, die Ersatzteilschubladen im Magazin mit dem den Flugzeugfarben entsprechenden Farben-Code zu bezeichnen. Dadurch wird eine gute Uebersicht darüber erreicht, wo und wie weit sich die Einlagerung der betreffenden Ersatzteile erstreckt. Ausserdem werden dadurch Schönheits- und Ordnungssinn, zwei sehr erwünschte Begriffe im Magazin, gefördert.
- Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :
- 302 Niederspannungskabel. Der Vorschlag, an Stelle des von Bendix gelieferten Niederspannungskabels, skydrolbeständiges Kabel 123-AN G-1930 zu verwenden, muss abgelehnt werden.
- Das vorgeschlagene Kabel weist eine glasfaserarmierte Kunststoffisolation auf, die der Einwirkung hoher Temperaturen, wie sie während des Betriebes vorkommen, nicht standhält. Diese Isolation wird bei einer Temperatur von 150°C brüchig und verbrennt teilweise bereits bei 190°C.
- 4404 Sicherheitserhöhung durch Drehen der Flugzeug-Bestuhlung um 180°. Als vor einigen Jahren sich kurz hintereinander einige schwere Flugzeugunfälle ereigneten, wurde dem Problem, den Passagieren die grösstmögliche Sicherheit zu bieten, ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Dabei wurde auch die Frage der nach rückwärts gerichteten Sitze eingehend studiert. Es zeigte sich aber dabei, dass das Empfinden des Rückwärtsfliegens die Mehrzahl der Flugpassagiere psychologisch negativ beeinflusst und dass es zudem fraglich ist, wieweit durch das Drehen der Sitze eine Erhöhung der Sicherheit erzielt werden kann. Der Sicherheitsfaktor wurde aber insofern erhöht, als man die Konstruktion und Befestigung der Sitze ständig verbesserte. Als neueste Entwicklung gilt der Stuhl mit einem sog. "Energy Absorber", der bei abnormaler Beschleunigung einen Teil der auftretenden Kräfte selbst vernichtet.
- 4553 Einbau eines Rücklaufölfilters zwischen Motorausstritt und Oelkühler bei den R-2800-Motoren. Die Ansicht, dass mit dem Einbau eines Rücklaufölfilters beim Wechseln von defekten Motoren auf das Reinigen der Oelleitungen, Oelkühler, Tank und Segelstellpumpe verzichtet werden kann, ist nicht richtig.



Durch den Einbau eines solchen Filters kann nämlich nicht verhindert werden, dass die vom Motor her stammenden Späne nicht doch durch das ganze Leitungssystem bis in den Tank gelangen. Ein solcher Öelfilter muss ja einen By-pass aufweisen, dessen Ventil sich bei relativ niedrigem Druck öffnet. Damit ist aber der Weg für eine Umgehung des Filters wiederum frei. Nachträglich festzustellen, ob nun Öl über den By-pass geflossen ist oder nicht, ist äusserst schwierig, wenn nicht gar ausgeschlossen. Der Grund, warum der Wright-Motor, wie er auf unseren DC-7C-Flugzeugen verwendet wird, mit solchen Rücklaufölfilters ausgerüstet ist, liegt hauptsächlich darin, dass die feinen Späne und Ölkohlenrückstände für einzelne Lager besonders bei diesem Motoren-Typ gefährlich sind und deshalb zurück gehalten werden müssen. Die Pratt & Whitney-Motoren sind in dieser Hinsicht weniger empfindlich und deshalb hat deren Herstellerwerk nie den Einbau von Rücklaufölfilters vorgesehen.

In weiteren wäre ein solcher Einbau auch viel zu kostspielig. Die meisten der erforderlichen Filterteile müssten neu hergestellt werden, da die Anzahl der noch vorhandenen alten Ölfilters und Rückschlagventile für einen Umbau der ganzen Flotte bei weitem nicht reicht und diese Teile nicht mehr ab Lager erhältlich sind.



48 Warntafel bei eingeschalteter "SPARK ADVANCE". Das Ausschalten der Spark Advance gehört zum normalen Procedure und sollte nicht durch ein spezielles Warnschild in Erinnerung gerufen werden müssen. Bei einer Leistungserhöhung sind noch andere Einstellungen und Schaltungen mit ebenso grosser Wichtigkeit zu berücksichtigen, wie z.B. Mixture-Auto-Rich, RPM erhöhen, Cowlflaps öffnen - alles Massnahmen die konsequenterweise ebenfalls zu signalisieren wären. Von einem Bordmechaniker darf aber verlangt werden, dass er die Manipulationen für eine Leistungserhöhung kennt, ohne dass diese im Cockpit angeschrieben werden müssen.

5899 Sachbearbeiter für Ausgabenkontrolle. Die Beachtung einer grösstmöglichen Sparsamkeit liegt in der ureigensten Verantwortung eines jeden Chefs. Die Einsetzung eines vollamtlichen "Spar-Kommissärs" pro Departement würde deshalb lediglich die Verantwortung des Chefs verwässern. Im übrigen wacht bereits der Betriebswirtschaftsdienst des Dept. I mit seiner Budget-Kontrolle darüber, dass "Swissair-wide" die Ausgaben die bewilligte Höhe nicht überschreiten.

5900 Reorganisation Sektion Triebwerk. Diesen Vorschlag, der im Sinne der Ausführungen unseres Herrn Direktionspräsidenten eingereicht wurde, haben wir an den Chef des Departementes Technik weitergeleitet. Er wird dort von den zuständigen Herren als Beitrag zu den Reorganisationsvorschlägen betr. das Departement IV geprüft. Wie weit ihm, allerdings ausserhalb des Vorschlagswesens, stattgegeben werden kann, wird die nächste Zukunft weisen.

- 5922 Projekt "Bienenkorb". Der Vorschlag, Swissair-eigene Kabinen zu beschaffen, die, auf einer Hebebühne montiert, für den Transport der Passagiere vom Flugsteig direkt zur Flugzeugkabine verwendet werden sollen, kann von der Swissair aus folgenden Gründen nicht verwirklicht werden:
1. Die Bereitstellung von Transportmitteln für die Passagiere auf dem Tarmac, die bekanntlich allen Luftverkehrsgesellschaften zur Verfügung stehen, liegt grundsätzlich im Aufgabenbereich des Flugplatzhalters.
 2. Der Kanton Zürich hat entsprechend die Verpflichtung übernommen, Fahrzeuge für den Passagiertransport auf eigene Kosten, die dann den Carriern bei Bedarf mietweise abgegeben werden, anzuschaffen und befasst sich bereits mit deren Planung.
Im neuen Transitwarteraum sind zehn Abrufräume projektiert. Ob nun der Kanton zehn Transportwagen zur Verfügung stellen wird, ist fraglich. Voraussichtlich werden nur so viele angeschafft als notwendig sind, um die entferntesten Positionen bedienen zu können.
 3. Im weiteren bringt die Vorschlag kein neues Ideengut. Sowohl General Motors als auch Mercedes-Benz offerieren heute solche Fahrzeuge, wobei dasjenige der General Motors genau so wie das vorgeschlagene funktioniert. Dass Mercedes-Benz ferner zur Zeit einen Gelenkschlepper entwickelt, aus dessen Passagierkabine eine gedeckte und schwenkbare Teleskoptrappe direkt an den Eingang des Flugzeuges geführt werden kann, sei nur nebenbei bemerkt.
- 6500 Ausschleifen der Zentralbüchse vom Verteilergehäuse auf "sauber" statt auf +5 und +10. Der Aussendurchmesser des in diese Büchse einzufügenden Dichtringes wird durch die ihm zugeordnete Bohrung diktiert. Wird diese Bohrung nun im Durchmesser verändert, so deformiert sich der Dichtring, er wird unrund und dichtet nicht mehr.
- 6604 Verfügbarkeit einer Schreibmaschine in der Sektion IERA. Wir haben den Vorschlag als zweifellos berechtigtes Begehren an den zuständigen Chef weitergeleitet und hoffen, dass er inzwischen den beklagten Zustand geändert hat.
- 6533 Schleifen von Lagerzapfen auf Untermass. Die Auswechselbarkeit der Motorhinterteile muss gewahrt bleiben. Mit der Einführung von Untermass-Lagerzapfen würde diese verunmöglicht und der Vorschlag muss deshalb abgelehnt werden.
- 6565 Stehbolzen zur Befestigung des Actuators der Laderkupplung. Bereits seit einem Jahr werden diese Stehbolzen tiefer eingeschraubt, d.h. bis auf eine Höhe von 21 mm. Dadurch kann der Actuator ein- und ausgebaut werden, ohne am Vergaser anzustossen. Es ist aber wohl möglich, dass an vereinzelt R-2800-Motoren diese Massnahme noch nicht durchgeführt worden ist, doch wird dies jeweils bei der nächsten Motorrevision nachgeholt.
- 6593 Anbringen einer Lederlasche bei den Economy-Class-Stühlen. Es ist bekannt, dass viele Tischchen der Economy-Class-Stühle sich schwer bewegen lassen. Bei der Prüfung der Mittel, die diesem Zustand abhelfen könnten, wurden auch Lederlaschen in Betracht gezogen. Da diese aber unschön wirken, hat man sich entschlossen, die Tischchen mit Griffschalen zu versehen.

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

- 2508 Beleuchtungskörper für Elektro-Wagen
- 5120 Büromaterialausgabe
- 5687 Spanabsaugvorrichtung für Bohrmaschine
- 5695 Abändern der Lederumhüllung an den Legrest
- 5930 Wählerschalter für CB-Feuerlöschanlage
- 6560 Verbesserung am Puller zum Auswechseln der Oelröhrchen
- 6580 Reparatur-Methode für Economy-Stuhlarmlernen
- 6589 Gasanzünder

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 5890 Fettpresse mit Spez.-Nippel zum Schmieren von Spez.-Lager
6067 Formel zur Errechnung des Durchschnittstarifes für die Poolabrechnung

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

- 5711 Kontrolle über die Bezüge von Radioröhren bei Herrn J. Baumann IERA, Dept. IV
6223 Transporte mit firmaeigenen Lastwagen bei Herrn A. Wehrli, Materialverwaltung, Dept. IV
6226 Konsignations-Magazin bei Herrn A. Wehrli, Materialverwaltung, Dept. IV
6606 Pressluft-Anschlüsse in der Werft bei Herrn J. Bussmann, Betriebsplanung, Dept. IV

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4074 Leuchtsignal zur Vermeidung von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel.
Es werden mit Rotating Lights, die auf die Schlepptraktoren montiert werden können, Versuche unternommen.
5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein.
5704 Verchromen der Zylinderbohrungen an den Mertracs. Ein Mertrac wird versuchsweise mit verchromten Zylindern ausgerüstet. Man hofft damit die Laufzeit des Motors von einem auf zwei Jahre erhöhen zu können. Die Resultate dieses Versuches müssen jedoch noch abgewartet werden.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/410/643/691/729/730/735/736/789/790/795/797/799/1424/1454/1455/2516/2845/2849/3357/4074/
4247/4419/4529/4530/4588/4594/4625/4640/4649/4650/4740/4748/4834/4954/5052/5100/5101/5111/5146/
5176/5196/5250/5263/5284/5303/5304/5456/5466/5508/5519/5520/5522/5531/5545/5561/5575/5579/5600/
5632/5656/5668/5670/5674/5694/5701/5702/5711/5714/5765/5769/5771/5775/5795/5803/5813/5825/5826/
5827/5849/5850/5854/5858/5861/5862/5874/5875/5876/5881/5886/5902/5910/5918/5945/5946/5959/5964/
6052/6071/6072/6073/6107/6124/6194/6215/6223/6226/6502/6503/6512/6534/6540/6543/6544/6555/6561/
6573/6585/6591/6599/6606/6613/6619/6622/6625/6630/6678/6684/6695.

* * *



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Tropicana

ist das Motto unseres diesjährigen

SWISSAIR - BALLE S

am 31. Januar 1959

im Kongresshaus (Eingang T) Zürich

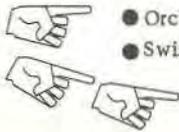
Wir laden Sie ein, an unserem beliebten Fest teilzunehmen

Beginn um 20.30 h

* * *

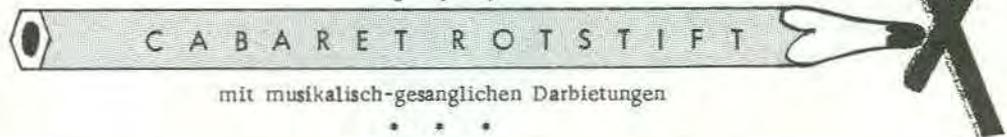
Drei ausgezeichnete Orchester sorgen für Ihre Unterhaltung :

- Orchester Willy Vogt im Traumland Far East (Konzert-Foyer)
- Orchester Ernst Baumann in der exotischen Tropenlandschaft (kl. Tonhalle-Saal)
- Swissair-Musik im wilden Dschungel (Vestibül)



und das "fliegende" Trio San José bekannt aus Fernsehen und Radio
erstmalig öffentlich in Zürich gastierend

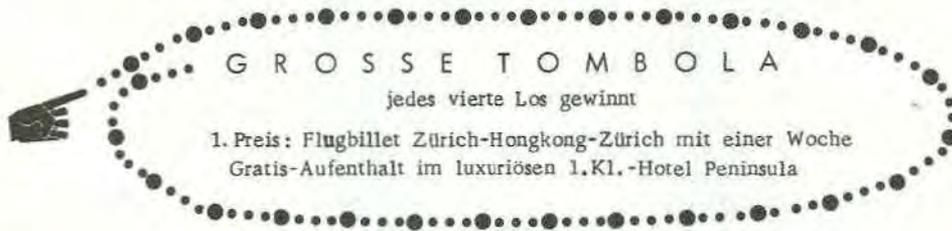
* * *



mit musikalisch-gesanglichen Darbietungen

* * *

Unterhaltende Budenstände in den Garderobennischen im Vestibül



GROSSE TOMBOLA

jedes vierte Los gewinnt

1. Preis: Flugbillet Zürich-Hongkong-Zürich mit einer Woche
Gratis-Aufenthalt im luxuriösen 1.Kl.-Hotel Peninsula

Dekorationen im Konzert-Foyer, im kleinen Tonhallsaal und im
Vestibül entworfen und ausgeführt durch Jac. Tobler, Graphiker, Zürich

Reservieren Sie Ihre Plätze rechtzeitig

Der Vorverkauf hat begonnen

Eintrittspreise : Für Swissair-Angehörige Fr. 11.- (inkl. Billetst.)

Für Fremde Fr. 13.20 (inkl. Billetst.)

keine Paarkarten

Vorverkauf- und Reservationsstellen :

Hirschengraben, Empfang	Kloten :
Swissair Terminus HB, Change	Dept. III, Kasse
Terreniahaus, Frachtannahme	Dept. IV, Kasse
Für Fremde: Swissair-Terminus HB, Change Tel. 341600	

AUF WIEDERSEHEN AM SWISSAIR - BALL !

Ski-Club

Voranzeige : Am 7. und 8. Februar 1959 findet wiederum in Rietbad (Toggenburg) das 22. Swissair-Skirennen statt. Das frühe Datum sollte uns die Gewissheit geben, dass die Skipisten unter einer hohen Schneedecke liegen werden. Wie erinnerlich, wurden die beiden letzten Skirennen in Rietbad verregnet. (Kein Wunder, die Ortsbezeichnungen erinnern zu stark an Nässe, -siehe letztjähriges Skirennen in Unterwasser und jetzt wieder Rietbad. Hoffen wir, dass der Wettergott dem Skiclub diesmal in Rietbad beistehen werde. Red.)

Programm

Samstag : Abfahrt mit geheizten Cars ab Kloten, Glattbrugg, Seebach, Oerlikon und Gessner-Allee.

- am Abend : Startnummern-Verlosung, anschliessend Skikilbi bis Tagwache !

Sonntag-Morgen : Riesenslalom und Spezialslalom

- am Nachmittag : Rangverkündigung

- gegen den Abend : Rückfahrt zum Ausgangsort

Kosten für Carfahrt und Verpflegung inkl. Uebernachten ca. Fr. 26.-.

Der Vorstand des Skiclub hofft auf eine grosse Aktivschar, aber auch Schlachtenbummler sind herzlich willkommen. Anmeldung für Schlachtenbummler: bitte Anschlagbrett beachten.

J. Isler

OL-Gruppe-SWISSAIR

Die OL-Gruppe hat ihre regelmässigen Trainings am 7.1.1959 wieder aufgenommen. Wir bewegen uns recht ausgiebig jeden Mittwoch Abend in der freien Natur in reiner Waldluft, um uns auf die schönen Läufe der kommenden Saison vorzubereiten.

Voranzeige : Alle Kolleginnen und Kollegen machen wir auf unseren Theoriekurs für Kartenlesen und Kompass aufmerksam. Dieser findet statt : Am Mittwoch den 11. und Mittwoch den 18. Februar 1959 im Schulzimmer der Kantine Taubenried, Kloten, jeweils 20.00 Uhr. Eine allgemeine Geländeübung ist auf Samstag den 21. Februar vorgesehen.

Am 21. März 1959 findet der erste Swissair-OL statt. Es können Zweier-Teams in 5 verschiedenen Kategorien starten. Wir bitten alle Interessenten, sich jetzt schon diesen Samstag-Nachmittag für unseren schönen Sport zu reservieren.

Für diese Anlässe bitte Anschlagbrett beachten.

E. Rosser

SPORTS ET LOISIRS

L'ecran Swissair

Une assemblée générale aura lieu dans le courant de janvier, chaque membre sera convoqué individuellement. Nous remercions tous les collègues qui nous ont déjà fait parvenir leur inscription et nous osons espérer que d'autres en feront autant.

L'ecran Swissair forme tous les bons voeux pour ses membres ainsi que pour leur famille.

La cotisation de 1959 sera encaissée à la paye de février.

Le secrétaire : Bersier,

Hockey Club

Section Glace.

Avis à tous les passionnés de ce sport "violent"

- Que nous nous réunissons tous les Lundis à 20.15 à la Patinoire des Vernets (Buvette-Pédat) avec ou sans patins.

- Que les intéressés sont priés de s'annoncer à Mr R.Perroud, Caisse Centrale Cornavin, afin d'obtenir une réduction sur le prix d'entrée.

Club des Echecs

Poursuivant notre tournoi interne nous arrivons, ce mois-ci aux résultats suivants :

Catégorie A	Ecuyer	8 parties jouées	6 1/2 points	Catégorie B	Sauer	14 parties jouées	10 points
	Heinz	5 " "	3 1/2 "		Gfeller	14 " "	10 "
	Wälli	7 " "	3 "		Mélanjoie	15 " "	9 "
	Glauser	8 " "	3 " etc.		Iseli	10 " "	6 "
					Besuchet	10 " "	6 " etc.

Tennis de table

"ERRATUM" Dans l'édition genevoise des NEWS de Décembre nous avons publié les noms de l'équipe Swissair face à l'équipe de la FINNAIR et nous avons mentionné par erreur celui de Monsieur Tanner. C'était celui de Monsieur Tinner qu'il fallait lire. Nous nous en excusons.

QUANT à l'activité du club elle ne doit pas cesser ! Nous n'avons pas à nous reposer sur nos lauriers ! Et que ceux que la compétition n'intéressent pas ne se retranchent pas derrière ce paravent. Au plaisir de vous revoir.

Ski Club

Le comité du club de ski et montagne présente à tous ses membres ses voeux les meilleurs pour 1959.

Programme d'hiver

11 Janvier : Crozet-Fierney (Jura français) course d'entraînement.

18 Janvier : La Clusaz

1 Février : Concours à la Barillette sur Saint-Cergue (sauf changement)

15 Février : Les Gets

1 Mars : Mégève

15 Mars : Morzine - Le Plenet

29 Mars : les Houches - Chamonix.

Lador

Wer nicht inseriert, gerät in Vergessenheit. - Ein alter Ausspruch der Zeitungsleute.

Clubs, die keine Einsendungen machen, geraten ebenfalls in Vergessenheit.



UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM JANUAR 1959

	<u>Januar 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>Januar 1958</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	14'163 + 4 %	13'614
Ausgelastete Tonnenkilometer	6'893 + 1 %	6'799
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	4'997 . / . 2%	5'091
Fracht-tkm	1'438 + 17 %	1'231
Post-tkm	458 . / . 4%	477
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	48,7 %	49,8 %

Einem im letzten Herbst gefassten Beschluss der Geschäftsleitung zufolge erfährt die Bekanntgabe unserer Verkehrsergebnisse ab Januar 1959 einige wesentliche Abänderungen. Die wichtigste unter ihnen betrifft die Berechnung der offerierten und ausgelasteten Tonnenkilometer. Die in angebotenen tkm ausgedrückte Produktion ergibt sich bekanntlich aus der Multiplikation der verfügbaren Nutzlast in Tonnen mit der Zahl der zurückgelegten Kilometer. Die in ausgelasteten tkm gemessene Nachfrage wird errechnet, indem die Distanz mit dem Gewicht der effektiven Ladung multipliziert wird. Bis Ende des letzten Jahres ermittelten wir diese Daten auf Grund des tatsächlichen Flugweges. Die neue Methode stützt sich nun auf Grosskreisdistanzen, das sind die auf dem Globus abgesteckten, kürzesten Abstände zwischen den einzelnen Etappenpunkten. Die bisher verwendeten, effektiven Kilometerzahlen (sie berücksichtigten die Luftstrassen und schlossen die Umfliegung militärischer Sperrzonen etc. ein) waren durchschnittlich um ca. 10 % höher. Die fortan geübte Praxis wurde indessen in Anlehnung an die Statistiken der IATA, der ICAO und des ARB (Air Research Bureau) gewählt.

Die Ermittlung der offerierten tkm wird überdies vereinfacht, indem als Nutzlast der einzelnen Flugzeugtypen ein Mittelwert pro Verkehrsgebiet angenommen wird; bis jetzt waren diese Gewichte je nach Strecke verschieden.

Eine dritte Neuerung ist, dass die Gepäck-tkm nicht mehr separat, sondern zusammen mit den Passagier-tkm ausgewiesen werden. Dieses Vorgehen entspricht den tatsächlichen Verhältnissen insofern besser, als jeder Flugschein auch zur Mitnahme eines bestimmten Totalgewichts an Gepäck berechtigt. Die bisher gemachten Erfahrungen lassen pro Passagier samt Gepäck die folgenden Standardgewichte als geeignetste Berechnungsgrundlage erscheinen: im Europaverkehr sowie für Sonder- und Charterflüge 90 kg (Kinder: 45 kg), im Verkehr von und nach USA, Südamerika, dem Nahen und Fernen Osten 98 kg (Kinder: 49 kg). Bis und mit Dezember 1958 setzte man zur tonnenkilometrischen Erfassung des Fluggastverkehrs für jeden Passagier ein Durchschnittsgewicht von 75 kg ein, während die Gepäck-tkm nach dem bei der Abfertigung festgestellten Gepäckgewicht ermittelt wurden.

Im Berichtsmonat wurde das Produktionsbudget um ca. 7 % unterschritten. Der Löwenanteil dieses Mankos entfällt auf den Nordatlantik, wo sich schon jetzt die Düsenverkehrskonkurrenz deutlich bemerkbar macht, mussten doch einzelne Kurse wegen Mangel an Buchungen zusammengelegt werden. Dies hatte andererseits zur Folge, dass die verbleibenden USA-Flüge relativ gut ausgelastet waren: im Passagierverkehr betrug der Ladefaktor 58,3 % (im Vorjahr 63,0 %) und war damit der höchste in allen Verkehrsgebieten erreichte Koeffizient. Den tiefsten Auslastungsgrad registrierten wir mit 33,6 % über dem Südatlantik. Im Gesamtverkehr ist es einzig der 17 %igen Zunahme des Frachtverkehrs zu danken, dass die Nachfrage nicht unter das Vorjahresergebnis sank.

DIE SEITE DER GESCHAEFTSLEITUNG

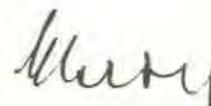
Im April 1956 stimmte der Ausschuss der Verwaltungsrates einer Vorlage der Geschäftsleitung über den Erwerb einer elektronischen Rechenmaschine zu. Das bis an die Grenzen seiner Kapazität ausgebaut Lochkartensystem war dem gewaltig gesteigerten Arbeitsvolumen nicht mehr gewachsen.

Nach knapp zwölf Monaten Vorbereitungszeit nahmen wir anfangs 1958 eine von der Firma International Business Machines (IBM) gemietete Datenverarbeitungsanlage in Betrieb. Wir waren überzeugt, die damit verbundenen aussergewöhnlichen Lasten durch ebenso gewichtige Einsparungen zumindest aufwiegen zu können. Nach einem Jahr betrieblicher Erfahrung ist die Frage, ob unsere Erwartungen erfüllt worden seien, durchaus berechtigt. Wir dürfen vorausnehmen, dass die Antwort positiv ausfällt.

Zwar steckten wir unser Ziel von Anbeginn hoch, indem wir der neuen Anlage zumuteten, nicht nur einige wenige, sondern gleich 25 Arbeitsabläufe auf einmal zu übernehmen. Die einkalkulierten Anfangsschwierigkeiten blieben nicht aus; im letzten Sommer vermochte sie jedoch unser Personal zu meistern. Sehr gut bewährte sich die Electronic Data Processing-Anlage (EDP) zunächst für die Salär- und sodann für das sehr umfangreiche Gebiet der Verkehrsabrechnung; hier konnte u.a. der detaillierte Ausweis zwischen den verkauften und abgeflogenen Passagier- und Frachtbeträgen wieder vorgenommen werden. Allein diese, in der Fachsprache "Saldierung" genannte Manipulation (auf die infolge Ueberlastung der alten Anlage vorübergehend verzichtet werden musste) förderte im erster Semester Mehreinnahmen in der Höhe von rund 1 Million Franken zutage, die sonst zehn Jahre lang in unsern Büchern verborgen geblieben wären. Als geeignet erwies sich das neue System auch für Tarifberechnungen und statistische Zwecke. Dagegen vermochte der Einsatz der EDP-Anlage für die Lagerbuchhaltung im Dept. IV nicht voll zu befriedigen. Die noch nicht durch alle Stufen vollzogene Umorganisation bedarf weiterer Verbesserungen. Die kleineren, aber nicht weniger wichtigen Aufgaben, wie das Rechnen des Flugprogramms, der Kostenbuchhaltung und Budgetkontrolle sowie die Auswertung von Daten für den Zentralen Personaldienst (Pensionskasse) und den Planungsdienst, bewältigte die Anlage zur vollen Zufriedenheit der interessierten Stellen.

Sorgfältige Wirtschaftlichkeitserhebungen haben ergeben, dass unsere elektronische Rechenmaschine im laufenden Jahr nach Abzug der Mehrkosten Einsparungen im Betrage von rund 200'000 Franken ermöglicht. Diese Summe setzt sich zur Hauptsache zusammen aus den Salären für 29 eingesparte Arbeitskräfte sowie den Auslagen für Service-Aufträge, die wir ohne EDP an Dritte hätten vergeben müssen. Das von den zuständigen Dienststellen ermittelte Wirtschaftlichkeitsergebnis umfasst zwangsläufig nur die nachweisbar erzielten Einsparungen. Die zahlreichen indirekten Vorteile haben in ihrer Gesamtheit aber nicht weniger bedeutsame Auswirkungen zur Folge. In vielen Dienststellen sind durch die erhöhte Genauigkeit Verbesserungen und Arbeiterleichterungen festgestellt worden, die man nicht beziffern kann. So errechnete die Maschine - um nur ein Beispiel zu erwähnen - den Verteilerplan für die Versicherungsleistungen an jeden einzelnen Angestellten in knapp zwei Stunden. Die gleiche Berechnung hätte eine Arbeitskraft während zwei Monaten voll beansprucht; dabei wären in dieser Zeit die Resultate noch nicht kontrolliert gewesen. Darüber hinaus ist das Büro für Personalversicherungen dieses Jahr in der Lage, jedem Swissair-Mitarbeiter den Stand seines Personalversicherungskontos um Monate früher als bisher bekanntzugeben.

Die EDP-Anlage läuft im Monatsdurchschnitt 200 bis 240 Stunden und ist damit im einschichtigen Betrieb praktisch voll ausgelastet. Mit der Uebernahme neuer Aufgaben - wie z.B. die gegenwärtig geprüfte Automatisierung des Crew Assignments - ist ab nächstem Jahr der Zweischichtenbetrieb nicht mehr zu umgehen. Bis 1962 dürfte die Anlage während drei Schichten voll ausgelastet sein, sodass sich zu diesem Zeitpunkt eine neue Lösung aufdrängen wird.



E. Groh
Chef Departement I

DR. ALBERT LINDER

Am 26. Januar verschied in Zürich in seinem 58. Lebensjahr unser Verwaltungsratsmitglied Herr Dr. Albert Linder, Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Kreditanstalt. Der Verstorbene, der sich namentlich um die schweizerische Elektrizitätswirtschaft verdient gemacht hatte, gehörte unserer Aufsichtsbehörde seit 1947 an. Auch unserm Unternehmen lieh er wertvolle Dienste, und wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zu DC-6B Pilots-in-Command für Europa und den Nahen Osten wurden die Piloten Heinrich Büchl und Andreas Buerki sowie Flugkpt. Roland Schnetzer, auf Convair die Piloten Eugen Bohli, Jacques Darbre und Ernst Moser ernannt. Wir gratulieren!

NEUER FLUGKAPITÄN

Pilot Heinrich Vogler erhielt den Grad eines Flugkapitäns. Wir entbieten die besten Glückwünsche.

ERNENNUNGEN

Im Dept. II übernimmt Herr Otto Burkhardt, Chef der Verkehrsplanung, zusätzlich zu seiner bisherigen Funktion die Stellvertretung des Chefs der Verkehrsabteilung. In der Reservation wird Herr Viktor Naef Chef ad int. des Service Uebersee als Nachfolger von Herrn Pieter Bergsma, der in die Sektion Reservationswesen übergetreten ist.

Im Dept. III wurde Herr Adolf Flückiger, bisher Chef Fernschreibbetrieb, zum Chef Feste Fernmeldedienste ad int. ernannt.

Wir wünschen allen Neuernannten viel Erfolg in ihrer Tätigkeit.

UNSER BORDDIENST ALS VORBILD

Die italienische Luftverkehrsgesellschaft Alitalia hat die Pläne unseres neuen Borddienstgebäudes, das bis 1961 in Kloten gebaut werden soll, zur Einsicht erhalten. Alitalia wünscht in Rom einen ähnlichen Bau zu errichten. Ueberdies wird unsere Flugküche von Karachi in Zukunft auch die Kurse der Alitalia beliefern.

SWISSAIR KALKUTTA ZIEHT UM

Unsere bisherige Generalagentur in Kalkutta, Gladstone, Lyall & Co. Ltd., wird ein neues Swissair-Büro beziehen. Die von uns dem Generalagenten vermieteten Lokalitäten befinden sich direkt neben der SAS-Vertretung.

SWISSAIR-CHARTERFLÜGE 1959

Die Verkaufsleitung Deutsche Schweiz/Tessin hat für 1959 eine Reihe interessanter Charterflug-Abschlüsse getätigt. Darunter figurieren 100 Flüge mit DC-6B und Metropolitan nach Palma de Mallorca, Rimini, Nizza, Stockholm und Tunis für die Airtour Suisse SA, eine Flugtouristik-Organisation, an der 35 schweizerische Reisebüros beteiligt sind. Die Einnahmen aus diesem Geschäft werden allein rund 750'000 Franken betragen. Sodann wurde an einzelne Reiseagenturen das Flugmaterial für vier Pauschalreisen nach Kairo vermietet. Der erste dieser Aegyptenflüge ist bereits ausgebucht; die Reservationen für die andern drei Veranstaltungen gehen sehr befriedigend ein. Im USA-Verkehr, wo wir dieses Jahr einer besonders starken Konkurrenz begegnen müssen, stehen ebenfalls etliche Charterflüge in Aussicht. So wird gegenwärtig u.a. über die Vercharterung von 20 Kursflügen verhandelt. Schliesslich konnte ein DC-6B für einen Südamerikaflug verchartert werden; auch hier lassen die zahlreich eingehenden Anmeldungen die definitive Durchführung erwarten. - Die Verkaufsleitung Deutsche Schweiz/Tessin ist für die Unterstützung ihrer Bemühungen auf dem Gebiet des Charterflugwesens durch alle Mitarbeiter dankbar und bereit, nähere Auskünfte zu erteilen.

DAS AKTUELLE BILD



Erstflug des Convair 880

Am 27. Januar 1959 startete ein Convair 880 von San Diego aus zu seinem Erstflug, der 1 Stunde und 15 Minuten dauerte. Der Chef-Testpilot der Convair-Werke, Don Germeraad, der den CV-880 steuerte, erklärte sich von den ausgezeichneten Flugeigenschaften des neuen Typs hoch befriedigt. Die Tests wurden unterdessen fortgesetzt und zeitigten derart gute Resultate, dass die amerikanischen Behörden das notwendige Lufttüchtigkeitszeugnis für Probeflüge eine Woche früher als erwartet ausstellten.



Gruss aus Sydney

Am 6. Februar stattete unser neuernannter Vertreter für Australien und Neuseeland, A.J.Applebaum, dem Zürcher Stadtpräsidenten Dr. Emil Landolt einen Höflichkeitsbesuch ab und überreichte ihm bei dieser Gelegenheit eine Botschaft des Lord Mayors von Sydney.

DER FLUGHAFEN ZÜRICH IM JAHRE 1958

	1958	1957	Zunahme in %
Flugzeugbewegungen (Starts und Landungen)	45'100	42'496	6,1
Passagiere	1'014'250	934'027	8,6
Fracht in Tonnen	10'382	9'481	5,5
Post in Tonnen	2'892	2'887	0,2

Zu diesen Angaben erhielten wir von zuständiger Seite die folgenden interessanten Einzelheiten :

Flugzeugbewegungen : Von den 45'100 Starts und Landungen im gewerbsmässigen Verkehr (das sind 53 % des gesamtschweizerischen Aufkommens) entfielen 37'452 auf den Linienverkehr, und davon wiederum 21'230 auf die Swissair und 16'222 auf fremde Luftverkehrsgesellschaften.

27'944 Bewegungen erfolgten im Europaverkehr, 5'891 bei Flügen von und nach Uebersee, während Endziel bzw. Herkunftsort bei 3'671 Bewegungen schweizerische Flughäfen waren.

Passagiere : Das Total von 1'014'250 Fluggästen verteilt sich auf 466'931 Ankünfte, 470'109 Abflüge und 77'210 Passagiere im direkten Transit (Ankunft und Wiederabflug mit dem gleichen Flugzeug), die neuerdings nur noch einmal gezählt werden.

Die Swissair beförderte von und nach Zürich 608'261 Personen, das sind 64,9 % des Totals (ohne Transitpassagiere).

Der lebhafteste Tag wurde am 31. August mit 4'582 und der verkehrsärmste Tag an Weihnachten (25. Dezember) mit 225 Fluggästen registriert. (Kloten war an keinem einzigen Tag während 24 Stunden gesperrt.)

Fracht : Vom Frachtaufkommen von 10'382 Tonnen (58 % des gesamtschweizerischen Volumens) entfallen auf die Swissair 7'521 Tonnen oder 72 %.

Post : Der Zürcher Anteil des schweizerischen Luftpostverkehrs betrug 62 %. Die Flugzeuge der Swissair beförderten 60 % der total abgefertigten 2'892 Tonnen.

EIN JET NAMENS IDA

Das Eidgenössische Luftamt hat für unsere drei DC-8 die Immatrikulationen HB-IDA, - IDB und -IDC reserviert. Für die vier Caravelles sind die Zeichen HB-ICW, -ICX, -ICY (wird enteist werden müssen !) und -ICZ vorgesehen.

EIN RESPEKTABLES HAUSHALTBUDGET

Abgesehen von den auf den Aussenstationen für rund 3,8 Millionen Franken zugekauften Esswaren wurden von unserer Flugküche ab Zürich (ohne Genf und Basel) im Jahre 1958 u.a. die folgenden Lebensmittel verbraucht :

31'500 kg Frischfleisch	87'000 kg Früchte
10'500 kg Geflügel	13'000 kg Gemüse (frisch und tiefgefroren)
14'000 kg Wurstwaren und Schinken	240'000 Stück Eier

15'900 Dosen Spargelspitzen	Für Backwaren, Torten und Patisserie gaben wir
8'500 kg Bonbons	insgesamt Fr. 347'400.-- aus.
318'600 Stück Schokoladetabletten	

Recht bedeutend war auch der Verbrauch an Tranksame. So wurden konsumiert :

25'800 Flaschen Coca Cola	8'800 Flaschen Wein zu 7 dl
52'400 Flaschen Mineralwasser	16'900 Flaschen Wein zu 2 dl
25'000 Flaschen Bier	5'700 Flaschen Champagner.

Prost Mahlzeit !

ZEHN JAHRE PRÄSIDENT DER PERSONALKOMMISSION

Herr Kurt Linsi, Kassier, Luftreisebüro Zürich, konnte am 27. Januar auf eine zehnjährige Tätigkeit als Präsident der Personalkommission zurückblicken. Zu diesem besondern Dienstjubiläum gratulieren wir ihm auch an dieser Stelle recht herzlich !

ÜBERSCHALL-VERKEHRSFLUGZEUGE AB 1972 ?

Anlässlich eines flugwissenschaftlichen Vortrages in New York äusserten sich u. a. zwei Ingenieure der Douglas-Werke zur Frage der Ueberschall-Verkehrsflugzeuge. Die Entwicklung eines Transporters der Mach 3-Klasse wäre nach ihrer Ansicht ohne grundlegende technische Neuerungen bis 1970 möglich. Das Flugzeug würde mit sechs Triebwerken eine Reisegeschwindigkeit von 3200 km/h erreichen. Sein Startgewicht läge zwischen 225 und 270 Tonnen, seine Reichweite mit voller Nutzlast (160 Passagiere oder gegen 20 Tonnen) bei 6300 km.

Die technisch schwierigen Probleme, die ein solches Flugzeug stellt, sind vor allem die Reibungswärme, die Steigerung der Motorenleistung, die Sicherheit im Kabineninnern bei Flughöhen über 20'000 m und die Konstruktion der Lufteintrittsöffnungen für die Triebwerke zur Sicherstellung genügender Luftmengen bei allen Geschwindigkeiten und auf jeder Höhe. Die Lösung der betrieblichen Probleme (Verkehrskontrolle, Navigation, Ueberschall-Knall usw.) dürften längere Zeit beanspruchen, sodass die ersten solchen Flugzeuge nicht vor 1972 bis 1975 erstmals zum Einsatz gelangen dürften.

Während die technische Entwicklung des DC-6 annähernd 740'000 Arbeitsstunden beanspruchte, wurden für diejenige des DC-8 bereits 6'600'000 Stunden benötigt. Für den Mach 3-Transporter wären voraussichtlich 15 Millionen Stunden erforderlich. Die Anlagen und Entwicklungskosten für den DC-8 bedingten eine Gesamtinvestition von 300 Millionen Dollar. Auf der gleichen Grundlage berechnet, würde für das Ueberschall-Verkehrsflugzeug ein Einsatz von einer Milliarde Dollar notwendig.

NEUE TELEXADRESSEN

Gemäss einer Verfügung der ICAO ändern am 1. März 1959 auf der ganzen Welt (ausgenommen in USA, Kanada und Irland) die Ortsabkürzungen der Fernschreib-Adressen. Die Massnahme ist ein erster Schritt zur geplanten Automatisierung der Fernmeldenetze im Luftverkehr. Die bisherigen Abkürzungen, wie z. B. HEZH, HEGE, usw., sind ab 1. März ungültig! Wir empfehlen, den nachstehenden Auszug aus dem neuen Code auszuschneiden und aufzubewahren. Er wird für das Aufsetzen und Entziffern von Fernschreibmeldungen nach dem 1. März nützlich sein.

Amsterdam F — EHAM	Buenos Aires F — SAEZ	Lissabon — LPPT	Prag — LKPR
Amsterdam S — EHCA	Buenos Aires S — SABA	London F — EGLL	Recife — SBRF
Ankara — LTAA	Damaskus — OSDS	London S — EGLQ	Rio de Janeiro — SBRJ
Athen — LGWA	Dahran — OEDR	Madrid — LEMD	Rom — LIRA
Bagdad F — ORBB	Düsseldorf — EDDL	Mailand — LIMC	Sao Paulo — SBSP
Bagdad S — ORBC	Frankfurt — EDDF	Manchester F — EGCC	Shannon — EINN
Bahrain — OBBB	Genf — LSGG	Manchester S — EGCF	Stockholm — ESSS
Bangkok F — VTBD	Hamburg — EDDH	Malmö — ESMM	Stuttgart — EDDS
Bangkok S — VTBB	Hongkong — VHHH	Manila — RPMM	Teheran F — OIII
Barcelona — LEBL	Innsbruck — LOWI	Montevideo — SUMU	Teheran S — OIIT
Basel — LFSB	Istanbul — LTBA	München — EDDM	Tel Aviv F — LLLD
Beirut F — OLBA	Kairo — HECA	New York F — KIDL	Tel Aviv S — LLTA
Beirut S — OLBV	Kalkutta — VECC	New York S — KNYC	Tokio F — RJTT
Belgrad — LYBE	Karachi — OPKC	Nizza — LFMN	Tokio S — RJTD
Bern — LSZB	Köln-Bonn — EDDK	Palma/Mallorca — LEPM	Wien — LOWW
Bombay — VABB	Kopenhagen — EKCH	Paris Orly — LFPO	Zagreb — LYZA
Brüssel — EBBR	Kuweit — EKBK	Paris Ville — LFPS	Zürich — LSZZ

Haben Sie sich je überlegt,

..... was es heisst, dass unsere Telefonkosten eine neue Rekordhöhe erreicht haben? Kostenrekorde sind nicht nur unerwünscht, sondern auch vermeidbar. Andere Luftverkehrsgesellschaften haben den Beweis erbracht. Die "Telefonitis" ist eine besonders bei uns grassierende Krankheit. Ihr kann durch die folgende elementare Disziplinregel begegnet werden:

Man telefoniere nie, bevor man ehrlich die drei folgenden Fragen bejahen kann:

1. Ist mein Anruf notwendig?
 2. Ist der anzurufende Gesprächspartner voraussichtlich erreichbar?
 3. Weiss ich genau, was ich zu sagen habe?
- Wer nun glaubt, solche Ratschläge seien zu billig, um überhaupt erteilt zu werden, lasse sich durch das folgende wahre Beispiel eines Bessern belehren:

Chef A in Genf wünscht am Telefon Chef B in Zürich. B ist nicht anwesend. Seine Sekretärin verspricht, dass er zurückrufen werde. Wieder in seinem Büro, ruft B Genf an. Diesmal hat er Pech: A ist nicht zu erreichen. Beim dritten Anruf endlich können A und B miteinander sprechen. Der Zweck des Manövers: A verlangt von B eine Anzahl Formulare

Eine Mitteilung per Dienstpost (oder wenn es schon sehr pressierte, eine Fernschreibmeldung) hätte billiger, einfacher und vernünftiger zum Ziel geführt.

Leider ist das genannte Beispiel kein Einzelfall. Sind Sie deshalb nicht auch der Meinung, dass es wohl wert sei, sich immer von neuem zu überlegen

... wie wir unsere Telefonkosten senken können ?

SWISSAIR "JETOLOGY"

Unter diesem Titel erscheint ab März 1959 in den Swissair-News eine Serie von Dokumentationen über den Verkehr mit Strahlflugzeugen. Im Hinblick auf die bevorstehende Inbetriebnahme von Swissair-Jets empfehlen wir allen Mitarbeitern, diese auf Separatblätter gedruckten Informationen zu sammeln. Zu diesem Zwecke werden besondere Sammelmappen geschaffen, die wir auf schriftliche Anfragen hin unentgeltlich zur Verfügung stellen. Benützen Sie für Ihre Bestellung den untenstehenden Abschnitt und senden Sie ihn bis 15. März 1959 an den Presse- und Public Relations-Dienst, Hirschengraben, Zürich.

----- Hier abtrennen -----

Name : _____ Vorname : _____
 Dienststelle : _____ Dienstort : _____
 Anzahl der gewünschten Sammelmappen : _____
 Datum : _____ Unterschrift : _____

(Bitte in BLOCKSCHRIFT ausfüllen !)

WELCOME

Zehn Piloten und vier Navigatoren sind vom SAS zur Swissair übergetreten. Wir entbieten ihnen einen herzlichen Willkommensgruss !

HAPPY LANDINGS

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand alles Gute :

Dept. II : 19.12.58 Peter Wild, Luftreisebüro Zürich. 22.1.59 Rolf Schneebeli, Asst. Dispatcher, Shannon mit Fr. Doris Bauer (früher Kabinenpersonal Dept. III).

Dept. III : 29.3.58 Ludwig Vogelbacher, Bereitstellung I. 30.8.58 Fr. Rita von Arx (jetzt : Frau Wettstein), Passagierflugdienst. 26.9.58 Hermann Dätwyler, Drucksachenzentrale. 30.12.58 Max Cescatti, Flight OPS (Navro). 26.1.59 Fr. Marlies Trutmann (jetzt : Frau Reinhard), Uebermittlungszentrale.

Dept. IV : 8.10.58 Eduard Ehrler, Werft. 6.12.58 Walter Kobel, Betriebsplanung.

AUFTRAGSBESTÄNDE FÜR DÜSENVERKEHRSFLUGZEUGE

Bis Mitte Februar 1959 lagen die folgenden Auftragsbestände für Düsenverkehrsflugzeuge vor :

DC-8 = 149 ; B-707 und Abarten = 164 ; Convair 880 und 600 = 93 ; Caravelle = 35 ; Comet 4 = 31.

DC-7B ALS FRACHTFLUGZEUGE

Die American Airlines schlossen mit Douglas einen Vertrag zur Abänderung von zehn DC-7B Passagierflugzeugen ihrer Flotte in Frachttransporter ab. Die Gesamtkosten werden mit 4,25 Millionen Dollar angegeben.

DIE LÄNGSTE PISTE DER WELT

Mitte Februar konnte der neue Flughafen von N'djili-Leopoldville dem Betrieb übergeben werden. Die Hauptlandepiste misst 4'700 Meter. Es soll sich dabei um die längste Piste der Welt für den zivilen Luftverkehr handeln.

HABEN SIE SCHON GEWUSST DASS

..... Pan American bis Ende 1958 in 120 Jet-Flüge 12'168 Passagiere über den Atlantik befördert hat ?

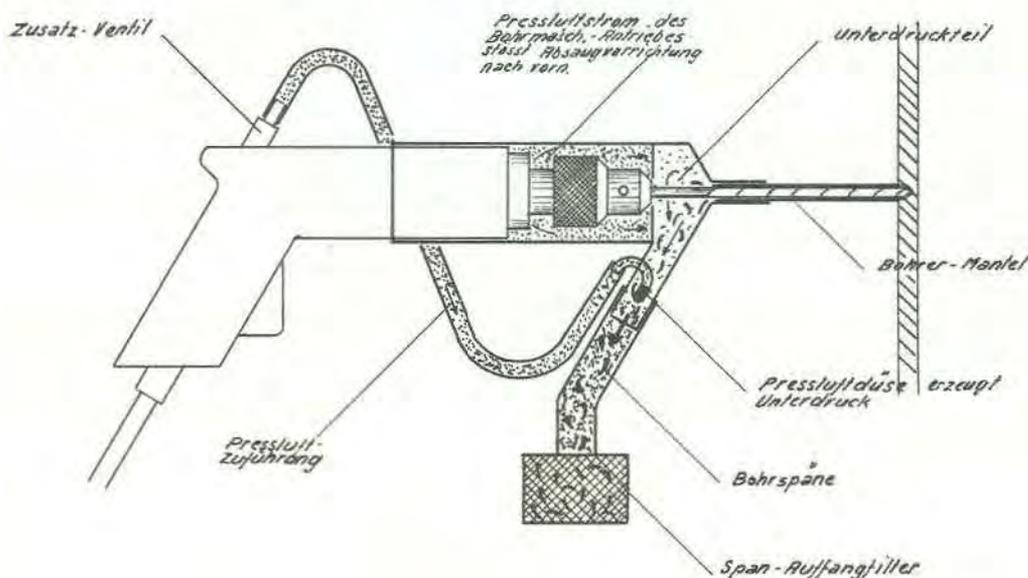
..... die abessinische Luftfahrtsgesellschaft Ethiopian Airlines als 87. Mitglied der IATA beigetreten ist ?

Mit der heutigen Ausgabe der Guten Idee übertreffen wir das erfreuliche Verhältnis des letzten Jahres mit seinem Anteil von 33,5 % der prämierten Vorschläge erheblich: auf elf abgelehnte Vorschläge entfallen diesmal sieben prämierte. Wir freuen uns sehr über dieses feine Resultat und gratulieren den nachstehend genannten Herren ganz speziell:

Herr Alfred Stoll, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 300.--	5890
Herr Oskar Becker, Betriebsgruppen, Dept. IV	50.--	5687/6589
Herr Othmar Schlatter, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	40.--	6580
Herr Fritz Fruet, Borddienst, Dept. III	30.--	2508
Herr Eduard Affentranger, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	30.--	5695
Herr Edwin Bänziger, IERA, Dept. IV	20.--	5120

5890 Die Augenbolzenlager der Trimmklappen, Trimmstangen, Landeklappen und des Fahrwerks, wie sie bei den CV-440, DC-6- und DC-7C-Flugzeugen vorhanden sind, wurden bisher in Ermangelung einer geeigneten Schmiervorrichtung bei der Revision, d.h. nach einer ungefähren Laufzeit von 10'000 Stunden, einfach ausgewechselt. Diese kostspielige Tatsache bewog Herrn Alfred Stoll auf eine vorhandene Fettpresse einen speziellen Nippel anzufertigen um damit die Augenbolzenlager schmieren zu können. Auf Grund der guten Erfahrung mit dem Versuchsmuster wurden von der Betriebsplanung weitere 6 solcher Fettpressen in Auftrag gegeben. Damit wird es möglich sein, diese Lager inskünftig zu schmieren und für mindestens eine weitere Laufzeit verwendbar zu machen.

5687/6589 Herr Oskar Becker konstruierte eine Spanabsaug-Vorrichtung für die Pressluftbohrmaschinen. Mit dieser wird verhindert, dass z.B. beim Bohren an den Instrumentenpanels die Bohrspäne in die Verkabelung und die Instrumente eindringen, wo sie eine Kurzschlussgefahr bilden. Ausserdem hilft sie Augenverletzungen durch Bohrspäne zu verhüten, wenn über Kopfhöhe gebohrt werden muss.



Im weiteren hat Herr Oskar Becker alte Zündmagnete zu Gasanzündern umgebaut, deren Antrieb mit Pressluft erfolgt. Diese gestatten beim Anzünden der Schweissbrenner das Freihalten beider Hände zum Regulieren der Gas- und Sauerstoffzufuhr. Auch das übliche Suchen der herkömmlichen Anzünder fällt mit der Verwendung der neuen Einrichtung dahin.

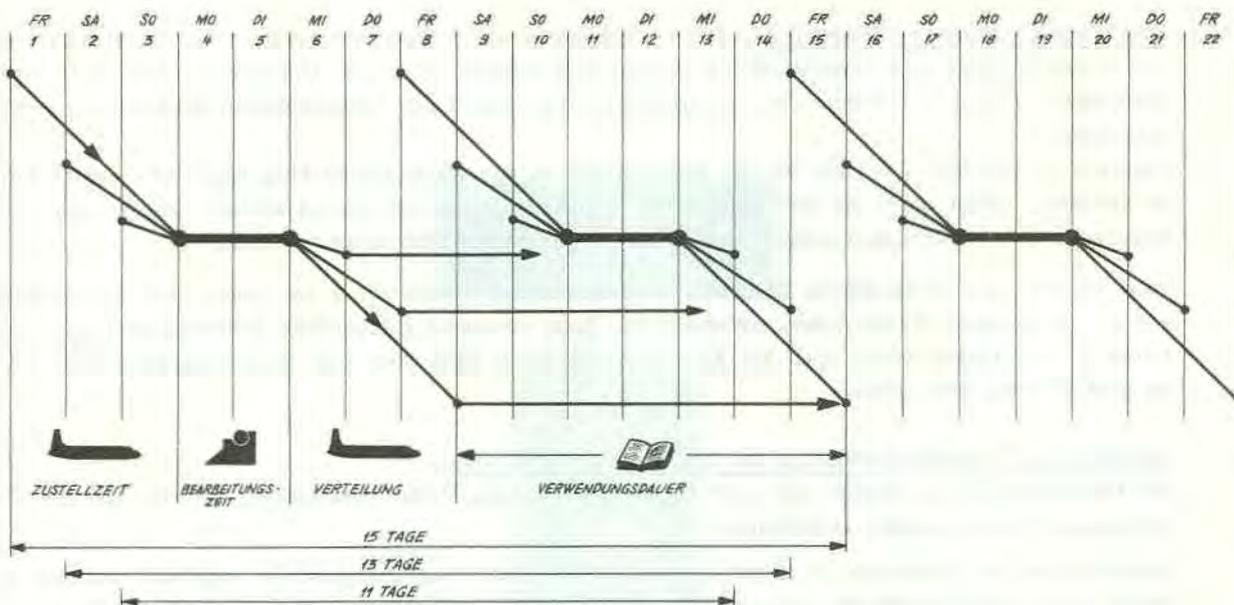
- 6580 Herr Othmar Schlatter hat aus Aceton und Abfallresten der Economy-Stuhlüberzüge eine Mischung hergestellt, die sich für die Reparatur der häufig beschädigten Ueberzüge der Economystuhl-Armlehnen gut eignet. Seine Flickmethode hat sich in der Praxis bereits bewährt, indem Armlehnen, die früher regelmässig ausgewechselt werden mussten, heute auf einfache Art geflickt werden können. Eine entsprechende Anweisung für die neue Flickart wurde erlassen.
- 5850 Herr Fritz Fruet regte an, die Elektro-Reinigungswagen, die auf dem Tarmac zum Einsatz gelangen, mit Positionslichtern zu versehen. Da diese Aggregate bisher überhaupt keine Beleuchtung aufwiesen, hat er mit seinem Vorschlag auf einen wesentlichen Mangel in den Sicherheitsvorkehrungen auf dem Flugsteig aufmerksam gemacht. Auf Grund seiner Idee wurden dann auch die vorhandenen Elektrowagen mit Leuchtern versehen und die neuen Wagen mit einer entsprechenden Ausrüstung bestellt.
- 5695 Herr Eduard Affentranger schlug vor, die DC-7C-Legrests nur noch oben und auf der Seite mit Leder einzufassen und diese Ueberzüge auf der Unterseite mit Druckknöpfen zu befestigen. Dadurch wird das Wechseln der Lederüberzüge wesentlich erleichtert und das ständige Ersetzen der bisher verwendeten, oft beschädigten Reissverschlüsse fällt weg.
- 5120 Herr Edwin Bänziger machte die Anregung, die Ordner zukünftig ohne die aufgeklebten Etiketten abzugeben, da das Beschriften der aufgeklebten Ordnerrücken umständlich ist. Eine Umfrage bei verschiedenen Sekretariaten und Dienststellen der Swissair ergab, dass selbst bei Verwendung von neuen Dossiers tatsächlich der Ordnerrücken, der bereits eine Etikette trägt, mit einem zweiten, besser zu beschriftenden Rückenschild überklebt wird. Da zudem die Meinung als einheitlich gelten kann, dass die Abgabe von Ordnern ohne aufgeklebtes Rückenschild keine Nachteile bringt, werden diese inskünftig etikettenlos geliefert.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 5964 Verkauf von Filmen an Bord der Flugzeuge. Die Nachfrage nach Filmmaterial ist, wie der Einsender selbst erwähnt, nicht sehr gross. Trotzdem müsste, falls diese Artikel zum Verkauf aufgenommen würden, ständig ein grösseres Sortiment mitgeführt werden, um den allfälligen Wunsch eines Passagiers nach einem für seine Kamera passenden Film, erfüllen zu können. Nun gibt es aber heute so viele Arten von Filmen in Bezug auf Marken, Farben, Empfindlichkeit, Grössen, Form der Spulen etc., dass ein vernünftiges Sortiment den Rahmen des platz- und gewichtsmässig noch Vertretbaren sofort sprengen würde. Es ist nun halt leider so, dass der Borddienst aus Platz- und Gewichtsgründen laufend bestrebt sein muss, den Flugzeugen nur das mitzugeben, was für einen erstklassigen Service absolut notwendig ist.
- 1454/ Gewährung von "Free Sale" für Swissair-Europakurse an Swissair-Büros in Europa bis 15 Tage vor Abflug.
1455 Dieser Vorschlag ist nicht neu. Es ist dem Reservationswesen bekannt, dass andere europäische Gesellschaften, deren Verkehrsverhältnisse es erlauben, "Free Sale" im vorgeschlagenen Sinne auch an ihre Büros in Europa gewähren. Das Reservationswesen erachtet aber die Ausdehnung des "Free Sale" an möglichst viele aussereuropäische Buchungsstellen (Swissair und andere Gesellschaften) als vorläufig wichtiger, da hier bedeutend höhere Einsparungen an Uebermittlungskosten erzielt werden können. Eine Einbeziehung der Büros in Europa in den "SWISSAIR FREE SALE PLAN" wird aber folgen, sobald genügend Erfahrungen mit der bereits vollzogenen und noch bevorstehenden Erweiterung des "Free Sale" auf aussereuropäische Büros gesammelt sind.

Gewährung von Sell and Report an Swissair-Büros in Europa auf Langstrecken-Kursen, wobei die wöchentlich erscheinende "BOOKING SITUATION SWISSAIR TRUNKLINES" die Funktion von Stopmeldungen versehen würde. Die erwähnten "Booking Situations" können niemals der vorgeschlagenen Verwendung dienen. Um diese jeweils am Mittwoch zum Versand bringen zu können, muss mit ihrer Erstellung bereits am vorangehenden Montag begonnen werden.

Da die Langstrecken zu einem grossen Teil wöchentlich nur 1 - 2 Mal befliegen werden, sind die von den verschiedenen "Space Control Points" eingehenden Buchungsstände bei ihrer Verarbeitung schon 2 - 6 Tage, bei Eintreffen beim Empfänger schon 4 - 8 Tage, und bis zum Erscheinen der nächsten "Booking Situation" bis 15 Tage alt, also für den vorgeschlagenen Zweck vollkommen überholt.



Der Vorschlag, dass bei vorgeschrittenem Buchungsstand den neuen "Sell and Report"-Büros ebenfalls eine Stopmeldung zugestellt werden könnte, läuft darauf hinaus, dass dann alle europäischen Büros normale Sell and Report Facilities besitzen würden, d.h. auch jene, die solche weder benötigen noch wünschen. Die Produktion überflüssiger Stopmeldungen liegt aber bestimmt in niemandes Interesse.

- 5714 Für eine bessere Überwachung des Verbrauchs von Emergency-Stablampe sind die notwendigen Massnahmen bereits vor Eingang dieses Vorschlages getroffen worden.
- 6555 Verlängern der Befestigungswinkel zur Vermeidung der Deformation der Plexiglashaube der DC-7C- Buffetbeleuchtung. Aus der DC-7C-Glühlampenliste und dem Verdrahtungsschema 84H13 geht hervor, dass für die Buffetbeleuchtung Lampen vom Typ 805 IF, 15 Watt, zu verwenden sind. Nun kommt es jedoch immer wieder vor, dass beim Auswechseln dieser Lampen solche des Typs 307 von 21 Watt eingesetzt werden. Diese sind aber zu stark und verursachen jeweils die bekannten Beschädigungen an den Plexiglashauben. Das Ersetzen aller nicht konformer Lampen ist gemäss Werkauftrag Publ. No.31 744 im Gange und wird ein Verändern der Befestigungswinkel überflüssig machen.
- 6613 Der Vorschlag, anstelle der aufzuschraubenden Auspuffdeckel solche zum Aufstecken zu verwenden, ist bereits teilweise realisiert, d.h. Deckel mit Klemmfedern sind vorhanden und werden auch gebraucht. Es handelt sich somit lediglich darum, weitere solcher mit Klemmfedern versehene Deckel herzustellen, damit die bestehende Knappheit behoben werden kann. Was es dazu braucht ist nichts anderes als eine entsprechende Bedarfsmeldung.
- 730 Unterteilung der Taschen in den Rücklehnen der Flugzeugsitze.
Der Vorschlag bringt nichts Neues, denn früher waren diese Taschen auch bei den Swissair-Flugzeugen unterteilt. Es zeigte sich aber, dass die Flugpassagiere diese Unterteilung gar nicht zu schätzen wussten, sondern nach der Durch- und Ansicht des in diesen Taschen vorhandenen Materials alles einfach in das grösste Fach stopften. Demzufolge wurde bei den Neu-Anfertigungen auf eine Unterteilung verzichtet. Da deswegen bis heute keine Reklamationen von Passagieren bekannt sind, drängt sich eine Änderung, die relativ kostspielig wäre, vorderhand nicht auf.
- 6465 Verwendung von fahrbaren Abschränkungen beim Passagierausstieg. Die heute verwendete Einrichtung mit Ständern und Nylonseilen ist sehr handlich und praktisch. Ihre Abschränkungselemente haben auf den fahrbaren Treppen ihre fixen Positionen und sind daher am Flugzeug sofort verfügbar. Im Gegensatz dazu müssten für den Einsatz der fahrbaren Abschränkungen spezielle Traktionsmittel und zusätzliches Personal bereitgestellt werden. Ein weiterer Nachteil wäre, dass die vorgeschlagenen Elemente vom Propellerwind umgeworfen oder mindestens abgedreht werden könnten. Auch das Aufmalen von für die Swissair werbenden Slogans kann nicht in Frage kommen, da z.B. die K.L.M., für die wir das Handling besorgen, kaum erbaut wäre, wenn ihre Flugzeuge von einem Gartenhag umzäunt wären, auf dem gross

"steig" nur bei der Swissair ein,
ihr Service ist besonders fein"

4844 Abgabe von Schlüsseln für die Entleerungsventile der BOAC- und EL AL- Britannias an den Startdienst.

Der zuständige Stationsmechaniker ist persönlich dafür verantwortlich, dass die Entleerungsventile richtig gehandhabt werden. Aus diesem Grunde ist es nicht möglich, die Swissair-Startdienst-Ausrüstung mit dem gewünschten Schlüssel zu versehen.

6468 Ausrüstung der Convair-Metropolitan. Es ist vorgesehen, die Toiletteneinrichtung der Swissair-Flugzeuge mit einem Behälter zum Deponieren der Toiletten-Utensilien, wie z.B. Handcrème, Eau de Cologne, Zahnbürste, Zahnpasta, Kamm etc. zu ergänzen. Das Modell des entsprechenden Behälters ist bereits vorhanden.

Ebenfalls ist geplant, das Fach für die Bordapotheke in den Metropolitan-Flugzeugen mit einem Abschluss zu versehen, damit darin die Serviceplateaux zweckmässig versorgt werden können. Infolge anderweitiger, dringender Arbeiten konnten jedoch diese Aufträge bis heute nicht erledigt werden.

Dem Wunsch, die Abstellfläche über dem Kühlschrank mit einem ca. 1 cm hohen Rand zu versehen, wie er bei einigen CV-440 schon vorhanden ist, kann eventuell gelegentlich Rechnung getragen werden, sofern es sich zeigen sollte, dass das Vorhandensein dieses Rändchens vom Kabinenpersonal tatsächlich als Vorteil betrachtet würde.

790 Ausrüsten der Telehoist-Fahrzeuge mit einer fixen Standlampe.

Die Untersuchungen in Zürich und Genf haben ergeben, dass keine Veranlassung besteht, auf den Telehoist-Fahrzeugen solche Lampen anzubringen.

Einerseits sind die Flugzeuge in Zürich, wo sie frontal zum Flughabengebäude aufgestellt werden, durch dessen Scheinwerfer genügend beleuchtet, und andererseits neigt man in Genf, wo ein Telehoist-Fahrzeug mit einer beweglichen Handlampe ausgerüstet ist, zu der Ansicht, dass ein fix montierter Strahler eher blenden und damit zu optischen Täuschungen führen als die Sichtverhältnisse tatsächlich verbessern würde.

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

- 799 Fächer für Betriebspost
- 2849 Nummernständer für Spez. Kurse
- 4740 Austrittsschein
- 5850 Distanzscheiben für Gelenkstreben der Faltpetten
- 5930 Wählerschalter der CB-Feuerlösch-Anlage

Der nachfolgende Vorschlag musste noch zurückgestellt werden:

- 6067 Formel zur Errechnung des Durchschnittstarifes für die Poolabrechnung

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

- 4074 Leuchtsignal zur Vermeidung von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel
- 5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein
- 5704 Verchromen der Zylinderbohrungen an den Mertracs

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

25/118/410/643/691/729/735/736/789/795/797/801/1424/1523/1563/2345/2516/2845/2846/3357/4074/4247/
4419/4529/4530/4588/4594/4625/4640/4649/4650/4748/4834/4954/5052/5100/5101/5111/5146/5176/5196/
5250/5263/5284/5303/5304/5456/5466/5508/5519/5520/5522/5531/5545/5561/5575/5579/5600/5632/5656/
5668/5670/5674/5694/5701/5702/5711/5714/5765/5769/5771/5775/5795/5803/5813/5825/5826/5827/5849/
5854/5858/5861/5862/5874/5875/5876/5881/5886/5902/5910/5918/5945/5946/5959/6052/6071/6072/6073/
6074/6107/6124/6125/6134/6194/6215/6223/6226/6234/6235/6241/6251/6254/6258/6264/6265/6268/6269/
6288/6464/6502/6503/6512/6534/6540/6543/6544/6561/6573/6585/6591/6599/6602/6606/6619/6622/6625/
6626/6627/6630/6637/6638/6639/6649/6651/6678/6684/6695/6704/7001.

* * *



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

SWISSAIR-BALL 1959

Nun gehört auch der Swissair-Ball 1959, den die Freizeitorganisation des Personals der Swissair am 31. Januar 1959 im Kongresshaus in Zürich durchführte, der Vergangenheit an. "Zum Glück", werden alle diejenigen sagen, die die grosse Arbeit der Organisation auf sich genommen haben; "leider" all die vielen, die sich am Abend selbst während einiger Stunden herrlich amüsiert haben. Und herrlich amüsiert haben sich in den bis auf wenige Plätze ausverkauften Konzert-Foyer und Kleinen Tonhalle-Saal viele. Kein Wunder auch, waren doch die drei Orchester - unter denen die Swissair-Bauernkapelle allgemein besonders gelobt wurde - so ausgelesen, dass jeder Ballbesucher nach seiner Lust tanzen konnte. War nicht zu reden vom beliebten Trio San José, dessen sporadische Auftritte jedesmal begeistert applaudiert wurden. Einen glanzvollen Höhepunkt im reich befrachteten Programm des vergangenen Wochenendes nannte die TAT den fröhlichen Trubel des Swissair-Balles im Kongresshaus, und hat damit sicher die richtige Formulierung gefunden.

Was mit dem so sehr begehrten Flug nach Hongkong geschah? Er wurde von einem jungen Fräulein, Angestellte einer Zürcher Autofirma, gewonnen, das hoffentlich bald seine, übrigens erste, Flugreise antreten wird. Vergnügte Gesichter bis zum Schluss des Balles und einen erfreulichen Zuschuss in die ewig hungrige Kasse der FPS; wir glauben, dass wir mit dem Resultat des Swissair-Balles 1959 zufrieden sein dürfen!

Ski-Club

Nahe dem Säntis, auf den herrlichen Skifeldern von Rietbad, wurde das 23. Swissair Club-Skirennen ausgetragen. Das Interesse der Rennteilnehmer und Schlachtenbummler war wie immer überaus gross. Wir hatten unsere liebe Mühe, für alle ein Bett zu finden. Die Schnee- und Wetterverhältnisse liessen diesmal, gegenüber früheren Jahren, nichts mehr zu wünschen übrig. Beim Après-ski, am Samstagabend, bei Spiel und Tanz sah man nur fröhliche Gesichter. Es ist kein Geheimnis, dass viele Schlachtenbummler nur wegen der bekannt lustigen Ski-Chilbi am Skitag teilnehmen, Massgeblich zum Erfolg beigetragen hat das unermüdete Orchester - hat es doch einige Unentwegte bis zur Morgendämmerung gefangen gehalten. Leider wurde das Weekend wieder durch einen Unfall getrübt: eine Schlachtenbummlerin hat sich beim Skifahren ein Bein gebrochen. Wir wünschen ihr gute Besserung.

Die Rangliste lautet: Clubmeister 1959

Damen: Heidy Zellweger

Herren: Jakob Melcher

Einzeldisziplinen Riesenslalom

Herren Sen. I	1. Paul Ruef	Sen. II	1. Willy Cejka
	2. Jakob Melcher		2. Albert Trüb
	3. Jakob Brunner		3. Hans Koller
Sen. III	1. Alfred Reber	Spez. Slalom:	1. Jakob Melcher
	2. Karl Boller		2. Jakob Zeier
	3. Kurt Burgener		3. Willy Cejka

Die weiteren Ränge können aus den Anschlägen ersehen werden.

Sportfluggruppe

Bis heute wurden in der Segelflugschulung schon über 500 Starts durchgeführt. 7 Mitglieder brachten es bereits zum Alleinflug. Nach einem kurzen Unterbruch wurde die Schulung am 24. Januar wieder aufgenommen. Eintritt in die Gruppe und Schulungsbeginn kann jederzeit erfolgen. Kosten pro Start im Schulungsdoppelsitzer Fr. 6.-.

In nächster Zeit werden wir mit der Motorflugschulung beginnen. Interessenten sind auch hier jederzeit kameradschaftlich willkommen. Auskünfte, Statuten, Anmeldeformulare und Mitgliederverzeichnis bei Herren A. Diener, Planungsdienst, Tel. 340 und W. Kobel, Betriebsplanung, Tel. 2817.

Feb. 59/19

OL-Gruppe

Einen fröhlichen Nachmittag und Abend bei Sport und Geselligkeit bietet uns der erste Swissair-Orientierungslauf am
Samstag, den 21. März 1959

Ein herrliches sportliches Erlebnis werden uns die in denkbar schönstem Laufgelände ausgesteckten Bahnen bieten. Nach dem Lauf besammeln wir uns zum Nachtessen und gemütlichen Hock bei Spiel und Tanz in der Kantine Taubentried, Kloten. Dazu sind auch die Angehörigen der Läufer und Freunde sowie alle Swissair-Angestellte herzlich eingeladen. Die Aufteilung in 5 verschiedene Kategorien ermöglicht vielen die Teilnahme am schönen Wettkampf.

Kategorien : A für Fortgeschrittene D für Damen
 B für Anfänger E für Sie und Er
 C für Senioren Jahrgang 1925 und ältere In jeder Kategorie 2er Gruppen.

Startgeld pro Mannschaft Fr. 5.-, ist mit der Anmeldung zu entrichten. Der Gutschein für das Nachtessen kostet Fr. 2.50 und soll bis spätestens 15. März bezogen werden, da nur durch die Voranmeldung alle Vorbereitungen getroffen werden können.

Anmeldungen nimmt entgegen bis spätestens Dienstag 10. März im Flughafen: Herr F. Bachmann, Stationskasse, Tel. 2961, in Zürich: Herr R. Meier, Büro für Auslandabrechnungen, Tel. 377 und im techn. Betrieb: Herr H. Ried, Instrumentenwerkstatt, Tel. 2892, oder Herr E. Rosser, Kasse, Tel. 2878. Jede weitere Auskunft erhalten Sie an den Anmeldestellen und durch Einsicht der Anschläge.

E. Rosser.

SPORTS ET LOISIRS, GENEVE

Les conséquences de l'ère de l'aviation à réaction.

Ce sujet, dont les incidences pratiques affecteront chacun de nous dans un avenir très proche, attirera une assistance nombreuse ce Vendredi 6 Février, au Buffet de la Gare de Cornavin.

Il faut dire que, pour sa première conférence, Sports et Loisirs Genève avait eu le bonheur de s'assurer le concours du Commandant Borner, bien connu chez nous, qui présenta, avec bonhomie, un exposé précis des conséquences qu'implique la mise en service de nos futurs DC-8.

Il ne nous est malheureusement guère possible de résumer ici la richesse de cet exposé car, en plus des problèmes de vol, le commandant parla des conditions que les aéroports et les services techniques et commerciaux devront remplir pour assurer le maximum de rentabilité aux nouveaux mastodontes volants.

L'assemblée, composée des membres des différents services du personnel Swissair et de leurs amis et parents, suivit avec un intérêt aigu la présentation des problèmes énormes que notre compagnie devra résoudre, et chacun avait la nette impression que son travail quotidien sera bientôt transformé pour répondre aux exigences de cette technique de voyage véritablement révolutionnaire.

En complément de programme, le Commandant présenta deux des derniers films qu'il tourna lors de son récent séjour à Los Angeles.

Par ses applaudissements chaleureux, l'assistance remercia le sympathique conférencier et témoigna du plaisir que cette soirée lui avait donné.

Lador.

Le concours de ski de l'ASIA n'aura pas lieu cette année :

Après la défection de SAS et d'Air France, Genève avait proposé d'organiser le concours de ski de l'ASIA à Fierney sur Croset, avec des moyens modestes, mais le manque d'inscriptions suffisantes nous a contraint à annuler l'épreuve! Dommage! notre club de ski se faisait un plaisir de recevoir nos hôtes des compagnies aériennes associées à l'ASIA.

Espérons que l'année prochaine cette sympathique manifestation sportive pourra être mise sur pied et que nous renouerons avec une tradition qui, bien que jeune encore, mérite de ne pas être abandonnée.

RL.



UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM FEBRUAR 1959

	<u>Februar 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>Februar 1958</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	13'756 + 12 %	12'273
Ausgelastete Tonnenkilometer	6'821 + 4 %	6'554
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	4'618 ./. 5 %	4'838
Fracht-tkm	1'749 + 38 %	1'264
Post-tkm	454 + 1 %	452
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	49,6%	53,3 %

Unsere Verkehrsergebnisse lassen im Februar, wie schon im Vormonat, leider zu wünschen übrig. So wurde die budgetierte Produktion wieder nicht erreicht; das Manko von rund 608'000 tkm ist teils dem schlechten Wetter (Ausfall von 86 Kursflügen in Europa) und teils dem Verzicht auf einen Retourkurs New York - Schweiz (Motorendefekt in USA und Mangel an Ladung ab Zürich) zuzuschreiben. Weitere gewichtige Gründe sind die Abtretung einer Anzahl Kurse zwischen Zürich und Wien an die AUA und die Tatsache, dass der geplante zweite Wochenkurs nach Buenos Aires nach wie vor nicht bewilligt wurde.

Auffallend ist die erneute, erfreuliche Zunahme des Frachtverkehrs. Die prozentualen Anteile der einzelnen Ladekategorien an der gesamten Nachfrage haben sich, wie die folgende Aufstellung zeigt, deutlich auf die Seite der Gütertransporte verschoben:

	<u>Februar 1959</u>	<u>Februar 1958</u>
Passagier- und Gepäck-tkm	68 %	74 %
Fracht-tkm	26 %	19 %
Post-tkm	6 %	7 %

Die Auslastung von 49,6 % entsprach nicht ganz unsern Erwartungen.

Von den einzelnen Verkehrsgebieten - mit Ausnahme der zu 58,2 % ausgelasteten Frachtkurse über den Nordatlantik - weisen der Ferne Osten mit 57,6 % den besten, der Südatlantik mit 37,0 % den weitaus schlechtesten Ladekoeffizienten auf.

DIE SEITE DER GESCHAFTSLEITUNG

Im vergangenen Jahr haben wir Sie bereits verschiedentlich über die Geschäftsergebnisse orientiert. Nun liegt der Jahresabschluss 1958 vor, der, um es gleich vorwegzunehmen, wirklich gut ausgefallen ist.

Der Jahresabschluss bedeutet für jede Unternehmung einen Markstein, da sich in der Bilanz und der Betriebsrechnung der Geschäftsgang widerspiegelt. Während die Bilanz das Verhältnis zwischen dem Unternehmungsvermögen (Aktiven) und den Schulden (Passiven) am Jahresende aufzeigt, sind in der Betriebs- oder Gewinn- und Verlustrechnung den im Verlaufe des Jahres entstandenen Kosten die Einnahmen gegenübergestellt, wobei die Differenz zwischen Kosten und Erträgen den Geschäftsergebnis entspricht.

Wenn wir nun die Bilanz per 31. Dezember 1958 mit derjenigen des Vorjahres vergleichen, so können wir zunächst einmal feststellen, dass die Bilanzsumme von 182 Millionen Franken auf 225 Millionen Franken, also um 24 % zugenommen hat.

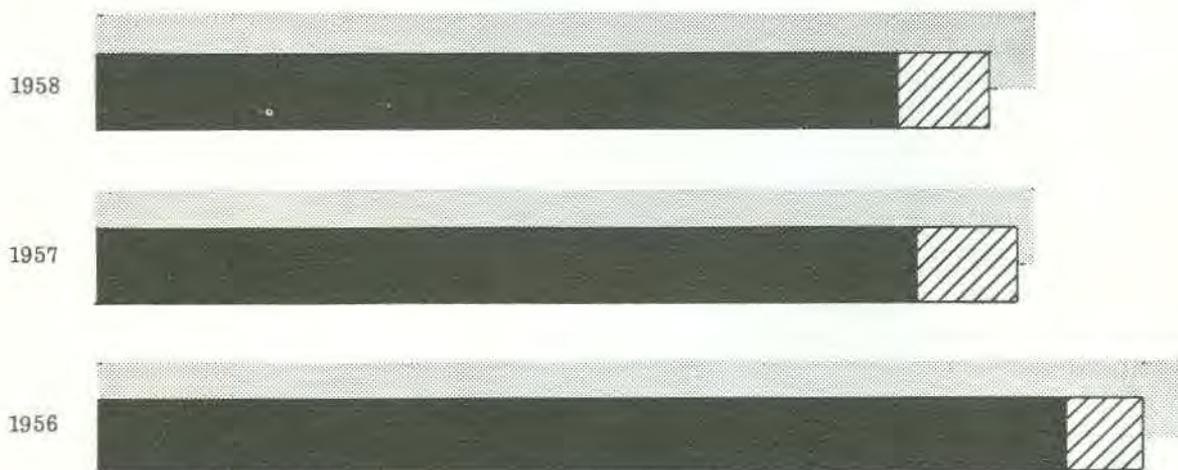
Die wesentlichste Veränderung ist auf der Passiv- oder Schuldseite zu verzeichnen, indem unser Aktienkapital um 21 Mio. Fr. auf 63 Mio. Fr. und die langfristigen Schulden durch die Aufnahme einer Obligationenanleihe von 30 Mio. Fr. auf 60 Mio. Fr. erhöht wurden. Diese Gelder sind zur Ablösung von hochverzinslichen kurzfristigen Bankschulden und zur Leistung der Vorauszahlungen für die neuen Strahlflugzeuge verwendet worden. Auf der Aktivseite hat denn auch unser Vermögen dank dieser Vorauszahlungen entsprechend zugenommen. Die Steigerung unserer Verkäufe hatte ferner eine Erhöhung des Bestandes an flüssigen Mitteln um rund 3 Mio. Fr. (+ 41 %) und der Kundenguthaben um ca. 4,5 Mio. Fr. (+ 14 %) zur Folge. Unsere Bilanz hat sich somit dank dieser Verschiebung gegenüber dem Vorjahr bedeutend verbessert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigt, dass im Jahre 1958

die Kosten ohne Abschreibungen von	186,3 Mio.Fr. auf 218,3 Mio.Fr. oder um 17 %
die Erträge von	210,5 Mio.Fr. auf 251,9 Mio.Fr. oder um 20 %
der Betriebsgewinn von	24,2 Mio.Fr. auf 33,6 Mio.Fr. oder um 39 %
die Abschreibungen von	21,0 Mio.Fr. auf 28,5 Mio.Fr. oder um 36 %
und der Reingewinn von	3,2 Mio.Fr. auf 5,1 Mio.Fr. oder um 61 %

gestiegen sind.

Aus der nachstehenden Darstellung geht die Entwicklung der Kosten und Erträge pro offerierten Tonnenkilometer seit 1956 hervor :



Legende :



Erträge
 Kosten
 Abschreibungen (ohne Zusatzabschr.)

Masstab : 1 mm = 1 Rp.

Es ist deutlich sichtbar, dass das relative Ertragsniveau seit 1956 ständig gesunken ist. Gleichzeitig haben sich aber auch die Kosten vermindert. Erfreulich ist die Tatsache, dass die Kosten pro offerierten tkm im Jahre 1958 gegenüber den Erträgen stärker zurückgegangen sind. Die Kostensenkung, d.h. die wirtschaftliche Besorgung unserer Dienstleistungen, war in diesem Umfange nur möglich dank der Inbetriebnahme grösserer Flugzeuge, deren intensiven Einsatz, sowie durch die gemeinsame Anstrengung des gesamten Personals, in seinem Bereich die Kosten möglichst tief zu halten.

Die einzelnen Kostenarten haben sich im vergangenen Jahr unterschiedlich entwickelt. So haben die Personalkosten, die mehr als ein Drittel der Gesamtkosten ausmachen, von 64 Mio.Fr. auf 78 Mio.Fr. oder um 28 % zugenommen. Dies ist einerseits eine Folge der Erhöhung unseres Personalbestandes um 716 Positionen, nämlich von 4'713 auf 5'429 Angestellte; andererseits fallen hier die höheren Saläre ins Gewicht. Dank der seit der Suez-Krise spürbaren Normalisierung der Treibstoffzufuhr ist dagegen der durchschnittliche Preis pro 100 Liter Flugbenzin um rund Fr. 2,75 gesunken. Dies hat unsere Kosten ganz erheblich beeinflusst; wir haben letztes Jahr nahezu 110 Mio. Liter Treibstoffe verbraucht.

Die gesamten Einnahmen von 252 Mio.Fr. setzen sich zu 236 Mio.Fr. aus Verkehrserträgen, zu 13 Mio.Fr. aus Erträgen aus Boden- und Bordbuffetdiensten, Schulung fremder Besatzungsmitglieder usw. und zu 3 Mio.Fr. aus Einnahmen aus Flugzeug- und Materialverkäufen zusammen. Die erfreuliche Steigerung der Verkehrserträge ist vor allem dem Fluggebiet Ferner Osten zu verdanken, das uns mehr als doppelt soviel eingebracht hat wie letztes Jahr.

Der Betriebsgewinn beträgt 33,6 Mio.Fr. Aus dieser Summe müssen in erster Linie die Abschreibungen für unsere Flugzeuge und Betriebseinrichtungen gedeckt werden. Die Höhe der jeweiligen notwendigen Abschreibungen richtet sich nach der kommerziellen und technischen Entwicklung. Besonders im Hinblick auf den in naher Zukunft vorgesehenen Einsatz von Strahlflugzeugen ist es wichtig, dass der heutige Kolbenflugzeugpark und die dazu gehörigen Einrichtungen möglichst rasch abgeschrieben werden können. Dank dem guten Ergebnis waren wir in der Lage, diesem Faktor Rechnung zu tragen und neben den ordentlichen Abschreibungen von rund 20 Mio.Fr. noch zusätzliche Abschreibungen von rund 8,5 Mio.Fr. vorzunehmen. Nach Abzug der Abschreibungen verbleibt demnach noch ein Reingewinn von 5,1 Mio.Fr., welcher zur statutarischen Aeufnung unserer Reserven, zur Verzinsung unseres Aktienkapitals und für eine ansehnliche Zuwendung an die Allgemeine Pensionskasse verwendet wird.

Das Jahr 1958 war ein typisches Jahr der Festigung unserer Position im internationalen Luftverkehr. Das gute Geschäftsergebnis ermutigt uns, mit Optimismus die letzten Vorbereitungen zum Einsatz der Strahlflugzeuge an die Hand zu nehmen. Allerdings wissen wir, dass uns das Jahr 1959 wesentlich schwierigere wirtschaftliche Probleme stellen wird als 1958.



Dr. W. Berchtold
Direktionspräsident

NEUE ANFLUGSZIELE IM SOMMERFLUGPLAN 1959

Mit dem am 1. April in Kraft tretenden und bis zum 31. Oktober gültigen Sommerflugplan sollen die folgenden drei neuen Destinationen in unser Streckennetz aufgenommen werden:

- * Kuwait - als neuer Etappenpunkt zwischen Kairo und Dhahran
(einmal wöchentlich ab 1. April)
- * Ankara - als neuer Endpunkt der bisherigen Linie Zürich - Istanbul
(einmal wöchentlich ab 2. April)
- * Teheran - als neuer Endpunkt der bisherigen Linie Schweiz - Beirut - Bagdad
(einmal wöchentlich ab 28. Mai)

VERWALTUNGSRAT

In seiner Sitzung vom 11. März hiess unser Verwaltungsrat die Jahresrechnung 1958 gut und beantragte der auf den 9. April angesetzten Generalversammlung die Erhöhung des Aktienkapitals von 63 auf 105 Millionen Franken. Er stimmte ferner den folgenden wichtigen Anträgen der Geschäftsleitung zu :

Beteiligung der Swissair an der Balair A.G.

Im Interesse der Förderung des Bedarfsluftverkehrs der Schweiz - eine der Aufgaben der Balair A.G. in Basel - wird sich die Swissair an diesem Unternehmen beteiligen. Zu diesem Zwecke verkauft sie der Balair die beiden DC-4, HB-ILA und HB-ILU, und übernimmt 40 % oder höchstens 1,6 Mio.Fr. des von 750'000 Fr. auf 3,5 bis 4 Mio.Fr. zu erhöhenden Aktienkapitals der Gesellschaft.

Ausbau der Swissair-Photo A.G.

Unsere Tochtergesellschaft Swissair-Photo A.G. plant, sich vermehrt dem interessanten und ausbaufähigen Vermessungsflugdienst zuzuwenden. Sie sieht zu diesem Zwecke die Anschaffung eines einmotorigen Dornier Do 27-Flugzeuges sowie einer modernen Wild-Reihenbildkamera vor. Die gesamthaft erforderlichen Aufwendungen betragen Fr. 260'000.--. Das Aktienkapital soll von Fr. 50'000.-- auf Fr. 100'000.-- erhöht werden ; es verbleibt nach wie vor im Besitze der Swissair. Der Firmenname wird in "Swissair-Photo und Vermessungs A.G." abgeändert. Neuer Leiter des Unternehmens wird Herr Karl Weissmann, dipl. Vermessungsingenieur ETH und patentierter Grundbuchgeometer.

25 JAHRE IM DIENST DER SWISSAIR

Am 1. März konnte Herr Willi Imhof, Chef der Sektion Fracht-Verkehr (Dept. II), den 25. Jahrestag seines Eintritts in die Dienste der Swissair feiern. 1934 wurde er als Frachtbuchhalter in Dübendorf angestellt. In den zweieinhalb Jahrzehnten, in denen uns Herr Imhof die Treue hielt, erwarb er sich wertvollste Kenntnisse und gilt heute als Spezialist für IATA-Fragen in Luftfrachtverkehr. Wir wünschen dem Silberjubilaren herzlich alles Gute und hoffen, dass er uns seine Dienste bei bester Gesundheit noch recht lange leihen kann.

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zu Pilots-in-Command auf DC-7C für Sektor Europa/Südatlantik wurden Flgkpt. Karl Baumann und auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten Flgkpt. H. Schilliger ernannt. Den Rang von Convair-Kommandanten erhielten die Flugkapitäne Karl Berlinger und Julius Brägger sowie die Piloten Heinz Morgenthaler, Thomas Jackson und Roger Sassi. Wir gratulieren herzlich !

ERNENNUNGEN

Departement II (Ausland) : Herr Dr. Max Steiner, der zuletzt bei der Verkaufsleitung Deutsche Schweiz/Tessin tätig war, wurde zum Swissair Regionalvertreter Hamburg ernannt. - Herr Karl Häubi, zurzeit Chef Stadtbüro/ Station Supervisor und Stellvertreter von Herrn Salzborn in Bombay, wird anfangs April nach Mexico versetzt, um dort die neu zu eröffnende Swissair-Regionalvertretung zu leiten.

Departement III : Herr Flugkapitän Pierre Robert leitet die Stabsstelle Manualwesen des Dept. III, nachdem Herr Ernst Schenkel, Manualkoordinator, nach langjähriger und wertvoller Mitarbeit die Swissair verlassen hat. Als Nachfolger von Herrn Robert wurde Herr Hans Gabathuler, Navro, zum Chef Route Documentation der Abteilung Flight Operations ernannt.

Departement IV : Im Rahmen der Neuorganisation des Dept. IV wurden ernannt :

- Zum Chef der Ingenieur-Abteilung und gleichzeitig zum neuen Stellvertreter des Chefs des Dept. IV : Herr Franz Roth, Dipl.Ing.ETH. Dem Gesuch Herrn Spoerri, Chef der Materialabteilung, ihn von der zusätzlichen Funktion als Stellvertreter des Departementschefs zu entbinden, wurde Folge gegeben.
- Zum Chef der auf 1. Juni neu zu schaffenden Abteilung Geräteüberholung : Herr Felix Hauri, Dipl. Ing. ETH.
- Zum Chef der Sektion Flugzeug-Engineering und gleichzeitig zum Stellvertreter des Chefs der Ingenieur-Abteilung : Herr Karl Benetta, der seit der Schaffung des Planungsdienstes das im Dept. IV verbliebene Service-Engineering führte.

Wir wünschen allen neuernannten Herren vollen Erfolg !

TECHNISCH-OPERATIVE KOORDINATIONSSTELLE BEIM SAS

Das SAS hat am 1. März die Schulung seiner Besatzungen auf einer ihm leihweise von Sud Aviation zur Verfügung gestellten Caravelle aufgenommen. In der Absicht, die Swissair-Dienststellen über die Betriebserfahrungen mit diesem Flugzeug laufend zu unterrichten, hat sich die Geschäftsleitung entschlossen, ab sofort Herrn E. Tanner, Chef Flugzeugprojekt-Engineering des Planungsdienstes, nach Stockholm zu delegieren.

REINIGUNG MIT ULTRASCHALL

Ab ungefähr Mitte dieses Jahres soll in der Motorenwerkstatt eine bei der Betriebsplanung entwickelte Ultraschall-Anlage zur Reinigung aller Triebwerkteile mit Ausnahme der stark ölkohlehaltigen, wie Kolben, Ventile usw., in Betrieb gesetzt werden. Die Anlage besteht aus: vier Generatoren, die elektrische Schwingungen erzeugen (Frequenz 40 kHz, Leistung 500 W); 16 Schallgebern aus Bariumtitanat, die wie Lautsprecher wirken, indem sie elektrische Schwingungen in akustische umwandeln; einer halbautomatischen Badanlage, bestehend aus 3 Flüssigkeitswannen für Vorreinigung, Reinigung mit Ultraschall und Spülung, sowie einer automatischen Förderanlage und einem Umwälzpumpen- und Filtersystem für die Reinigungsflüssigkeit. Die hohe Frequenzzahl von 40'000 Schwingungen pro Sekunde liegt weit über dem hörbaren Bereich (deshalb Bezeichnung Ultraschall): das menschliche Ohr nimmt nur bis zu ca. 16'000 Schwingungen pro Sekunde wahr.

Die Ultraschallreinigung arbeitet nach folgendem Prinzip: In einer Flüssigkeit bewegt sich der abgestrahlte Schall geradlinig vorwärts und erzeugt beim Auftreffen auf der Oberfläche eines eingetauchten Werkstückes eine intensive Vibration. Gleichzeitig werden in der Flüssigkeit selbst, durch das Vibrieren der einzelnen Moleküle im Rhythmus der Schallschwingungen, lokale Gasblasen gebildet, die nach Bruchteilen von Sekunden wieder zusammenfallen. Dieser als Kavitation bezeichnete Vorgang erzeugt die grösste Reinigungswirkung, da im Innern einer solchen Gasblase gewaltige Druckunterschiede entstehen; es werden also lokal äusserst grosse mechanische Kräfte frei, welche den Schmutz förmlich wegschleudern. Da der Schall Metallstücke durchdringt, reinigt er auch die Innenseite von Hohlkörpern oder Sacklöcher. Allgemein ist Ultraschall nur eine Reinigungshilfe, d.h. er unterstützt die Wirkung eines chemischen Lösungsmittels und verkürzt dadurch die Reinigungszeiten. Ausgedehnte Versuche in den Jahren 1956/1957 zeigten äusserst vielversprechende Resultate (Reinigungszeit eines R 2800-Motors ohne Ultraschall total 57 Stunden, mit Ultraschall 24 Stunden).

Eine die Gesundheit schädigende Beeinflussung durch Ultraschall ist praktisch unmöglich, da sich Ultraschallwellen in der Luft nur über wenige mm oder cm ausbreiten können. Wenn indessen jemand seine Hand während Stunden oder weniger ständig in den konzentrierten Schallstrahl des Bades hält, können Schädigungen der Knochenhaut eintreten. Diese Möglichkeit ist bei unserer Anlage ausgeschlossen, weil der die Maschine bedienende Mechaniker mit den Ultraschallstrahlen nicht in direkte Berührung kommt.

DAS AKTUELLE BILD



Akrobatenreise

Lilly Yokoi, die japanische "Primaballerina des Fahrrads", und ihr Gatte Rolando, "The Fingerwalker", beide Stars im Zirkus Knie, trafen am 11. März mit SR 503 von Tokio in Zürich ein. Für ein paar Minuten verwandelte sich der Tarmac in eine Arena. (Comet-Photo)



Instruktionskurs für Aussenvertretungs-Personal

Vom 24. Februar bis zum 3. März fand ein Instruktionskurs für Auslandsvertretungs-Personal der Swissair statt, der 28 Teilnehmer aus aller Welt für eine Woche am Hauptsitz in Zürich vereinigte. Ein zum Abschluss durchgeführter Ausflug nach Davos (unser Bild) war dem Teamgeist zweifellos sehr förderlich.

HAPPY LANDINGS

Wir gratulieren den nachfolgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand recht herzlich:

Dept. III: 29.11.58: Rudolf Eugster, Startdienst. 17.1.59: Frä. Marlies Truttmann (jetzt: Frau Kusten), Uebermittlungszentrale. 12.2.59: Urs Schlupe, Traffic.

Dept. IV: 4.10.58: Rudolf Merz, Radio-Werkstatt. 24.1.59: Niklaus Flückiger, Flugbetrieb.

NACHWUCHS FUER UNSERE BODENDIENSTE

Am 1. April treten in Kloten zum erstenmal von schweizerischen Verkehrsschulen übernommene Betriebsaspiranten in unsere Dienste ein. Es handelt sich um 10 junge Leute (9 von der Verkehrsschule St. Gallen und 1 von Biel), die in verschiedenen Stationsdienststellen ein zweijähriges Praktikum absolvieren werden. Ab nächstem Jahr führen die Verkehrsschulen St. Gallen, Olten, Biel und Luzern besondere Luftverkehrskurse durch.

FUER REISELUSTIGE SWISSAIR-ANGESTELLTE

Unsere Mitarbeiter, die ihre Ferien im Nahen oder Fernen Osten verbringen möchten, müssen dafür besorgt sein, nicht nur für ihr Endziel, sondern auch für sämtliche Zwischenstationen ein Visum zu besitzen. Auf unsern Langstrecken ist kein Freipassagier gegen Unterbrüche seiner Reise gefeit, da die zahlende Ladung selbstverständlich Vortritt hat. Unsere Abfertigungsstellen haben übrigens den Auftrag, nur solche F-II-Passagiere zum Fluge zuzulassen, die im Besitze sämtlicher notwendiger Visa sind.

IATA BESCHLIESST JET-ZUSCHLAEGE FUER NORDATLANTIKFLUEGE

An der IATA-Verkehrskonferenz vom vergangenen Oktober in Cannes konnte, wie erinnerlich, über die Tarifierung von Jet-Flügen keine Einigung erzielt werden. Die Wiederaufnahme der Verhandlungen im Februar in Paris brachte nunmehr einen Entscheid: ab 1. April werden für die Nordatlantikroute auf Passagen mit Düsenflugzeugen Zuschläge erhoben, die in der Touristen- und Economy-Klasse 15 \$, in der ersten und Deluxe-Klasse 20 \$ betragen. Die Flugpreise für den Verkehr mit Kolbenflugzeugen bleiben gleich. Dagegen erfahren zahlreiche Frachtansätze eine Aenderung.

IATA: NORDATLANTIKPASSAGIERE 1958

Von den 17 IATA-Luftverkehrsgesellschaften, welche die Verbindungen zwischen Europa und dem nordamerikanischen Kontinent herstellen, sind letztes Jahr 1'292'166 Passagiere oder 27 % mehr als 1957 über den Nordatlantik befördert worden. Davon benützten rund 99'000 Fluggäste Charterflüge. Von den übrigen Passagieren reisten 662'634 oder 55,5 % in der Economy-, 274'889 in der Touristen- und 255'690 in der ersten Klasse. Bei einem totalen Mehrangebot von rund 2 Millionen Sitzplätzen sank der Auslastungsgrad von 66,7 % auf 61,1 %.

ICAO ENTSCHEIDET UEBER NAVIGATIONSSYSTEME

Eine Spezialkommission der ICAO, die sich in Montreal mit der Vereinheitlichung der Kurzstrecken-Navigationssysteme befasste, hat ihre Arbeiten abgeschlossen. Sie hatte zwischen zwei vorliegenden Projekten - einem britischen und einem amerikanischen - zu wählen. Die Delegierten aus 37 der 73 Mitgliedstaaten gaben schliesslich dem amerikanischen Navigationssystem VOR den Vorzug.

EIN NEUES TRANSATLANTIKKABEL DER ICAO

Von Neufundland soll im Auftrag der ICAO ein neues transatlantisches Kabel über Grönland und Island nach Schottland gelegt werden. Es wird mithelfen, die Uebermittlung von Luftverkehrsmeldungen über den Nordatlantik zu verbessern. Die bisherigen Hochfrequenz-Fernschreibverbindungen werden in den subarktischen Breiten durch Nordlichter oft empfindlich gestört. Die Arbeiten sollen bis 1961 fertig erstellt werden. Die Kabelmiete wird im Jahr über eine Million Dollar betragen.

Ostergeschenke sind ja eigentlich nicht für die Herren der Schöpfung gedacht. Deshalb erwähnen wir mit besonderer Freude, dass sich unter den in dieser Nummer publizierten Prämiengewinnern ein Fräulein befindet. Erstmals übrigens wieder seit dem Februar 1957.

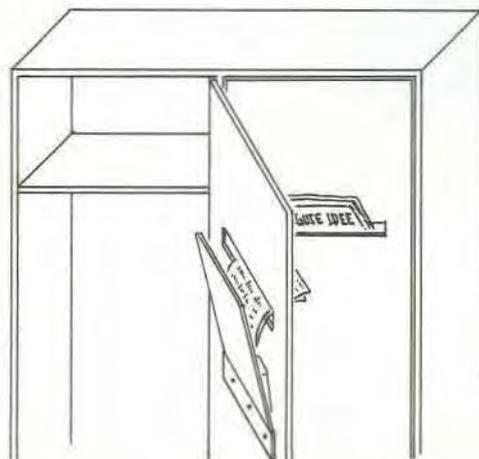
Unsere Prämie an Fräulein Gilly ist begleitet von unseren speziellen Wünschen für ein frohes Osterfest ; aber auch den Preisträgern männlichen Geschlechts gratulieren wir zu ihrem Erfolg und wünschen ihnen frohe Festtage.

Herr Walter Jäggi, Buchhaltung, Dept. I	Fr. 60.--	6067
Fräulein Angeline Gilly, Section Technique, Genève	30.--	799
Herr Franz Schättin, Stat.Leitung Kloten, Dept.III	30.--	2849
Herr Norbert Wyser, Finanzverwaltung, Dept. I	30.--	4740
Herr Rudolf Widmer, Flight Operations, Dept. III	30.--	5850

6067 Bisher erfolgte die Berechnung der Pooltarife für die gewünschte Periode auf Grund der Streckenertragsrekapitulation und durch Umrechnung der erhaltenen Beträge in Shillings. Die hierfür notwendigen Angaben betreffend Passagierzahl und Frachtgewicht mussten aus der Verkehrsstatistik zusammengestellt werden.

Nachdem aber für die Streckenertragskontrolle die Erträge pro t/km Passage und Fracht ohnehin ausgerechnet werden müssen, machte Herr Walter Jäggi den Vorschlag, die Pooltarife direkt aus dem Streckenertragsergebnis abzuleiten und stellte hierfür auch die entsprechende Berechnungsformel auf. Daraus ergibt sich nun, dass der Pool-Durchschnittstarif monatlich mit geringstem Arbeitsaufwand nachgeführt und somit dem Vertragspartner sofort mitgeteilt werden kann. Hinzu kommt noch, dass sich die Fehlerquellen bedeutend verringern.

799 Fräulein Angeline Gilly machte die Anregung, die Garderobeschränke des technischen Personals in Cointrin mit einfachen Briefkästen zu versehen.



Die Ausführung des Vorschlages bringt neben der Verminderung der Umtriebe beim Verteilen der internen Post auch ein bessere Ordnung in der Zustellung von Meldungen, was besonders infolge des Schichtbetriebes sehr zu schätzen ist.

Sobald es der Arbeitsanfall erlaubt, wird der Vorschlag als Ausfüllarbeit verwirklicht.

2849 Herr Franz Schättin beantragte die Anfertigung von Ständern um auch die Spez.Kurse auf dem Tarmac klar und deutlich zu markieren. Seine Konstruktion besteht aus einem auf einen Ständer montierten Rahmen, in welchen die entsprechenden Nummern der Spez.-Kurse eingeschoben werden können. Die Ausführung dieses Vorschlages trägt besonders an Tagen um Ostern und Weihnachten, an denen viele Verdichtungsflüge ausgeführt werden, viel zur besseren Uebersicht bei.

4740 Der Vorschlag von Herrn Norbert Wyser bezweckt eine bessere Orientierung des die Swissair verlassenden Personals über die Abwicklung der Austrittsformalitäten. In den von ihm entworfenen Austrittsformularen hat er die Zahl der Vorsprachestationen reduziert und diese departementsweise neu gegliedert. Bei der in der Zwischenzeit erfolgten Neuordnung des Mutationswesens konnten seine Anregungen zum grossen Teil übernommen werden. Wenn der Vorschlag auch keine revolutionierenden Vereinfachungen mit sich brachte, so verhalf er doch zu einer Zeitersparnis sowohl für die Austretenden als auch für die Personen, die von den Austretenden noch beansprucht (oder eben nicht mehr beansprucht) werden müssen.

5850 Herr Rudolf Widmer stellte den Antrag, die Distanzscheiben aus Stahl in den Gelenkstreben der DC-7C-Faltbetten durch solche aus Kunststoff zu ersetzen. Der Grund für diese Aenderung liegt darin, dass die Stahlscheiben, die sich infolge der durch die Motoren verursachten Vibration ständig drehen, während des Fluges ein aufsässiges, ununterbrochenes Geräusch erzeugen. Dieser Vorschlag, der mit geringem Aufwand eine Verbesserung des Passagierkomfortes bringt, wird mit Werkauftrag 57'140 im Frühjahr 1959 verwirklicht.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

118 Flugplan-Handbuch. Zur Bearbeitung dieses Vorschlages für die Umgestaltung des Flugplan-Handbuches wurde s.Zt. eine Studiengruppe aus verschiedenen Herren der interessierten Departemente gebildet. Deren Aufgabe war es, über den gemachten Vorschlag hinaus ein in jeder Hinsicht zweckmässiges Arbeitsmittel zu schaffen, das nun auch in Form einer bereinigten Maquette vorliegt. Aus den allen hinlänglich bekannten Gründen ist aber die jetzige Zeit nicht sehr geeignet, ein Projekt dieser Art zu realisieren, das die immerhin nicht unbescheidene Summe von ca. Fr. 80'000.-- verschlingen würde. Sollte aber die Angelegenheit wieder aufgenommen werden so würden wir auch auf den Vorschlag zurückkommen.

691 Japanische Zeitschriften in Zürich und Genf. Für die ankommenden und wegfliegenden japanischen Fluggäste ist sicher gut gesorgt. In Zürich wie auch in Genf stehen japanische Ground-Hostessen im Dienste der Swissair, deren Aufgabe es ist, ihre fernöstlichen Landsleute während ihrer Wartezeit zu betreuen. In Zürich liegen im Transit- oder Warteraum überhaupt keine Zeitschriften auf. Hingegen stehen den Passagieren in den Fernost-Flugzeugen beider Richtungen japanische Zeitschriften zur Verfügung.

801 Kissen für die ersten Sitzreihen in den Metropolitan. Das auf den Metropolitan eingesetzte Kabinenpersonal wurde auf die in der ersten Sitzreihe sehr unangenehm empfundene Vibrationen aufmerksam gemacht. Es wurde ihm empfohlen, den Passagieren, die auf diesen Plätzen reisen, ein Kopfkissen anzubieten. Wenn dieser Empfehlung zu wenig nachgelebt wird, so ist der Grund dafür darin zu suchen, dass auf diesem Flugzeugtyp ausnahmslos junge Hostessen ihre Sporen abverdienen, die sich noch mit so vielen neuen Problemen auseinandersetzen müssen, dass ihnen halt hin und wieder etwas "durch die Latten" geht. Die zuständige Fachdienststelle wird nun aber dieser Sache ihre vollste Aufmerksamkeit schenken.

1424 Flugscheinausstellung und -berechnung in US-Dollars. Der Vorschlag ist wegen den bestehenden IATA-Vorschriften nicht durchführbar.

Zudem sind die Abrechnungsmethoden heute derart, dass die Ausstellung der Flugscheine in US-Dollars für die Buchhaltung keine Arbeitserleichterung bringt. Im Falle von Umschreibungen würde die Ausstellung des Originalflugscheines in US-Dollars gewisse Vorteile bringen, doch wäre es sinnlos, nur aus diesem Grunde eine dem Vorschlag entsprechende Weisung heraus zu geben.

Auf Grund der neuen IPR-Umtauschvorschriften, wonach die Flugabschnitte nur bis zum nächsten "Fare Break Point" zu ersetzen sind, sollten allfällige Misstände ausgeschlossen sein. Damit erübrigt sich auch das Aufstempeln eines Umtauschvermerkes auf dem "Passenger Coupon".

- 1523 Von einer Abschaffung der "Arrival Messages" muss vorläufig noch Abstand genommen werden. Diese Bewegungsmeldungen vermitteln Angaben, die für verschiedene operationelle Dienststellen sowie für die Buchhaltung von grosser Wichtigkeit sind. So gibt dieses Dokument zum Beispiel bei Nach- und Rückfragen oder bei der Fakturenkontrolle Auskunft darüber, wo und wann an einem bestimmten Tag jedes unserer Flugzeuge Bodenorganisationskosten verursacht hat.
- 4419 Verwendung von dünnerem Papier bei den VIP-Meldungsblöcken. Ueber die Verteilung der VIP-Meldungen finden zur Zeit Besprechungen statt. Man trachtet danach, die Anzahl der VIP-Meldungen zu reduzieren. Eventuell wird bei dieser Gelegenheit auch ein anderes Formular geschaffen. Dass dabei die Papierdicke auf die Zahl der notwendigen Durchschläge abgestimmt wird, ist selbstverständlich.
- 5100 Der Vorschlag, die Tankabschlusshahnen der CV-440-Flugzeuge mittels durchgehenden Bolzen und auf der Anschlussplatte angebrachten Anniestopmuttern zu befestigen, um das Wechseln zu erleichtern, muss aus folgenden Gründen abgelehnt werden :
Da bei einer CV-440 die beiden Tankabschlusshahnen normalerweise nur bei der 8. Blockrevision, d.h. nur einmal innerhalb von 56 Monaten gewechselt werden, würde sich eine Modifikation gemäss dem Vorschlag nicht lohnen.
Der Austausch eines Hahnens auf einer Aussenstation ist heute ohne weiteres möglich. Dies wäre aber nach erfolgter Aenderung nur noch der Fall, wenn dort entsprechende Reserveteile an Lager gelegt würden, was aber nicht im Interesse einer Reduktion der Lagerbestände liegen würde.
- 5101 Einbau eines Sumpfablasshahns in den Wasser-Alkoholtank der CV-440 zur Erleichterung des Entleerens. Gleichzeitig mit dem Eingang dieses Vorschlages wurde auf dem Dienstweg eine andere diesbezügliche Verbesserung beantragt. Diese trägt der Tatsache, dass der erwähnte Tank nur alle 3000 - 3200 Flugstunden, d.h. bei jeder 2. Blockrevision, entleert werden muss besser Rechnung und wurde deshalb ausgeführt.
- 5632 Dass die Löcher für die Parkerschrauben der Austrittsrohrbefestigung am Bodengebläse der DC-7C- und DC-6-Flügelheizter ausgeschlagen werden, ist bekannt. Die Störungsursache kann jedoch durch eine einmalige Schweissung, d.h. durch eine Vergrösserung der Wandstärke, eliminiert werden, sodass auf das vorgeschlagene Anbringen eines Stahlblechringes verzichtet werden kann.
- 5656 Eine kombinierte Abspritzpistole für Luft und Flüssigkeit ist auf dem Markt nicht erhältlich. Es würde sich auch nicht lohnen, eine solche Pistole für unseren Gebrauch zu konstruieren, da die damit zu erzielende Zeiteinsparung unbedeutend wäre. Sowohl die White - Spiritpistole zum Reinigen als auch die Luftpistole zum Trocknen sind beide in so greifbarer Nähe in der Waschkabine aufgehängt, dass wirklich kein Zeitverlust entstehen sollte.
- 5959 Korrespondenz-Kopien. Zu diesem Vorschlag, in Zukunft auf die Erstellung weisser und gelber Kopien für die Zentral-Registratur zu verzichten, kann erst endgültig Stellung genommen werden, wenn auch die Frage nach der zukünftigen Aufgabenstellung unseres Archivs beantwortet ist. Dies setzt aber wiederum umfangreiche Untersuchungen voraus, die nur in Zusammenarbeit mit der Dienststelle Organisation und Rationalisierung des Planungsdienstes gemacht werden können.
Wir werden eventuell später auf diesen Vorschlag zurückkommen.
- 6072 Vorgedruckte Flugscheine für die am stärksten frequentierten Flugstrecken.
Anfangs 1958 wurde ein ausgedehnter Versuch mit Lochkartenflugscheinen unternommen. Diese hatten gegenüber der vorgeschlagenen Verwendung von vorgedruckten Normalflugscheinen den Vorteil, buchhalterisch leichter verarbeitet werden zu können. Leider aber zeigten die bei diesem Versuch gewonnenen Erfahrungen, die auch auf das System der vorgedruckten Flugscheine übertragen werden können, dass die Zeit zur Einführung von Streckenflugscheinen einfach noch nicht gekommen ist. Einerseits sind die Passagierzahlen noch zu klein und andererseits die Tarifstruktur zu kompliziert um eine den Aufwand rechtfertigende Anzahl gleichlautender Beförderungsdokumente zu schaffen.

- 6125 Die defekten Werkzeugkisten massiver zu reparieren, lohnt sich nicht. Die Arbeitszeit für eine solche Reparatur beträgt ca. 8 Stunden, was teurer zu stehen kommt als die Anschaffung einer neuen Kiste. Ausserdem sind Werkzeugkisten in verstärkter Ausführung auf dem Markt erhältlich (siehe Belzer Katalog Nr. 3140 und 3141) und können auf dem normalen Dienstweg angefordert werden.
- 6134 Orientierung über die Teilnahme von SR-Delegationen an internationalen Kongressen und Konferenzen in den Swissair-News. Aus diesem Vorschlag spricht ein an sich löbliches Informationsbedürfnis. In- dessen ist es bei uns nicht Brauch, das Verdienst um die Erzielung positiver Ergebnisse an den in aller Welt geführten Verhandlungen einzelnen Delegationsmitgliedern zuzuschreiben - sowenig übrigens, wie wir ihnen einen allfälligen Misserfolg persönlich zur Last legen würden. Die von der Swissair ent- sandten Konferenzteilnehmer handeln in jedem Fall als Beauftragte der Geschäftsleitung. Sie erfüllen ihre Pflicht in derselben bescheidenen Anonymität wie z.B. die Mechaniker im Flugbetrieb oder die Buchhalter im Dept. I; von ihnen allen wird nichts mehr und nichts weniger als voller Einsatz er- wartet. Wichtig ist dabei vor allem das Resultat ihrer Arbeit. Nun werden aber in den News die Er- gebnisse von Verhandlungen seit jeher und auch in Zukunft bekannt gegeben, was dem Informations- bedürfnis des Einsenders und aller übrigen Mitarbeiter durchaus hinlänglich Rechnung trägt.
- 6223 Bestimmt könnten die Transporte nach Basel, die wegen der durch QGO-Lagen in Zürich verursachten Aussenlandungen notwendig werden, auch mit firmaeigenen Lastwagen durchgeführt werden. Es würden sich dadurch aber keine wesentlichen Einsparungen erzielen lassen. Wie jedes Autotransportunternehmen muss nämlich auch die Swissair bei der Verwendung ihrer Fahrzeuge nebst den beweglichen Kosten die Beträge für Kapitalzins, Amortisation, Steuern, Versicherungen etc. in die Fahrkosten einkalkulieren. Ganz abgesehen davon, dass die fraglichen Lastwagen mit ihren Besatzungen auch an solchen Tagen in Zürich benötigt werden.
- 6258 Das Problem der Kontrolle der zur Reparatur gelangenden Auspuffstutzen der R-2800-Motoren ist nicht neu. Bereits vor ca. einem Jahr wurde von der Schlosserei ein "TEKO-Mann" angefordert, der aber infolge verschiedener Umstände erst vor einigen Tagen dieser Werkstätte zugewiesen werden konnte. In der Zwischenzeit wurden vom Arbeiter selbst die zu reparierenden Auspuffstutzen durch Abklopfen der Wandung in bezug auf ihre Wiederverwendbarkeit beurteilt. Da aber das Feststellen der Wand- stärke nach dieser Methode eine Gefühlssache ist, kam es in einzelnen Fällen vor, dass ein repariertes Rohr von der TEKO, die über geeignetes Messwerkzeug verfügt, nachträglich als Ausschuss erklärt wurde. Mit dem Einsatz des Kontrolleurs in der Werkstatt wird nun aber der Vorschlag hinfällig.
- 6264 Messwerkzeug für Gleitschuh des R-2800-Torquemetersystems. Die vorgeschlagene Lösung, die bisher verwendete Kugel mit einem Aufsatz zu versehen, um das Auf- und Zuschrauben des Micrometers auf ein Minimum zu reduzieren, gehört bestimmt in die Kategorie der kleinen Verbesserungen, die man von einem qualifizierten Berufsarbeiter in seinem eigenen Arbeitsinteresse und ohne Ansprucherhebung auf eine besondere Belohnung verlangen darf.
- 6265 Die Verwendung der abgebrochenen Hartmetall-Fräaserschäfte zur Herstellung von Hartmetall-Drehstählen. sieht auf den ersten Blick sicher verlockend aus. Bei näherer Betrachtung jedoch lässt sich feststellen, dass sich die vorgeschlagene Materialverwendung nicht lohnt. Der bei uns herzustellende Drehstahl käme nämlich annähernd so teuer zu stehen wie der handelsübliche, wobei beim letzteren die Hartmetall- platte zwei- bis dreimal grösser ist als die des "Fräserstahles". Um aber den Verschleiss an Drehstählen zu reduzieren, werden von der Werkzeugplanung Versuche mit TT-3-Stählen an Stelle von TT-4 unternommen.
- 6270 Der Vorschlag, beim Passagier-Manifest jede zehnte Linie dicker zu drucken, um das Ablesen der Passagieranzahl zu vereinfachen, hätte vor einigen Jahren eingereicht werden sollen. Heute ist das Passagiermanifest im Verschwinden begriffen. Die USA und Kanada verlangen es bereits nicht mehr und in Europa gibt es nur noch wenige Staaten, nämlich Italien, Portugal, die Türkei und Irland, die vor- läufig noch auf der Erstellung dieses Manifests bestehen. So kommt die an sich gute Idee leider zu spät.

6288 Reinigen der Büroräumlichkeiten im Dept. IV. Der Vorschlag, die Büroräume nur noch zweimal in der Woche zu reinigen, ist nicht neu. Bereits vor einigen Jahren wurden einmal versuchsweise die Büroräume nur noch jeden 2.Tag gereinigt. Es zeigte sich dann aber, dass dies besonders bei regnerischem Wetter ungenügend ist.

6464 Durchschlagsverfahren für Swissair-Tickets. Auf die Carbonisierung des rückseitigen Raumes der "Endorsement Box" auf den Flugscheinen kann leider nicht verzichtet werden. Und zwar aus folgenden Gründen :

1. Die Endorsement Box ist u.a. für folgende Einträge bestimmt, die auf sämtliche Flight Coupons durchgeschrieben werden müssen :

"PTA"

"AK-Bons Nr."

"Eintrittsdatum" (bei reduzierten Flugscheinen für Personal)

"not endorsable"

"not refundable"

sowie für weitere Restriktivvermerke.

Würde der "Endorsement"-Raum nur für das benützt, wofür er effektiv geschaffen wurde, nämlich für eine eventuelle Uebertragung an einen fremden Carrier, dann allerdings wäre es besser, seine Rückseite wäre nicht carbonisiert. Hier muss nun aber ein drucktechnisches Problem berücksichtigt werden.

2. Wenn nämlich die Endorsement-Spalte bei der Carbonisierung ausgespart werden müsste, so könnte die ganze Carbonisierung nicht mehr im sog. Heissverfahren, sondern müsste im Kaltverfahren aufgetragen werden. Dieses Verfahren ist aber nicht nur ca. 30 % teurer, sondern auch wesentlich schlechter, was bedeutet, dass die Durchschriften auf die einzelnen Flight Coupons um einiges schwächer würden.

7001 Zahltagstaschen mit Quittungsaufdruck für das ganze Jahr. Vor ca. 3 Jahren wurde der Versuch unternommen, anstelle der heute gebräuchlichen und bereits früher verwendeten Pergamin-Tüten eine solide Papiertasche zu verwenden. Es hat sich dabei aber gezeigt, dass auch eine gute Papierqualität der 12-maligen Beanspruchung nicht 100 %ig standhält. Bei der vorgeschlagenen Lösung ergäben sich dadurch Schwierigkeiten, da ein einmal zerrissenes Couvert wegen den bereits darauf angebrachten Unterschriften nicht einfach durch ein neues ersetzt werden könnte.

Die Mehrarbeit beim bisherigen System, die sich durch das Einlegen der Quittungskarten in die Tüten ergibt, darf nicht zu hoch bewertet werden. Sie wird einstweilen noch als Ausfüllarbeit von unserem beim "Empfang" im Hirschengraben beschäftigten Personal besorgt. Im weiteren ist es der Wunsch eines grossen Teils des Personals, das Gehalt in einer Tüte, die behalten werden kann, zu empfangen.

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

- 4529 Schmierung der Bowdenzüge an den DC-6B-Toren
- 4530 Montage u. Demontage der Vergaser-Verschaltungsbleche CV-440
- 5674 Abänderung der CV-240 Radschuhe für die DC-7C-Flugzeuge
- 5825 Pressluftschleifer mit Luftabscheider.
- 5854 Teilen des obern Deckblechs am Muffler CV-440
- 5918 Anfeilen der Schnellablasshahn-Achsen DC-6B/DC-7C
- 6074 Saldierung 7077
- 6512 Randrieren der Kohlenführungen an den Kohlenhalter-Segmenten
- 6606 Pressluft-Bodenanschlüsse in der Werft
- 6704 Korpus für das Lager des Einkaufsdienstes Dept. I

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

- | | | | |
|------|---|-----|---|
| 1564 | Fixed Telecommunications
Passenger Transfer Message | bei | Herrn W. Haerry, Koordinator Doc. und Fal., Dept.III |
| 6695 | Aendern der Motor- und
Steuerbedienungskabel von
Rotating auf Verbrauch | bei | Herrn A.Wehrli, Materialverwaltung, Dept. IV |
| 735 | Sofortige Verbuchung der in
Rechnung gestellten Flug-
dokumente | bei | Herrn A. Oberli, Büro für Organisations-Manual und
Vorschlagswesen, GS |
| 736 | Zusammenlegen der Booking
Orders und der Kassabelege | | do. |

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4074 Leuchtsignal zur Vermeidung von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel.
- 5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein.
- 5704 Verchromen der Zylinderbohrungen an der Mertracs.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/410/643/729/735/736/789/795/797/802/1563/1564/2345/2516/2845/2846/3357/4074/4247/4588/4594/
4625/4640/4649/4650/4748/4834/4954/5052/5111/5146/5176/5196/5250/5263/5284/5303/5304/5456/5466/
5508/5519/5520/5522/5531/5545/5561/5575/5579/5600/5668/5670/5694/5701/5702/5711/5714/5765/5769/
5771/5775/5795/5803/5813/5818/5826/5827/5849/5858/5861/5862/5874/5875/5876/5881/5886/5898/5902/
5910/5945/5946/6052/6071/6073/6082/6107/6124/6194/6215/6226/6234/6235/6241/6251/6154/6168/6169/
6283/6502/6503/6534/6540/6543/6544/6561/6573/6585/6591/6599/6602/6619/6622/6625/6626/6627/6630/
6637/6638/6639/6649/6651/6652/6656/6678/6684/6695.

* * *

FREIZEITORGANISATION MITTEILUNGEN



Herr A. Wilhelm, Archivar der Swissair und bewährtes Mitglied der Alpinen Sektion der FPS, beim Abstempeln des Polarkreises in Rovaniemi.

Die Alpine Sektion der FPS in Lappland.

Die Partner der Alpinen Sektion im sportlichen Zweikampf sind der Fels, der Schnee und das Eis. Und da bekanntlich weder der ausländische Berg noch der fremde Schnee in die Schweiz kommen, müssen sich halt die Mitglieder unseres Clubs deplazieren, um in unbekanntem Gegenden bergsteigen oder skifahren zu können. So zog vor kurzem eine Gruppe von 8 Mitgliedern gegen Norden, um in finnisch Lappland Wintersport zu betreiben. Weit nördlich des Polarkreises, im Gebiet des Inari-Sees, verbrachten die Acht bei finnischer Sauna und nächtlichem Nordlicht eine Woche voller interessanter Erlebnisse. Nicht zuletzt mit dem "läppischen" Schnee, der, wie nach kurzer Begegnung festgestellt werden musste, mit unserem Schnee nicht viel mehr als die weisse Farbe gemein hat.

H. Zeller.

FREIZEITANLAGE SWISSAIR BUCHWIESEN

Kurz nach Ostern, am 1. April, stellen wir auf unserer Freizeitanlage in Seebach wieder auf Sommerbetrieb um. Das heisst, dass unser Platzwart-Ehepaar, Herr und Frau Böniger, die Anlage an allen Schönwetter-Tagen offen halten, und zwar grundsätzlich von 0600 Uhr bis 2300 Uhr. Es ist aber Herrn Böniger frei gestellt, das Haus um 2100 Uhr zu schliessen, falls um diese Zeit keine Gäste anwesend sind.

Mit der Bereitstellung der Tennis-Plätze wird sofort nach Ostern begonnen, so dass die eigentliche Tennis-Saison am Samstag, den 11. April, eröffnet werden kann. Damit werden dann für einige Monate wieder unsere Spieler im weissen Dress das Bild unserer Anlage beleben.

So ganz allgemein bietet der Saison-Wechsel Gelegenheit, ein paar Betrachtungen anzustellen und vielleicht den oder jenen Gedanken zu äussern, der im Verlaufe der vergangenen Monate aufgetaucht ist.

In bezug auf die FPS und ihre Freizeitanlage mag dies heissen, dass heute von zwei Problemen die Rede sein soll, nämlich vom Problem Benehmen gegenüber dem Platzwart und vom Problem Alkohol-Konsum.

Dank dem Fleiss und der Uneigennützigkeit, mit dem unser Platzwart-Ehepaar seiner Arbeit obliegt, präsentiert sich unsere Anlage und speziell das Clubhaus stets in einer Art, dass jedermann seine Freude daran haben kann. Bis an die Grenze des Zumuthbaren haben Bönigers in der letzten Sommersaison immer wieder dafür gesorgt, dass jeder Besucher der Anlage seinen Aufenthalt in ihrem kleinen Königreich als wirkliche Erholung erleben kann. Tagtäglich, von morgens früh bis abends spät. Gedankt hat ihnen dafür kaum jemand, sie haben ja auch keinen speziellen Dank verlangt. Dass aber nun diese mit Freude geleisteten Dienste je länger je mehr als Selbstverständlichkeit hingenommen werden, das ist nun keineswegs mehr in Ordnung. Wir möchten heute deshalb hier mit aller Deutlichkeit festhalten, dass weder Herr Böniger der Knecht der Clubs noch Frau Böniger das zu kommandierende Dienstmädchen oder die Serviertochter der Besucher sind. Sie sind im Gegenteil die für die Anlage Verantwortlichen und haben in dieser Eigenschaft Rechte, die manchen sich vorwitzig gebärdenden SR-Angestellten erstaunen könnten. Dass sie davon bisher keinen Gebrauch gemacht haben ist ihre Sache, ändert aber an der Tatsache des Vorhandenseins dieser Kompetenzen nicht das Geringste. Also machen wir alle es uns zur Pflicht, in Zukunft Herrn und Frau Böniger mit dem gebührenden Respekt zu begegnen und vor allem mit unseren

März 1959/20

Wünschen in bezug auf die Bedienung abseits des Buffets zurückhaltend zu sein. Werden wir übrigens nicht nur auf diese Weise unserem Anspruch als Sportler gerecht ?

Auch in bezug auf den Alkohol-Konsum auf der Anlage hat die Disziplin gegen Ende der letzten Saison bedenklich nachgelassen. Es ist nun in Gottes Namen einmal so, dass auf der Anlage keine alkoholischen Getränke konsumiert werden dürfen. Ist es da nicht ausgesprochen unfair, solche Getränke immer wieder zu verlangen oder noch schlimmer, mitzubringen und im Versteckten zu sich zu nehmen ? Uns scheint, dass wir über solche Manieren hinausgewachsen sein sollten. Gerade als sportlich eingestellte Leute. Es würde doch die Atmosphäre auf unsern Spielplätzen ungemein vergiften, wenn wir zur Respektierung dieser Vorschrift von den im Gesetz vorgesehenen Massnahmen Gebrauch machen müssten.

Aber soweit wird es ja niemand kommen lassen wollen, und deshalb eröffnen wir die Anlage auch diesmal wieder mit der Aufforderung an alle, sie rege zu benützen und alle Möglichkeiten, die sie bietet, voll auszuschöpfen. Zur Erholung unserer selbst und zur Freude derer, die sie bereitgestellt haben. Und damit wünschen wir allen "rächt vyl Vergniege" !

H. Zeller

MUSIKVEREIN SWISSAIR

Vor kurzem hat der Vorstand des Musikvereins Swissair Einladungen zum Beitritt als Passivmitglied versandt. Es würde uns freuen, wenn recht viele Mitgliederkarten unterzeichnet zurückkommen würden. Um das Weiterbestehen des Vereins zu gewährleisten, sind wir auf die Passivmitglieder- und Gönnerbeiträge angewiesen. Sämtliche Musikinstrumente wurden uns seinerzeit leihweise abgegeben und wir müssen nun an den Ankauf derselben herantreten. Sorgfältige Berechnungen zeigen einen Bedarf von Fr. 5000.--. Dass es den 50 Aktivmitgliedern nicht möglich ist, diese Summe aus eigenem Sack aufzubringen versteht sich, und wir appellieren daher an die Mitarbeiter um Mithilfe, indem sie als Passivmitglieder dem Verein beitreten. Wir werden alles daransetzen, durch gute Leistungen unsere Dankbarkeit zu bezeugen.

Der Vorstand des
Musikvereins Swissair.

SAMARITERKURS IN KLOTEN UND ZUERICH.

Die Notwendigkeit bei Unfällen erste Hilfe leisten zu können - sofern man über elementare Kenntnisse verfügt - ist ein Gebot der Zeit. Verschiedene Anfragen vom Personal veranlassen nun den Betriebsanitäter vom Dept. IV eine Umfrage zu starten. Der Kurs würde 10 Wochen mit 2 mal 2 Stunden wöchentlich dauern. Der unter dem Patronat eines etablierten Samaritervereins ausgeschriebene Kurs steht unter der Leitung eines Arztes der Swissair. Jeder Absolvent gelangt in den Besitz eines Kursausweises. Interessenten melden sich unter Angabe der Abteilung und Telefonnummer an K. Mordasini, Betriebsanität, Tel. 3211, Kloten.

FUSSBALL-CLUB

Rangliste : Stand vor dem Rückrundenbeginn am 14. März 1959

<u>Serie A</u>		<u>Serie C</u>	
1. Hota	14 Punkte	1. VBZ-Autobusse	10 Punkte
2. NCR I	14 "	2. Swissair II	9 "
3. BBC I	11 "	3. Al.Schweisswerke	8 "
4. SRO I	9 "	4. Huber Pfäffikon	7 "
5. MFO I	8 "	5. Telephon II	7 "
6. Brauerei Hürlim.	7 "	6. Kaspar Winkler	5 "
7. Swissair I	5 "	7. Albiswerk	4 "
8. Philips	4 "		

Die Meisterschaft rückt nun in ihr entscheidendes Stadium. Halten wir Swissair I in den kommenden 5 Spielen der Rückrunde beide Daumen, damit sie zu den notwendigen Punkten kommen werden.

Die Winterpause wurde mit hartem Konditionstraining und ergänzenden Freundschaftsspielen ausgefüllt. Die Verantwortlichen hoffen mit Zuversicht dem Meisterschaftsende entgegensehen zu dürfen.

Terminkalender für die Rückrundenspiele.

14. März	59	Swissair I	-	MFO I	auf Buchwiesen-Platz
21. März	59	Swissair I	-	SRO I	auf Buchwiesen-Platz
4. April	59	Philips	-	Swissair I	auf Brunau-Platz
11. April	59	Swissair	-	Hota	auf Buchwiesen-Platz
18. April	59	NCR I	-	Swissair I	auf Neudorf-Platz

Für genaue Angaben bitte Anschläge beachten.

M. Strahm.

KUNST-ZIRKEL

Anlässlich der Generalversammlung vom 17. Februar wurden die bisherigen Vorstandsmitglieder für das Jahr 1959 bestätigt :

Karl Endress, Präsident
Kurt Schinz, Aktuar
Jean-Marc Bärtsch, Kassier
Hedi Brack, Beisitzer
Ernst Graf,

Als Revisor amtet weiterhin Herr Urban Werlen.

Der Pflege klassischer Musik unter unsern Mitgliedern wollen wir in Zukunft unsere besondere Aufmerksamkeit schenken. Bereits haben vier musikbegeisterte Streicher ein Quartet gebildet. Wir rufen weitere Freunde der schönen Musik, die ein Instrument beherrschen, auf, sich bei Herrn Eduard Schneider, Bauabteilung Tel. 559, anzumelden.

Für 1959 wurde der Jahresbeitrag auf Fr. 5.-- festgesetzt.

Anschliessend an die Generalversammlung führte uns Herr Kurt Schinz in einem gelungenen Lichtbildervortrag auf die paradisische Insel Rhodos.

Der am 3. dies veranstalteten Führung durch die Ausstellung "Kunst der Mexikaner" im Kunsthaus Zürich war ein schöner Erfolg beschieden. Herrn Dr. Gebhardt aus Basel, dem ausgezeichneten Referenten gilt unser besonderer Dank.

K. Endress.

NEWS

SWISSAIR

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

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

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

8. Jahrgang

Nr. 4

April 1959

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM MAERZ 1959

	März 1959 (in 1000 tkm)	März 1958 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	15'993 + 14%	14'069
Ausgelastete Tonnenkilometer	9'585 + 15%	8'347
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	6'992 + 11%	6'285
Fracht-tkm	2'016 + 30%	1'552
Post-tkm	577 + 13%	510
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	60,0%	59,2%

Unsere März-Resultate spiegeln eine allgemeine, saisonbedingte Verkehrsbelebung wider. Im Vergleich zum letztjährigen Parallelmonat stand einer um 14 % erhöhten Produktion, die den budgetierten Betrag annähernd erreichte, ein 15 %iger Nachfragezuwachs gegenüber, was eine leichte Verbesserung des Auslastungsgrades von 59,2 % auf 60 % ergab. Der Arbeitskonflikt bei SAS und die Tatsache, dass Ostern im Gegensatz zum Vorjahr in den März fiel, blieben nicht ohne Einfluss auf das Gesamtergebnis.

In Europa war unsere Offerte um 1 % geringer als im März 1958. Die Nachfrage nahm aber um 6 % zu, sodass hier der Ladefaktor von 52,5 % auf 56,1 % anstieg.

Im nahöstlichen Verkehr stand einer 17 %igen Produktionssteigerung eine um nur 5 % gewachsene Zahl der ausgelasteten tkm gegenüber. Der Auslastungsgrad erfuhr eine Verschlechterung von 60,1 % auf 53,9 %.

Auf den Passagierkursen von und nach den USA war das Angebotsmehr mit 37 % bedeutend grösser als die Nachfragesteigerung von 20 %, weshalb die Auslastung von 72,5 % auf 63,8 % zurückging. Die Nordatlantikflüge mit dem "Cargoliner" brachten, wie in den Vormonaten, eine bedeutende Mehrproduktion gegenüber den letztjährigen DC-4-Frachtkursen. Der Auslastungskoeffizient stieg trotzdem um 7,2 Punkte auf 57 %; ein erfreulicher Erfolg.

Ueber den Südatlantik führten wir im Berichtsmonat acht Retourkurse, d.h. einen weniger als im Vorjahr. Aus diesem Umstand resultiert zur Hauptsache die Abnahme der angebotenen tkm um 5 %. Indessen sank die Nachfrage noch etwas stärker, nämlich um 6 %, was eine Senkung des Ladekoeffizienten um 0,7 Punkte auf 61,8 % bewirkte.

Obwohl wir die Produktion im Verkehrsgebiet Ferner Osten um 4 % verminderten, stieg die verkaufte Leistung um 18 %. Der Auslastungsgrad schnellte in der Folge von 57,5 % auf 70,5 %; dies ist ein Rekordresultat.

DIE SEITE DER GESCHAFTSLEITUNG

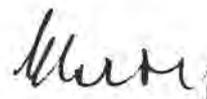
Bedeutung und Auswirkungen der Kapitalerhöhung 1959

Um die Bedeutung und Auswirkungen der von der Generalversammlung vom 9. April 1959 beschlossenen Kapitalerhöhung von 63 auf 105 Millionen Franken voll würdigen zu können, müssen wir von der Entwicklung der Kapitalbasis der Swissair in den letzten Jahren ausgehen. Im Frühjahr 1956 gelangte die Swissair an den Kapitalmarkt, um das Aktienkapital von 14 auf 42 Millionen Franken zu erhöhen. In einer zweiten Stufe wurde das Kapital im Frühling 1958 auf 63 Millionen Franken gebracht. Daneben flossen der Gesellschaft je zweimal 30 Millionen Franken aus erfolgreich durchgeführten Obligationenanleihen zu. Insgesamt hat also der Kapitalmarkt der Swissair in den letzten drei Jahren 109 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. Damit war das Eis der anfänglichen Skepsis, welche die Kapitalherabsetzung im Jahre 1951 hinterliess, weitgehend gebrochen. Die Geschäftsleitung durfte der weiteren Entwicklung und den Aussichten für die abschliessende Finanzierung der bestellten Strahlflugzeuge mit Vertrauen entgegenblicken.

Gleichzeitig mit der Erhöhung des Aktienkapitals stieg erfreulicherweise auch die Anzahl der Aktionäre. Anfangs 1956 teilten sich 2'548 Aktionäre in den Besitz der 14 Millionen Franken, anfangs dieses Jahres waren es 6'789, auf die ein Aktienkapital von 63 Millionen Franken entfiel. Wir dürfen mit Bestimmtheit annehmen, dass sich die Anzahl der Aktionäre anlässlich der jetzt in Zeichnung befindlichen weiteren Kapitalerhöhung nochmals stark vermehren wird. Unser Aktionärregister gibt Auskunft, dass unsere Swissair-Aktien in eine breite Bevölkerungsschicht Eingang gefunden haben, und es freut uns ganz besonders, festzustellen, dass auch eine grössere Anzahl von Swissair Angestellten darunter sind.

Ein bedeutender Teil der erforderlichen Investitionen für den Verkehr mit Düsenflugzeugen wird zwar wie bisher weiterhin aus den Betriebsüberschüssen (Abschreibungen) gedeckt werden. Trotzdem sind die Finanzbedürfnisse, die durch Fremd- und Eigenkapital zusätzlich zu decken sind, gewaltig. Anfänglich wurde angenommen, dass es notwendig sein werde, zur Beschaffung eines Teils des Finanzbedarfes an den amerikanischen Markt zu gelangen. Nach den ermutigenden Erfahrungen, die wir jedoch bei unseren Inland-Emissionen in den letzten Jahren machen konnten, war es nach Ansicht der Geschäftsleitung gegeben, die weitere Finanzierung unserer Strahlflugzeuge in der Schweiz zu bewerkstelligen.

Die laufende Kapitalerhöhung wird die notwendige Vorbereitung unserer Kapitalbasis bringen. Das Aktienkapital der Swissair beträgt damit 105 Millionen Franken. Durch diese Verlagerung des Finanzierungs-Schwergewichtes auf risikotragendes Kapital sind die Voraussetzungen für die günstige Erwerbung von weiteren Fremdmitteln geschaffen. Den zu konsolidierenden Verbindlichkeiten wird eine ebenso mächtige Säule an Eigenkapital gegenüberstehen und Gewähr für eine ausgeglichene Finanzierung unserer Anschaffungen von Düsenflugzeugen bedeuten. Damit hat die Swissair auch im Ausbau ihrer Kapitalbasis mit der Entwicklung Schritt gehalten. Dies war nur möglich, weil wir auf die Finanzkraft unseres Landes vertraut haben und immer davon überzeugt waren, dass das schweizerische Kapital aus der gemeinsamen Unterstützung der privaten und öffentlich-rechtlichen Aktionäre zur Uebernahme vertretbarer Risiken der rasch wachsenden Swissair bereit ist.



E. Groh
Chef Departement I

NEUE VERWALTUNGSRAETE

Die Generalversammlung der Aktionäre vom 9. April wählte an Stelle des verstorbenen Herrn Dr. A. Linder neu Herrn Felix W. Schulthess, Zürich, Mitglied der Generaldirektion der Schweizerischen Kreditanstalt, und für den zurückgetretenen Herrn Ing. A. Oehler den Präsidenten der Delegation des Verwaltungsrates der Gebrüder Sulzer AG, Herrn Georg Sulzer, Winterthur, in den Verwaltungsrat.

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zu DC-6B-Kommandanten für Europa und den Nahen Osten sind die Flugkapitäne Manfred Bayer, Max Dübendorfer und Reinhart Rychener, zu Pilots-in-Command auf Convair Flugkt. Arne Leibing sowie die Piloten Hans-Rudolf Leutwyler und Charles Rätz ernannt worden.

Wir gratulieren herzlich !

25 JAHRE HOSTESSEN-BERUF

Am 11. April traten alle von der Schweiz aus abfliegenden Swissair-Hostessen mit Nelken geschmückt ihren Dienst an. Genau 25 Jahre vorher hatte Direktor Walter Mittelholzer der Presse die erste Luftstewardess Europas, Fräulein Nelly Diener, vorgestellt ; sie betreute die maximal 14 Passagiere des Curtiss-Condors auf der Strecke Zürich-Berlin.

10 JAHRE SWISSAIR-NORDATLANTIKVERKEHR

Am 29. April jährt sich zum zehnten Mal der Tag, an dem die Swissair den regelmässigen Verkehr über den Nordatlantik aufnahm. Wir werden im "Swissair-Journal" vom Juni auf dieses Ereignis zurückkommen.

BESTELLUNG EINES CV-880-FLIGHT SIMULATORS

Die Swissair hat bei der britischen Redifon-Gesellschaft einen CV-880-Flight Simulator in Auftrag gegeben, welcher der Schulung der eigenen und der SAS-Cockpitbesatzungen dienen wird (SAS hat bei Redifon eine entsprechende, die Caravelle simulierende Anlage bestellt). Die Ablieferung soll im Mai 1960 erfolgen. Der Simulator kostet 3,9 Millionen Franken ; dagegen sind die Kosten einer Betriebsstunde im Simulator 15 - 20mal geringer als für einen Schulflug von gleicher Dauer mit dem CV-880. Die Apparatur wird mit dem "Visulator" des DC-8-Simulators, d.h. also mit jener Anlage gekoppelt, die das Anflugtraining nach Sicht erlaubt. Eine Fernsehkamera, die über einem Flughafenmodell genau den vom Piloten ausgeführten Steuerbewegungen folgt, überträgt die Aufnahmen laufend auf eine Breitleinwand vor dem Cockpitfenster.



BEGINN DER DC-8-SCHULUNG

Flugkapitän Horst Siegfried, Sektor-Chefpilot Nordatlantik, steuerte am 11. Februar als erster Swissair-Kommandant den DC-8 anlässlich eines Testfluges über Kalifornien. Unsere Photo zeigt ihn am linken Steuer ; hinter ihm sitzt Heiner Schulthess, Swissair-Vertreter bei Douglas in Santa Monica.

Mitte April begann in den USA die DC-8-Schulung für eine erste Gruppe von sechs Swissair-Mitarbeitern, einem Flugkapitän, drei Bordmechanikern und zwei technischen Instruktoren. Den gleichen technischen Vorbereitungskurs, der sechs Wochen dauert, werden von Ende Juni bis Anfangs August 30 weitere Angestellte der Departemente III und IV absolvieren. Ein zweiter, sog. Umschulungskurs für Cockpit-Personal wird von Mitte Dezember bis zur Ablieferung der ersten Einheit im Februar dauern. In der Zwischenzeit, d.h. im Frühherbst, werden die ersten Besatzungen bereits im DC-8-Simulator in Kloten geschult.

DAS AKTUELLE BILD



(Photo Bertolf)



UEBERGABE DER HB-ILU AN DIE BALAIR

Am Samstag, den 11. April, wurde auf dem Flughafen Basel-Mülhausen der erste der beiden von der Swissair an die Schweizerische Bedarfsluftverkehr AG Balair veräusserten DC-4 offiziell übergeben.

Unser Bild zeigt den technischen Direktor der Balair, Flugkt. Kurt Herzog (l.), der die Einheit von Flugkt. Otto Heitmanek übernimmt. Im Hintergrund von links nach rechts : Herr Dr. E.F. Iselin, Präsident des Verwaltungsrates der Balair, Frau Dr. Iselin, Herr Otto Gersbach, kaufmännischer Direktor der Balair, und unser Verwaltungsratspräsident Herr Ernst Schmidheiny.

PERSONALSTATUS	per 31. März 1959
Direktion	8
Generalsekretariat	21
Planungsdienst	49
Zentraler Personaldienst	17
Lehrlingswesen	10
Departement I	294
Departement II	
Zentralstellen	243
Aussenstellen	1'300
Departement III	
Bodenpersonal	849
Fliegendes Personal	840
Departement IV	
(inkl. 59 Ausland)	1'434
Direktion für die Westschweiz	475
Personalreserve	41
TOTAL	5'581

Haben Sie sich je überlegt,

warum gewisse Haushaltvorstände ihren privaten Telefonanschluss bei Abwesenheit abschliessen ? Wahrscheinlich kennen sie die dürftige Telefondisziplin der zuhause Gebliebenen

Auch bei Swissair-Angestellten ist die Versuchung, unüberlegt zum Telefon zu greifen, gross. Immer wieder muss festgestellt werden, dass Gespräche vermeidbar oder doch kürzer zu fassen wären.

Telephonieren Sie so, wie wenn sie die Taxen aus eigener Tasche bezahlen müssten.

Wir dürfen sicher voraussetzen, dass Sie aus eigener Erfahrung wissen,

wieviel Gespräche am Telephon kosten . . .

Die ärztliche Ecke

ERMÜDUNG

Energieaufwand über ein bestimmtes Mass und eine bestimmte Dauer hinaus führt zu ermüdungsbedingter Leistungsminderung. Diese Erscheinung ist allgemein bekannt und auch messbar bei der toten Materie (Materialermüdung), bei der Muskulatur sowie bei den peripheren Nerven.

Ermüdung des Zentralnervensystems ist viel schwieriger zu umschreiben. Oft äussert sie sich einzig in einem schwer definierbaren und nicht messbaren "Gefühl des Müdeseins".

Das Einnehmen von Aufpeitschungsmitteln (und oft auch das Rauchen) ist ein gefährlicher und erfolgloser Versuch zu geistiger Leistungssteigerung. Diese Drogen schalten das normale Warnsignal (Müdigkeitsgefühl mit Erholungsbedürfnis) aus und führen dadurch erst recht zum Aufbrauch der nervösen Reserven.

Psychische, d.h. zentralnervöse Ermüdung bedarf zu ihrer Erholung nicht nur der Ruhepausen wie etwa die Muskelermüdung, sondern überdies eines harmonischen Ausgleichs. Oft heissen die beiden auszugleichenden Gegenpole : Sammlung und Zerstreuung. Wer lange konzentriert und vertieft gearbeitet hat, mag zur Entspannung und zum Ausgleich der Zerstreuung bedürfen. Leider übersieht man gerne, dass dieser Fall immer seltener eintritt und dass heute unsere Tagesarbeit an sich meist zerstreud, ja von aufwühlender Unruhe ist.

Wer, von rastlosem Wirrwarr ermüdet, in der Freizeit noch nach weiterer "Zerstreuung" jagt, zerstreut sich schliesslich so sehr, dass überhaupt keine Substanz und keine Reserve mehr bleibt. Das Ergebnis ist ein Gemisch von Dauermüdigkeit, nagender Langeweile und innerer Leere, gegen die der Arzt dann mit "Stärkungsmitteln" und anderem nutzlosem Zeug ankämpfen soll, - und das alles nur, weil man den Mut zum wirklichen Ausgleich, d.h. zur inneren Sammlung, verloren hat,

Dr. H. Gartmann

HAPPY LANDINGS

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrer Verheiratung alles Gute :

Dept. IV : 7.3. Fräulein Violette Meyer (jetzt : Frau Schulte-Börste), Materialverwaltung ; 14.3. Walter Bodmer, Auswertung ; 20.3. Kurt Schmidli, Werft.

ENDE JUNI : BESUCH DES DC-8

Ein an der Pariser Luftfahrtausstellung gezeigter DC-8 wird Ende Juni auch der Schweiz einen Besuch abstatten und in Kloten und Cointrin vorgeführt.

BEZUG VON GESCHAEFTSBERICHTEN

Geschäftsberichte in deutscher und französischer Sprache für das Jahr 1958 werden interessierten Mitarbeitern auf schriftliche Bestellung hin einzeln abgegeben vom :

Presse- und Public Relations-Dienst, Hirschengraben 84, Zürich.

10. JAHRE SWISSAIR-REGIONALVERTRETUNG IN NIZZA

Am 4. April 1949 wurde anlässlich der Inbetriebnahme der Linie Genf-Nizza unsere Regionalvertretung in Nizza eröffnet. Seither beförderten wir zwischen der Schweiz und der Côte d'Azur rund 125'000 Passagiere.

FLUGHAFEN ZUERICH AN ACHTER STELLE

Ein Vergleich der zehn wichtigsten Flughäfen Europas zeigt, dass Zürich auch im vergangenen Jahr wieder den achten Rang (gemessen am Passagier- und Frachtverkehr) innehielt.

<u>Passagiere 1)</u>	<u>Zunahme in %</u>	<u>Fracht in Tonnen 2)</u>	<u>Zunahme in %</u>
1. London ————— 3'580'177	1,3	1. London ————— 50'262	10,7
2. Paris ————— 2'517'650	4,2	2. Paris ————— 40'120	6,9
3. Frankfurt ————— 1'404'849	21,8	3. Amsterdam ——— 28'394	2,5
4. Rom ————— 1'356'987	3)	4. Frankfurt ————— 16'611	48,2
5. Kopenhagen ————— 1'305'319	13,6	5. Kopenhagen ——— 15'482	20,5
6. Berlin ————— 1'127'235	12,4	6. Brüssel ————— 15'467	20,5
7. Brüssel ————— 1'055'699	74,6	7. Stockholm ————— 12'479	13,0
8. Zürich ————— 1'014'250	8,6	8. Zürich ————— 10'383	5,5
9. Amsterdam ————— 929'599	0,1	9. Rom ————— 10'185	3)
10. Stockholm ————— 828'727	16,7	10. Berlin ————— 8'129	- 54,2

1) Lokal-, Interline- und einmal gezählte Transitpassagiere

2) Lokalfracht

3) Rom : Dezember 1957 - November 1958 (die Jahresergebnisse liegen noch nicht vor.)

IATA-FRUEHJAHRSKONFERENZ IN DER SCHWEIZ

Vom 11. bis 21. Mai tagen rund 170 Sachbearbeiter der IATA-Luftverkehrsgesellschaften anlässlich ihrer Frühjahrskonferenz auf dem Bürgenstock. Verschiedene Arbeitsgruppen beginnen ihre Tätigkeit bereits am 5. Mai, während das Kostenkomitee nach dem Abschluss der Hauptkonferenz - ab 25. Mai für rund eine Woche - zusammentritt.

VOM IATA CLEARING HOUSE

Das Clearing House der IATA in London steigerte 1958 seine Umsätze um 28 % auf das bisherige höchste Jahresergebnis von 820,5 Millionen Dollar. Der IATA-Verrechnungsverkehr erfolgt zu 75 % in Pfund Sterling und zu 25 % in amerikanischen Dollars. 90 % des Clearings entfallen auf Beförderungskosten für Passagiere und Fracht, der Rest auf Gebühren für Charterflüge und andere Transaktionen.

Die Vorteile eines eigenen Clearing-Zentrums der internationalen Fluggesellschaften bleiben nicht allein auf die Vereinfachung des Verrechnungsverkehrs beschränkt, sondern dienen dank eines Sonderverfahrens auch dazu, die Kreditoren im Rahmen von 10 % gegen die Folgen von Auf- oder Abwertungen zu sichern. Das System erwies sich z.B. im letzten Dezember im Falle der Abwertung des französischen Frankens erneut als sehr wirksam.

LUFTTAUGLICHKEITSZEUGNIS FUER DIE CARAVELLE

Der Caravelle ist anfangs April in Paris von einem Vertreter des amerikanischen CAB (Civil Aeronautics Board) das Lufttauglichkeitszeugnis zugesprochen worden.

TELEX-STILBLUETE

Swissair Lissabon erwartete einen Mitarbeiter vom Hauptsitz in Zürich (nennen wir ihn der Einfachheit halber Müller). Von Zürich ging folgende Fernschreibmeldung nach Lissabon : MUELLER ANKOMMEN LISBON (DATUM) / SR 150 HONED * Die Antwort lautete : 150 / (DATUM) MUELLER ANKOMMEN HOYES 2SWB * CONDESTAVEL ADNOK *. In Lissabon glaubte man, es handle sich um die Ankunft von zwei Passagieren namens Müller und Ankommen, weshalb im Hotel Condestavel zwei Zimmer bestellt wurden ! Es wird auch in Zukunft von Vorteil sein, Telexmeldungen in englischer Sprache abzufassen

* Für Telex-Anfänger : HONED = need hotel room ; SWB = single with bath ; ADNOK = advise if not ok.

OPEN LIST FUER 35/I-FLUGSCHEINE

Für die Sommerflugplanperiode 1959 können für folgende Strecke Flugscheine zu 35 % mit Anrecht auf feste Buchung (gem. Art.4 des Reglements über die Transportvergünstigungen für das Personal) ausgegeben werden :

Europa

ZHR-BSL-LON-BSL-ZRH	SR 100/101		
ZRH-LON-ZRH	SR 700/701	(ab 31.5.: ZRH-LON nur 1,2,3,4, - LON-ZRH nur 2,3,4,5)	
GVA-LON-GVA	SR 112/113		
GVA-LON-GVA	SR 702/703	(GVA-LON nur 1,2,3,4 - LON-GVA nur 2,3,4,5)	
ZRH-MAN-RZH	SR 118/119	(ZRH-MAN nur 1 - MAN-ZRH nur 2)	
ZRH-BSL-PAR-BSL-ZRH	SR 140/141		
GVA-PAR-GVA	SR 142/147		
GVA-BCN-GVA	SR 160/161	(GVA-BCN nur 1,3 - BCN-GVA nur 2,4)	
GVA-MAD-LIS-MAD-GVA	SR 150/151	(GVA-LIS nur 2,7 - LIS-GVA nur 1,3)	
ZRH-ROM-ZRH	SR 308/309	ZRH-CPH-ZRH	SR 210/211
ZRH-ROM	SR 306	ZRH-CPH-STO-CPH-ZRH	SR 720/721
ROM-GVA	SR 307		
		ZRH-VIE-ZRH	SR 242/243
		ZRH-INN-ZRH	SR 254/255
ZRH-STR-ZRH	SR 214/215		
ZRH-FRA-ZRH	SR 224/225	ZRH-BRU-ZRH	SR 138/139
ZRH-DUS-ZRH	SR 214/215		
ZRH-HAM-ZRH	SR 224/225	GVA-ZRH-GVA	SR 020/021
ZRH-MUC-ZRH	SR 216/217	GVA-ZRH-GVA	SR 028/029
ZRH-CGN-ZRH	SR 208/209	ZRH-BRN-ZRH	SR 006/007
ZRH-STR-FRA	SR 218	ZRH-BSL-ZRH	SR 100/101
		ZRH-BSL-ZRH	SR 140/141

Naher Osten

ZRH/GVA-ATH	SR 340/350	CAI-GVA/ZRH	SR 341/343
ATH-GVA/ZRH	SR 341/351	ZRH-IST-GVA/ZRH	SR 324/325
ZRH/GVA-CAI	SR 340	ZRH/GVA-BEY-GVA/ZRH	SR 312/313
ZRH-CAI	SR 342	ZRH-TLV-ZRH	SR 330/331

Ferner Osten

In jedem einzelnen Fall entscheidet der Chef Reservationen Zürich und Bangkok.

Nordatlantik

Europa - New York	1.4. - 30.6.	alle Flüge offen	New York - Europa	1.4. - 15.5.	alle Flüge offen
	1.7. - 15.8.	SR 842/844/846		16.5. - 15.6.	SR 843/847/853
	16.8. - 30.9.	keine Flüge offen		16.6. - 20.7.	keine Flüge offen
	1.10. - 31.10.	SR 842/844/846		21.7. - 30.0.	SR 843/847/853
				1.10. - 31.10.	alle Flüge offen

Südatlantik

Europa - Südamerika	1.4. - 30.6.	beide Flüge offen	Südamerika - Europa	1.4. - 30.5.	keine Flüge offen
	1.7. - 31.8.	SR 460		1.6. - 31.8.	SR 461
	1.9. - 31.10.	keine Flüge offen		1.9. - 31.10.	beide Flüge offen

UNGARNHILFE DES PERSONALS DER SWISSAIR

Seit Beginn der Aktion Ungarnhilfe des Swissair-Personals in der Schweiz, der sich auch einige Mitarbeiter aus dem Ausland anschlossen, wurde zur Linderung der Flüchtlingsnot die ansehnliche Summe von Fr. 50'888,75 gesammelt. Dafür sei allen Spendern herzlich gedankt !

Mit einer der nächsten Salärabrechnungen werden die Angestellten in der Schweiz über die wertvolle finanzielle Hilfeleistung an Studenten und Flüchtlingskinder, die auch in Zukunft notwendig ist, eine detaillierte Zusammenstellung erhalten.

Unser Bild zeigt eine Gruppe von Flüchtlingskindern vor dem Ungarnhaus im Pestalozzidorf.



"WAIT FOR THE EIGHT"

Wie die Swissair, so muss auch die amerikanische Gesellschaft United Air Lines auf die Ablieferung von DC-8-Strahlflugzeugen warten und der Konkurrenz der bereits im Einsatz stehenden B-707 begegnen. Sie stellt dazu in ihrer Hauszeitung fest, dass die Geschäftsleitung diese Situation bereits 1955 - d.h. bei der Austragserteilung für DC-8 - vorausgesehen habe. Die Wahl sei aber sorgfältig erwogen und erst nach gründlichen Untersuchungen der verschiedenen Düsentypen getroffen worden. Beim DC-8, der von allem Anfang an als kommerzielles Passagierflugzeug geplant wurde, habe United schon in den wichtigen Anfangsstadien durch ihre grosse Betriebserfahrung einen gewissen Einfluss auf die Gestaltung ausüben können. Das seit zwei Jahrzehnten im Bau von Verkehrsflugzeugen führende Herstellerwerk steuerte seinerseits völlig neue Lösungsvorschläge zu typischen Problemen des Strahlverkehrs bei. Diese Ueberlegungen gipfeln im intelligenten Slogan "Wait for the Eight", der etwa soviel besagt wie : es lohnt sich, auf den DC-8 zu warten.

DIE ZAHLEN FUER DAS ERSTE QUARTAL 1959

inkl. Sonder- und Charterverkehr

	<u>Januar-März 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>Januar-März 1958</u> (in 1000 tkm)	<u>Zunahme in %</u>
Offerierte Tonnenkilometer	43'912	39'965	+ 10
Ausgelastete Tonnenkilometer	23'300	21'707	+ 7
davon : Passagier- und Gepäck-tkm	16'606	16'214	+ 2
Fracht-tkm	5'204	4'054	+ 28
Post-tkm	1'490	1'439	+ 4
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	53,1 %	54,2 %	

HERBERT TSCHERNE †

Am Samstag, den 18. April, stürzte ein von Wachtmeister Herbert Tscherne gesteuertes "Vampire"-Militärflugzeug bei Rorschach in den Bodensee ab; der junge Pilot fand dabei den Fliegertod. -

Die Swissair verliert in Herbert Tscherne einen ihrer hoffnungsvollsten Nachwuchspiloten.

Der am 10. Oktober 1935 Geborene trat am 2. Juni 1958 in unsere Gesellschaft als Teilnehmer eines Grundausbildungskurses für Verkehrspiloten ein. Am 20. Februar dieses Jahres bestand er erfolgreich die Blindflugprüfung und flog anschliessend als zusätzlicher Co-Pilot auf Convair.

Seinen schwergeprüften Eltern und Geschwistern sprechen wir auch an dieser Stelle unser herzlichstes Beileid aus.



Die heutige Nummer der Guten Idee sollte eigentlich mit goldenen Lettern geschrieben werden, Nicht nur können von den 21 kommentierten Vorschlägen deren zehn prämiert werden, sondern einer davon wird überdies mit tausend Franken honoriert. Ein solches Resultat konnte unser Vorschlagswesen bisher noch nie aufweisen und wir dürfen auch mit Stolz behaupten, dass kaum ein betriebliches Vorschlagswesen in unserem Land ähnliches zu bieten imstande ist.

Es ist uns deshalb eine spezielle Freude, heute folgende Herren vorstellen zu können :

Herr Walter Treyer, Buchhaltung	Dept. I	Fr. 1'000.--	6074
Herr Fritz Schüpbach, Triebwerk	Dept. IV	" 80.--	5825
Herr Walter Haas, Flgz. Unterhalt	Dept. IV	" 70.--	4529/30
Herr Eduard Affentranger, Flgz. Unterhalt	Dept. IV	" 40.--	5854
Herr Paul Matter, IERA	Dept. IV	" 40.--	6512
Herr Paul Friedli, Flgz. Unterhalt	Dept. IV	" 30.--	5674
Herr Ernst Brupbacher, Flgz. Unterhalt	Dept. IV	" 20.--	5918
Herr Alfred Stoll, Flgz. Unterhalt	Dept. IV	" 20.--	6606
Herr Hermann Wirthner, Finanzabteilung	Dept. I	" 20.--	6704

6074

Herr Walter Treyer hat vorgeschlagen, bei unfrankierten Frachtsendungen nach Orten, wo das Inkasso der aufgelaufenen Kosten durch Organe der SWISSAIR erfolgt, auf die Verbuchung dieser Sendungen ab Abgangsort zu verzichten und die Sendungen statt dessen nur noch anlässlich des Inkasso am Bestimmungsort zu erfassen.

Die dadurch mögliche Vereinfachung des Arbeitsablaufes bringt der Verkehrsbuchhaltung sowie dem Dienst für elektronische Datenverarbeitung eine bedeutende Ersparnis an Arbeitszeit und Maschinenstunden, ohne dass die Ueberwachung der Abrechnung darunter leiden würde.

5825

In der Revision, einer Dienststelle der Motorenwerkstatt, wurden bisher für verschiedene Arbeiten Pressluftschleifer verwendet, die den Nachteil aufwiesen, mit der ausströmenden Luft auch den Schleifstaub in die Raumluft zu blasen. Neben dieser Staubentwicklung, die besonders der Vormontage ständig Schwierigkeiten bereitete, erzeugten diese Schleifer einen durchdringenden, heulenden und zu Recht als sehr störend empfundenen Lärm.

Um nun diesen unliebsamen Misständen abzuhelpen hat Herr Fritz Schüpbach ein Zusatzgerät zu diesen Pressluftschleifern konstruiert, das die starke Staubentwicklung bedeutend reduziert und den Lärm auf ein erträgliches Mass verringert.

Die vorhandenen Pressluftschleifer werden entsprechend dem Vorschlag abgeändert.

4529

Die Mechanik der Kabinen- und Gepäckraumtore der DC-6 B-Flugzeuge hat verschiedentlich zu Störungen Anlass gegeben, da die Schmierung der Bowdenzüge nicht einwandfrei durchgeführt werden konnte. Um diesem Umstand abzuweichen, wurden auf Anregung von Herrn Ernst Haas die Führungsrohre der Bowdenzüge in der Mitte mit einem Schmierloch, das ähnlich wie die Schmierlöcher der Fahrradnaben mit einem Staubdeckel verschlossen werden kann, versehen.

Wenn auch dieses Schmiersystem nur zum Teil befriedigen konnte und für eine einwandfreie Durchschmierung der Bowdenzüge eine andere Methode als Definitivum gewählt werden musste, so kann es doch als eine vernünftige Uebergangslösung betrachtet werden.

4530

Ferner hat Herr Ernst Haas den Anstoss dafür gegeben, dass die Wartungs-Vorschrift FLB 640.31 abgeändert wird. Er hat nämlich darauf aufmerksam gemacht, dass sich die Montage und Demontage der Vergaser-Verschaltungsbleche einfacher bewerkstelligen lässt, wenn der Kragen des rechten Augmentorrohres vorher demontiert wird.

Neben der Arbeitserleichterung, die dieser Vorschlag bringt, ergibt sich auch eine wesentliche Schonung eines relativ empfindlichen Bestandteiles.

5854

Herr Aduard Affentranger schlug vor, das obere Deckblech der Muffler (Schalldämpfer) an den CV-440 in der Mitte zu teilen. Durch eine solche zweiteilige Ausführung kann das wellenförmige Aufstauchen des Bleches, welches zu lästigen Rissbildungen führt, weitgehend eliminiert werden. Dass sich dabei auch die Lebensdauer dieser Bleche wesentlich erhöht, versteht sich von selbst. Die vorgeschlagene Aenderung wird deshalb anlässlich der kommenden Reparatur-Arbeiten an den Mufflern durchgeführt. Ein entsprechender Werkauftrag ist in Vorbereitung.

6512

Bei der Prüfung gegen das Verdrehen hielten jeweils etliche Kohlenführungen der DC-6- und CV-440 - Kohlenhaltersegmente dem vorgeschriebenen Drehmoment von 120-180 pound/inch nicht stand. Sie mussten deshalb ausgepresst und frisch mit Araldit eingegossen werden. Um dies zu verhüten, schlug Herr Paul Matter vor, die in Drehrichtung gerillten Messinghülsen an zwei Stellen zusätzlich zu randrieren und ihnen damit einen besseren Festsitz zu geben. Sein Vorschlag wurde denn auch sofort verwirklicht und brachte mit einem geringen Arbeitsaufwand eine bedeutende Verminderung der Störanfälligkeit.

5674

Aus der Zeit unserer CV-240, den Vorgängern unserer Metropolitan, waren noch etliche Radschuhe vorhanden, die wegen ihrer Abmessungen nicht mehr gebraucht werden konnten. Auf den Vorschlag von Herrn Paul Friedli hin wurden nun 16 dieser Radschuhe auf das Mass des Radstandes der DC-7C - Doppelräder abgeändert und können jetzt wieder verwendet werden und zwar sowohl für die DC-7C - als auch für die DC-6B - Flugzeuge.

5918

Die Tatsache, dass der Vierkant in der Seiltrommel und am Dorn des Schnellablasshahns scharfkantig ausgeführt ist, gab beim Zusammenbau immer wieder zu Schwierigkeiten Anlass. Herr Ernst Brupbacher schlug deshalb vor, die Achse des Hahnens konisch anzufeilen. Sein Vorschlag, dem mit Werkauftrag FLB 612.72 entsprochen wird, erleichtert die Montagearbeiten und bringt deshalb eine Zeiteinsparung.

6606

Herr Alfred Stoll machte mit seinem Vorschlag darauf aufmerksam, dass die Pressluft-Bodenanschlüsse in der Werft in ihrer jetzigen Art eine ständige Unfallgefahr bedeuten. Auf Grund seines Hinweises wird der Sicherheitstechniker die notwendigen Massnahmen zur Ausmerzung dieses Gefahrenherdes treffen.

6704

Herr Hermann Wirthner regte an, bei der Projektierung des Umbaus des Lagers des Einkaufsdienstes Dept. I einen Korpus vorzusetzen. Tatsächlich bringt sein Vorschlag eine Zeiteinsparung bei der Warenausgabe, indem sämtliches Kleinmaterial unmittelbar bei der Ausgabestelle gelagert werden kann. Die bisher für das Kleinmaterial gebrauchten Kästen finden ohne Schwierigkeiten anderweitige Verwendung und der Aufnahme seiner Anregung in das Projekt steht deshalb nichts im Wege.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

25

Aenderung der Bezeichnung für die Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin und die Direction pour la Suisse Romande. Die offiziellen Bezeichnungen für die Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin und die Direction pour la Suisse Romande wurden von der Geschäftsleitung festgelegt und sind deshalb verbindlich. Es haben sich somit alle SR-Dienststellen an diese Bezeichnungen zu halten. Die Verwendung von vereinfachten Anschriften für diese beiden Stellen, auch im direkten Verkehr mit Auslandvertretungen ist, über die bestehenden Kurzzeichen hinaus, nicht korrekt.

729

Transportdokumente für Free- und Servicepassagiere. Dem Vorteil, dass bei der Verwendung der "Order" als Transportdokumente für Free II- und Service II-Passagiere im Verkehr auf innerschweizerischen Strecken das Ausstellen von Flugscheinen wegfällt, stehen aber folgende Nachteile gegenüber :

1. Ausstellen einer separaten Order für Hin- und Rückflug
2. Verarbeiten von verschiedenartigen Flugdokumenten
3. Komplikationen bei allfälligen Umbuchungen oder Flugunterbrechungen
4. Event. Schwierigkeiten bei rechtlich zu beurteilenden Schadenfällen, da die Order an sich kein Transportdokument ist.

Im übrigen ist der Anteil der Free II- und Service II-Flugscheine auf innerschweizerischen Strecken so gering, dass aus der vorgeschlagenen Umstellung keine nennenswerte Einsparung resultiert würde.

804

Das Auszählen der Einsteigekarten für die Kontrolle der Flugpassagiere unter Anwendung eines Hilfsgerätes ist eine gute Idee, die einer genaueren Prüfung wert ist. Das vorgeschlagene System jedoch, welches vorsieht, durch Einstecken der Einsteigekarten die auf einem Tableau angebrachten Zahlen abzudecken, lässt sich unter Beibehaltung der heute verwendeten Boarding-cards kaum durchführen, da die Dimensionen dieser Karten nach unserer Ansicht zu gross sind.

Wir bitten den Einsender deshalb uns zu seinem Projekt noch genauere Angaben über das Einstecken und die Massverhältnisse der Karten zu machen oder sonst einen geeigneten Vorschlag einzureichen.

5146/5147

Wiedereinführung der SR-Siebfilter anstelle der Pratt und Whitney Scheibenoelfilter. Die Vorteile der heute bei den R-2800-Motoren verwendeten Scheibenoelfilter gegenüber den früher eingebauten Siebfiltern liegen undiskutabel in ihrer weit grösseren Filterfläche und ihrer viel geringeren Reparaturanfälligkeit. Allerdings verlangen sie einen grösseren Aufwand beim Unterhalt. Im ganzen gesehen übertreffen aber die technischen Vorteile dieses Filtertyps dessen Nachteile weitgehend, sodass seinerzeit beschlossen wurde, analog dem Vorgehen der meisten Luftverkehrsgesellschaften auch bei uns die Siebfilter durch die neuen Scheibenoelfilter zu ersetzen.

Wohl würden, dank den angesetzten kurzen Kontroll-Intervalle, die alten Siebfilter eine einwandfreie Filtrierung ermöglichen, doch würden sie im Falle von Defekten nie die Filtrierfähigkeit gewährleisten, die die Scheibenoelfilter auch dann aufweisen.

Zudem ist aus rein praktischen Überlegungen eine Wiedereinstellung auf die Siebfilter abzulehnen, weil

- bei Störungsfällen Schwierigkeiten in bezug auf die Garantieverpflichtung der Herstellerwerke entstehen könnten, wenn die betreffenden Aggregate nicht mit den vorgeschriebenen P + W-Filtern ausgerüstet sind
- die Austauschbarkeit auf Aussenstationen in Frage gestellt würde
- zusätzliche Filter neu angeschafft werden müssten, da die vorhandenen nicht ausreichen würden um unsere ganze Flotte damit auszurüsten
- ja doch in absehbarer Zeit unsere Kolbenmotorflugzeuge aus dem normalen Verkehr herausgenommen werden,

5263

Der Vorschlag, an den Teleskop-Treppen der Metropolitan-Flugzeuge einen Keil anzubringen, um damit allfällige Bodenunebenheiten auszugleichen, wird aus folgenden Gründen abgelehnt :

- der Zustand der Abstellflächen sämtlicher europäischen Flughäfen, die von unseren Metropolitan angefliegen werden, erlaubt ohne weiteres auf solche Vorsichtsmassnahmen zu verzichten.
- die notwendig gewordene Tritt-Verstärkung erhöhte das Gewicht der Treppe bereits so sehr, dass sie aus funktionstechnischen Gründen keine weitere Gewichtszunahme mehr verträgt.

5668

Bewachung des Technischen Betriebes und des Schulgebäudes. Die feuerpolizeilichen Vorschriften verlangen, dass mit der Bewachung bereits um 18.00 h begonnen wird. Es kann somit der Arbeitsantritt der Securitaswächter nicht auf 21.00 h hinausgeschoben werden, besonders weil auch bereits zwei Stunden nach Arbeitschluss in den Werkstätten der erste Kontrollgang durchgeführt sein muss. Daher ist es leider nicht möglich, die Bewachung des Technischen Betriebes sowie des Schulgebäudes in der vorgeschlagenen Weise zu regeln. Doch kann der Einsender versichert sein, dass die Bewachung nach Möglichkeit jeweils den sich im Laufe der Zeit ergebenden neuen Situationen angepasst wird.

6081

Anbringen eines Wählergriffes an den Flüssigkeitscontainern um das Lösen der bisher verwendeten Klebebänder zu eliminieren. Eine bessere Lösung täte bestimmt Not, doch sollte der Aufwand hierfür sich auch in einem vernünftigen Rahmen halten. Leider ist die vorgeschlagene Lösung, nach der die erforderlichen Markierungen in den Handgriff eingebaut werden sollen, viel zu kostspielig und zu kompliziert.

6082

Bordbuffet-Anlage-Umbau. Das vorgeschlagene System der Bereitstellung der Mahlzeiten auf einer speziellen Förderrampe eignet sich sicher gut für einen einfachen Betrieb. In unserem komplizierten Bordbuffet würde jedoch die vorgeschlagene Anlage die Anforderungen hinsichtlich betrieblicher Zweckmässigkeit keineswegs erfüllen.

6599

Aenderung der Befestigung von bestimmten Relais in der Main Junction Box der DC-6B - Flugzeuge.

Die Untersuchung dieses Vorschlages hat gezeigt, dass die fraglichen Relais sehr selten gewechselt werden müssen, und dass der Aufwand für eine Aenderung der Befestigung in keinem vernünftigen Verhältnis zu einer eventuellen Zeiteinsparung beim Wechseln der Relais stehen würde.

6602

SWISSAIR-Personalausweis als amtliche Ausweisschrift. Für Grenzübertritte haben nur die von amtlichen Stellen ausgegebenen Ausweise Gültigkeit. An diese werden, um Fälschungen zu verhüten, zum Teil bestimmte Anforderungen gestellt (z.B. die Verwendung von spez. Sicherheitspapier, das Enthalten des Signalementes des Trägers etc.). Die Ausstellung und Ausgabe solcher Ausweise ist fest geregelt.

In bezug auf eine Verwendung des SR-Ausweises gegenüber der Polizei ist folgendes zu sagen :

Im Artikel 5 der im Entwurf vorliegenden neuen Polizeiverordnung steht :

"Zur Erfüllung der der Stadtpolizei in Artikel 2 übertragenen Aufgaben kann die Stadtpolizei nötigenfalls Personen anhalten und von ihnen die Angabe der Personalien sowie die Vorlage der Personalausweise, die sie auf sich tragen, verlangen."

Aus dem Nebensatz, "die sie auf sich tragen", muss jedoch nicht die alleinige Verbindlichkeit eines amtlichen Ausweises abgeleitet werden. Es werden daher offizielle Ausweisschriften wie der SWISSAIR-Personalausweis von der Polizei ohne weiteres akzeptiert.

Da somit der SR-Personalausweis in keiner Art Pass oder Eidg. Identitätskarte bei Auslandsreisen ersetzen kann, im Verkehr mit Amtsstellen aber weitgehend genügt, besteht kein Bedürfnis, denselben amtlich beglaubigen zu lassen, besonders weil dem sehr spärlichen Nutzen viele administrative Umtriebe gegenüberstehen würden.

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

- 2345 Aenderung der Entlüftung am W/C-Wagen
- 5818 Giessvorrichtung für Schmelzsicherungen
- 5950 Einbezug von Codes in den Kontenplan
- 6251 Verbesserung der Wendrohrleitung an den Feuerlöschgeräten
- 6283 Kehrtrichtschaufeln

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4074 Leuchtsignal zur Vermeidung von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel
- 5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein
- 5694 Eine Versuchsausführung, mit federbelasteten Augmentorklappenwellen ist in Erprobung
- 5704 Verchromen der Zylinderbohrungen an der Mertracs.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

- 410/643/735/736/789/795/797/802/1350/1563/1564/2516/2845/2846/3357/4074/4247/4588/4594/
4625/4640/4649/4650/4748/4834/4954/5052/5111/5176/5196/5250/5284/5303/5304/5456/5466/5508/
5519/5520/5522/5531/5545/5561/5575/5579/5600/5670/5694/5701/5702/5711/5714/5765/5769/5771/
5775/5795/5803/5813/5826/5827/5849/5858/5861/5862/5874/5875/5876/5881/5886/5898/5902/5910/
5920/5945/5946/6052/6071/6073/6107/6124/6194/6215/6226/6234/6235/6236/6241/6242/6244/6254/
6266/6268/6269/6502/6503/6534/6540/6543/6544/6561/6573/6585/6591/6619/6622/6625/6626/6627/
6630/6637/6638/6639/6647/6649/6651/6652/6656/6678/6684/6695/6702/6720/6762.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit- Organisation

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



DELEGIERTENVERSAMMLUNG DER FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER SWISSAIR

Zum sechsten Mal fanden sich die Präsidenten, resp. Delegierten sämtlicher Clubs der FPS im grossen Sitzungszimmer des Verwaltungsgebäudes zur jährlichen Delegiertenversammlung ein. Wiederum brachten die Jahresberichte des Präsidenten der FF des ASIA Delegierten, des Kassiers und des Redaktors interessante Auszüge aus dem Verlauf des Geschäftsjahres. Immense Arbeit bewältigte der achtköpfige Zentralvorstand der FPS in seinen vielen Nacht-Sitzungen, mit total mehr wie 300 aufgewendeten Arbeitsstunden.

Unter dem Traktandum Wahlen mussten wir leider die Demission des bewährten Kassiers, Herrn Hans Gauch entgegennehmen. In seiner 2-jährigen Zugehörigkeit zum ZV hat er die Kasse, die mit -zig tausend Franken Umsatz zu Buche steht, mit vorzüglicher Sachkenntnis und Umschau geführt. Herr Gauch, der in einem öffentlichen Amte stark engagiert ist, hat sich aber weiterhin als zweiter Revisor zur Verfügung gestellt. Wir danken ihm für seine geleisteten Dienste und hoffen, noch lange Zeit auf seine Mitarbeit zählen zu dürfen.

Das Jahresprogramm des Präsidenten für 1959 brachte als interessantestes Detail die Vorbereitungsarbeiten zum Ausbau von drei weiteren Tennis-Spielplätzen. Wenn der Antrag bei den internen Instanzen und den Amtsstellen genehmigt wird, so können wir noch dieses Jahr auf 6 firmaeigenen Plätzen Tennis spielen.

Für das Geschäftsjahr 1959/60 wurde der Zentralvorstand der FPS (Freizeitorganisation des Personals der Swissair) wie folgt bestätigt.

<u>Präsident</u> bisher	:	Herr HUGO ZELLER Leiter des Büros für Organisations-Manual und Vorschlagswesen Generalsekretariat Tel. 580
<u>Vice-Präsident</u> bisher	:	Herr HANS FORRER Chef der Sektion Materialverwaltung Dept. IV Tel. 2795
<u>Kassier</u> bisher Beisitzer	:	Herr PETER NEUMEYER Chef Wirtschaftlichkeitskontrolle Dept. I, Tel. 386
<u>ASIA-Delegierter</u> bisher Assistent des ASIA-Deleg.	:	Herr HANSUELI ZUBERBUEHLER Service Uebersee, Luftreisebüro Zürich Tel. 452
<u>Aktuar</u> bisher ASIA-Deleg.	:	Herr ARNOLD SELER Generalsekretariat, Tel. 319
<u>Presse & Redaktion</u> bisher	:	Herr OSKAR RITTER AVOR, Dept. IV, Tel. 2918
<u>Beisitzer</u> bisher	:	Herr RICHARD KOEHLER Chef der Betriebsgruppen Dept. IV Tel. 2775
<u>Beisitzer</u> neu in den ZV gewählt	:	Herr URS KNUCHEL Assistent Prod. Abteilung Dept. IV Tel. 2849

Kassarevisoren, nicht dem ZV angehörend :

- 1. Revisor : Herr WERNER HOSANG
- 2. Revisor : Herr HANS GAUCH

Erfreulich ist, dass an der diesjährigen DV wieder neue Clubs in die FPS aufgenommen werden konnten. Der Reihe der Anmeldungs-Eingänge nach :

- 1. Sportfluggruppe. Swissair, Präsident Herr W. Nussbaumer, Planungsdienst Tel. 341
- 2. Musikverein Swissair, Präsident Herr V. Allegri, Schreinermeister, Dept. IV Tel. 2785
- 3. Jodlergruppe Swissair Präsident Herr H. Graf, Auswertung Dept. IV Tel. 2832
- 4. Schmalfilm-Club Präsident Herr F. Clostermeyer, Mat.,Planung Dept. IV Tel. 3280

In seinem Schlusswort dankte der Präsident allen Delegierten für die stets flotte Zusammenarbeit und wünschte gleichzeitig, unserer Freizeitorganisation möge das erreichte Niveau in naher und ferner Zukunft erhalten bleiben. Besonderen Dank richtete er an die Adresse der Geschäftsleitung der Swissair, die, so meinte er, für unsere Anliegen immer Verständnis zeigt und wenn notwendig, in der Sparte Finanzen ihre Unterstützung gewährt.

Seit der ersten Ausgabe unseres Mitteilungsblattes der Freizeitorganisation im August 1957, erschien unser Organ regelmässig jeden Monat. In 20 Ausgaben haben sich die Clubs und Chargen mit folgendem Zeilenanteil beteiligt :

Zentralvorstand	373	Zeilen	
Fussballclub	241	"	
Ski-Club	190	"	
Redaktion	187	"	
Sports et Loisirs	166	"	
Handball-Club	115	"	
Tennis-Club	70	"	
Kunst-Zirkel	53	"	
Boccia-Club	48	"	
Schach-Club	45	"	
Alpine-Sektion	43	"	
Pistolen-Gruppe	39	"	
Philatelisten-Club	36	"	
OL-Gruppe	35	"	
Do it yourself	18	"	Club aufgelöst
Musik-Verein	14	"	
Sportfluggruppe	11	"	seit 17.3.59 in der FPS
Foto-Club	6	"	Club aufgelöst
Kegel-Club	4	"	Club aufgelöst
Tischtennis-Club	3	"	
Moto-Club	0	"	
Schmalfilm-Club	0	"	seit 17.3.59 in der FPS
Jodler-Club	0	"	seit 17.3.59 in der FPS
Veröffentlichte Fotos	14	Stk.	

Für die spontane Mitarbeit am guten Gelingen unseres Mitteilungsblattes dankt die Redaktion allen Beteiligten. Zum Schluss bleibt nur noch zu wünschen, dass Sie unser Mitteilungsorgan nach wie vor durch zahlreiche Einsendungen bereichern.

Gut gelungener erster Swissair-Orientierungslauf

Die Prognose, die wir für den ersten Swissair Orientierungslauf vom 21.3.1959 aufgestellt haben, ist erfreulicherweise auf der ganzen Linie im guten Sinne übertroffen worden.

Bei herrlichstem Frühlingswetter stellten sich 306 Läuferinnen und Läufer dem Starter im schönen Wald östlich Embrach. Für dieses prächtige Gelände, das den Organisatoren als ideal erschien, konnten sich auch die Wettkämpfer begeistern. Insgesamt 17 Kontrollposten hatte Hansjörg Schalcher den Teilnehmern in den Weg gestellt. Besonders für ihn und den kundigen Inspektor Paolo Miglioretto war es eine kleine Entschädigung, als sie aus vieler Läufer Mund den Kommentar "einfach fantastisch" vernehmen durften. Alle Funktionäre haben ihre Aufgaben mustergültig gelöst, und ich möchte es nicht unterlassen, ihnen hier nochmals meinen herzlichsten Dank auszusprechen.

Der muntere Kampfegeist zeigte sich dann auch in den Resultaten. In den Hauptkategorien wurden die von uns geschätzten Idealzeiten sogar unterboten. Die Spitzenergebnisse verdienen wirklich Beachtung.

Ueber dem ganzen Anlass herrschte eine sehr frohe Stimmung und auch der musikalische Rahmen der Rangverkündung hat allen gut gefallen. Wir hoffen, dass der zweiten Auflage des Swissair-Orientierungslaufes ebensolcher Erfolg beschieden sein wird.

Mögen recht viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Freude an diesem schönen Sport gewinnen und auch unsere Trainings (jeden Mittwoch) recht häufig besuchen.

Die besten Resultate :

- Kat. A. 1. Brunner/III, Rogis Bassersdorf 1.01.40
 , B. Locher/Keller, Waldläufer Zürich 52.06
Kat. C. Preis/Kölin, Gockhausen-Zürich 1.01.35
Kat. D. Frl. Schmid/Frl. Heiz, Zug 58.58
Kat. E. Herr Herzig/Frl. Müller Oberwinterthur 33.38 !!

E. Rosser

Fussball-Club

Aus den drei Meisterschaftsspielen der Rückrunde konnte unsere erste Mannschaft nur 1 Punkt auf Konto Gut buchen und landete dadurch prompt am Tabellenende. Es wird unserem Team kaum mehr gelingen, in den restlichen wenigen Spielen die notwendigen Punkte zu holen, um in der Serie-A-Klasse verbleiben zu können. Unsere erste Garnitur wird somit ab nächsten Herbst in der Serie Promotion sich zu konsolidieren versuchen, um vielleicht im folgenden Jahr wieder in die oberste Firmensport-Klasse aufsteigen zu können.

Die zweite Mannschaft, die in der Rangliste (Stand am 4.4.59) den 3. Platz einnimmt, hat die beiden Punkte im ersten Rückrundenspiel ebenfalls an seinen besser spielenden Gegner abgeben müssen. Noch steht sie aber an guter Position. Für Gelegenheitsfussballer bietet sich wiederum die Möglichkeit, auf unserem Sportplatz Spiele austragen zu können. Büro- oder Abteilungs-Teams melden sich zwecks Koordination an Herrn M.Strahm, Vice-Präsident, Fussball-Club.

M. Strahm

Jodlergruppe

Vor wenigen Monaten wurde die J.G.S. gegründet, die unter der Direktion H.R.Ganz, Embrach, den Zweck verfolgt, den folkloristischen Gesang und Jodel zu pflegen und zu fördern. Bereits haben wir in diesen Bestrebungen beachtliche Fortschritte gemacht. Unser nächstes Ziel ist, unser Personal und die Oeffentlichkeit bei passender Gelegenheit mit gutem Schweizergesang zu erfreuen.

Der Vorstand dankt allen, besonders den Passivmitgliedern, die der Jodlergruppe Swissair ihre Unterstützung gewähren. Die Chargen der JGS sind wie folgt verteilt :

- Präsident : Hans Graf, Auswertung, Dept. IV, Tel. 2832
Vice-Präs. : Otto Erb, Triebwerk I, Dept. IV
Aktuar : Paul Matter, Elektro-Werkstatt, Dept. IV
Kassier : Josef Brühlhart, Flugbetrieb, Dept. IV

Die Vorstandsmitglieder sind gerne bereit, weitere Passivmitglieder aufzunehmen.

H. Graf

SPORTS ET LOISIRS

RALLY

Cette manifestation sympathique est toujours inscrite à notre programme de l'année. Nous prévoyons d'en limiter la participation au personnel Swissair, à nos collègues des agences de voyages et des compagnies étrangères établies à Genève. Toutefois la date n'est pas encore fixée. Nos activités, assez nombreuses au cours de l'été, nous obligeraient éventuellement à la prévoir au début de l'automne. Nous ne manquerons pas de vous tenir au courant des décisions prises.

R. Lador.

L'ECRAN SWISSAIR

L'Ecran a eu une séance de projection le 25 mars 1959 qui a remporté un énorme succès. Nous remercions tous les membres et collègues ainsi que leur famille d'être venus aussi nombreux à cette séance. Le programme était de choix : diapositifs sur l' "Extrême Orient", l'Egypte et l'Argentine qui étaient présentés respectivement par MM Felkel, Besuchet et Schoeni. Mr. Bonaz photographe amateur éclairé, ayant l'autorisation de photographeur à l'aéroport et au service technique, nous a également projeté quelques clichés. Le comité de l'Ecran tient à leur adresser un profond remerciement. Une autre séance aura lieu dans le courant du mois de mai. Que les collègues qui auraient des clichés à projeter veuillent bien s'adresser au comité.

Le secrétaire :
G. Bersier.

CLUB DES ECHECS

Voici les derniers résultats de notre tournoi interne :

Classement final en série A.

1. Heinz	7 1/2 points
2. Duby	6 1/2 "
3. Ecuyer	5 1/2 "
4. Cerf	4 1/2 "
5. Glauser	3 "
6. Wälli	3 "

Classement provisoire en série B

1. Besse	15 1/2 points plus une partie
2. Besuchet	15 1/2 "
3. Gfeller	13 1/2 "
4. Sauer	-12 "
5. Iseli	11 "
6. Melanjoie	10 " plus 4 parties
etc.	

Nos amitiés à tous.

le Comité.

MOULTON A LA BROCHE.

Le premier essai de notre sortie "Mouton à l'Argentine" organisé pour la "Réservation", l'an dernier, fut, selon les échos entendus, une journée fort réussie. Ce qui nous engage à récidiver, mais cette fois pour tous nos collègues de Genève. Nous prévoyons cette sortie fin mai, début juin.

Pour nous permettre de connaître la grosseur, voir le nombre de moutons, il nous est nécessaire de savoir le nombre des participants. A cet effet, nous vous prions de vous inscrire jusqu'au 16 mai auprès de G. Schoeni, réservation (téléphone interne : 293) qui vous donnera tous les renseignements nécessaires. Le coût de la sortie peut varier entre Frs. 6.- et 9.-

Nous espérons vous voir nombreux et aussi contents que le furent ceux qui y participèrent l'an passé.

R. Lador.



UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM APRIL 1959

	April 1959 (in 1000 tkm)	April 1958 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	16'182 + 11%	14'558
Ausgelastete Tonnenkilometer	9'708 + 11%	8'718
davon : Passagier- und Gepäck-tkm	7'003 + 2%	6'886
Fracht-tkm	2'207 + 61%	1'368
Post-tkm	498 + 7%	464
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	60,0%	59,8%

Angebot und Nachfrage des Gesamtverkehrs stiegen im April, verglichen mit der Parallelperiode des Vorjahres, gleich stark, nämlich um je 11 %. Der Auslastungsgrad blieb mit 60 % praktisch unverändert ; das Produktionsbudget wurde allerdings um etwas mehr als 3 % unterschritten.

Auffallend ist wiederum die bedeutende Zunahme des Güterverkehrs (+ 61 %), die vor allem auf ein gewaltiges Nachfrageplus bei den Nordatlantik-Frachtkursen zurückzuführen ist (+ 901 %, bei einem um 526 % gesteigerten Angebot). Dazu trugen vor allem einige erneute Grosstransporte von Umzugsgut zwischen Detroit und Amsterdam bzw. Genf bei.

Bei den Passagierkursen zwischen der Schweiz und New York wuchs das Angebot um 18 % und die Nachfrage um 14 %. Auf die einzelnen Ladekategorien aufgeteilt, betrug die Zunahmen bei den Passagier-tkm 16 %, den Fracht-tkm 6 % und den Post-tkm 21 %. Der Ladekoeffizient sank um 2 Punkte auf 64,8 %.

In Europa machte sich der Verzicht auf einige Englandkurse (infolge des Pools mit BEA) und der gemeinsame Betrieb der Nachtstrecke nach Rom mit Alitalia in einem 6 %igen Angebotsrückgang fühlbar. Die Nachfrage nahm mit ./ 1 % etwas schwächer ab, so dass die Auslastung mit 55,8 % etwas besser ausfiel als im April 1958 (53,1 %).

Unerfreulich ist die Situation auf dem Südatlantik, wo die Produktion um 10 % erhöht wurde, die Nachfrage aber um 13 % nachgab. Der Ladefaktor ging um volle 14,7 Punkte, von 71 % auf 56,3 % zurück.

Ein ähnliches, wenn auch weniger dunkles Bild bietet der Nahe Osten, wo die angebotene Leistung um 4 % höher, die Zahl der verkauften tkm um 3 % geringer war als letztes Jahr. Der Auslastungsgrad fiel von 59,6 % auf 55,2%.

Mit einem Ladekoeffizienten von 70,6 % wies der Ferne Osten von allen Verkehrsgebieten das beste Resultat auf. Auch an diesem Erfolg ist der Frachtverkehr mit einer 64 %igen Zunahme massgeblich beteiligt.

DIE SEITE DER GESCHAEFTSLEITUNG

Für jede Unternehmung ist es ausserordentlich wichtig, stets zu wissen, wie sich das Geschäftsergebnis entwickelt. Dies trifft ganz besonders für uns als Luftverkehrsgesellschaft zu, da wir einerseits einen äusserst scharfen Konkurrenzkampf auszufechten haben und anderseits unser Geschäftsergebnis im Verlauf des Jahres den für jeden Dienstleistungsbetrieb typischen Saisonschwankungen unterworfen ist. So schliesst unsere Erfolgsrechnung im 1. und 4. Quartal in der Regel mit einem Verlust ab, während die beiden Sommerquartale, die mit der touristischen Hochsaison zusammenfallen, einen Reingewinn abwerfen.

Unser Zwischenabschluss per 31. März zeigt nun, dass die Kosten im 1. Quartal erfreulicherweise weniger stark angestiegen sind, als die Erträge. Während sich die Kosten von 48,8 Mio Fr. im Vorjahr auf 53,3 Mio Fr. oder um 9 % erhöht haben, erfuhren die Erträge eine Steigerung von 48,4 Mio Fr. auf 53,6 Mio Fr. oder um 11 %.

Auf der Kostenseite sind es wiederum die Personalkosten, die am meisten ins Gewicht fallen. Sie sind um 14 % gestiegen und betragen mit 21 Mio Fr. rund 40 % der Gesamtkosten.

Die Steigerung der Gesamterträge liegt einerseits in der letztes Jahr erfolgten Anpassung der Tarife und anderseits in wesentlich höheren Nebeneträgen begründet.

Die unterproportionale Entwicklung der Kosten bewirkte, dass wir zum ersten Male für die Periode des 1. Quartals anstelle eines Betriebsverlustes einen Betriebsgewinn von rund 300'000 Franken realisieren konnten. Nach Abzug der Abschreibungen ergibt sich zwar ein Reinverlust von 4,4 Mio Fr., der jedoch um 1,5 Mio Fr. kleiner ist als im Vorjahr.

Ein Blick auf die Verkehrsentwicklung zeigt, dass wir im 1. Quartal unser Angebot gegenüber dem Vorjahr um rund 10 % gesteigert haben. Die Nachfrage vermochte indessen mit einer Steigerung von 7 % dem Angebot nicht ganz zu folgen, was sich im Auslastungsgrad widerspiegelt, der mit 53 % um 1 Punkt tiefer ist als in der entsprechenden Vorjahresperiode. Dass trotzdem ein besseres Ergebnis erzielt werden konnte als im Vorjahr, war nur dank der bereits erwähnten günstigen Kostenentwicklung und dem verbesserten Ertragsniveau möglich.

Das gute Resultat der ersten 3 Monate darf uns jedoch noch nicht dazu verleiten, auf scheinbar erworbenen Lorbeeren auszuruhen. Die bereits spürbare Konkurrenz der Fluggesellschaften, die Strahlflugzeuge einsetzen, wird sich in der 2. Hälfte des laufenden Jahres merklich verstärken. Zudem wird der Personalbestand gegen Ende des Jahres im Hinblick auf den Einsatz eigener Strahlflugzeuge eine Erhöhung erfahren, die unsere Kosten weiter ansteigen lässt. Diesem Kostenanstieg steht jedoch vorderhand keine eigentlich produktive Leistung und somit kein Mehrertrag gegenüber. Das ermutigende Ergebnis des 1. Quartals wird uns aber die Ueberbrückung dieser Zwischenphase wesentlich erleichtern.

Soeben ist das ausgezeichnete Resultat unserer neuen Kapitalerhöhung, die in der Zeit vom 13. - 27. April 1959 zur Zeichnung aufgelegt war, bekannt geworden. Neben der beinahe vollständigen Ausnützung der Bezugsrechte sind noch über 37'000 freie Zeichnungen eingegangen, die allerdings nur zu einem bescheidenen Umfang berücksichtigt werden konnten. Ausserordentlich erfreulich ist die sich abzeichnende Zahl der Swissair-Aktionäre, welche sich nun gegen 10'000 bewegen wird.



E. Groh
Chef Departement I

NORDATLANTIKVERKEHR IM ERSTEN QUARTAL

Die Verkehrsergebnisse der Nordatlantik-Gesellschaften waren im ersten Quartal 1959 bedeutend höher als in der Parallel-Periode des Vorjahres. Insgesamt wurden 190'894 Passagiere oder 19,9 % mehr als von Januar bis März 1958, 6'630 Tonnen Fracht (+ 30,3 %) und 2'816 Tonnen Post (+ 15,0 %) transportiert. Rund 65 % der Fluggäste reisten in der Economy-, 27 % in der ersten und De Luxe- und nur 8 % in der Touristen-Klasse.

25 JAHRE IN DIENSTE DER SWISSAIR

Im Mai dieses Jahres können drei Mitarbeiter der Swissair auf ihre 25jährige Dienstzeit in unserm Unternehmen zurückblicken. Die drei Silberjubilare, denen wir herzlich gratulieren, sind :

Herr Bruno Teucher, Herr Arnold Gyseler und Herr Franz Dormann.

Herr Bruno Teucher begann seine Tätigkeit bei der Swissair als Flugzeugmechaniker am 15. Mai 1934. Im Juli 1939 ernannte ihn die Geschäftsleitung zum Stellvertreter des Hallenchefs, in welcher Funktion er 1940 mit dem ganzen technischen und operationellen Stab nach Locarno übersiedelte. 1942 wurde er nacheinander Stellvertreter des Werft-Chefs und Kontrolleur und im September 1946 technischer Instruktor. Seit 1955 amtet Herr Teucher als Instruktions-Koordinator und Stellvertreter des Chefs Instruktion. Ihm obliegt, die Stundenpläne für das technische Flugpersonal zusammenzustellen. Er hält in unserer durch den Mangel an Pilotennachwuchs und Instruktoren gekennzeichneten Zeit eine Schlüsselposition inne.

Herr Arnold Gyseler trat am 20. Mai 1934 nach gründlicher kaufmännischer Ausbildung im In- und Ausland als Kassier in die Swissair-Flugleitung von Dübendorf ein. 1946 avancierte er zum Flugleiter-Stellvertreter, um am 12. Mai 1947 als Chef des damals noch bescheidenen Luftreisebüros nach Zürich umzuziehen. Herr Gyseler hat die Expansion unseres Unternehmens an vorderster Front miterlebt und wesentlich zu ihrem erfolgreichen Verlauf beigetragen.

Herr Franz Dormann wurde von der Swissair am 22. Mai 1934 in der Buchhaltungsabteilung angestellt. Das Zehnjahres-Jubiläum im Kriegsjahr 1944 beging er als Direktionssekretär. In den nächsten Jahren dislozierte er nach Paris, versah ab Herbst 1947 den Posten der Vertreters für England in London und wirkte ab Oktober 1951 als Chefvertreter für Deutschland mit Sitz in Frankfurt. Die wertvollen Kenntnisse, die Herr Dormann während des Aufbaus der wichtigsten Auslandszentren nach dem Krieg erwarb, weiss er seit 1953 im Büro für Verträge und IATA auszuwerten.

HAPPY LANDINGS

Wir haben das Vergnügen, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrer Verheiratung alles Gute zu wünschen :

- Im Dept. I : 6.3. Hans Lüthi, Elektronische Datenverarbeitung.
- Im Dept. II : 25.4. Arthur Müller, Reservation.
- Im Dept. III : 21.3. Emil Leimbacher, Flight Ops. - Bordmechaniker.
- 11.4. Georg Max Hürlimann, Traffic, mit Fräulein Ursula Brüngger, Koordination und Facilitation.
- Im Dept. IV : 21.3. Willy Girschweiler, IERA-Flugbetrieb.
- 8.4. Ivo Meier, Flugbetrieb.

DAS AKTUELLE BILD



NORDATLANTIK WESTBOUND ...

... flog u.a. eine Schar Obwaldner Singbuben. Sie nahmen teil an einer grossen "Swiss Echoes" genannten Schau, die ab 23. April während rund eines Monats fünfmal täglich über die gewaltige Bühne der Radio City Music Hall in New York ging. In der Eröffnungsszene entstieg einem überdimensionierten Swissair-Phantasieflugzeug Jodler, FahnenSchwinger und Alphornbläser. Der Propaganda-Erfolg war ganz beträchtlich ! Besonders freut uns, dass die Obwaldner Buben trotz strenger Arbeit Zeit fanden, sich in New York umzusehen.

Unser Bild zeigt die Ankunft der Gruppe in New York.



... UND EASTBOUND

Ende Februar berichteten wir der Presse über drei Transporte von kompletten Wohnungseinrichtungen über den Nordatlantik mit unserm DC-6A "Cargo-liner". Es handelte sich um Umzugsgut amerikanischer, nach Europa versetzter Familien. Bis Ende April konnte nun bereits der zwölfte Frachtflug dieser Art durchgeführt werden. Unser Bild zeigt den Auslad des "fliegenden Möbelwagens" in Genf.

NEUE KOMMANDANTEN UND KAPITÄNE

Zum Nordatlantik-Kommandanten auf DC-7C ist Herr Flugkapitän Rudolf Schärer und zum Pilot-in-Command für Europa und den Nordatlantik auf DC-6B/7C Herr Flugkapitän Willy Stierli ernannt worden. Neue Convair-Kommandanten sind Flugkapitän Allan Hall und die Piloten Augusto Summerer und Ernst Tröhler. Flugkapitän James A. Hepburn und Pilot Hjelmland Rune wurden Pilots-in-Command auf DC-3.

Das Eidg. Luftamt hat die folgenden Piloten zu Flugkapitänen befördert : Konrad Hauser, Paul Müller, Manfred Pelzer, Kurt Schärli, Edouard Vuille und Kenneth Winder.

Wir wünschen allen Neuernannten viel Glück.

VON UNSERN AUSLANDVERTRETUNGEN

Herr Martin Hughes, bisheriger Regionalvertreter in Toronto, wurde zum neuen District Sales Manager New York ernannt. Sein Vorgänger ist aus der Swissair ausgetreten. Die Regionalvertretung Toronto wird interimistisch von Herrn W.R. Mawhinnex geleitet.

Herr Ian MacPhail übernahm am 1. Mai 1959 die Leitung der Regionalvertretung Glasgow. Sein Vorgänger, Herr Peter Kessler, kehrt in die Schweiz zurück.

Wir wünschen den neuen Leitern viel Erfolg.

20'000 LANDUNGEN

Am 14. April vollzog in Kloten unser DC-3-Frachter HB-IRX seine 20'000. Landung. Das Flugzeug hatte bis dahin im Dienste der Swissair über 17'792 Flugstunden absolviert.

HB-ILA FÜR BALAIR

Unser letzter DC-4, die HB-ILA, wird am 29. Mai der Balair übergeben.

EIN NEUES FLIEGERBUCH

"Ich werde Pilot" heisst ein neues, Ende Mai im Hallwag-Verlag, Bern, erscheinendes Buch über den Weg zum Militär- und Verkehrspiloten. Es ist ein Gemeinschaftswerk der Swissair und der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr des EMD. Oberstdivisionär E. Primault, Kommandant und Waffenchef unserer Fliegertruppe, sowie unser Direktionspräsident Herr Dr. W. Berchtold haben je ein Vorwort beigezeichnet. Die Redaktion besorgten Oberst E. Wetter und Dr. R. Bossard. Das hundert Seiten starke, reich illustrierte Werk enthält u. a. Beiträge von Flugkapitän T. Schwarzenbach und Pilot G. Schäfer. Dank beträchtlicher Subventionen der Swissair und des EMD ist es im Buchhandel zu nur Fr. 3.80 erhältlich.

VERBILLIGT FLIEGEN

Im Hinblick auf die begonnene Reisesaison sei an einige Punkte des Reglementes über die Transportvergünstigungen erinnert. Wer sie beachtet, erleichtert vielen Dienststellen ihre Arbeit und sichert sich einen angenehmen Flug.

Die Flugscheine sind spätestens am Tag vor der Abreise gegen Barzahlung zu beziehen. Mancher Mitarbeiter musste auf seinen Flug verzichten, weil die Transportscheine nicht mehr rechtzeitig ausgestellt werden konnten. Vollzahlende Passagiere werden am Schalter vor dem Personal bedient.

Es gehört zu den Reisevorbereitungen, dass man sich bei der Reservation über die noch verfügbaren Plätze erkundigt. Der Reservationsdienst gibt hierüber gerne - bei Reisen ohne feste Buchung aber unverbindlich - Auskunft. Es ist erwiesen, dass z. B. der Kurs SR 203 zwischen Zürich und Genf für Reisen ohne Anrecht auf feste Buchung wenig geeignet ist. Ebenso ist es gegenwärtig praktisch unmöglich, an Samstagen, Sonntagen und Montagen Freipassagen ab Athen zurück nach der Schweiz zu erhalten.

Die Begünstigten haben für Fragen des Lufttransports unsere eigenen Auskunftstellen in Anspruch zu nehmen. Diese sind nicht verpflichtet, weitere touristische Auskünfte zu erteilen. Die Swissair-Vertretungen sind keine Reisebüros für lokale Arrangements.

Es ist nicht statthaft, dass Swissair-Mitarbeiter mit Angestellten anderer Fluggesellschaften Kontakt nehmen, um von diesen Flugvergünstigungen zu erwirken. In Art. 8 und 9 des Reglementes ist das genaue Vorgehen festgehalten.

Die Change-Kassen der Swissair übernehmen bis auf weiteres den für verbilligte Auslandsflüge nötigen Geldwechsel. Wenn jemand seinen geplanten Flug nicht ausführen kann, so nimmt die Change-Kasse die betreffenden Devisen innert 30 Tagen zum selben Kurs und gegen Uebergabe des erhaltenen Belegs zurück.

MOTORRAD-UNFÄLLE SIND NICHT VERSICHERT

Innert einer Frühlingswoche sind zwei motorradfahrende Mitarbeiter der Swissair schwer verunfallt. Keiner von beiden war versichert. Beide haben einen totalen Lohnausfall zu gewärtigen und die hohen Spitalkosten selber zu bezahlen. Motorradunfälle können eine Familie ruinieren oder für Jahre in ärgste finanzielle Bedrängnis führen.

Wenn Sie noch keine Motorrad-Unfallversicherung abgeschlossen haben (die obligatorische Haftpflichtversicherung schützt nicht Sie, sondern den andern), so ist es jetzt höchste Zeit, das Anmeldeformular beim Personaldienst Ihres Departements oder bei der Dienststelle Personalversicherungen (Tel. int. (9) 586) zu verlangen.

SWISSAIR-VORTRÄGE FÜR UNSERE MITARBEITER

Die Sektion Operationskontrolle (Dept. III) veranstaltet im Rahmen eines internen Personalausbildungsprogramms jeden Monat zwei Vortragsabende, an denen in englischer Sprache über die Aufgaben anderer Swissair-Dienststellen referiert wird. Wer sich diese Vorträge anhören möchte, kann bei der genannten Sektion Einladungen und Programme anfordern.

PASSAGIERBUS UND ANGESTELLTE

Die Stationsleitung erinnert daran, dass die Zubringerbusse zwischen Flughafen und Hauptbahnhof in erster Linie für Passagiere gedacht sind. Indessen scheinen einige Mitarbeiter das vor allem dann zu vergessen, wenn es die Kurse bei Arbeitsbeginn und Arbeitsschluss in Kloten betrifft. Es geht an alle in Frage kommenden Nutzniesser der Aufruf, weder das Hohelied vom Swissair-Kundendienst noch ihre Kinderstube zu vergessen. Auch wenn die zahlenden Passagiere ihr unanfechtbares Vorrecht in Anspruch genommen haben, macht es sich ausgesprochen schlecht, wenn das Personal die noch vorhandenen Plätze rücksichtslos stürmt...

UNÜBERLEGT

Würden Sie nicht am gesunden Menschenverstand eines Migros-Chauffeurs zweifeln, der seinen Wagen mit Konsum-Verein-Plakaten vollklebte ? Nun liegt aber die Parallele zu jener durchaus nicht vereinzelt auftretenden Erscheinung, dass sich Swissair-Mitarbeiter stolz mit fremden night-bags brüsten, auf der Hand. Die Vertreter der ausländischen Gesellschaften sind ihnen für solche Gratis-Propaganda jedenfalls dankbar !

KEINE DC-8-VORFÜHRUNG IM JUNI

In der letzten Nummer der "News" kündigten wir an, der DC-8 werde im Juni in der Schweiz vorgeführt. Unterdessen traf ein Schreiben der Douglas-Werke ein, mit dem dieser Plan widerrufen wird. Die Begründung lautet : "Das DC-8-Testprogramm macht sehr befriedigende Fortschritte. Trotzdem scheint uns, dass wir beim gegenwärtigen Stand keinen der sieben an den Testflügen beteiligten DC-8 während rund eines Monats für die Pariser Luftfahrt-Ausstellung und eine anschliessende Europa-Tournee entbehren können. Beide Anlässe hätten eine Herabsetzung der Flugstundenzahl zur Folge. Da wir aber wesentlich mehr als 150 Stunden zum Erwerb des Flugtüchtigkeitszeugnisses benötigen, könnten wir das Testprogramm nicht zum vorgesehenen Termin beenden. Unser Verzicht auf die Europa-Tournee gibt uns die Gewissheit, den Zeitplan einzuhalten, wenn nicht sogar verkürzen zu können."



Schade, dass nicht alle die Einsender von Vorschlägen, die wir in der letzten Ausgabe der "Guten Idee" aufgefordert haben, uns ihre Talons einzusenden, unserer Aufforderung Folge geleistet haben. Wir hätten heute einige prämierte Vorschläge mehr.

So bleibt es halt bei den nachfolgend Publizierten, wobei wir aber die genannten Herren nicht weniger herzlich zu Ihrer guten Idee beglückwünschen :

Herr Oskar Becker, Rep. Gruppe, Dept. IV	Fr. 40.--	5818
Herr Paul König, Rep. Gruppe, Dept. IV	Fr. 40.--	6251
Herr Albert Huber, Startdienst, Dept. III	Fr. 20.--	2345

5818

Mit der Herstellung einer neuen Giessvorrichtung für Schmelzsicherungen verbesserte Herr Oskar Becker deren Konstruktion ganz wesentlich. Er kombinierte sie mit einem Scheerhebel, welcher gleichzeitig mit dem Oeffnen der Vorrichtung das überflüssige Giessgut am Ueberlauf- und Einfüllstutzen sauber abscheert. Damit erreichte er, dass zukünftig die zeitraubende Nachbearbeitung der Sicherungen wegfällt.

6251

Herr Paul König machte mit seinem Vorschlag darauf aufmerksam, dass die heutige Befestigung der Wendrohre an den Feuerlöschgeräten, die auf dem Tarmac verwendet werden, uneinheitlich und in bezug auf eine rasche Bereitschaftserstellung unbefriedigend ist. Da im Ernstfalle von einem schnellen Einsatz dieser Geräte die Rettung grosser Materialwerte und event. sogar von Menschenleben abhängt, wird die Werkplanung eine einheitliche Befestigung im Sinne des Vorschlages, unter Berücksichtigung weiterer Anforderungen, studieren und entsprechend ausführen lassen.

2345

Herr Albert Huber schlug vor, am Comok-Wassertank der WC-Wagen ein Entlüftungsrohr anzubringen. Die Untersuchung dieses Vorschlages ergab, dass wohl eine Entlüftung vorhanden ist, diese jedoch den an sie gestellten Ansprüchen in der Praxis nicht restlos genügt. Es wird somit das Entlüftungssystem geändert, besonders da die Aenderung mit nur geringen Kosten verbunden ist.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

795

Economy-Class-Stühle

Nachdem alle Kupplungen der Rücklehnen der Economy-Class-Stühle richtig eingestellt worden sind kommt ein Kupplungswechsel nur noch selten vor. Es erübrigt sich deshalb, die Abstütz-Supports so zu ändern, dass die Kupplungen repariert oder ausgewechselt werden können, ohne dass die Rücklehne demontiert werden muss.

1564

Connecting Flight

Die vorgeschlagene Zustellung der "CONTIN"-Message an den mit der Weiterbeförderung der Transit-Passagiere bestimmten Carrier wäre in der Praxis umständlich und würde keinen besonderen Nutzen bringen. Die Gründe für die Ablehnung des Vorschlages wurden mit dem Einsender in den Details besprochen.

3962

Mitführen der Getränke in Dosen und Kartons statt in Flaschen.

Die zuständigen Fachdienststellen haben sich lange vor Eingang dieses Vorschlages mit diesem Problem befasst. Aber bis vor kurzem war es aus verschiedenen Gründen nicht möglich die Verpackung zu ändern. Denn auch auf diesem Gebiet gilt das Sprichwort "Gut Ding will Weile haben".

Als erstes Getränk wurde, und zwar bereits vor Eingang des Vorschlages, die Milch in paraffinierten Kartonverpackungen auf die Flugzeuge gegeben. Beim Bier wie beim Mineralwasser galt es aber vorerst einmal das Verpackungs- und Abfüllproblem in techn. Hinsicht, d.h. vom Standpunkt der Lieferanten aus, zu lösen. Ausserdem musste die Haltbarkeit der in Büchsen abgefüllten Getränke, besonders des Mineralwassers, untersucht werden. Mit anderen Worten ist mit einer Verpackungsänderung eine kostspielige und langfristige Entwicklung auf Seiten der Lieferanten verbunden. Heute aber ist es nun so weit, dass in unseren Flugzeugen die meisten der sich eignenden Getränke in einer leichteren Verpackung als in Flaschen mitgeführt werden. Der Einsender kann versichert sein, dass die zuständigen Fachstellen sich mit allen neuen und vorteilbringenden Methoden eingehend auseinandersetzen. Er wird aber begreifen, dass auch kleine Umstellungen mit grossen Konsequenzen verbunden sind und daher nicht von heute auf morgen eingeführt werden können.

4768

Materialbezugsscheinhefte

Zur Reduzierung der in Unmengen beim Einkaufsdienst Dept. I anfallenden Materialanforderungen, teilweise für nur 1 oder 2 Artikel, wurden vor ca. einem Jahr alle Abteilungen in Zürich und Kloten von der Finanzabteilung angewiesen, bei sich sog. Handlager für Büro-Verbrauchsmaterial anzulegen und den Bedarf ihrer Dienststellen an solchen Artikeln aus diesen Depots zu decken. Damit sollte erreicht werden, dass erstens pro Abt. nur eine Stelle beim Einkaufsdienst Material bestellt, und dass zweitens der Abt. Chef eine Kontrolle darüber erhält, welche seiner Dienststellen als "Material-Grossverbraucher" aus dem Rahmen fallen. Damit dürfte sich die Einführung von "persönlichen Material-Bezugsscheinheftchen", die wieder grosse adm. Umtriebe bringen würden, erübrigen.

4842

Kabel der mobilen Telephonstationen auf dem Tarmac.

Die zu kurzen Kabel der mobilen Telephonstationen auf dem Tarmac, die das Aufrechtstehen während dem Telephonieren unmöglich machen, wurden von allem Anfang an bemängelt. Der Installationsdienst hat nun aber bereits die notwendigen Vorkehrungen getroffen um diesem Mangel abzuwehren und wird im Laufe des Sommers die Kabel auswechseln.

5176

Motormontage - Anschlussfittings CV-440.

Bereits vor Eingang des Vorschlages beschäftigte sich das Flugzeug-Engineering mit dem Problem, wie die ungenügende Konstruktion der Motor-Anschlussfittings, die verschiedentlich zu Störungen Anlass gegeben hat, verbessert werden könnte. Im Einverständnis mit dem Flugzeug-Hersteller einigte man sich auf die Lösung, die bereits im Fitting vorhandene Stahlbüchse zu kürzen und von der Rückseite her eine zusätzliche Schulterbüchse einzupressen.

Damit kann auf die Verwendung von U-Scheiben überhaupt verzichtet werden.

5839

Trinkwasser-Anlage DC-7C

Der Einsender dieses Vorschlages scheint über die Trinkwasser-Anlage im DC-7C nicht genau im Bilde zu sein. Zu seiner Orientierung möchten wir ihm folgendes mitteilen :

Die im Vorschlag erwähnten Hahnen sind nicht in erster Linie dafür da, um beim Einpumpen von schmutzigem Wasser das System zu sperren, sondern um vor allem einen sauberen Filter- oder Heizerwechsel zu ermöglichen. Bei einem solchen Wechsel wird nämlich mit diesen Hahnen der Wasserfluss in den Leitungen unterbrochen, damit

- 1) kein Wasserverlust entsteht, und
- 2) kein Wasser, sofern der Wechsel sorgfältig ausgeführt wird, in die Rumpfstruktur fliesst.

Damit die Durchlaufpositionen, die so gewählt sind, dass z.B. bei unterbrochenem Filterwasserfluss der Heizer trotzdem Wasser erhält, nicht verändert werden können, sind diese Dreiweghahnen gesichert.

Sollte, aus irgend einem Grunde, die Wasserzufuhr zum Heizer trotzdem unterbrochen sein, so ist dieser gegen ein Ueberhitzen abgesichert, indem ihn der eingebaute Thermostat bei Erreichung einer Temperatur von ca. 49 °C automatisch ausschaltet.

Für die Bedienung dieser Wasseranlage während dem Flugzeug-Einsatz ist nur der auf diesem Gebiet ausgebildete Bordmechaniker zuständig. Aber auch er darf nur auf ärztliche Weisung hin die Trinkwasseranlage sperren, wobei diese Arbeit jedoch in den meisten Fällen im Flugbetrieb und nicht erst auf der Strecke ausgeführt wird.

Das Kabinenpersonal kommt somit gar nicht in die Lage die Hahnen des Wassersystems zu betätigen und es liegt deshalb kein Grund zur Markierung derselben vor.

6236

Das Verstärken mit Metall-Rosetten der Löcher in der Wandverkleidung für die Stuhlbefestigung.

Mit der Montage von Metall-Rosetten könnten sicher die Beschädigungen an der Wandverkleidung, die sich beim Stuhlausbau ergeben, gänzlich vermieden werden. Da aber solche Beschädigungen selten sind, weil die Stühle des CV-440 ausser bei der entsprechenden Revisionsstandszeit nur im Falle eines Stuhldefektes ausgebaut werden, kommt das Reparieren auch auf lange Sicht betrachtet bedeutend billiger zu stehen als das Anbringen von Rosetten.

6465

Verwendung von fahrbaren Abschränkungen beim Passagierausstieg.

In einer der letzten Nummern der "Guten Idee" haben wir bereits ziemlich eingehend auf die Nachteile solcher fahrbaren Abschränkungen hingewiesen. Da der Einsender von den aufgezählten Unzulänglichkeiten noch nicht restlos überzeugt ist, möchten wir unseren Kommentar durch folgende Facts ergänzen :

1. Die Abschränkungselemente, wie sie vom Einsender entworfen wurden, könnten auf keinen Fall verwendet werden. Da bei seiner Konstruktion das innere Rad weit in den Passagierweg hineinragt, müssten die in der Gruppe flugzeugseitig gehenden Fluggäste jeweils über dieses Hindernis steigen.
2. Nachdem die Bereitstellung eines Flugzeuges bereits eine ganz erhebliche Anzahl von fahrbaren Geräten, die alle um das Flugzeug herum aufgestellt werden müssen, erfordert, würde die Verwendung der vorgeschlagenen Abschränkungen diesen Tross noch um ein weiteres, platzversperrendes Element in ganz unerwünschter Weise bereichern.
3. Im übrigen haben sich nach der Meinung aller zuständigen Personen die bisher verwendeten Abschränkungselemente bestens bewährt, so dass kein Grund vorliegt das bisherige Absperr-System zu Gunsten eines andern aufzugeben, sofern dieses neue nicht wirklich eminente, klar zu Tage tretende Vorteile bringt.

6630

Der Vorschlag, zum Vorvoelen der Motoren die Segelstellpumpe zu verwenden muss abgelehnt werden, weil dieselbe ein Emergency-Aggregat ist und daher ausschliesslich für die ihr zugeordnete Funktion verwendet werden darf,

die maximale Belastungsdauer derselben auf eine Minute beschränkt ist, während aber für den Vorvoel-Vorgang ca. 5 Minuten erforderlich sind.

6638

Messwerkzeug

Die Abklärung dieses Vorschlages hat ergeben, dass für das Messen der Wandstärken der Auspuff-Innenrohre der DC-7C- und Auspuffstutzen der DC-6B- und CV-440-Motoren eine geeignete Tastlehre im Handel erhältlich ist. Die Konstruktion eines speziellen Messwerkzeuges hätte sich demzufolge erübrigt.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir wieder einmal darauf hinweisen, dass der einzig richtige und korrekte Weg zur Beschaffung eines Spez.-Werkzeuges der ist, dass dieses mittels einer Bedarfsmeldung auf dem Dienstweg angefordert wird. Sollte ein Werkzeug auf diesem Weg nicht beschaffbar oder ein geliefertes noch verbesserungsfähig sein, so steht für die Lösung solcher Probleme natürlich der Weg über das Vorschlagswesen offen.

6695

Umschreiben der Motor- und Steuerbedienungskabel von Rotating-Parts auf Verbrauchsmaterial.

Gerade bei den Motor- und Steuerbedienungskabel handelt es sich um besonders wichtige Bedienungselemente, die einer genauen Ueberwachung und Kontrolle bedürfen. Viele Sicherheitsvorkehrungen oder konstruktive Mängel können nur auf Grund von genauen Untersuchungen der ausgeschossenen Kabel getroffen resp. behoben werden. Dabei ist die Kenntnis des genauen Lebenslaufs der Kabel von grösster Wichtigkeit. Dies aber ist nur auf Grund des Rotatings-Parts-Procedures möglich; der Vorschlag muss deshalb abgelehnt werden. (Siehe auch interne Weisung der Sekt. AVOR Publ. Nr. 3129-49 vom 21.1.57).

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 5522 Uebermass-Ringe für Kurbelwelle
- 6651 Aufhängevorrichtung zum Kadmieren von Kleinmaterial.

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

- 5803 Werkzeug zum Schmieren der flexiblen Wellen.
- 5826 Vorrichtung zum Nachschleifen der Torquezylinder.
- 5881 Verbesserung der Arretierung der mittleren Armlehnen.
- 5950 Einbezug von Codes in den Kontenplan.
- 6235 Karabinerhacken für Gepäckraumdecken.
- 6283 Kehrriechtschaufeln
- 6543 Verbesserung der Vorrichtung zum Öffnen der Oelfilter
- 6544 Relais-Sockel
- 6649 Schutzdeckel für Augmentor-Rohrkupplung

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4074 Leuchtsignal zum Vermeiden von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel.
- 5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein.
- 5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.
- 5704 Verchromen der Zylinderbohrungen an den Mertracs.

Wir bitten den Einsender des folgenden Vorschlages sich bei Herrn E. Albrecht, Betriebsstudien Dept. IV zu melden.

- 6266 Adel Gummibriden.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

410/643/735/736/789/797/802/1350/1563/2516/2845/2846/3357/4074/4247/4588/4594/4625/4640/4649/
4748/4834/4841/4849/4954/5052/5111/5176/5196/5250/5284/5303/5304/5456/5466/5508/5519/5520/5531/
5545/5561/5575/5579/5600/5670/5694/5701/5702/5711/5714/5765/5769/5771/5775/5795/5813/5827/5849/
5858/5861/5862/5874/5875/5876/5886/5898/5902/5910/5920/5945/5946/6052/6071/6073/6083/6107/6124/
6194/6215/6226/6234/6241/6242/6244/6254/6266/6268/6269/6282/6502/6503/6534/6540/6561/6573/6585/
6591/6619/6622/6625/6626/6627/6637/6639/6647/6652/6656/6678/6684/6702/6712/6720/6762/6763/6765/
6769/6773.

* * *

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit- Organisation

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



Clubs, die der Freizeitorganisation des Personals der Swissair (FPS) angeschlossen sind.

It der letzten Veröffentlichung der FPS-Sektionen sind wiederum viele neue Mitarbeiter in die Swissair eingetreten. Um ihnen den Beitritt zu diesem oder jenem Club zu erleichtern, stellen wir die Sektionen mit ihren zugehörigen Präsidenten vor. Unter der Club-Bezeichnung ist der Jahresmitgliederbeitrag, die Anzahl Club-Mitglieder (Stand am 31. März 1959) und die Zusammenkunftsorte notiert.

Alpine Sektion

Aktiv : Fr. 8.- Passiv : Fr. 5.-
Anzahl Mitglieder : 27
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr HUGO ZELLER
Leiter des Büros für Organisations-Manual und
Vorschlagswesen, GS, Tel. 580

Auto und Moto-Club

Aktiv : Fr. 15.-
Anzahl Mitglieder : 68
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr AUGUST WIEDERKEHR
IERA-AVOR, Dept. IV, Tel. 2886

Betriebsbesichtigungen

Ohne Beitrag
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr FELIX FRITSCHI
Chef Postdienst, Dept. II, Tel. 519

Boccia-Club

Aktiv : Fr. 8.- Passiv : Fr. 4.-
Anzahl Mitglieder : 44
Zusammenkünfte : Jeden schönen Abend
auf der Boccia-Bahn, FPS-Anlage

Herr FRIDOLIN MEIER
Chef Verpflegungsplanung f. Spezialflüge,
Dept. III, Tel. 2740

Damenkorball-Gruppe

Untersektion des Handball-Clubs
Aktiv : Fr. 15.-
Anzahl Mitglieder : 18
Training : Jeden Dienstag 20 00 h
Turnhalle Buchwiesen (FPS-Anlage)

Fräulein HANNY BROENNIMANN
Kabinendienst, Dept. III, Tel. 3114

Fussball-Club

Aktiv : Fr. 15.- Passiv : Fr. 5.-
Anzahl Mitglieder : 235
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr RICHARD KOEHLER
Chef der Betriebsgruppen,
Dept. IV, Tel. 2775

Handball-Club

Aktiv : Fr. 15.- Passiv : Fr. 5.-
Doppelmitglieder : Fr. 15.- Junioren : Fr. 7.50
Anzahl Mitglieder : 68
Training : Jeden Donnerstag 20 00 h
Klubhaus, FPS-Anlage

Herr EDY GONSETH
Luftreisebüro, Service Uebersee,
Dept. II, Tel. 439

Jodler-Gruppe

Aktiv : Fr. 24.- Passiv : Fr. 5.-
Anzahl Mitglieder : 32
Proben : 3 mal monatl. Freitags
Rest. Alte Post, Kloten

Herr HANS GRAF
Auswertung, Dept. IV, Tel. 2925

Kunstzirkel

Aktiv : Fr. 5.-
Anzahl Mitglieder : 73
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr KARL ENDRESS
Chef Passagenabrechnung,
Dept. I, Tel. 364

Musikverein

Aktiv : ohne Beitrag, Passiv : Fr. 5.-
Anzahl Mitglieder : 90
Proben : Jeden Donnerstag 17 30 h
im SWR-Schulhaus

Herr VIKTOR ALLEGRI
Chef Schreinerei, Dept. IV,
Tel. 2785

Orientierungslauf-Gruppe

Ohne Beitrag.
Anzahl Mitglieder : 30
Zusammenkünfte : Jeden Mittwoch 18 30 h
Kantine Dept. IV

Herr ERNST ROSSER
Kasse, Dept. IV, Tel. 2878

Philatelisten-Club

Aktiv : Fr. 10.-
Anzahl Mitglieder : 25
Zusammenkünfte : 1. Mittwoch und 3. Donnerstag
monatl. Rest. Ziegelhütte, Zürich-Seebach

Herr ROLAND SCHNETZER
Flugkapitän, Dept. III,
Postfach 96

Schach-Club

Aktiv : Fr. 6.- Passiv : Fr. 2.-
Anzahl Mitglieder : 67
Zusammenkünfte : Jeden Donnerstag 20 00 h
Rest. Capitol b/Central

Herr ROBERT BRUN
Techn. Verzollung, Dept. IV,
Tel. 2779

Schmalfilm-Club

Aktiv : Fr. 10.-
Anzahl Mitglieder : 27
Zusammenkünfte : 14 tägl. im Projektionssaal
der Kantine, Dept. IV

Herr FRITZ CLOSTERMEYER
Materialplanung, Dept. IV,
Tel. 3280

Schützen-Gruppe

Ohne Beitrag
Anzahl Mitglieder : ad hoc gebildet
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr HANS DEUTSCH
Chef TEK0, Dept. IV, Tel. 2855

Ski-Club

Aktiv : Fr. 8.-
Anzahl Mitglieder : 293
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr WILLY ZWEILI
Meister Instrumenten-Werkstatt,
Dept. IV, Tel. 2821

Sportflug-Gruppe

Aktiv : prov. Fr. 30.- Passiv Fr. 10.-
Anzahl Mitglieder : 70
Zusammenkünfte : Jeden 1. Donnerstag im Monat,
Rest. Landhus, Zürich-Seebach

Herr WALTER NUSSBAUMER
Flugzeugstudien, Planungsdienst,
Tel. 341

Tennis-Club

Aktiv : Fr. 65.- Passiv : Fr. 5.-
Ehepaar : Fr. 100.- Junioren : Fr. 25.-
Doppelmitglieder : Fr. 45.-
Anzahl Mitglieder : 200
Zusammenkünfte : Tagesbetrieb auf der
Freizeitanlage Buchwiesen.

Herr ERNST WILLI
Chef Avionics Engineering, Oerlikon,
Dept. III, Tel. 46 47 10

SPORTS et LOISIRS, Genève

L'association des Sports et Loisirs de Genève a le privilège de vous inviter, avec votre famille et vos amis, à sa

GRANDE KERMESSE SWISSAIR

prévue

le DIMANCHE 31 mai, 1959, dès 11 heures et jusqu'à 22 heures

DANS LA HALLE SWISSAIR DE MONTAGE, A COINTRIN

ENTREE GRATUITE

dès 15 heures

L'ECOLE DE MUSIQUE DES CADETS DE GENEVE

(135 exécutants)

donnera un

CONCERT

PRECEDE D'UN DEFILE, DEPUIS LE VILLAGE DE COINTRIN, JUSQU'A NOTRE HALLE DE MONTAGE.

dès 16 heures

B A L

conduit par l'orchestre champêtre

"LES ROLAN'S"

et la formation jazz

"LES NYONNAIS"

Pour la durée du bal la cocarde de danse est vendue aux Messieurs au prix de 50 ct.

GRANDE LOTERIE

tirage à 21 heures

PREMIER PRIX : un voyage à BEYROUT, par SWISSAIR
avec UNE SEMAINE DE SEJOUR offerte

PLUS : de nombreux autres vols
(50 centimes le billet) en vente à la
caisse centrale dès jeudi 28 mai.

JEUX DIVERS, dotés de beaux prix

VISITE DE L'AEROPORT, par "caravane"

VOLS DE PLAISANCE

RESTAURATION

Tisch-Tennis-Club

Aktiv : Fr. 15.- Ehepaar : Fr. 20.-
Anzahl Mitglieder : 25
Zusammenkünfte : Jeden Montag und
Donnerstag-Abend, Klubhaus, FPS-Anlage

Fräulein HEIDY SENN
Feste Fernmeldedienste, Oerlikon,
Dept. III, Tel. 46 47 10

Schach-Club

1. Sf3 Sf6 2. g3 b6 3. Lg2 Lb7 4. o-o e6 - sind keine chemischen Formeln und haben mit dem Atomgeheimnis auch nichts zu tun. Es ist der Spielablauf einer Schachpartie, wo Zug für Zug von den gewiegten Kennern verfolgt wird. Jene, welche sich in dieser Zahlen-Turbulenz auskennen und Könige, Damen, Bauern und Türme verschieben, treffen sich mit ihren Angehörigen am 4. Juni 1959 um 20.00 h zum Abschlussabend des Winterturniers im Rest. Capitol b/Central Zch. Diejenigen Herren, welche es am längsten aushielten die Ellbogen auf die Tischplatte zu stützen und den Kopf zwischen die Fäuste einzuklemmen, und ihren Gegnern vorzeitig ein Remis, Patt oder Matt aufzwingen konnten, werden zu Siegern ausgerufen und lauten wie folgt :

Kat. "A" Herr A.Weiss Kat. "B" Herr W.Boesch Kat. "C" Herr J. Schenker

Schmalfilm-Club

Um unser Wissen über Schmalfilm-Kameras und Zubehörartikel "up to date" zu halten, führen wir am 3.Juni 1959 eine Demonstration über Paillard Magnetton und Bolex-Filmapparate durch. Alle Interessenten sind zu dieser Vorführung, die uns sicher viel Neues zeigen wird, freundlich eingeladen. - Ueber Ort und Zeitpunkt, bitte Anschlag beachten. Für Clubmitglieder bietet sich die Gelegenheit am SSC-Filmwettbewerb teilzunehmen. Reglemente sind beim Präsidenten Fritz Clostermeyer, Materialplanung, Dept. IV und beim Aktuar, Otto Frehner, Zollamt ZH, Flughafen, erhältlich.

Frische Kodachrome 8 mm Schmalfilme erhalten sie zum Preise von Fr. 16,50 beim Kassier, Willi Bühler, AVOR, Dept. IV.
F. Clostermeyer

SPORTS ET LOISIRS

NOTRE KERMESE.

Nous tentons quelque chose de nouveau. En effet, Swissair se développant rapidement, nous ne pouvons guère disposer du temps nécessaire pour monter une revue, ou encore pour préparer un bal, comme nous l'avions fait ces dernières années.

Nous espérons que le soleil sera de la fête. (De toute manière nous sommes à l'abri). Alors cette manifestation pourra être un succès. Nous la désirons simple, cordiale, pleine d'entrain et de bonne humeur, offrant du plaisir aux grands comme aux petits. Les journaux publieront l'évènement ; la radio en parlera ; voyez nos affiches, indiquez les à vos amis ; c'est tout Genève que nous convions à notre halle de montage, si mystérieuse au profane, ce dimanche 31 Mai. A Dimanche, chers collègues, et déjà nous vous souhaitons à tous :

beaucoup de plaisir.
Pour le comité : R. Lador.

NOTRE "CLUB HOUSE"

Dès ce mois d'Août 59, Sports et Loisirs possèdera son propre local, à l'entresol du bâtiment en construction de la coopérative d'habitation "Les Ailes", sur la route de Cointrin.

Nous devons ce local à la générosité de notre direction qui signa, en notre faveur, un bail de cinq ans. Nous le devons aussi à l'appui efficace de nos amis zurichois des Sports et Loisirs, et aussi au désir de ce comité de doter Genève d'un foyer du personnel digne de l'importance croissante de notre compagnie.

Nous présentons ici tous nos remerciements à notre direction pour l'aide financière généreuse qu'elle met à notre disposition et nous vous invitons déjà, chers collègues, à l'inauguration prochaine de notre "foyer".

RL

MOUTON A LA BROCHE

Dans les "News" d'Avril nous avons reproduit, sous la signature : R. Lador, un article dû à la plume de notre collègue G. Schoeni. Nous nous excusons de cette erreur. C'est en effet Schoeni et les amis de notre réservation, à Cornavin, qui organisèrent l'année dernière cette sortie qui eut tant de succès. C'est pourquoi ils prévoient de renouveler vers le début du mois de juin une expérience si heureuse. Nous leur souhaitons déjà une pleine réussite.

RL.

Gut gelungener erster Swissair-Orientierungslauf

Die Prognose, die wir für den ersten Swissair Orientierungslauf vom 21.3.1959 aufgestellt haben, ist erfreulicherweise auf der ganzen Linie im guten Sinne übertroffen worden.

Bei herrlichem Frühlingswetter stellten sich 306 Läuferinnen und Läufer dem Starter im schönen Wald östlich Embrach. Für dieses prächtige Gelände, das den Organisatoren als ideal erschien, konnten sich auch die Wettkämpfer begeistern. Insgesamt 17 Kontrollposten hatte Hansjörg Schalcher den Teilnehmern in den Weg gestellt. Besonders für ihn und den kundigen Inspektor Paolo Miglioretto war es eine kleine Entschädigung, als sie aus vieler Läufer Mund den Kommentar "einfach fantastisch" vernehmen durften. Alle Funktionäre haben ihre Aufgaben mustergültig gelöst, und ich möchte es nicht unterlassen, ihnen hier nochmals meinen herzlichsten Dank auszusprechen.

Der muntere Kampfegeist zeigte sich dann auch in den Resultaten. In den Hauptkategorien wurden die von uns geschätzten Idealzeiten sogar unterboten. Die Spitzenergebnisse verdienen wirklich Beachtung.

Ueber dem ganzen Anlass herrschte eine sehr frohe Stimmung und auch der musikalische Rahmen der Rangverkündung hat allen gut gefallen. Wir hoffen, dass der zweiten Auflage des Swissair-Orientierungslaufes ebenso solcher Erfolg beschieden sein wird.

Mögen recht viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Freude an diesem schönen Sport gewinnen und auch unsere Trainings (jeden Mittwoch) recht häufig besuchen.

Die besten Resultate :

- Kat. A. 1. Brunner/illi, Rogis Bassersdorf 1.01.40
 . B. Locher/Keller, Waldläufer Zürich 52.06
Kat. C. Preis/Kölin, Gockhausen-Zürich 1.01.35
Kat. D. Frl. Schmid/Frl. Heiz, Zug 58.58
Kat. E. Herr Herzig/Frl. Müller Oberwinterthur 33.38 !!

E. Rosser

Fussball-Club

Aus den drei Meisterschaftsspielen der Rückrunde konnte unsere erste Mannschaft nur 1 Punkt auf Konto Gut buchen und landete dadurch prompt am Tabellenende. Es wird unserem Team kaum mehr gelingen, in den restlichen wenigen Spielen die notwendigen Punkte zu holen, um in der Serie-A-Klasse verbleiben zu können. Unsere erste Garnitur wird somit ab nächsten Herbst in der Serie Promotion sich zu konsolidieren versuchen, um vielleicht im folgenden Jahr wieder in die oberste Firmensport-Klasse aufsteigen zu können.

Die zweite Mannschaft, die in der Rangliste (Stand am 4.4.59) den 3. Platz einnimmt, hat die beiden Punkte im ersten Rückrundenspiel ebenfalls an seinen besser spielenden Gegner abgeben müssen. Noch steht sie aber an guter Position. Für Gelegenheitsfussballer bietet sich wiederum die Möglichkeit, auf unserem Sportplatz Spiele austragen zu können. Büro- oder Abteilungs-Teams melden sich zwecks Koordination an Herrn M.Strahm, Vice-Präsident, Fussball-Club.

M. Strahm

Jodlergruppe

Vor wenigen Monaten wurde die J.G.S. gegründet, die unter der Direktion H.R.Ganz, Embrach, den Zweck verfolgt, den folkloristischen Gesang und Jodel zu pflegen und zu fördern. Bereits haben wir in diesen Bestrebungen beachtliche Fortschritte gemacht. Unser nächstes Ziel ist, unser Personal und die Oeffentlichkeit bei passender Gelegenheit mit gutem Schweizergesang zu erfreuen.

Der Vorstand dankt allen, besonders den Passivmitgliedern, die der Jodlergruppe Swissair ihre Unterstützung gewähren. Die Chargen der JGS sind wie folgt verteilt :

- Präsident : Hans Graf, Auswertung, Dept. IV, Tel. 2832
Vice-Präs. : Otto Erb, Triebwerk I, Dept. IV
Aktuar : Paul Matter, Elektro-Werkstatt, Dept. IV
Kassier : Josef Brühlhart, Flugbetrieb, Dept. IV

Die Vorstandsmitglieder sind gerne bereit, weitere Passivmitglieder aufzunehmen.

H. Graf

SPORTS ET LOISIRS

RALLY

Cette manifestation sympathique est toujours inscrite à notre programme de l'année. Nous prévoyons d'en limiter la participation au personnel Swissair, à nos collègues des agences de voyages et des compagnies étrangères établies à Genève. Toutefois la date n'est pas encore fixée. Nos activités, assez nombreuses au cours de l'été, nous obligeraient éventuellement à la prévoir au début de l'automne. Nous ne manquerons pas de vous tenir au courant des décisions prises.

R. Lador.

L'ECRAN SWISSAIR

L'Ecran a eu une séance de projection le 25 mars 1959 qui a remporté un énorme succès. Nous remercions tous les membres et collègues ainsi que leur famille d'être venus aussi nombreux à cette séance. Le programme était de choix : diapositifs sur l' "Extrême Orient", l'Egypte et l'Argentine qui étaient présentés respectivement par MM Felkel, Besuchet et Schoeni. Mr. Bonaz photographe amateur éclairé, ayant l'autorisation de photographier à l'aéroport et au service technique, nous a également projeté quelques clichés. Le comité de l'Ecran tient à leur adresser un profond remerciement. Une autre séance aura lieu dans le courant du mois de mai. Que les collègues qui auraient des clichés à projeter veuillent bien s'adresser au comité.

Le secrétaire :
G. Bersier.

CLUB DES ECHECS

Voici les derniers résultats de notre tournoi interne :

Classement final en série A.

1. Heinz	7 1/2 points
2. Duby	6 1/2 "
3. Ecuyer	5 1/2 "
4. Cerf	4 1/2 "
5. Glauser	3 "
6. Wälli	3 "

Classement provisoire en série B

1. Besse	15 1/2 points plus une partie
2. Besuchet	15 1/2 "
3. Gfeller	13 1/2 "
4. Sauer	-12 "
5. Iseli	11 "
6. Melanjoie	10 " plus 4 parties
etc.	

Nos amitiés à tous.

le Comité.

MOUTON A LA BROCHE.

Le premier essai de notre sortie "Mouton à l'Argentine" organisé pour la "Réservation", l'an dernier, fut, selon les échos entendus, une journée fort réussie. Ce qui nous engage à récidiver, mais cette fois pour tous nos collègues de Genève. Nous prévoyons cette sortie fin mai, début juin.

Pour nous permettre de connaître la grosseur, voir le nombre de moutons, il nous est nécessaire de savoir le nombre des participants. A cet effet, nous vous prions de vous inscrire jusqu'au 16 mai auprès de G. Schoeni, réservation (téléphone interne : 293) qui vous donnera tous les renseignements nécessaires. Le coût de la sortie peut varier entre Frs. 6.- et 9.-

Nous espérons vous voir nombreux et aussi contents que le furent ceux qui y participèrent l'an passé.

R. Lador.



UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM MAI 1959

	Mai 1959 (in 1000 tkm)	Mai 1958 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	16'693 + 6%	15'719
Ausgelastete Tonnenkilometer	10'198 + 8%	9'467
davon : Passagier- und Gepäck-tkm	7'816 + 3%	7'600
Fracht-tkm	1'938 + 35%	1'432
Post-tkm	444 + 2%	435
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	61,4%	60,1%

Verglichen mit dem Parallelmonat des Vorjahres nahm das Angebot an tkm um 6 % zu. Die Nachfrage stieg um 8 %. Die Zunahmen sind zum wesentlichsten Teil auf die lebhaftere Tätigkeit im Frachtsektor zurückzuführen. Gegenüber Mai 1958 zog der Auslastungsgrad um 1,3 Punkte auf 61,4 % an.

Bei den Nordatlantik-Frachtkursen erhöhten wir die Produktion um 305 %. Noch kräftiger, nämlich um 428 %, wuchs die Nachfrage, wodurch sich der Ladefaktor von 42,5 % auf 55,4 % verbesserte. Die Passagierflüge erfuhren eine tonnenkilometrische Steigerung um 2 %, doch konnten 8 % mehr tkm verkauft werden. Damit rückte die Auslastung um 4,3 Punkte auf 72,8 % vor.

Infolge der Pool-Abkommen mit BEA und Alitalia sank das tkm-Angebot in Europa um 11 %. Gleichzeitig war eine Abnahme der ausgelasteten tkm um 2 % zu verzeichnen. Der Auslastungskoeffizient erfuhr somit eine Erhöhung von 54,9 % auf 60,2 %.

Im Nahen Osten betrug das Mehrangebot 9 %, der Nachfragezuwachs aber nur 3 %. Infolgedessen ging der Auslastungsgrad von 54,7 % auf 51,6 % zurück.

Nach wie vor unerfreulich ist die Situation auf dem Südatlantik, wo trotz einer Produktionsvermehrung von 10 % die Nachfrage 18 % geringer war als im gleichen Monat des Vorjahres und der Ladefaktor um 18,1 Punkte auf 53,1 % zurückfiel. In diesem Verkehrsgebiet nahmen zudem auch die Frachtgewichte um 24 % ab.

Auf den Linien nach dem Fernen Osten produzierten wir 12 % mehr tkm. Die Nachfrage vermochte indessen mit einem Plus von 8 % nicht ganz Schritt zu halten, weshalb der Auslastungsgrad um 2,3 Punkte auf 59,3 % nachgab.

Im grossen und ganzen dürfen wir mit dem Gesamtergebnis des Monats Mai zufrieden sein.

DIE SEITE DER GESCHAFTSLEITUNG

Das Departement IV ist, der allgemeinen Entwicklung der Swissair entsprechend, in den letzten Jahren immer grösser geworden. Seine Aufgaben und Verantwortungen wachsen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme unserer Jet-Flotte weiterhin stark an. Dieses Wachstum hat eine Reorganisation notwendig gemacht. Ihr Kernstück ist die Zweiteilung der bisherigen Produktionsabteilung, die zu gross und zu kompliziert geworden wäre. Eine umfangreiche Vorstudie unter Leitung der Aviation Consultants R. Dixon Speas Associates, New York, führte am 1. Juni 1959 zur Einführung der neuen Organisation. Die Vorschläge dieser Studie wurden unseren schweizerischen Verhältnissen angepasst. Dabei wurde vorab die Forderung berücksichtigt, dass die ausführenden Abteilungen möglichst selbständig und daher schlagkräftig sein sollten, um kritische Situationen sofort meistern zu können. Neben den ausführenden Instanzen stehen vier Abteilungen mit zentralen Funktionen. Unter ihnen wirken :

- die Ingenieur-Abteilung = Regeln setzend
- die Abteilung Planung und Analysen = koordinierend
- die Kontroll-Abteilung = überwachend
- die Personal-Abteilung = betreuend.

Die drei Linien-Abteilungen,

- Flugzeugunterhalt,
- Geräteüberholung und
- Material-Abteilung,

sind ausführend.

Die einzelnen Abteilungen sind nun so aufgebaut, dass ein organisches Wachsen gewährleistet ist. Durch das Beifügen weiterer Arbeitsgruppen wird in Zukunft die heutige neue Organisation in ihren Grundzügen nicht geändert, was eine bestimmte Kontinuität garantiert.

Das Departement Technik ist nach dem Organisations-Regulativ der Swissair verantwortlich für den Flugzeugunterhalt unter Gewährleistung der erforderlichen Betriebssicherheit bei festgelegter Ausnützung. Es sorgt im Einvernehmen mit dem Departement Operation für die zweckmässige Ausrüstung der Flugzeuge, für Durchführung von Aenderungen und Neuerungen, für die Herausgabe von Betriebsvorschriften sowie für die technische Instruktion des Boden- wie des fliegenden Personals. Es besorgt in Uebereinstimmung mit dem Departement Finanzen die Materialbeschaffung und Materialverkäufe und verwaltet die Ersatzteillager.

Um diese Aufgaben erfüllen zu können, sind den Abteilungen und ihren Sektionen folgende Pflichten auferlegt :

1. Die Abteilung Flugzeugunterhalt mit ihren ausführenden Sektionen und Stabsstellen wird in die Lage versetzt, selbständig die Flotte der Swissair flugbereit zu halten, und zwar im Rahmen der rationellsten Wartungs- und Ueberholungssysteme. Für die Einführung neuer Betriebseinrichtungen und wirtschaftlichster Arbeitsweise ist die Abteilung nun selbst verantwortlich.
2. Die Abteilung Geräteüberholung sorgt auf rationellste Weise für die Reparaturen und Ueberholung aller für das Flugzeug notwendigen Geräte und ist so ausgestaltet, dass sie ihren Betrieb selbständig ausbauen und für neue Aufgaben vorbereiten kann.
3. Die Material-Abteilung sorgt für Bewirtschaftung und Nachschub des Materials. Sie ist damit für sehr bedeutende Werte verantwortlich.
4. Die Ingenieur-Abteilung liefert den drei Linien-Abteilungen alle notwendigen Unterlagen, in deren Rahmen die einzelnen Arbeiten ausgeführt werden können. Die ihr unterstehende Werkschule übernimmt die technische Ausbildung des Personals auf Antrag der Abteilungschefs.
5. Die Abteilung Planung und Analysen übernimmt, in Zusammenarbeit mit dem Planungsdienst, das Studium neuer Flugzeugtypen in bezug auf Arbeitsanfall, Personalbedarf, notwendige Neubauten, Betriebseinrichtungen und Prüfstände, neues Bodenorganisations- und Flugzeugreservematerial. Sie beschafft sich die entsprechende Dokumentation. Sie ist vorab die Koordinationsstelle des Departements, tritt bei technischen Neubauten als Bauherr auf, überwacht laufend das Departements-Budget, schlägt auf Grund der Nachkalkulation Verbesserungen im Betriebe vor und bearbeitet im Auftrage des Departements III Ground Handlings- und Transportprobleme.
6. Die technische Kontroll-Abteilung ist dem Departementchef gegenüber verantwortlich für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit der gesamten Swissair-Flotte. Sie überwacht die Einhaltung der Luftfahrtgesetzgebung in technischer Hinsicht, die Vorschriften der Swissair und der Herstellerwerke, nimmt aber den ausführenden Abteilungen in keiner Weise Verantwortung ab.

7. Die Personal-Abteilung betreut den Mitarbeiterstab des Departements und sorgt für die Koordination der Anstrengungen zur Verbesserung der Qualität und Stabilität des Personalkörpers.

Während der Einführungszeit der Neuorganisation werden sich voraussichtlich noch Koordinationsprobleme zeigen, die laufend bereinigt werden müssen. Ich bitte daher alle Stellen der andern Departemente, die mit uns in Kontakt stehen, mich über auftretende Schwierigkeiten zu orientieren. Auch die beste Organisation kann nur funktionieren, wenn die Träger gewillt sind, im dienenden Sinne zusammenzuarbeiten.



I. Lack
Chef Departement IV

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zu neuen Pilots-in-Command auf DC-6B/7C wurden ernannt auf Sektor Nordatlantik Flugkpt. Rudolf Bockhorn und auf Sektor Südatlantik Flugkpt. François Cevey ; Pilot Thomas Patch erhielt den Rang eines DC-6-Kommandanten für Europa, während die Piloten Willy Frei, Erwin Kaiser, Robert Kurzen und Theodor Schulthess nunmehr als Convair-Kommandanten zeichnen.

Wir gratulieren !

SWISSAIR-BESTZEIT GENF-NEW YORK UNTERBOTEN

In der Nacht auf den 15. Juni flog der DC-7C HB-IBM "Baselstadt" unter dem Kommando von Flugkapitän Schwärzler neue Bestzeit auf der Strecke Genf-New York mit 12 Stunden und 21 Minuten. Die frühere Bestzeit von 12 Stunden 55 Minuten wurde am 1. Juni 1958 von der HB-IBK aufgestellt.

HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrer Verheiratung herzlich zu gratulieren :

Im Dept. I : 2.5. Walter Meier, Lohnbüro

Im Dept. II : 6.5. Ernst Vettiger, Reservation ; 25.5. Karl Werner Wyss, Luftreisebüro Basel.

Im Dept. III : 13.3. Marc Bigler, Dispatch ; 21.3. Margrit Raths (jetzt : Frau Pfister), Operationskontrolle ; 30.3. Emil Staudacher, Passagierdienst ; 11.4. Ursula Ommerli (jetzt : Frau Kilian), Personaldienst Selektion Fliegendes Personal ; 11.4. Elsa Reinbacher (jetzt : Frau Michel), Kantine ; 18.4. Giancarlo Brentini, Stadtabfertigung ; 30.4. Marcel Meili, Büro für Flugzeugabfertigung ; 8.5. Susy Furer (jetzt : Frau Keller), Schule und Training ; 8.5. Gustav Marti, Passagierdienst ; 8.5. Heidi Schoch (jetzt : Frau Brandenberger), Kabinenpersonal (Hostess).

Im Dept. IV : 20.3. Albert Kuriger, Triebwerk ; 4.4. Otto Künzler, AVOR ; 4.4. Walter Schumacher, Flugbetrieb IERA ; 11.4. Walter Michel, Flugbetrieb ; 18.4. Ernst Mosimann, Kontrollabt. IERA ; 8.5. Fritz Scheidegger, Werft ; 9.5. Hans-Rudolf Kohler, Fahrwerk-Werkstatt ; 9.5. Josef Mock, Werft ; 9.5. Albert Müller, Materialplanung ; 14.5. Heinrich Angst, Instrumenten-Werkstatt ; 16.5. Dora Diener (jetzt : Frau Brem), AVOR ; 16.5. Hansruedi Schläpfer, Flugbetrieb ; 22.5. Karl Gross, Triebwerk.

EINE OBLIGATIONAERVERSAMMLUNG

..... der Swissair fand am 12. Juni in der Betriebskantine des Dept. IV in Kloten statt. Die Obligationäre beschlossen die Aufhebung jener Bestimmung in den Statuten, wonach der Gesamtbetrag der im Umlauf befindlichen Obligationen nicht grösser sein durfte als das jeweilige Aktienkapital.

RUECKTRITT VON FLUGKAPITÄEN HEITMANEK

Auf Ende Juni tritt Flugkapitän Otto Heitmanek in den Ruhestand, nachdem er uns seit 1931 als Pilot hervorragende Dienste geleistet hat. Bis zu seinem letzten Einsatz am 21. Mai hatte er 5'302'784 Flugkilometer zurückgelegt und nahezu 19'000 Stunden an den Steuern von Verkehrsflugzeugen zugebracht. Seine zahllosen Passagiere und vor allem die Swissair wissen ihm für seine beispielhafte Treue Dank und wir wünschen ihm auch in Zukunft alles Gute.

NEUE PISTE IN BERN

Auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos ist am 5. Juni die in einer Bauzeit von fünf Monaten entstandene neue Kunstbelag-Piste von 1'200 Meter Länge offiziell dem Betrieb übergeben worden. Am 8. Juni haben wir den Zubringerverkehr Bern - Zürich v.v. mit DC-3 wieder aufgenommen.

ERWEITERUNG DES POOL-ABKOMMENS SWISSAIR / AIR FRANCE

Seit dem 1. Juni befliegen Swissair und Air France die Strecke Genf - Nizza im Pool.

HINWEISE BETREFFEND FREIFLUEGE

1. Open list für Pers. 35/I-Flugscheine

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung in Swissair-News No.4 (April 1959) bitten wir, folgende Aenderung der Open List zu beachten:

- Totale, ganzwöchentliche Sperrung der Nachtkurse Zürich - London v.v. und Genf - London v.v., Swissair 700/701 und Swissair 702/703.
 - Streichung von Swissair 306/307 Zürich-Rom / Rom - Genf, da dieser Kurs schliesslich nicht eingesetzt wurde.
- Wir empfehlen Ihnen, für diese Bestimmungsorte jene Kurse zu benützen, die in der Open List verbleiben.

2. Bezahlung der Flugscheine mit Aktionärflugbons

Das Swissair-Personal kann die Flugscheine, die gemäss Reglement über die Transportvergünstigungen bezogen werden, vollständig mit AK-Flugbons abgelden. Ausgenommen hiervon sind Flugscheine mit fester Buchung für die Monate Juli, August und September.

3. Reisekosten

Die Kosten für Flugscheine sind für unser Personal verhältnismässig gering; zu den Reisekosten gehören jedoch auch die Spesen des Aufenthaltes an den Bestimmungsorten, die relativ gross sein können, sei es in oder ausserhalb Europas. Unser Vertreter von Swissair-Fernost schreibt zum Beispiel:

"Ich möchte den zukünftigen Freiflugpassagieren nach dem Fernen Osten in Erinnerung rufen, dass eine Reise nach Tokio eben nicht mit einem Urlaub in Ascona verglichen werden kann. Eine solche Reise will geplant sein und kostet auch Geld. Jedermann sollte sich die Deplacementtabelle ansehen und entsprechend budgetieren. Dann muss sich der Passagier auch mit der nötigen "Reserve" versehen, damit er im Falle eines Nicht-Fliegenkönnens die nötigen Mittel hat, um noch einige Tage bestreiten zu können.

4. Rechtzeitige Rückkehr an den Arbeitsplatz

Bei dieser Gelegenheit müssen wir darauf hinweisen, dass es während der Spitzenzeiten des Sommerflugplanes machmal schwierig sein wird, die erforderlichen Plätze zu erhalten. Auch während dieser vorübergehenden Perioden müssen wir jedoch darauf bestehen, dass unsere Mitarbeiter rechtzeitig an ihren Arbeitsplatz zurückkehren. Der Reservationsdienst gibt über die Reisemöglichkeiten gerne, aber (bei Reisen ohne feste Buchung) unverbindlich Auskunft. Es liegt in Ihrem Interesse, die Hinweise des Reservationsdienstes bei der Planung Ihrer Flüge zu berücksichtigen.

FUNDANZEIGE

Am Auffahrtstag (7. Mai 1959) wurde im Stadtgarten von Stein am Rhein ein Schlüsselring mit sechs Schlüsseln und einem Medaillon mit der Inschrift "Zwanzig Jahre im Dienste der Heimat 1931 - 1951 Swissair" gefunden. Der Verlierer wird gebeten, sich mit der Redaktion der News in Verbindung zu setzen.

DAS BILD DES MONATS



Am Samstag, den 13. Juni wurde in Genf-Cointrin das neue Borddienstgebäude der Swissair eröffnet. Wir werden ihm eine ausführliche Betriebsreportage im "Swissair-Journal" vom September widmen.

BALAIR-GENERALVERSAMMLUNG

Am 15. Juni fand in Basel die Generalversammlung der Balair statt. Sie beschloss, das Aktienkapital von Fr. 750.000.- auf Fr. 4 Millionen zu erhöhen. In den Verwaltungsrat der Gesellschaft wurden die folgenden Herren Verwaltungsräte und Direktoren der Swissair gewählt: Regierungsrat Prof. Dr.H.P.Tschudi ; Jos.A.Belmont, Generaldirektor der Bâloise-Transport ; Dr. S. Schweizer, Generaldirektor des Schweiz. Bankvereins ; Dr. W.Berchtold, Eugen Groh und Armin Baltensweiler.

NEUE RADAR-ANLAGEN

Die Schweiz hat bei der britischen Decca-Gesellschaft zwei neue Wetter-Radarstationen - für Genf-Cointrin und Zürich-Kloten - bestellt. Bei den amerikanischen Raytheon-Werken sind zudem zwei Ueberwachungs-Radaranlagen, die ebenfalls für Genf und Zürich bestimmt sind, in Auftrag gegeben worden.

DER DC-9 KOMMT

Die Douglas-Werke kündigten an, dass sie - genügende Aufträge vorausgesetzt - ein Strahlflugzeug für Mittel- und Kurzstrecken unter der Typenbezeichnung DC-9 produzieren werden. Die Ablieferung der ersten Einheiten könne 1963 erfolgen. Der DC-9 werde über vier Pratt & Whitney-Triebwerke eines neuen Baumusters (JTF10A-1) verfügen und 68 Erstklass- oder 87 Touristklasspassagieren Platz bieten.

RICHARD KOEHLER †

Am 9. Juni verschied in seinem 59. Lebensjahr an den Folgen einer Operation unser langjähriger Mitarbeiter Richard Köhler, Betriebsgruppenchef im Dept. IV. Der Verstorbene war am 1. August 1945 als Meister in der Werkzeugmacherei in unsere Dienste getreten. Seinen Hinterbliebenen, namentlich auch seinem in unserm Technischen Betrieb tätigen Sohn, sprechen wir unser herzliches Beileid aus. Wir werden dem Dahingegangenen ein ehrendes Andenken bewahren.



Wir haben bisher noch nie Semesterzahlen über das Vorschlagswesen veröffentlicht. Weil aber das Total der ausbezahlten Prämien in diesem Jahr erfreulich ansteigt, wollen wir den vor uns liegenden Semesterschluss benützen und melden, dass wir im ersten Halbjahr 1959 bereits Fr. 3'080.- verteilen konnten und damit schon bald das Jahrestotal 1958 in der Höhe von Fr. 3'730.- erreicht haben. Zu diesem guten Resultat haben neuerdings folgende Herren beigetragen, denen wir zu ihrer guten Idee bestens gratulieren:

Herr Alfred Schneeberger, Sekt. Triebwerk,	Dept. IV	Fr. 150.-	5826
Herr Ernst Rohner, Sekt. Flz. Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 40.-	5803
Herr René Elliker, Sekt. Flz. Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 40.-	6235
Herr Louis Tozzini, Sekt. IERA,	Dept. IV	Fr. 40.-	6544
Herr Alois Keller, Sekt. Flz. Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 30.-	5881
Herr Franz Mühlebach, Sekt. Flz. Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 30.-	6283
Herr Alfons Nünlist, Sekt. Flz. Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 30.-	6649
Herr Gottfried Steiner, Sekt. Triebwerk,	Dept. IV	Fr. 20.-	6543

Prämierte Vorschläge

- 5826 Kleinmaterial wie Stehbolzen, Schrauben, U-Scheiben etc. wurden zum Kadmieren jeweils an Kupferdraht aufgebunden. Um nun aber auf das zeitraubende Aufbinden verzichten und um relativ grosse Mengen an Kupferdraht einsparen zu können konstruierte Herr Alfred Schneeberger eine spezielle Aufhängevorrichtung, an welche die galvanisch zu behandelnden Kleinteile aufgehängt oder aufgeklemt werden können. Diese Aufhängevorrichtung, die aus verschiedenen, an einem Kupferstab aufgelöteten Messingdrahtbügeln besteht und im Handel nicht erhältlich ist, hat sich in der Praxis so gut bewährt, dass bereits eine weitere Anzahl davon angefertigt worden sind.
- 5803 Zum Schmieren des Cowl Flaps-Verstellmechanismus am Convair 440 und DC-6 mussten bei jeder Block-Revision die flexiblen Schläuche ausgebaut werden. Herr Ernst Rohner hat nun aufschraubbare Einsätze angefertigt, deren Verwendung ermöglicht, der Verstellspindel und dem zugehörigen flexiblen Schlauch in montiertem Zustand das notwendige Fett zuzuführen. Der Schmiervorgang wird dadurch viel einfacher. Deshalb kann er in kürzeren Intervallen durchgeführt werden, womit die Defektanfälligkeit der flexiblen Wellen reduziert wird.

- 6235 Herr René Elliker schlug vor, die Karabinerhaken der Gepäckraumdecken abzuändern, d.h. die Rundung der Haken abzusägen und dafür deren Stift entsprechend zu verlängern, sodass der Karabinerhaken ausgefahren werden kann, ohne dass er über den Einhängering gehoben werden muss. Es hat sich nämlich gezeigt, dass die Haken wegen der auf der Gepäckraumdecke aufliegenden Last nur schwer auszuhängen sind. Oft wurden beim Versuch, die Decke zu lösen, die Haken abgebrochen oder es mussten sogar die Gurten durchgeschnitten werden. Zur Behebung dieses Misstandes wird die vorgeschlagene Aenderung mit Werk-Auftrag Nr. 57 160 zur Ausführung gelangen.
- 6544 Herr Louis Tozzini beantragte, anstelle der bisher fixen Relaisbefestigung an den Radiogeräten einen steckbaren Sockel zu verwenden. Diese Aenderung erleichtert allfällige Reparaturarbeiten und bringt eine Zeiteinsparung bei Relaiswechseln oder Kontrollen. Die vorgeschlagene Befestigungsart wird mit Werk-Auftrag Nr. 41 419 eingeführt.
- 5881 Herr Alois Keller machte den Vorschlag die Arretierungsklötze der mittleren Armlehnen der DC-6B- und DC-7C-Stühle am Stuhl anzuschweissen. Bisher waren dieselben mit 2 Schrauben befestigt. Wegen dem darunter liegenden Befestigungsbolzen der Rücklehne konnten diese Schrauben aber nur mit wenigen Gewindengängen eingeschraubt werden, sodass sie durch die ständige Beanspruchung der Armlehnen oft ausrissen. Dabei gingen die Klötze jeweils verloren und mussten durch neue ersetzt werden. Mit Reparaturvorschrift Publ. Nr. 57 161 wird der Vorschlag, der dem Verlieren der Armlehnenbefestigungen abhilft, ausgeführt.
- 6283 Herr Franz Mühlebach wies mit seinem Vorschlag darauf hin, dass das Hantieren mit Metallschaufeln auf Betonboden zu Funkenbildung führen kann und deshalb z.B. das Aufnehmen von benzingetränktem Sägemehl mit Metallschaufeln sehr feuergefährlich ist. Da diese Gefahr im Flugbetrieb und in der Werft besonders gross ist, wurde vom Sicherheits-Beauftragten des Dept. IV veranlasst, dass in diesen beiden Betrieben die Metallschaufeln durch solche aus Plastic oder Holz ersetzt werden.
- 6649 Um bei Kontrollarbeiten am Augmentor-System die Rohrstützen vor Beschädigungen zu schützen und um zu verhindern, dass Fremdkörper in die Heissluftrohre fallen und dort liegen bleiben, schlug Herr Alfons Nünlist vor, die Heissluftrohrkupplung jeweils mit Schutzdeckeln abzudecken. Der Vorschlag ist insofern berechtigt, als man in diesen Rohren von Drahtresten über Schrauben bis zu Gabelschlüsseln so ziemlich alles findet, was zur Arbeit an den Flugzeugen benötigt wird. Solche Deckel werden dann auch auf Grund der den Vorschlag ergänzenden Skizze angefertigt.
- 6543 Herr Gottfried Steiner regte an, die Klemmvorrichtung zum Oeffnen der Oelfilter der DC-7C-Flugzeuge wie folgt abzuändern :
- der bisher am Boden der Vorrichtung angebrachte Bolzen ist am zugehörigen Einsatzstück anzubringen, während in den Boden ein Loch zu bohren ist.
- Durch diese Konstruktionsänderung wird das Einlegen der Filter erleichtert und eine Beschädigung des Rücklaufölfilters-Kerns vermieden. Die Aenderung der Vorrichtung ist bereits in Auftrag gegeben worden.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 25 Verkaufsleitung Deutsche Schweiz - Tessin. Im Nachtrag an unseren Kommentar in Nr. 63 vom April 1959 möchten wir präzisieren, dass gemäss Protokoll der Direktions-Konferenz vom 13.1.59 die Bezeichnung dieser Dienststelle wie folgt neu festgelegt wurde :
- "Verkaufsleitung Deutsche Schweiz - Tessin"
- 692 Auszählen der Einsteigekarten von Flugpassagieren. Dem Problem des Auszählens der Passagier-Einsteigekarten wurde schon seit der Einführung der modernen Grossflugzeuge ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Unter anderem gelangte bereits eine Coupierzange mit Zählwerk zur Erprobung, die aber infolge ihres Gewichtes noch nicht ganz befriedigen konnte. Die Versuche werden jedoch in dieser Richtung, d.h. unter Anwendung eines mech. Zählwerkes, weitergeführt. Die vorgeschlagene Methode, die Einsteigekarten durch Einstecken auf einen grossen, mit nummerierten Feldern versehenen Karton auszuzählen, kann nicht eingeführt werden, da einerseits das Einstecken erst nach längerer Uebung ohne Schwierigkeiten besorgt werden kann und andererseits das Tableau wegen seiner Dimensionen zu umständlich in der Handhabung ist.

Damit dem Einsender des Vorschlages das eingereichte Mustertableau zurück gegeben werden kann bitten wir ihn um Bekanntgabe seiner Dienstadresse.

- 1563 Lärmverminderung im "Ramp Control". Der Vorschlag, die beiden Arbeitsplätze im Ramp Control mit Mikro-Telephonen anstelle der bestehenden Lautsprecheranlage auszurüsten, würde sich ohne grossen technischen Aufwand verwirklichen lassen. Die daraus entstehenden Nachteile wären aber viel grösser als der gewonnene Vorteil des ruhigeren Ablaufs des Sprechverkehrs. Da z.B. die Gespräche nicht mehr von beiden Disponenten abzuhören wären könnte deren enge Zusammenarbeit nicht mehr gewährleistet werden und das gegenseitige Aushelfen würde verunmöglicht. In gewissen Fällen könnte allein dieser Umstand zu unliebsamen Fehldispositionen führen.
- 2845 Gegen das Anbringen einer Kabelhalterung am Aussenbord-Anschluss zur Arretierung des am Flugzeug angeschlossenen Steckers muss jeder Elektrotechniker opponieren. Der Stecker fällt nämlich nur heraus, wenn die Kontaktbuchsen lahm sind, was aber auch bedeutet, dass in diesem Falle kein einwandfreier Kontakt mehr vorhanden ist. Deshalb darf nicht der Stecker mechanisch arretiert, sondern müssen die defekten Buchsen ersetzt werden.
- 5701 Verwendung von Schmier-Oelzusatz "LEYH" am Tachometer-Generator. Die Ueberwachung der Tachometer-Generatoren des CV-440 zeigte, dass vom 1.1.58 bis zum 30.4.59 nur 4 Ausfälle zu verzeichnen waren. Der Verschleiss kann somit nicht als abnormal bezeichnet und auf die vorgeschlagene Verwendung des Oelzusatzes "LEYH" für die Schmierung der Kollsman Tourenzahlgeber verzichtet werden.
- 6083 Transportkörbe für Einkaufsdienst. Eine Aenderung der Transport-Hilfsmittel zum Versand von Büromaterial ist im heutigen Zeitpunkt noch verfrüht. Um den Anforderungen im Arbeitsablauf von Bereitstellung und Versand des Materials in allen Teilen gerecht zu werden, muss die Planung der zukünftigen Räumlichkeiten des Einkaufsdienstes abgewartet werden.
- 6637 Das Versetzen der Signallampen der DC-6A/B - Druckregulier-Anlage vom Verstärker auf das Co-Piloten-Panell würde keine wesentliche Verbesserung bringen. Die Ueberwachungseinrichtung genügt auch in der bestehenden Anordnung. Besonders da die äusserst niedrige Störungsquote von $3,4 \frac{0}{100}$ und $2 \frac{0}{100}$ im Jahre 1957 resp. 1958 für die ganze Druckregulieranlage einschliesslich deren Ueberwachungsinstrumente niemals den für die vorgeschlagene Aenderung notwendigen Aufwand rechtfertigt.
- 6712 Arretierung der Werkzeugkistendeckel. Der Vorschlag, die Deckel der hölzernen Werkzeugkisten mit einer Sicherung zu versehen, ist auf dem Dienstweg an die für die Bestellung dieser Kisten verantwortliche Stelle zu richten. Im übrigen haben die meisten Mechaniker ihre Kistendeckel bereits selbst gesichert.
- 6773 Verbesserung der Revisions- und Kontrollkarten. Der Einsender dieses Vorschlages hat die Unzulänglichkeiten in der Eintragung der Mängel nach heutigem System erkannt und vorgeschlagen, dass zukünftig ein Teil der Kontrollkarten "Festgestellte Mängel etc." beidseitig gleich bedruckt werden sollen. Da aber auch schon das AVOR zur gleichen Erkenntnis gekommen ist wurde die Neugestaltung der Revisions- und Kontrollkarten bereits weitgehend im Sinne des Vorschlages getroffen. Dabei ist vorgesehen, dass zukünftig nur noch solche Mängel auf die Originalkarte geschrieben werden, die erstens von der feststellenden Berufsgruppe selbst behoben werden können und zweitens in der der Karte entsprechenden Flugzeugzone liegen. Alle andern Mängel kommen in Zukunft auf Zusatzkarten.
- 6752 Verzeichnis der eingereichten Vorschläge. Der Einsender dieses Vorschlages überschätzt leider die zeitlichen Möglichkeiten, die dem Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen für statistische Arbeiten zur Verfügung stehen. Wir sind aber trotzdem gerne bereit mit ihm das aufgeworfene Problem zu studieren und bitten ihn deshalb sich mit uns in Verbindung zu setzen.

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 5522 Uebermass-Ringe für Kurbelwelle
- 5826 Vorrichtung zum Nachschleifen.

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

- 4588 Dichtungen für Luftleitbleche der R-2800-Motoren
- 6107 Isolationsüberzüge der Wassertanks
- 6242 Reinigen der Druckreguliertventile mit Alkohol statt Aceton

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4074 Leuchtsignal zum Vermeiden von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel.
- 5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein.
- 5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.
- 5704 Verchromen der Zylinderbohrungen an den Mertracs.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

410/643/735/736/789/797/802/805/806/1227/1350/1446/2516/2846/3357/3866/4074/4247/4431/4594/4625/
4640/4649/4748/4834/4841/4849/4954/5052/5111/5176/5196/5250/5284/5303/5304/5456/5466/5508/5519/
5520/5531/5545/5561/5575/5579/5600/5670/5694/5702/5711/5714/5765/5769/5771/5775/5795/5813/5827/
5849/5858/5861/5862/5874/5875/5876/5886/5898/5902/5910/5920/5945/5946/6047/6052/6071/6073/6085/
6087/6088/6124/6194/6215/6226/6234/6241/6244/6254/6266/6268/6269/6271/6272/6282/6467/6502/6503/
6534/6540/6561/6571/6573/6585/6591/6619/6622/6625/6626/6627/6639/6647/6652/6656/6678/6684/6702/
6706/6707/6716/6720/6762/6763/6765/6769/6777/6778/6791/6848/6850/6855.

* * *

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

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



Am Morgen des 9. Juni 1959 kurz vor Vollendung seines 59. Lebensjahres verstarb nach einer schweren Hirnoperation – unser geschätztes Vorstandsmitglied Herr

RICHARD KOEHLER



Wir möchten auch an dieser Stelle seiner Familie unser herzlichstes Beileid aussprechen.

Herr Koehler wurde von der 4. ord. Delegierten-Versammlung der FPS am 2. August 1957 als Beisitzer in den Zentralvorstand gewählt. Geplant war, ihn in der Leitung der FPS speziell die Interessen des Fussball-Clubs vertreten zu lassen. Bald aber zeigte es sich, dass Herr Koehler weit über diese Aufgabe hinaus dem Zentralvorstand wertvolle Dienste leisten konnte. Nach kurzer Zeit schon verdankte die FPS manche vorteilbringende Entscheidung und manchen Erfolg seinem ausgesprochenen Sinn für das Praktische. Ganz speziell im Zusammenhang mit unserer Freizeitanlage in Seebach, der sein besonderes Interesse zum Wohle aller Clubs galt und wo er die Inbetriebnahme der Spielwiese am 7. Juni 1958 als glückliches Erreichen eines persönlichen Zieles erlebte, sind wir ihm zu grossem Dank verpflichtet.

Nicht nur der Zentralvorstand der FPS, sondern auch der Fussball-Club der Swissair verliert durch den Tod von Herrn Koehler eine starke Stütze. Wie gut Herr Koehler die Geschäfte unseres Fussball-Clubs zu leiten verstand dürfte wohl am schönsten dokumentiert sein durch den Aufstieg, den der Club seit 1955, dem Jahr der Uebernahme der Präsidentschaft durch Herrn Koehler, erlebt hat. Der Fussball-Club hat die Verdienste seines Präsidenten gewürdigt, indem er ihm die Ehrenmitgliedschaft verliehen hat.

Unerwartet für alle hat nun eine höhere Macht dem Wirken Richard Koehlers auf Erden ein Ende bereitet. Weiterleben aber wird all das Viele, das er in seiner stets hilfsbereiten Art aufzubauen mitgeholfen hat. Und weiterleben wird die Erinnerung an ihn bei all denen, die ihm in ihrem Leben begegnet sind.

Juni/59/23

ASIA - Konferenz 1959 in Genf vom 5./6. Juni.

Die diesjährige ASIA-Konferenz (Airlines Staff International Association) wurde durch Herrn G. Olivet, Stellv. Direktor für die Westschweiz, eröffnet. Er hiess die Delegierten der Airlines herzlich willkommen, dankte ihnen für ihre Bestrebungen und wünschte der ASIA weiterhin guten Erfolg.

Nebst den offiziellen Mitgliedern der ASIA, das sind AER LINGUS, AIR FRANCE, BEA, LUFTHANSA, FINNAIR, SABENA und SWISSAIR war neu die JAT, welche die Teilnahme an der ASIA ernsthaft erwägt, durch Herrn Petrovic aus Belgrad vertreten. KLM liess sich für ein weiteres Jahr dispensieren und der Austritt vom SAS steht leider definitiv fest. ALITALIA und IBERIA waren nicht vertreten, doch ist mit der Teilnahme von ALITALIA am Fussball-Cup zu rechnen.

Von Interesse waren die Auslosungen über die diesjährigen ASIA-Wettkämpfe.

Fussball : AIR FRANCE : JAT, SWISSAIR ZCH. : BEA, LUFTHANSA : AER LINGUS, ALITALIA : SABENA, der Gewinner aus ALITALIA : SABENA spielt gegen FINNAIR. Die zuerst erwähnte Gesellschaft ist zugleich Gastgeber.

Tennis : SWISSAIR ZCH. : BEA, AIR FRANCE : SABENA und der Gewinner SWISSAIR ZCH. : BEA spielt gegen JAT.

Schach : JAT : SABENA, SWISSAIR ZCH. : SWISSAIR GENF, AIR FRANCE : AER LINGUS, der Gewinner aus JAT : SABENA spielt gegen LUFTHANSA.

Ski : Die AIR FRANCE übernimmt die nächstjährigen ASIA-Ski-Wettkämpfe. Der Austragungsort sowie das Datum der Durchführung werden bis 31. Okt. 59 bestimmt.

Kulturelles : AIR FRANCE Paris führt einen internationalen Foto-Wettbewerb durch. Die Bedingungen und das Programm werden ebenfalls in einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

Wahlen : Die Konferenz wählte als Chairman Mr. Massoul, AIR FRANCE (neu) Vice-Chairman Mr. Koninckx, SABENA (neu) Generalsekretär Hr. Wally SWISSAIR GENF (neu) Sportsekretär Mr. Abbott, BEA (bisher). Als Ehrenmitglieder wurden Hr. Seiler, SWISSAIR ZCH. und Mr. Byrne, AER LINGUS gewählt, für deren hohe Verdienste als Vorstandsmitglieder für die Bestrebungen der ASIA. An dieser Stelle gratuliert der Vorstand der FPS Herrn Seiler recht herzlich.

Verschiedenes : Die Konferenz tagte ferner über Spielregeln und ASIA-Statuten sowie über Fragen der Zusammenarbeit.

Ich hoffe, dass die ASIA-Wettkämpfe sich auch dieses Jahr in sportlichem Geist abwickeln werden und wünsche allen Teilnehmern viel Erfolg.

H. Zuberbühler
ASIA-Delegierter der FPS

Sportflug-Gruppe meldet uns :

An der ausserordentlichen Generalversammlung vom 13. April wurde die Schaffung einer Kapitalrückstellung für Eigenversicherung der im regulären Gruppenbetrieb eingesetzten Flugzeuge beschlossen.

In Spreitenbach und Frauenfeld stehen zu Schulungszwecken folgende Segelflugzeug-Typen zur Verfügung :

1 S-21 (Doppelsitzer) 1 Grunau-Baby, 1 S-18, 1 Moswey, 1 Bergfalke (Doppelsitzer) - Als Startgeld wird Fr. 2.- bezahlt und für die Flugminute 5 bis 20 Rp. In den letzten paar Wochen haben bereits folgende Piloten das C-Brevet erworben : Fräulein R. Romann, die Herren H. Luginbühl, J. Müller, H. Schuler, F. Rüeegger und V. de Quervain.

Interessenten für Motorflug-Schulung wenden sich an den Vorstand. Der Motorflugbetrieb findet in Febraltorf statt. Kürzlich hat die Sportflug-Gruppe ein eigenes Segelflugzeug, den Typ Grunau-Baby angeschafft. Flugschüler und Interessenten besuchen die Zusammenkünfte am 1. Donnerstag im Monat im Rest. Landhus in Zürich-Seebach.

A. Diener

Fussball-Club

Der Kampf um das runde Leder in der Firmenfussball-Meisterschaft 1958/59 ist zu Ende. Unsere 1. Mannschaft konnte sich dank der in letzter Minute neu formierten Gruppeneinteilung und den Sieg im Relegationsspiel über FC-Hürlimann in der obersten Firmensportklasse halten. Der Vorstand und die Spieler sind heilfroh, diese gefährliche Klippe mit unwahrscheinlichem Glück umschiffen zu haben.

Die ausgeglichene 2. Equipe des FC-Swissair hat sich einen ehrenvollen 2. Platz in der Serie-Klasse C erobert. Als Gegenleistung offeriert der FCS der 2. Mannschaft einen Tagesausflug auf die Rigi.

FC-ALITALIA im Gegenbesuch beim FC-SWISSAIR

Auf das Wochenende vom 6./7. Juni verweilte die Mannschaft der Alitalia als Gast beim FC-Swissair. Das Freundschaftsspiel scheint von unseren Freunden aus dem Süden als den "Match des Jahres" betrachtet worden zu sein, begleiteten doch ein ganzes Dutzend Offizielle die 11 Spieler als Betreuer, Berater, Masseur usw. Nach der üblichen Ansprache des ASIA-Delegierten und Ueberreichung von Geschenken erfolgte am Sonntag punkt 10 Uhr der Anpfiff zum Kick-off. Die ersten 45 Minuten verliefen eher ausgeglichen. Mit nur 1 : 2 Toren Unterschied erholten sich die Spieler bei Tee und Zitronensaft. In der 2. Halbzeit konnten die entfesselten Südländer nicht mehr aufgehalten werden. Zeitweise wirkten unsere Fussballer selbst nur noch als Zuschauer. Mit offensichtlich grosser Freude blieben die Gäste schlussendlich mit 1 : 7 Toren die Besseren. Nach diesem sportlich fairen Kampf wurde die Freundschaft bei einem reichhaltigen Essen in der Kantine Taubenried neu aufgefrischt.

M. Strahm

Schwimm-Unterricht an Erwachsene und Kinder erteilt Vreni Stern, Ehefrau unseres Mitarbeiters Hans Stern. Wassergewöhnungsübungen, alle Schwimmmarten, Sprünge, Schwimmtest, etc. Einzel- und Gruppen-Unterricht. Näheres Tel. intern 466, Zitrich.

Philatelisten-Club

Im März fand im "Landhus" Zürich-Seebach die erste, ordentliche Generalversammlung statt. Der neu gewählte Präsident, Flugkapitän R. Schnetzer, begrüßte den Antrag, dass der Club dem Verband Schweizerische Philatelisten Vereine beitreten soll. Damit erhalten alle Mitglieder im Abonnement das allgemein geschätzte Fachblatt die "Schweizerische Briefmarkenzeitung" gratis zugestellt.

Im vergangenen Geschäftsjahr hat sich der Club erfreulich entfaltet und wird heute in Schweizer Philatelisten-Kreisen als Organisator von Sondercouvert-Aktionen sehr geschätzt. Die vom Club organisierten Erstflug-Aktionen TCA Kanada-Schweiz und Swissair nach Kuwait, Ankara und Teheran fanden ihre volle Anerkennung.

Neu wurde in die Statuten aufgenommen, dass jedes Mitglied in Erstflug-Aktionen Gratisanrecht auf ein Couvert hat. An Swissair-Angestellte, die sich in irgend einer Weise mit der Philatelie befassen, geht der Aufruf, dem Club beizutreten, um ebenfalls in den Genuss auf Anrecht eines Couverts aus den in der nächsten Zeit gestarteten Aktionen zu kommen. Auskünfte und Anmeldeformulare erhalten Sie durch den Aktuar P. Haag, Dept. III.

J. Isler u. P. Haag.

SPORTS ET LOISIRS - NOTRE KERMESSE DU 31 MAI.

Le soleil hésita, puis, vers midi il consentit à nous rendre visite. Aussi les quelques 2 à 3000 personnes qui sont venues à notre Kermesse en garderont-elles un bon souvenir.

Nos douze stands ne pouvaient suffirent à la demande. Les cadets de Genève ont amené une foule importante dans le sillage de leur défilé martial et le concert qu'ils donnèrent dans notre halle de montage, habituée à vibrer surtout au bruit de nos moteurs, fut vivement apprécié. Les orchestres "Swingster's et Rolan's" firent tourner les couples sur un pont de danse qui ne chôma guère. Vers le soir, le comité fourbu pouvait envisager une recette substantielle.

Cette première kermesse nous apprit bien des choses dont nous nous efforcerons de tenir compte ces prochaines années. En attendant ces futures festivités, le comité désire remercier vivement tous les collègues qui, par leur dévouement, contribuèrent au succès de cette nouvelle manifestation des Sports et Loisirs.

R.L.

Divers

Dans le cadre très large des Sports et Loisirs, l'ensemble du personnel de Genève a désiré aider d'une façon substantielle un de nos collègues que la malchance poursuivait. A la suite de l'accident de son fils Bernard notre collègue Mr. Crelier a vu l'organisation spontanée d'un fond d'entraide en sa faveur se monter à 506 frs. Un grand merci à tous et nos meilleurs voeux de prompt rétablissement au petit accidenté. Les personnes qui n'auraient pas pu être atteintes par cette action et qui désireraient s'y joindre voudront bien s'adresser à Monsieur Wälli.

R.W.



UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM JUNI 1959

	<u>Juni 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>Juni 1958</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	18'046 + 4%	17'362
Ausgelastete Tonnenkilometer	11'356 + 6%	10'697
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	9'026 + 3%	8'734
Fracht-tkm	1'906 + 24%	1'538
Post-tkm	424 + 0%	425
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	63,0 %	61,5 %

Im Berichtsmonat waren das Angebot um 4 % und die Nachfrage um 6 % höher als im Juni 1958. Der durchschnittliche Auslastungsgrad des Linienverkehrs stieg von 61,5 % auf 63,0 %.

Das weitaus erfreulichste Teilresultat lieferten die Nordatlantik-Passagierkurse mit einem Auslastungsgrad von 75,4 %; bei gleichgebliebener Produktion nahm die Nachfrage um 5 % zu. Auf den Flügen von New York nach Europa boten wir 3'663 Plätze an und konnten 3'615 verkaufen; das entspricht einem Sitzladefaktor von 98,7 %. In der Gegenrichtung waren 53,8 % aller Plätze besetzt. Bei den DC-6A-Frachtkursen stand einer Mehrofferte von 246 % ein Nachfragezuwachs von 260 % gegenüber. Während die DC-4-Frachtflüge im Juni letzten Jahres noch zu 51,8 % ausgelastet waren, erzielten wir im Berichtsmonat mit dem "Cargoliner" einen Ladekoeffizienten von 53,9 %.

Nach wie vor unbefriedigende Auslastungen ergaben die Verkehrsgebiete Naher Osten (52,9 % gegenüber 60,1 % i.V.) und Südatlantik (53,0 % verglichen mit 66,3 % im Juni 1958). Im Vordern Orient erhöhten wir die Produktion um 8 %; die Nachfrage ging indessen um 5 % zurück. Bei den Südamerikakursen war die Offerte um 9 % grösser, die Nachfrage jedoch um 13 % geringer.

In Europa, wo wir 5 % weniger tkm produzierten, nahm die verkaufte Leistung um 4 % zu, was einen um 4,8 Punkte verbesserten Auslastungsgrad von 59,6 % bewirkte.

Im Verkehr mit dem Fernen Osten sank die Offerte infolge des kalendermässig bedingten Ausfalls eines Retourkurses um 12 %. Da die Zahl der ausgelasteten tkm im gleichen Zeitraum nur um 6 % abnahm, stieg der Ladefaktor von 58,9 % auf 62,8 %.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Einige Worte über luftverkehrspolitische Angelegenheiten :

1. Die Gruppe der "Air Union", bestehend aus Air France, Lufthansa, Alitalia und Sabena, wird nächsten Frühling in Funktion treten. Sie plant als ersten Schritt die Poolung aller internationalen Flugdienste und die Zusammenlegung der Verkaufsorganisation in allen Ländern. Die Formel für die Verteilung der Pooleinnahmen scheint allerdings noch nicht vereinbart zu sein. In der Folge sollen progressiv auch die Kosten gepoolt und das Flugmaterial vereinheitlicht werden. Das Endziel ist offenbar eine völlige Betriebsgemeinschaft unter eigener Führung. Der Aufbau eines so grossen und komplexen Gebildes wie namentlich auch der notwendige Interessenausgleich unter den Teilnehmern ist sicher eine schwierige Aufgabe und wird wohl mehrere Jahre beanspruchen. Das freundschaftliche Verhältnis zwischen der Swissair und den Mitgliedsgesellschaften der Air Union bleibt unangetastet. Im besonderen werden unsere bestehenden Poolverträge nicht berührt ; der Pool mit Air France ist kürzlich auf die Strecke Genf-Nizza erweitert worden. Andererseits zeigt die Gründung der Air Union einmal mehr, wie gesund und notwendig die Verbreiterung unserer Betriebsbasis durch das Abkommen Swissair-SAS war. Bezüglich des einheitlichen Aufbaues und Unterhaltes der Flotte sind SAS und Swissair daran, ein vorbildliches Pionierwerk zu vollbringen. Wir werden uns mit unserem Vertragspartner bemühen, gemeinsam die grösstmöglichen betriebswirtschaftlichen Vorteile aus der Zusammenarbeit zu erzielen. Im übrigen ist man sich bei der Swissair ja gewohnt, im rauhen Wind der Konkurrenz zu stehen. Leistungsfähigkeit und Leistungswille werden nach wie vor entscheidend sein.

2. Die Olympic Airways und die BEA schicken sich zu einer engen Zusammenarbeit an. Wie man hört, beteiligt sich BEA mit 40 % am Kapital von Olympic. Mit Assistenz von BEA wird Olympic vermutlich bald über Comet-Flugzeuge verfügen. Die Swissair unterhält mit Olympic nach wie vor freundschaftliche Beziehungen. Wir haben Olympic bei ihrem Betriebsaufbau eine zweifellos wertvolle Hilfe leisten können, wofür wir angemessen entschädigt worden sind, und wir führen vertragsgemäss für die griechische Gesellschaft weiterhin die Revisionen an ihren DC-6B-Flugzeugen und -Motoren durch.

Dr. H. Haas
Generalsekretär

DAS ERSTE HALBJAHR IN ZAHLEN

	<u>Januar - Juni 1959</u>	<u>Januar - Juni 1958</u>
Offerierte Tonnenkilometer	94'832'835 + 8 %	87'604'483
Ausgelastete Tonnenkilometer	54'561'849 + 8 %	50'589'111
davon : Passagier- und Gepäck-tkm	40'452'162 + 3 %	39'433'535
Fracht-tkm	11'253'672 + 34 %	8'392'726
Post-tkm	2'856'015 + 3 %	2'762'850
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	57,6%	57,0%

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Die folgenden Flugkapitäne sind zu DC-6 Pilots-in-Command ernannt worden ; für den Fernen Osten - Felix Stadelmann ; für den Nord-Atlantik - Thomas Patch ; für Europa und Nord-Atlantik - Montague Terraneau ; für Europa und den Mittleren Osten - Charles Ott ; und für Europa allein - Malcolm Cross. Die Piloten Xaver Ebnetter, Georges Suter und Günther Zürcher erhielten den Rang von Convair-Kommandanten, während Flugkapitän David Lampard Pilot-in-Command auf DC-3 wurde.

Wir gratulieren !

HAPPY LANDINGS

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrer Verheiratung alles Gute !

Dept. I : 20.4. Tony Riesen, Verkehrskontrolle Uebersee ; 2.5. Walter Meier, Lohnbüro ; 23.5. Erich Buchli und Blanda Lisser, beide Spedition ; 9.6. Béla Gati, Eingangsfaktoren Fracht.

Dept. III : 4.4. Walter Zimmermann, Bereitstellung I ; 30.5. Ruth Sturzenegger (jetzt : Frau Hürzeler), Kabinenpersonal Hostessen ; 13.6. Eva Maria Mengers (jetzt : Frau Beroni), Kabinenpersonal Hostessen ; 27.6. Josef Bachmann, Frachtdienst ; 29.6. Hans-Rudolf Emch, Passagierdienst.

Dept. IV : 3.4. Hans Werner Zbinden, Instrumenten-Werkstatt ; 4.4. Pierre Giger, Flugbetrieb ; 11.4. Anton Kläger, Flugbetrieb ; 8.5. Othmar Fisch, Triebwerk-Gruppe I ; 8.5. Jakob Gubler, Radio-Werkstatt ; 21.5. Peter Sturny, Werft ; 27.5. Hans Steiner, Triebwerk ; 29.5. Josef Fries, Instrumenten-Werkstatt ; 30.5. Serge Bovet, Triebwerk ; 30.5. Heinrich Müller, Malerei ; 6.6. Kurt Schütz, Werft ; 6.6. Siegfried Imfeld, Spenglerei ; 13.6. Max Bähler, Spenglerei ; 20.6. René Aegerter, Spenglerei ; 20.6. Walter Messerli, Spenglerei ; 20.6. Kurt Spörri, Radio-Werkstatt ; 4.7. Paul Buob, Flugbetrieb.

ERFOLGREICHE PILOTENSCHÜLER

Drei unserer jungen Nachwuchs-Piloten, die nach Absolvierung eines Studentenflugkurses am 4. Mai den Anfängerkurs begannen, bestritten mit erfreulichem Erfolg die schweizerischen Kunstflugmeisterschaften vom 20. Juni in Frauenfeld. Nachdem sie eine knappe Woche vorher mit dem Training im Akrobatikflug begannen, klassierten sich die drei Unbrevetierten in der Anfängerkategorie im ersten, dritten und fünften Rang. Sie heissen (in der Rangreihenfolge) Manfred Reist, Silvio Rüesch und Jürg Keller. Wir gratulieren ihnen herzlich !

10'000 BETRIEBSSTUNDEN UNSERES FLIGHT SIMULATORS

Am 11. Juni wurde für unsern DC-6B Flight Simulator die 10'000. Betriebsstunde registriert. Davon entfielen auf das Crew-Training der Swissair 8'357 Stunden und auf dasjenige fremder Gesellschaften (Olympic Ethiopian Airlines, SAS und die ehemalige LAI) 1'643 Stunden. Der Flight Simulator ist seit dem 1. August 1955 in Betrieb ; er ist gegenwärtig zu durchschnittlich 400 Stunden im Monat ausgenützt. Der Ausfall an Trainingszeit infolge technischer Störungen bewegt sich seit 1. Januar 1958 um 0,1 %.

BESUCH DES CONVAIR 540

Am 8. und 9. Juli wurde der Swissair und der Presse in Kloten und Cointrin ein mit Napier Eland Turbopropmotoren ausgerüsteter Convair 340 - mit der neuen Triebwerkversion Convair 540 genannt - vorgeführt. Die britischen Napier-Werke bieten gegenwärtig sogenannte Conversion Kits, d.h. vollständige Bausätze für die Umstellung von CV-340 oder CV-440 auf Turbopropeller-Antrieb an. Die kanadischen Flugzeugwerke Canadair stellen unter dem Namen Canadair 540 neue Typen her, die mit den neuen Napier-Motoren ausgerüstet sind, deren Zelle aber derjenigen des Metropolitan entspricht.

HABEN SIE SCHON GEWUSST,

..... dass die Swissair in Zürich für Telefongespräche zwischen Flughafen und Stadt im Monat über 9'000 Franken, also ungefähr ebensoviel wie die Miete für das Terreniahaus an der Weinbergstrasse, bezahlt ? (Gewissenfrage an jeden Mitarbeiter : war Ihr Anruf wirklich notwendig ?)

EIN WOHNUNGSNACHWEIS FÜR UNSERE KLOTENER MITARBEITER

Angesichts der prekären Wohnungssituation in der Umgebung des Flughafens Kloten ist für die Angestellten der Departemente III und IV eine Zentrale für Zimmer- und Wohnungsnachweis geschaffen worden. Sie wird von Fräulein A. Collenberg (Administration Dept. III, Flughafen Hauptgebäude Zimmer Nr. 106, Tel.int. 2623) geleitet. Die Zentrallstelle gibt Wohnungssuchenden Auskunft und nimmt Informationen über vermietbare Zimmer und Wohnungen entgegen.

DIE SWISSAIR PHOTO AG IST UMGEZOGEN

Mitte Juli ist die Swissair Photo AG von der Stampfenbachstrasse an die Sumatrastrasse (Zürich 7) umgezogen. Die neue Telephonnummer lautet 26 96 26 ; es existiert keine interne Telephonverbindung mehr.

Haben Sie sich je überlegt....

..... welche Ersparnisse der Swissair durch kürzere und präzisere Fernmeldungen erwachsen ?

Unsere bisherigen Aufrufe zur Fernmeldedisziplin bleiben nicht erfolglos : Im SITA-Netz - über welches die Mehrzahl unserer Fernschreibverbindungen führt - wurde 1958 für die Swissair ein Durchschnitt von 18,957 Worten je Meldung ermittelt. Verglichen mit 1957 entspricht dies einer Reduktion um 1,334 Worte und damit einer Einsparung von rund 120'000 Franken, was übrigens einigermassen unserer in den "News" vom März 1958 gestellten Voraussage entspricht. Das ist erfreulich.

Aber es gibt immer noch schwer Belehrbare. Wir denken z.B. an jenen Mitarbeiter, der folgende Meldung erliess :

lszz swrvr

atn mr meier stop due to space difficulties
will arrive zrh sr351/12 pls advise bauraulac to keep
rooms for us and mr mueller that will be in office
0900 june/12 stop pls advise also mrs smith 36 alt-
staetterstrasse tel 341958 thanks and regards

lgwa swrap smith
111055

Statt der verschwendeten 49 Worte hätte die Meldung in 28 Worte abgefasst werden können, nämlich so :

lszz swrvr

meier stp due lack space arr sr351/12 adv
bauraulac stop mueller will be in office 0900 june12
stop phone mrs smith 341958 smith

lgwa swrap 111055

Solche Beispiele könnten uns entmutigen, hätten wir auf der andern Seite nicht den Beweis, dass es doch von Nutzen ist, von Zeit zu Zeit daran zu erinnern,

Was unsere Fernmeldungen kosten.

DAS AKTUELLE BILD



Swissair gewinnt den "Oscar der Gastlichkeit"

Vom 16. bis 20. Juni fand in Rimini eine Hostessen Zusammenkunft statt, die mit Vertreterinnen von 16 IATA-Gesellschaften beschickt war. Den ersten, vom Aero-Club Rimini gestifteten Preis der "ospitalità azzurra" - einen "Oscar der Gastlichkeit" sozusagen erhielten die beiden Swissair-Hostessen Juliana Galliciotti und Dolores Morandi. - Unser Bild zeigt Fräulein Morandi, die vom Provinzpräfekten strahlen wie es sich gebührt, den prächtigen Silberbecher in Empfang nimmt.



Ein Strahltriebwerk in Kloten

Am 1. Juli wurde in unserer Klotener Werft für einige Stunden das Schnittmodell eines J 79-Strahltriebwerks der General Electric gezeigt. Dieser Typ (mit Nachbrenner) wird auf Militärflugzeugen wie z.B. dem B-58 Ueberschallbomber "Hustler" der Convair-Werke, dem Lockheed "Starfighter" und dem Grumman "Super Tiger" angewendet. In seiner zivilen Version (CJ 805-3) gelangt das gleiche Aggregat ohne Nachbrenner, dafür mit Schubumkehr und Schalldämpfer, auf dem Convair 880 zum Einbau.

EINFLUSS ELEKTRISCHER ENTLADUNGEN AUF FLUGZEUGE IN DER LUFT

Der nachstehende, von Dipl.-Ing. Ernst Rösler von der Deutschen Lufthansa in Hamburg verfasste Artikel ist in den Lufthansa-Nachrichten vom 9. Juli erschienen. Wir geben ihn in leicht gekürzter Fassung wieder.

"In unbestimmten Abständen wird von elektrischen Entladungen in Flugzeugen berichtet. Die Ursache dieser Entladungen ist das Einfliegen eines Flugzeuges in ein Gebiet starken elektrischen Potentialgefälles, wie es bei Gewitterstimmung zwischen zwei Wolken oder zwischen einer Cumuluswolke und der Erde besteht. Wolke und Erde kann man sich als Kondensator mit dem Dielektrikum Luft vorstellen. Durch die Anhäufung von statischer Elektrizität in der Wolke besteht ein mehr oder weniger homogenes elektrisches Feld zwischen der Wolke und der Erdoberfläche.

Zu einem Ausgleich, d.h. zum Abfluss der angehäuften statischen Elektrizität zur Erde hin kann es wegen des dazwischen liegenden Mediums Luft nicht ohne weiteres kommen. Ein Durchschlagen dieses Dielektrikums kann jedoch erfolgen, wenn

- a) die statische Spannung so stark ansteigt, dass die Luft ionisiert wird, d.h. die Elektrizitätsträger so stark beschleunigt werden, dass eine leitende Brücke zur Erde hergestellt wird ;
- b) das mehr oder weniger homogene elektrische Feld zwischen Wolke und Erde durch Einfügen eines leitenden Körpers (Flugzeugrumpf) gestört wird, wobei es zu starken Verdichtungen der Feldlinien kommt und ein Ueberschlag (Stossionisation) erleichtert wird.

Eine Besonderheit stellt jedoch der metallene Körper des Flugzeuges im elektrischen Feld insofern dar, als er ein metallischer Hohlraum ist. Versuche haben gezeigt, dass im Innern eines solchen Hohlkörpers kein elektrisches Feld existiert (Faraday'scher Käfig). Dadurch kann sich im Innern des Flugzeugs kein Potential zwischen Leitungsdrähten, Kabeln oder Geräten aufbauen und somit auch keine Funkenbildung bei gegenseitiger Berührung entstehen, obwohl ausserhalb des Flugzeuges ein starkes elektrisches Feld existiert.

Was für den Flugzeugrumpf gilt, ist auch gleichermassen gültig z.B. für die Tip-Tanks an den L-1049 G-Flugzeugen. Durch das äussere elektrische Feld verursacht, findet wohl eine Elektronen-verschiebung in den leitenden Teilen des Flugzeugumpfes statt ; diese Vorgänge spielen sich jedoch nur an der Oberfläche ab. Damit sich diese Verschiebestrome ungehindert bewegen können, sind alle Bleche der Aussenhaut gut leitend miteinander verbunden. Ebenso ist dafür gesorgt, dass sich bewegende Teile am Flugzeug wie die Ruder und Steuergestänge gut leitend mit dem gesamten Rumpf verbunden sind.

Fachmännisch gesprochen, sind alle Metallteile elektrisch abgebunden. Tritt nun durch das Eindringen des Flugzeuges in ein bisher ungestörtes elektrisches Feld zwischen Wolke und Erde ein Ladungsausgleich ein, so entsteht eine leitende Brücke durch die Luft, über die ausserordentlich hohe Ströme für den Bruchteil einer Sekunde (1/1000 bis 1/100) fliessen. Dieser Ausgleich ist durch die sehr starke Erhitzung der Luft an der Durchbruchstelle als Blitz sichtbar. Diesen grossen Entladungsströmen bietet der Flugzeugrumpf, obwohl er aus Metall besteht, einen viel höhern Widerstand als die ionisierte Luft. Dies ist darauf zurückzuführen, dass schon geringste Krümmungen der Metallteile einen hohen induktiven Widerstand darstellen.

Die beobachteten Flugzeugschäden nach einer elektrischen Entladung lassen auch erkennen, dass die Entladungsausgleichsströme den bequemeren Weg über die ionisierte Luftstrecke suchen. Zu relativ grösseren Auswirkungen von elektrischen Entladungen kommt es meist nur an sich stark verjüngenden Flugzeugteilen wie beim Leitwerk, den Flügelspitzen oder den Propellerspitzen. Es ist anzunehmen, dass diese Schäden in erster Linie durch die Anhäufung von Elektronen an der Metalloberfläche durch Elektronenverschiebung zustande kommen, da an den verjüngten Stellen die Anhäufung einen Durchbruch zur Luft sucht.

Nach Betrachtung dieser Vorgänge kann die Frage, ob durch Blitzschlag ein Brand oder eine Explosion entstehen oder ob die Steuerfähigkeit des Flugzeuges beeinträchtigt werden kann, dahingehend beantwortet werden, dass eine solche Möglichkeit praktisch ausgeschlossen erscheint. Ein Brand ist praktisch dadurch ausgeschlossen, dass ein solcher nur durch starke Erwärmung im Innern des Rumpfes ausgelöst werden kann. Wegen der Wirkung des Rumpfes als Faraday'scher Käfig fehlen aber die Voraussetzungen dafür.

Es treten wohl gelegentlich Verbrennungen der kurzen Antennenzuleitungen zwischen den Kurzwellenantennen und den Geräten auf, oder es können Widerstände in einem Gerät mit Rauchentwicklung verbrennen. Dies sind aber

Ausnahmen, und sie bedeuten auch keine Gefahr, da sich in ihrer Umgebung keine weiteren leicht entzündbaren Teile befinden. Das Verbrennen eines solchen Widerstandes ist die natürliche Folge eines zu starken Ladungsausgleiches zwischen einer Antenne und Masse über ein Empfangsgerät. Solche Widerstände sind meist zur Ableitung kleinerer statischer Ladung zwischen Antenne und Erde geschaltet.

Dieser Widerstand dient in erster Linie dazu, kleinste Funkenbildung im Antennenkreis eines Gerätes zu vermeiden, weil dadurch Empfangsstörungen (Prasseln) hervorgerufen werden. Bei sehr hohen statischen Aufladungen ist dieser Widerstand aber nicht in der Lage, die entstehende Stromwärme abzuführen, und er verdampft.

Zu einer Explosion durch Blitze kann es nach menschlichem Ermessen auch nicht kommen, da hierfür die Anhäufung von explosivem Brennstoff/Luftgemisch vorhanden sein müsste. Die bisher bekannt gewordenen elektrischen Entladungen in Flugzeugen bestätigen die theoretischen Überlegungen insofern, als noch kein Fall bekannt wurde, wo eine Flugzeugkatastrophe nachweislich auf einen Blitzschaden zurückgeführt werden konnte."

IATA-VERBOT FÜR REISERADIOS

Auf Grund einer an der IATA Tarifkonferenz vom Mai auf dem Bürgenstock gefassten Resolution hiessen die Mitgliedsgesellschaften anlässlich einer Postabstimmung die Vorschrift gut, wonach inskünftig der Betrieb von tragbaren Radios, Tonbandgeräten und andern elektronischen Apparaten in den Kabinen der Verkehrsflugzeuge verboten sei. Von diesem Verbot sind Hörapparate für Schwerhörige ausgenommen. Der Erlass erfolgte aus Sicherheitsgründen; Reiseradios und ähnliche Instrumente geben gelegentlich Signale ab, die trotz ihrer geringen Stärke die Funktion der Navigationsinstrumente und Radaranlagen stören können.

NEUE LANDEHILFE IN LONDON

Auf der Hauptlandepiste des Londoner Flughafens ist eine neue Landehilfe in Betrieb genommen worden. Das Visual Glide Path Indicator genannte System besteht aus einer Lichtsignalanlage, die dazu dient, den Anflugwinkel zu kontrollieren. Bei korrektem Landeflug sieht der Pilot zwei Reihen roter Lichter oberhalb und ebensoviele weisse Lichter unterhalb seines Flugzeuges. Fliegt er zu tief, sieht er nur rote, bei einem zu hohen Anflug aber nur weisse Signale. Die in Grossbritannien entwickelte Anlage wurde in London eingeführt, um die Piloten daran zu gewöhnen. Die Konstrukteure hoffen, dass das Verfahren internationale Verbreitung finde.

GEMEINSAME FLUGKÜCHE SAS-SWISSAIR IN TOKIO

Auf Grund eines am 1. Juni von Vertretern der Swissair und des SAS in Tokio unterzeichneten Vertrages legten die beiden Gesellschaften anfangs Juli ihre Bordverpflegungsbetriebe auf dem Flughafen Haneda in Tokio zusammen. Die Führung der Flugküche wird vom SAS übernommen, das die Swissair für die entsprechenden Anteilkosten belastet.

EIN WEITERER TIP FÜR FREIFLÜGE

Bei Flügen nach dem Fernen Osten ist besonders darauf zu achten, dass die Visa für z w e i Ein- und Ausreisen beantragt werden, damit auch auf dem Rückflug keine Schwierigkeiten entstehen können.

<u>PERSONALSTATUS</u>	per 30. Juni 1959
Direktion	8
Generalsekretariat	21
Planungsdienst	52
Zentraler Personaldienst	18
Lehrlingswesen	41
Departement I	303
Departement II	
Zentralstellen	250
Aussenstellen	1'346
Departement III	
Bodenpersonal	890
Fliegendes Personal	895
Departement IV	1'489
Direktion für die Westschweiz	503
Personalreserve	35
<u>TOTAL</u>	<u>5'851</u>

ZUM VIERZIGSTEN TODESTAG VON OSKAR BIDER

Am 7. Juli jährte sich zum vierzigsten Mal der Tag, an dem der damalige Chefpilot unserer Armee, Oberleutnant Oskar Bider, anlässlich eines Akrobatikfluges über Dübendorf tödlich verunglückte. Der bedeutende Pionier hatte 1913 als Zweiundzwanzigjähriger zum ersten Mal die Pyrenäen und die Alpen erfolgreich im Flugzeug überquert. Als die Kunde von seinem Tod verbreitet wurde, herrschte in der ganzen Schweiz Landestrauer.

RUDOLF MÜLLER †

Am 27. Juni fiel unser Mitarbeiter Rudolf Müller vom Büro für Materialabrechnung im jugendlichen Alter von 26 Jahren einem Autounfall in Rjeka (Jugoslawien) zum Opfer. Mit ihm verunglückten sein Vater und eine Bekannte tödlich. Rudolf Müller war am 1. November 1956 in die Swissair eingetreten. Er galt als bescheidener, fröhlicher und bereitwilliger Kamerad. Seinen schwergeprüften Hinterbliebenen sprechen wir auch an dieser Stelle unser herzliches Beileid aus.

* * *

DIE GUTE IDEE

Nr. 66

Juli 1959

Herausgegeben durch:
Büro für Organisations-
Manual und Vorschlagswesen

Das Erscheinen der vorliegenden Nummer der "Guten Idee" fällt in die Ferienzeit. Dies erklärt einerseits ihren geringen Umfang und gibt andererseits den drei glücklichen Gewinnern die Gelegenheit, die wohlverdiente Prämie als zusätzliches Feriengeld zu betrachten. Der verdienten Anerkennung der Geschäftsleitung schliessen wir unsere herzliche Gratulation an.

Herr Fritz Schüpbach, Sekt. Triebwerk,	Dept. IV	Fr. 300.-	5522
Herr René Elliker, Sekt. Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 70.-	6107
Herr Kurt Born, Sekt. Flz.-Wartung,	Dept. IV	Fr. 20.-	6242

Prämierte Vorschläge

5522 Das Achsialspiel der Kurbelwelle wird bei den R-2800-Motoren durch einen 2-teiligen Distanz-Ring aufgenommen. Nach Erreichung der jeweiligen Motorenlaufzeit weisen die Seitenflächen dieser Ringe, besonders auf der Splineaufgeseite, Eindruckstellen auf. Diese Flächen müssen entsprechend der Einschlagtiefe abgeschliffen werden, wobei bereits beim ersten Ueberschleifen der Ringe nicht selten die erforderliche Minimaldicke unterschritten wird, d.h. der Ring muss nach einer einzigen Laufzeit ausgeschossen werden.

Herr Fritz Schüpbach stellte nun den Antrag, von Anfang an 30 W Uebermassringe zu verwenden. Damit ist es möglich die gleichen Ringe mehrmals zu überschleifen und sie mindestens für 3, in günstigeren Fällen aber bis zu 6 Motoren-Laufzeiten zu verwenden.

Prämie Fr. 300.-

6107 Herr René Elliker machte den Vorschlag, die diversen Wassertanks in den Flugzeugen mit zuknöpfbaren statt mit genähten Isolations-Ueberzügen auszurüsten. Da pro Jahr mindestens 70 solcher Tanks zu Kontrollzwecken zum Ausbau gelangen, die alle aus- und wieder eingepackt werden müssen, kann bei Verwendung von abknöpfbaren Isolations-Ueberzügen eine beträchtliche Anzahl von Arbeitsstunden, die bisher für das Einnähen aufgewendet werden mussten, eingespart werden. Die vorgeschlagene Aenderung wird bereits laufend ausgeführt.

Prämie Fr. 70.-.

6242 Herr Kurt Born machte darauf aufmerksam, dass die Verwendung von Aceton zum Reinigen der eingebauten Druck-Regulierventile vom gesundheitlichen Standpunkt aus abzulehnen sei und schlug vor an dessen Stelle Alkohol zu verwenden. Die gesundheitlichen Schädigungen ergeben sich daraus, dass sich das Druckregulierventil an einem schwer zugänglichen Ort befindet und der Mechaniker beim Reinigen desselben ständig die Acetongase einzuatmen gezwungen ist.

Auf Grund dieses Vorschlages werden die notwendigen Massnahmen getroffen, damit in Zukunft dieser Bauteil mit Alkohol gereinigt wird.

Prämie Fr. 20.-.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

805 Mock-up für Zünd- und Breakereinstellung der R-2800 Motoren.

Für die Instruktion in Kloten fällt die Verwendung eines solchen Mock-up ausser Betracht, da hier normalerweise Motoren vorhanden sind und zudem in absehbarer Zeit ein R-2800-Instruktions-Triebwerk zur Verfügung stehen wird. Die Verhältnisse in Genf können eben nicht zum Vergleich herangezogen werden, weil dort in vielen Fällen für die Unterrichtung von neu eingetretenem Personal keine Motoren vorhanden sind. Dort mag deshalb ein Mock-up nützliche Dienste leisten, wobei aber auch in Genf die praktische Ausbildung an einem Motor vervollständigt werden muss.

Die Nachteile des Mock-up sind nämlich folgende :

- Es kann nur in ganz wenigen Fällen zur praktischen Ausbildung verwendet werden, da bei der Zündeneinstellung lediglich das Einrätchen der Verteilerritzel auf eine bestimmte Antriebsritzstellung dem Arbeitsvorgang am Motor selbst entspricht. Das schrittweise Anklopfen des Motors auf den richtigen Zündmoment z.B. kann nur am Motor selbst geübt werden. Gerade diese Manipulation ist aber bei der Zündeneinstellung sehr wichtig, da sich nur bei sorgfältigem Klopfen am Propeller der Unterbrecheröffnungsmoment genau ermitteln lässt.
- Es werden an der Zündanlage neben der Zündeneinstellung aber auch noch andere Arbeiten und Funktionen instruiert, wie z.B. der Wechsel des Verteilersimmerringes, was jedoch unbedingt nur am Motor selber geschehen kann.

Damit wir dem Einsender die erhaltenen Photos retournieren können, bitten wir ihn höflich um seinen Namen und seine Dienststelle bekannt zu geben.

5902 Winkelmesswaagen für Landeklappen

Auf Grund dieses Vorschlages wurden Versuche unternommen die Winkelmesswaagen mittels Gummisaugern an den Landeklappen zu befestigen. Es zeigte sich aber, dass die Haftung der Gummisaugen nicht genügend ist und die Waagen nach einiger Zeit herunter fallen.

6089 Behebung von Motor-Störungen auf dem Tarmac

Im Prinzip werden Troubles an Motoren und Zellen im Techn. Betrieb und nicht auf dem Tarmac behoben. Handelt es sich aber um kleine Störungen, deren Ursache bekannt ist, so wird die Behebung derselben, auf dem Tarmac toleriert, nicht zuletzt auch um Verspätungen durch das Wegstellen der Flugzeuge zu vermeiden.

6778 Anschlagwinkel für Auslöseschieber der Landefackel.

Der Vorschlag kam leider zu spät. Bereits vor Eingang desselben wurde die Konstruktion des Auslöse-Schiebers neu überarbeitet. Gemäss Werk-Auftrag No. 52286 wurde das Problem wie folgt gelöst :

- Montieren eines verlängerten Anschlagwinkels am vordern und Anbringen eines Resofilplättchens am hintern Schieber. Von der vorgeschlagenen Lösung hätte ohnehin abgesehen werden müssen, weil
- das vorgeschlagene Federband nicht genügend stark konstruiert werden könnte und dieses ausserdem das Auslösen der Landefackel behindern würde,
- das komplette Schliessen des Auslöse-Schiebers nicht gewährleistet wäre.

6851 Aufgummieren der Flugzeug-Pneus.

Die Flugsicherheit ist zu einem wesentlichen Teil auch vom einwandfreien Zustand der Pneus abhängig. Besonders bei der Landung werden dieselben äusserst stark beansprucht. Pneudefekte in dieser Flugphase können verheerende Folgen nach sich ziehen. Es ist daher wichtig, dass nur Pneus, welche in jeder Hinsicht intakt sind, auf den Flugzeugen montiert werden. Da nicht nur die Laufflächen der Pneus, sondern auch die Karassen jeweils beim Aufsetzen der Flugzeuge auf die Landebahn sehr stark strapaziert werden geht es nicht an, einfach die abgebrauchten Gummilagen neu aufzugummieren.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

5826 Vorrichtung zum Nachschleifen der Torquezyylinder.

4588 Unterlagen für Motor-Leitbleche

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

- 797 Vereinfachung der Methode beim Kompensieren der Flugzeuge.
- 4834 Aenderung der Abteilwände in der Bordmech.-Schublade auf den DC-6 und DC-7C-Flugzeugen,
- 5886 Befestigung des Wasserheizers am DC-7C-Buffer.
- 6282 Schutz des Drehtisches in der Strahlkabine.
- 6762 Magazin-Gestelle.
- 6850 Verbesserung des Anschlag-Gummi-Teils.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4074 Leuchtsignal zum Vermeiden von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel.
- 5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein.
- 5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.
- 5704 Verchromen der Zylinderbohrungen an den Mertracs.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

410/643/735/736/789/802/1227/1350/1446/1583/2516/2846/3357/3866/4074/4247/4431/4442/4594/4625/4640/
4649/4748/4841/4849/4954/5052/5111/5176/5196/5250/5284/5303/5304/5456/5466/5508/5519/5520/5531/5545/
5561/5575/5579/5600/5670/5694/5702/5711/5714/5765/5769/5771/5775/5795/5813/5827/5849/5858/5861/5862/
5874/5875/5898/5910/5920/5945/5946/6074/6052/6071/6073/6085/6087/6088/6124/6194/6215/6226/6234/6241/
6244/6254/6266/6268/6269/6271/6272/6467/6502/6503/6534/6540/6561/6571/6573/6585/6591/6619/6622/6625/
6626/6627/6639/6647/6652/6656/6678/6684/6702/6706/6707/6716/6720/6763/6765/6769/6777/6791/6792/6795/
6797/6845/6846/6848/6853/6855/7002.

Mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

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



Der SC-Turmac auf unserer Freizeitanlage

"So wie die Alten sunen, so zwitschern die Jungen" könnte man sagen, seitdem nicht nur die SWISSAIR, sondern auch die FPS "ihren" Pool hat ! Seit dem 1. Juli 1959 besitzt der SC-Turmac ständiges Gastrecht auf unserer Freizeitanlage.

Dieser Sportclub besteht zur Zeit nur aus einem Fussball-Club, dessen Mannschaft in der Serie B der Abt. Fussball des SFS spielt. Die Mannschaft wird inskünftig auf unserer Spielwiese trainieren (jeweils am Dienstagabend) und auch dort ihre Heimspiele austragen.

So, wie auch das gesamte SR-Personal, ob es bei der FPS mitmacht oder nicht, unsere Anlage benützen kann, so steht nach den getroffenen Vereinbarungen die Freizeitanlage auch denjenigen Turmac-Angestellten offen, die nicht Mitglieder des FC-Turmac sind. Vielleicht, und das wäre zu hoffen, findet mit der Zeit der eine oder andere der Turmac-Angestellten Eingang in einen unserer zahlreichen Clubs.

Damit bitten wir alle unsere Spieler, die Mitglieder unseres Pool-Partners auf der Anlage herzlich aufzunehmen, und den Angestellten der Firma Turmac AG. wünschen wir auf unserer Freizeitanlage recht viele frohe Stunden.

Schach-Club an der Zürcher Firmen-Cup-Meisterschaft



Die erfolgreiche Mannschaft der Swissair an der Firmen-Cup-Meisterschaft v.l.n.r. :
W. Frech, H. Keller, R. Brun, A. Weiss,
O. Grubenmann, R. Neukomm und S. de Lorenzi.

Aus 14 Firmen haben sich 18 Mannschaften zum Firmen-Cup gemeldet. Das Finale dieses zur Tradition gewordenen Turniers wurde am 2. Juli im Café "Stampfi" ausgetragen. Die 2 noch verbliebenen Mannschaften waren Swissair Zch. und der 3malige Cup-Sieger Kantonale Beamte I. Um 20 Uhr wurden die Schachuhren in Gang gebracht, und das geistige Ringen an 6 Brettern begann. Nach einem Stand von 2 : 1 Punkten für die Swissair, wurden die restlichen 3 Partien abgebrochen.

Die 3 Hängepartien mussten noch im Verlauf der folgenden Woche unter Dach gebracht werden. Das Endresultat wurde selbstverständlich von allen Teilnehmern mit Spannung erwartet.

Nach der ersten gespielten Hängepartie hiess es 2 : 2. Die 2. Partie verlief ziemlich ausgeglichen, musste dann aber infolge Zeitüberschreitung des Gegners zu Gunsten der Swissair gutgeschrieben werden. Auf dem letzten noch verbliebenen Brett zeigten die Figuren bei Gefechtsabbruch eindeutig den Vorteil der Swissair. Unter diesem Druck versetzt bot die Mannschaft der Kantonalen Beamten der Swissair das Remis (Unentschieden) an. Mit dem Endresultat von 2 1/2 : 3 1/2 Punkten wurde der Schach-Club Swissair Zch. erstmals Zürcher-Firmenmeister.

Voranzeige Freundschaftswettkampf - Schach-Club-Swissair gegen Eisenbahnerschach-Gruppe, Zürich HB am 20. Aug. mit Beginn um 20.00 Uhr im Café Capitol Zürich. Anmeldungen nimmt der Vorstand entgegen.

R. Brun

Juli 59/24

AeroPens 

swissair  oldies

swissair  pvsr

Sportflug-Gruppe

Die Segelflug-Gruppe entfaltet im vergangenen Monat weiterhin ihre Tätigkeit.

Die nebenstehenden Bilder zeigen Ausschnitte aus dem Segelflugbetrieb in Spreitenbach, wo folgende Segelflugzeuge auf ihren Einsatz warten :

- HB-219 = Typ S - 18 Leistungsflugzeug
- HB-559 = Typ "Bergfalke" 2 Sitzerschulungsflugzeug
- HB-505 = Typ "Grunau-Baby" Trainingsflugzeug



Der nächste Aussprache-Abend findet erst wieder am 1. Donnerstag im Monat September um 20.00 h. im Rest. Landhus statt.

A. Diener

Boccia-Club

Am 28. Juni 1959 hatte der Boccia-Club Swissair sein Debüt auf der eigenen Bahn in der Freizeitanlage Bichwiesen. Als Gast erschien der in Firmensportkreisen weit bekannte Boccia-Club Viscose, Emmenbrücke, LU. Dieses Freundschaftstreffen wurde anlässlich des letztjährigen SIG-Turniers in Neuhausen vereinbart. Wie erinnerlich hatte unsere Boccia-Sektion damals zum ersten Mal Kontakt mit dem "Feind" aufgenommen, und entsprechend seiner Premiere in den letzten Rängen abgeschnitten.

Inzwischen wurde kräftig geübt, die aufgezeigten Mängel eliminiert, und so hat sich ein Team herangebildet, das sich zeigen darf. Trotzdem in unserem Lager gleichwohl ein Anfängerpaar mitspielte, konnte der Wettkampf doch noch zu unseren Gunsten entschieden werden.

Resultate des Freundschaftsspieles :

Swissair Zürich

Antonini - Meier	15/15/15 Pkt.
Lador - Güdel	2/ 7/ 0 "
Caldelari - Bazzi	15/15/15 "
	<u>99 "</u>

6 Gruppensiege

Viscose Emmenbrücke

Meier - Küttel	11/12/15 Pkt.
Gassmann - Liemacher	15/ 9/ 5 "
Bürkli - Sibold	9/15/ 8 "
	<u>99 "</u>

3 Gruppensiege

Bei Punktgleichheit entscheiden die Gruppensiege.

F. Meier

Jodler-Gruppe

Auf Einladung der Jodler-Gruppe Swissair fanden sich am 21. Juni ca. 120 Personen aus Winterthur - vom Jodeldoppelquartett Alphüttli und der Gesangssektion der Verkehrsbetriebe - zur Besichtigung unseres Techn. Betriebes und des Flughafens ein.

Die Hälfte der Besucher benutzte die Gelegenheit, um an einem von der Jodler-Gruppe organisierten Alpenrundflug teilzunehmen. Infolge des starken Gewitters, das um 16 Uhr über das ganze Mittelland niederging, musste allerdings ein Teil der Gäste den Rundflug auf ein späteres Datum verschieben.

An der anschliessenden Abendunterhaltung im Rest. Glatthof hatte die Jodler-Gruppe Swissair erstmals Gelegenheit, ihr in der kurzen Zeit Gelerntes unter Beweis zu stellen. Dass das Dargebotene gefiel, das bewies der grosse Applaus, den die 15 Jodler von den vielen Zuhörern entgegennehmen konnten.

Im Taschenkalender rot anstreichen
 Oktoberfest der FPS am 3. Oktober 1959
 In der Kantine " Taubenried " Dept. IV. Kloten

Fussball-Club

An der 12. ordentlichen Generalversammlung des Fussball-Clubs vom 8. Juli 1959 sowie an der konstituierenden Vorstandssitzung vom 15. Juli 1959 wurde der Vorstand wie folgt neu bestellt :

Präsident : Max Strahm, FBVS, Dept. I
Vice-Präs. : Anton Bollschweiler, OPW, Dept. III
Kassier : Jakob Stiefel, VVRE, Dept. II
Spiko.Präs. : Werner Amberg, AVOR, Dept. IV
Aktuar : Hans Häfeli, AVOR, Dept. IV
Mar.Verwalter : Gottlieb Gilgen, TUFO, Dept. IV

Spielkommission : (Ausserhalb des Vorstandes)

Heinz Bichsel, TUFO, Dept. IV

Ernst Bär/Ernst Bruppbacher, Werft, Dept. IV

Trainer : Jakob Stänz, Winterthur (Uebergangslösung)

Meisterschaft 1959/60 beginnt am 22. Aug. 1959. Trainingsbeginn voraussichtlich am 8. Aug., 1959

Mr. Strahm

Schützen-Gruppe

Am Kleinkaliber-Firmenschiesen auf 50 m. vom 9./10. Mai 1959 im Albigütli beteiligten sich 2 Gruppen vom Dept. IV. In der Gruppe "Convair" schoss H. Böll 92 Pkt., J. Künzli 84 Pkt. und E. Tschudin 89 Pkt. In der Gruppe "Caravelle" schoss H. Heim 92 Pkt., L. Neusel 86 Pkt. und E. Keller 83 Pkt. Vom 248 Gruppen belegte die Gruppe "Convair" den 4. und die Gruppe "Caravelle" den 8. Rang. Bravo !

Neugründung einer Judo-Sektion Swissair. Judo = sportliche Ausübung des Jiu-Jitsu und Jiu-Jitsu wiederum = Kunst der Selbstverteidigung. Interessenten melden sich unter Angabe von Name, Tel. Nr. und Dienstort bei Pilot Walter Neumayer, Postfach 235, Flughafen.

SPORTS et LOISIRS, Genève

Fishing Club

Le Swissair Fishing Club a fait sa première sortie officielle le 27 Juin pour le concours inter-usine de la pêche au coup. Il a bien défendu les couleurs de Swissair puisqu'il est sorti 6ème sur 8 sociétés et qu'il a emporté la première place individuelle, grâce à son entraîneur HEIM.

Le prochain concours de Pêche au coup, au sein du club aura lieu au milieu d'août et un concours au lac est prévu pour le début de septembre.

Jaccard, président

Ecran Swissair

Activité réduite pour Juillet - Août. Amis photographes profitez des vacances pour moissonner clichés et films. Dès septembre, nous organiserons de nouvelles séances, probablement dans notre nouveau local, de l'immeuble coopératif "les Ailes". Merci aux collègues qui préparèrent le film de la Kermesse.

Bersier, secrétaire

Club House

Le comité Sports et Loisirs a choisi les couleurs pour la décoration intérieure de notre local "les Ailes". Donc, la date de l'inauguration approche. Amis et membres de nos clubs, vous serez bientôt dans vos meubles !

R. Lador



UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM JULI 1959

	<u>Juli 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>Juli 1958</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	19'050 + 7%	17'729
Ausgelastete Tonnenkilometer	12'812 +10%	11'670
davon : Passagier- und Gepäck-tkm	10'254 + 8%	9'532
Fracht-tkm	2'083 +23%	1'686
Post-tkm	475 + 5%	452
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	67,5 %	65,6 %

Im Juli 1959 nahm das Verkehrsangebot gegenüber dem vorjährigen Vergleichsmonat um 7 %, die Nachfrage jedoch um 10 % zu. Als Folge davon stieg der durchschnittliche Auslastungsgrad um 1,9 Punkte auf 67,5 % (Budget 64 %).

In Europa sank die Produktion um 5 %, die Nachfrage indessen nur um 1 %. Der mittlere Ladefaktor stellte sich auf 58,5 %, verglichen mit 56,4 % im Juli des letzten Jahres.

Weiterhin erfreulich verlief das Nordatlantikgeschäft. Bei den Passagierflügen war die Zahl der offerierten Tonnenkilometer um 7 % grösser; die verkaufte Leistung wuchs aber um 13 %, so dass der Auslastungskoeffizient auf 81,7 % anstieg, was einer Verbesserung um 4,4 Punkte gleichkommt. Bei den Frachtkursen vermochte die Nachfrage (+ 308 %) mit dem massiven Mehrangebot von 333 % nicht ganz Schritt zu halten, weshalb der Auslastungsgrad von 65,9 % auf 62,0 % nachgab; bei der Fracht ist die Hochsaison nicht zur gleichen Zeit wie beim Passagierverkehr.

Im Nahen Osten nahmen angebotene und ausgelastete Tonnenkilometer um je 15 % zu; der mittlere Ladefaktor blieb mit 62,3 % praktisch unverändert.

Ein im Vergleich zum Vorjahr wiederum unbefriedigendes Resultat liefert das südatlantische Verkehrsgebiet. Neben einer um 8 % höhern Produktion bildete sich die Nachfrage um 14 % zurück. Während wir im Juli 1958 einen Ladefaktor von 82,7 % verzeichneten, waren es im Berichtsmonat noch 65,9 %.

Der Ferne Osten ergab dagegen erneut ein gutes Ergebnis; bei unveränderter Offerte verbesserte sich die Auslastung von 62,4 % auf 67,9 %.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Damit eine Unternehmung existieren kann, muss sie eine Leistung erbringen, d.h. sie muss ein Produkt produzieren und für dessen Absatz sorgen. Zwischen der Leistung einer Verkehrsunternehmung und derjenigen einer Fabrikationsunternehmung besteht nun ein wesentlicher Unterschied. Während eine Fabrikationsunternehmung ihre Leistung auf Lager legt und in einem spätern Zeitpunkt veräussern kann, fällt bei einer Verkehrsunternehmung die Produktion und die Konsumation unmittelbar zusammen. Aus diesem Grunde kommt gerade bei einer Luftverkehrsgesellschaft der Auslastung eine entscheidende Bedeutung zu. So sagt uns ein Auslastungsgrad von 60 %, dass 60 % der von uns erbrachten Leistung verkauft worden ist und entsprechende Erträge brachte, während 40 % der Produktion nicht beansprucht wurde. Eine Erhöhung des Auslastungsgrades bedeutet somit, dass die Erträge ungefähr im gleichen Masse zunehmen, während auf der Kostenseite nur unmerkliche Mehrkosten entstehen.

Es ist deshalb für uns als Luftverkehrsgesellschaft ausserordentlich wichtig, durch günstige Flugplangestaltung, erstklassigen Service und einen sehr gut gewarteten Flugzeugpark zusätzliche Passagiere und vermehrtes Transportgut zu gewinnen und damit unsere Auslastung zu erhöhen.

Im ersten Quartal vermochten die Verkäufe der erhöhten Produktion nicht ganz zu folgen, was zu einem entsprechenden Rückgang des Auslastungsgrades führte. Rückblickend auf das erste Halbjahr lässt sich erfreulicherweise feststellen, dass dieser Rückstand trotz der verschärften Konkurrenz aufgeholt werden konnte. Kumulativ steht der nunmehr 8 %igen Angebotserhöhung eine gleich hohe Nachfragesteigerung gegenüber. Damit konnte auch der Auslastungsgrad auf gleicher Höhe wie im Vorjahr gehalten werden.

Der heute vorliegende Zwischenabschluss per 30. Juni zeigt wiederum die bereits am Ende des ersten Quartals festgestellte günstige Entwicklung unseres Betriebsergebnisses. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich unsere Betriebsrechnung wie folgt verändert :

Position	1959 Mio. Fr.	1958 Mio. Fr.	Veränderung in %
Kosten	112,9	103,3	+ 9
Erträge	126,7	113,3	+ 12
Betriebsgewinn	13,8	10,0	+ 38
Abschreibungen	10,2	11,8	- 14
Reingewinn bzw. -Verlust	+ 3,6	- 1,8	-

Dieser Ueberblick zeigt, dass die um 9 % gestiegenen Kosten mit Bezug auf die 8 %ige Mehrproduktion leicht überproportional zugenommen haben. Diese Entwicklung ist hauptsächlich auf die immer mehr ins Gewicht fallenden Jet-Vorbereitungskosten zurückzuführen.

Da die Auslastung auf dem Vorjahresstand gehalten werden konnte, brachte uns der offerierte tkm gleich viel ein wie letztes Jahr, nämlich Fr. 1.18. Ferner sind die Erträge aus Nebenleistungen (Abfertigung, Bordbuffet, Schulung, Technische Arbeiten für Dritte) wesentlich höher als im Vorjahr.

Dank dieser Tatsache weist denn auch der Betriebsgewinn eine Steigerung um 3,8 Mio. Fr. oder 38 % auf, so dass nach Abzug der Abschreibungen ein Reingewinn von 3,6 Mio Franken verbleibt.

Dieses erfreuliche Resultat wird uns erlauben, die im Hinblick auf den bevorstehenden Einsatz unserer neuen Strahlflugzeuge dringend notwendig werdenden zusätzlichen Abschreibungen unserer bestehenden DC-7C Flotte vorzunehmen. Der Uebergang zu den Strahlflugzeugen wird uns damit wesentlich erleichtert.

E. Groh
Chef Departement II

CONVAIR-600 STATT CV-880 ?

Seit der Auftragserteilung über 5 CV-880-Strahlverkehrsflugzeuge im Oktober 1958 haben die Convair-Werke den neuen Typ CV-600 "Coronado" in Arbeit genommen. Der CV-600 wird mit neuartigen Doppelstromtriebwerken ("turbofans") ausgerüstet, die eine Verbesserung der Nutzlast, der Reichweite, des spezifischen Brennstoffverbrauchs und der Geschwindigkeit herbeiführen werden. Unser Verwaltungsrat wird Ende September darüber befinden, ob unsere Bestellung auf CV-600 abgeändert werden soll.

SWISSAIR-WERBUNG FÜR STRAHLFLUGZEUGE

Unser Angebot an Passagierplätzen (und Frachtraum) wird ab Frühjahr 1960, mit der Inbetriebnahme unserer ersten Strahlleinheiten, sprunghaft in die Höhe schnellen. Dieser Umstand erfordert eine aktivierte Werbung.

Wir müssen uns dabei vorab bewusst sein, dass wir bei weitem nicht die erste Gesellschaft mit Strahlflugzeugen sind. Die Ausgangslage für unsere Jet-Werbung ist deshalb auch ganz anders als bei den Unternehmen, die bereits heute Strahlflugzeuge einsetzen. Diese müssen dem Publikum die neuen Flugzeugtypen vorerst bekanntmachen, ihre Vorteile drastisch vor Augen führen und eventuelle Hemmungen beseitigen.

Nächstes Jahr werden aber Jets keine absolute Neuigkeit mehr sein. Es wäre deshalb auch verfehlt, wenn wir das Vorgehen der andern Gesellschaften kopierten, d.h. unsere Strahlflugzeuge mit entsprechend grossem Aufwand vorstellten.

Um die erhöhte Produktion verkaufen zu können, muss der Markt ganz allgemein erweitert werden. Mehr Leute müssen mehr fliegen. Es gilt, in neuen Publikumsschichten die Lust zu wecken, nach fernen Ländern zu reisen und dazu das Flugzeug zu benützen.

Deshalb wird die Swissair das Hauptgewicht ihrer Werbung auf die Propagierung von Destinationen, das

heisst auf die von uns angeflogenen Städte und Gebiete, legen. Der ganzen Welt soll der Name "Swissair" und die Tatsache, dass wir nicht nur von und nach der Schweiz fliegen, geläufig werden. Ferner ist wichtig dass wir immer wieder auf den gepflegten Swissair-Service, die aufmerksame Bedienung und die vorzüglichen Mahlzeiten hinweisen - kurz, die Fluggäste davon überzeugen, dass die Begriffe "Swissair" und "das Beste" identisch sind. Wir werden dieses Ziel mit allen zur Verfügung stehenden Werbemittel - mit Inseraten, Plakaten, Prospekten, Filmen, Vorträgen, Ausstellungen etc. - zu erreichen suchen.

KORREKTUR

Die Swissair Photo AG macht uns darauf aufmerksam, dass ihre korrekte Adresse Sumatrastrasse 27, Zürich 6 (nicht Stadtkreis 7, wie in den letzten "News" irrtümlich gemeldet) lautet.

DAS BILD DES MONATS



David und Goliath

Bei den Flughafenbesuchern in Kloten stösst unsere kürzlich eingetroffene, erste DC-8-Einstiegtreppe, mit der zur Zeit an andern Flugzeugtypen Versuche angestellt werden, auf besonders reges Interesse. Unser Bild zeigt das mit einem VW-Industriemotor betriebene, 6,5 m hohe und 3 1/2 Tonnen schwere Ungetüm neben dem DC-3-"Stägeli".



Der Schulhaus-Erweiterungsbau in Kloten unter Dach
Anfangs August erhielt der östlich unseres Klotener Schulgebäudes entstehende Trakt, der die beiden Jet-Simulatoren beherbergen wird, seine Bedachung. Die dazu verwendeten 36 kastenförmigen Dachelemente aus stahlarmiertem Beton wurden auf dem Platz vorfabriziert und mit einem Kran auf die Betonunterzüge gehoben. Die Montage nahm nur 8 Stunden in Anspruch. Ein einzelnes Element wiegt trotz seiner respektablem Abmessungen (Länge 9 m, Breite 1 m, Höhe 30 cm) "nur" 2,5 Tonnen. Diese Tatsache ist dem Umstand zu verdanken, dass die Balken - bei einer Betonwandstärke von 6 cm - hohl sind. Die in der Schweiz nur selten angewandte Methode gilt dank der Einsparung von Beton und Arbeitszeit als besonders rationell. Die Decke ist so tragfähig, dass gegebenenfalls eine zweite Etage aufgestockt werden kann.

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zum DC-6 Pilot-in-Command auf dem Sektor Nordatlantik wurde Flugkpt. Malcolm Cross ernannt, während die Piloten Willy Plüss und Guido Schaefer zu Convair-Kommandanten und Flugkpt. Michael Day zum DC-3-Kommandanten avancierten. Wir wünschen den Neuernannten weiterhin guten Erfolg.

NEUE DIENSTSTELLE IM DEPT. III

Als neuer Zweig der Stabstelle Operational Engineering der Abteilung Flight Operations wurde auf 1. August das Airport Engineering geschaffen. Die neue Dienststelle befasst sich mit der Beschaffung und Auswertung aller operationellen Daten der von der Swissair angeflogenen oder neu anzufliegenden Flugplätze. Mit dieser Aufgabe wurde Herr Werner Busenhardt, dipl. Bau-Ing. ETH, Pilot, betraut.

FRACHTCHARTERFLÜGE

Im ersten Halbjahr 1959 führte die Swissair 39 Frachtcharterflüge aus. In 29 Fällen setzte sie dazu ihre eigenen Flugzeuge, vorab den DC-6A "Cargoliner", ein. Für die übrigen Flüge benützte sie Einheiten fremder Gesellschaften, wobei sich die Zusammenarbeit mit der Balair besonders erfreulich gestaltete. Unter der beförderten Fracht seien erwähnt ; Umzugsgut, Büromaschinen, Uran, Affen, Gold und Banknoten. Destinationen waren u.a. : Warschau, Istanbul, Pusan (Korea) und Bagdad, während unter den Abflugorten Detroit, Prag, London, New Delhi und Beirut figurierten.

1000 KINDER IN UNSEREM TECHNISCHEN BETRIEB

Die Migros-Klubschule führte diesen Sommer "Ferienkurse für Daheimgebliebene" durch. Zürcher Schulkindern, die nicht in den Genuss einer Ferienreise gelangten, wurde die Gelegenheit zu Betriebsbesichtigungen, Bastelarbeiten und Ausflügen geboten. Im Rahmen dieser Veranstaltungen besuchten in der Zeit vom 13. Juli bis 15. August rund 1000 zehn- bis vierzehnjährige Kinder unsern Technischen Betrieb.

KÄSE FÜR PHILIPPINEN-SCHWEIZER

Ans Anlass der Bundesfeier liess die Swissair-Vertretung für die Philippinen der in Manila versammelten Auslandschweizer-Festgemeinde einen 60pfündigen Laib Schweizerkäse überreichen. Im Dankesbrief des Präsidenten des Schweizerklubs steht unter anderem der nette Satz : "Wir hoffen, dass diese Käseübergabe am 1. August zur Tradition werde ; doch seien Sie versichert - ob Käse oder kein Käse, die Schweizer werden weiterhin Swissair fliegen."

MR. WORLDWIDE GEWINNT TROPHÄE

Eine aus zwölf Nummern bestehende Serie von Swissair-Werbebriefen, die in allen Verkehrsgebieten zum Versand gelangt und in den U.S.A. zudem als Inseratenkampagne ausgewertet wird, ist anlässlich eines jährlichen Wettbewerbs der nordamerikanischen Direct Mail Advertising Association zum "Direct Mail Leader 1959" erklärt und mit einer Trophäe ausgezeichnet worden. Die Briefe - über welche allerdings, wie man der Objektivität halber sagen muss, die Meinungen ausserordentlich weit auseinandergehen - haben die Abenteuer des "Mr. Worldwide" zum Gegenstand. Dieser Swissair-Globetrotter wird vom bekannten Kabarettisten Walter Roderer dargestellt ; die Photographien stammen von Michael Wolgensinger. Die geistigen Väter Mr. Worldwides sind Bert Diener (Verkaufsförderung Passagen) und Max Schneider (Propaganda-Abteilung) ; wir gratulieren ihnen zu diesem Erfolg.

HEIMAT-PROPAGANDA

Unsere Vertretung für Nordamerika in New York hat unter dem Motto "Home is where the heart is" eine neuartige Werbekampagne begonnen. Diese appelliert an das Bedürfnis der zahlreichen europäischen Ansiedler in den Vereinigten Staaten und Canada, ihrer Heimat einen Besuch abzustatten. Ein Prospekt, der auf die günstigen Verbindungen der Swissair sowie auf Zahlungserleichterungen und Sondertarife hinweist, ist nicht nur englisch, sondern auch deutsch, italienisch, griechisch, polnisch, jugoslawisch und tschechisch gedruckt und u.a. an die in diesen Sprachen erscheinenden Zeitungen der U.S.A. versandt worden. So haben die Linguisten von Swissair-New York zum Beispiel herausgefunden, dass der Leitspruch von der "Heimat", die dort ist, wohin sich das Herz sehnt" in griechischer Uebersetzung folgendermassen lautet :

Τὸ Σπίτι εἶναι ἐκεῖ ποὺ εἶναι ἡ Καρδιά

(Dreimaliges schnelles Nachsprechen fördert die Zungenfertigkeit ungemein!)

DIE SCHWEIZER FLUGHÄFEN IM ERSTEN HALBJAHR

	<u>Zürich</u>	<u>Genf</u>	<u>Basel</u>
<u>Gewerbmässiger Verkehr</u>			
<u>1. Flugzeugbewegungen</u>			
Linienverkehr	18'495	10'885	3'613
Bedarfsverkehr	<u>3'622</u>	<u>1'805</u>	<u>2'198</u>
Total	22'117	12'690	5'811
Zu- oder Abnahme	+ 3,4%	- 0,9%	- 0,17%
<u>2. Passagiere</u>			
a) Lokal			
Linienverkehr	449'977	266'033	39'931
Bedarfsverkehr	<u>20'163</u>	<u>7'526</u>	<u>20'536</u>
Total	470'140	273'559	60'467
b) Direkter Transit (einmal gezählt)	<u>41'869</u>	<u>39'479</u>	<u>27'860</u>
Gesamttotal	512'009	313'038	88'327
Zunahme	+ 9,7 %	+ 9,9 %	+ 4,3%
<u>3. Fracht in Tonnen</u>	6'003	2'620	1'369
Zunahme	+ 26,6%	+ 23,0%	+ 8,8%
<u>4. Post in Tonnen</u>	1,412	619	332
Zu- oder Abnahme	- 1,3 %	- 4,2 %	+ 117 %

DER WELTLUFTVERKEHR 1958

Die Verkehrsergebnisse der 86 IATA-Gesellschaften für das Jahr 1958, die 87 % des Weltluftverkehrs (ohne China und Russland) bewältigten, ergaben folgendes Bild:

	<u>Linienverkehr 1958</u>	<u>Zu- oder Abnahme gegenüber 1957</u>
Geflogene km	2'361'000'000	+ 8,6 %
Offerierte Tonnenkilometer	14'814'000'000	+ 10,4 %
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'446'000'000	+ 9,3 %
davon : Passagier- und Freigepäck-tkm	6'532'000'000	+ 7,1 %
Uebergepäck-tkm	165'000'000	+ 10,0 %
Fracht-tkm	1'320'000'000	+ 21,5 %
Post-tkm	429'000'000	+ 10,3 %
Auslastungsgrad	57,0 %	- 0,6 Punkte

WOHER STAMMEN DIE VERKEHRSFLUGZEUGE ?

Einem Bericht der Aerospace Industries Association zufolge verfügten die IATA-Gesellschaften im April 1959 über 3'197 Verkehrsflugzeuge. Davon stammten 2'642 Einheiten oder 82,6 % aus den U.S.A. (B-707, Stratocruiser, Convair-240/340/440, DC-3, DC-4, DC-6, DC-7, Constellation, Superconstellation, Martin 2-0-2/4-0-4 und C-46 Commando), 14,2 % aus Grossbritannien (Viscount, Viking, Heron, Dove, Rapide, Britannia, Hermes und York), 0,8 % aus Frankreich (Caravelle, Breguet etc.) und 1,9 % aus Kanada. Der Rest von 0,5 % entfällt auf Flugzeuge östlicher Herkunft.

AUSSENVERTRETER-KONFERENZ

Die diesjährige Konferenz unserer Ausenvertreter findet vom 4. bis 6. November in Basel statt.

HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeitern zu ihrer Vermählung alles Gute wünschen zu dürfen ;

Planungsdienst ; 15.7. Werner Heim, Bauabteilung.

Dept. I ; 11.7. Werner Brunner, Frachtabrechnung; 14.7. James Lussy, Archiv.

Dept. III ; 1.6. Arthur Oberholzer, Frachtannahme; 6.6. Walter Bade, Passagierdienst; 11.6. Josef Regli, Terminus
11.7. Bernhard Oetli, Crew Assignment.

Dept. IV ; 12.5. Arnulf Braun, Radio-Werkstatt; 26.6. Henry Flück, Materialverwaltung; 1.7. Kurt Racine, Technische
Kontrolle IERA.

EIN PILOTENFILM

Am 27. August wird in Bern ein im Auftrag der Abt. für Flugwesen und Fliegerabwehr, des Eidg. Luftamtes und der Swissair erstellter Kurzfilm "Auskunft im Cockpit" uraufgeführt, der mithelfen soll, für den Pilotenberuf zu werben. Der Streifen wurde von der Condor-Film AG gedreht ; als Hauptdarsteller hatten sich Anne-Marie Blanc, Paul Hubschmid und Robert Freitag zur Verfügung gestellt. Hohe Persönlichkeiten werden die festliche Premiere mit ihrer Anwesenheit beehren; u.a. haben die Herren Bundespräsident Chaudet und Bundesrat Streuli ihre Teilnahme zugesagt. - "Auskunft im Cockpit" wird dem schweizerischen Kinopublikum ab Herbst dieses Jahres im Beiprogramm zum deutschen Spielfilm "Helden" vorgeführt.

HABEN SIE SCHON GEWUSST

..... dass die Swissair im Jahre 1958 an ihre jüngsten Passagiere Spielwaren im Gesamtwert von über 14'000 Franken abgab?

..... dass die IATA nach dem kürzlich erfolgten Beitritt von Sudan Airways jetzt 88 Mitgliedsgesellschaften zählt ?

..... dass die grösste Fischereigenossenschaft von West-Bengalen der Swissair nun bereits zum zweiten Mal den ersten internationalen Preis für den besten Wandkalender zuerkannte ?

DC-8-REKORDFLUG

Ein DC-8 (kontinentale Version) der Delta Air Lines stellte am 22. Juli einen offiziellen Rekord für Verkehrsflugzeuge auf der Strecke von Long Beach, Kalifornien, nach Miami auf. Er legte die 4008 km messende Distanz von Küste zu Küste in einem Nonstop-Flug von 4 Stunden und 43 Minuten zurück und erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von 942 km/h.

..... UND LANGSAMSTER FLUG EINES SWISSAIR-FLUGKAPITÄNS

Eine Notiz in der westschweizerischen Presse besagte, dass der Ballon "Mungg" am 23. Juli nach über siebenstündigem Flug von Olten her kommend in der Nähe von Pontarlier mit einer Hofratslandung Boden gewann. Dem Korb entstiegen neben dem Ballonpiloten Gustav Eberhardt zwei an schnellere Flüge gewohnte Mitarbeiter der Swissair, nämlich Flugkapitän Horst Meyner und der Stellvertreter unseres Propagandachefs, Walter Weber. Es lebe die Gemächlichkeit !

SEIT VIERZIG JAHREN VERKEHRSFLUGZEUGE

Im Juli 1919 wurde der F-13 der deutschen Junkers-Flugzeugwerke, das erste eigentliche Verkehrsflugzeug der Welt, in Betrieb genommen. Dieser Ganzmetalleindecker bot fünf Passagieren Platz und erreichte mit seinem 240 PS-Motor eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 135 km/h. 1922 überquerte ein F-13 der Ad Astra, pilotiert von Henri Pillichody, auf einem Streckenflug nach Nürnberg zum erstenmal in der Geschichte des schweizerischen Luftverkehrs unsere Landesgrenze.

"CAMERA"-SONDERNUMMER ÜBER DIE LUFTFAHRT

Die Monatszeitschrift "Camera" (Verlag C.J. Bucher AG, Luzern), trat im Juli mit einer besonders schönen und reichhaltigen Sondernummer über die Luftfahrt vor die Öffentlichkeit. Beiträge hervorragender Wissenschaftler aus verschiedenen Ländern sind durch erstklassiges Photomaterial ergänzt.

DIE GUTEN IDEEN

SWISSAIR

Nr. 67

August 1959

Herausgegeben durch:

Büro für
Organisations-
Manual-
und Vorschlagwesen



Wir freuen uns heute wieder die Namen von sieben Prämiengewinnern publizieren zu können und beglückwünschen die nachstehend genannten Herren herzlich zu Ihrer guten Idee.

Herr Heinrich Kundert, Flz.-Unterhalt,	Dept. IV	Fr. 160.-	4588
Herr Bruno Brunner, Section-technique,	Genève	Fr. 50.-	797
Herr Albert Stutz, Flz.-Unterhalt,	Dept. IV	Fr. 50.-	5886
Herr Werner Ringgen, Geräte-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 30.-	6282
Herr Albert Stengele, Materialabteilung,	Dept. IV	Fr. 30.-	6762
Herr Gottlieb Bohner, Administration,	Dept. III	Fr. 20.-	4834
Herr Max Fischer, Materialabteilung,	Dept. IV	Fr. 20.-	6850

Die gute Idee

4588 Herr Heinrich Kundert machte seinerzeit den Vorschlag, für die Unterlagen der Leitbleche an den R-2800-Motoren Neoprene, statt wie bisher Gummi mit Stoffeinlage zu verwenden. Die daraufhin durchgeführten praktischen Versuche haben dann auch eindeutig ergeben, dass sich die aus Neoprene hergestellten Unterlagen im Betrieb bedeutend besser bewähren als diejenigen aus Gummi mit Stoffeinlage. Es zeigte sich nämlich, dass sich die Anzahl der pro Motoren-Revision zu wechselnden Unterlagen um die Hälfte reduziert hat, d.h., dass durchschnittlich pro Motor-Revision 7 Dichtungen plus die entsprechende Arbeitszeit für das Wechseln derselben eingespart werden können.

Prämienantrag : Fr. 160.-

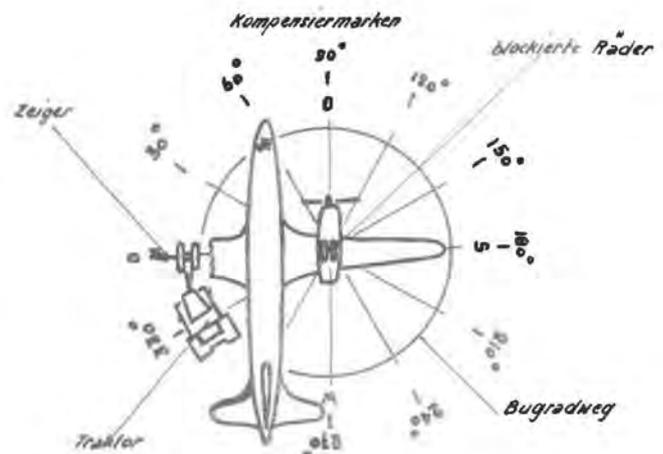
5886 Herr Albert Stutz schlug vor, für die Montage der Wasserheizer am DC-7C-Buffet sog. fliegende Briden zu verwenden. Diese Befestigungsart vereinfacht den Heizer-Ein- und -Ausbau ganz wesentlich, weil sie den Zugang zu den Befestigungsschrauben gegenüber der vorherigen Ausführung bedeutend verbessert.

Der Vorschlag wurde während den Blockzeiten 1958/59 bereits verwirklicht.

Prämienantrag Fr. 50.-

797 Herr Bruno Brunner hat eine neue Methode zum Kompensieren des Kompasses der DC-6- und CV-440-Flugzeuge entwickelt. Die Neuerung beruht auf folgendem System :

Das zu kompensierende Flugzeug ist mit dem rechten Hauptfahrwerk auf die Drehscheibe zu stellen und das Rad durch Herunterbinden des Bremspedals zu blockieren. Die Bugradsteuerung ist auszuhängen und das Rad so zu stellen, dass die Achse auf das Drehscheibenzentrum hinweist. In die Nabe des linken Hauptfahrwerkes wird nun ein Zeiger gesteckt, welcher vom Führer des an diesem Fahrwerk stossenden Traktors beobachtet werden kann.



Damit kann das Flugzeug vom Traktorfahrer unter wesentlich leichteren Bedingungen auf den gewünschten Kompasskurs gefahren werden. Dass deshalb diese Arbeit auch weniger routinierten Fahrern überlassen werden kann wirkt sich besonders für Genf vorteilhaft aus.

Prämienantrag : Fr. 50.-

- 6282 Um den Gussdrehtisch in der Strahlkabine vor allzu starker Abnützung zu schützen, deckte Herr Werner Ringgen diesen mit einer Gummimatte ab. Es zeigte sich, dass damit der Drehtisch wirklich geschont wird und statt dreimal pro Jahr nur alle zwei Jahre ersetzt werden muss.
Prämienantrag : Fr. 30.-
- 6762 Zur weiteren Unterteilung der Blechtafel der Magazingestelle fertigte Herr Albert Stengele eine Trennwand als Muster an. Da seine Ausführung nicht nur allen Ansprüchen genügt, sondern im Vergleich zu den handelsüblichen Elementen viel einfacher und für das Magazin zweckmässiger ist, wird sein Vorschlag akzeptiert und ihm die verdiente Prämie zugesprochen.
Prämienantrag : Fr. 30.-
- 4834 Herr Gottlieb Bohnet machte darauf aufmerksam, dass beim Einschieben der Manuals in die Bordmechanikerschublade die Manualblätter von den Abteilwänden oft beschädigt werden. Als Abhilfe schlug er vor, die 3 Längswände durch eine einzige höhere Wand zu ersetzen und vorn eine Querwand anzubringen. Durch diese Aenderung wird der Platz zum Einschieben der Manuals vergrössert, die Bücher werden geschont und der Besatzung stehen stets saubere Unterlagen zur Verfügung. Der Vorschlag wird durch die Bordmech.-Aspiranten verwirklicht.
Prämienantrag : Fr. 20.-
- 6850 Auf den Vorschlag von Herrn Max Fischer hin werden in die Anschlag-Gummitteile P/N 2149836-SWR Distanz-Büchsen eingeleimt, um das zu starke Anziehen der Befestigungs-Elemente zu verhindern. Ferner wird in Zukunft für die Herstellung dieser Teile eine bessere Gummiqualität verwendet. Diese Massnahmen sollen die Rissbildung zwischen den Bolzenköpfen verhindern.
Prämienantrag : Fr. 20.-

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 410 Veteranenehrung. Ueber die Ehrung der Dienstjubilare besteht eine Weisung des Direktionspräsidiums, welche namentlich die Leistungen der Swissair anlässlich des Jubiläums festlegt. Die Regelung der Dienstaltersgeschenke entspricht im wesentlichen den Gepflogenheiten der schweiz. Industrie und der SBB. Besondere Flugreisen sind in der erwähnten Weisung nicht vorgesehen, da ja die dienstälteren Mitarbeiter bereits im Reglement für die Transportvergünstigungen besser gestellt sind. Auch ein besonderer Beitrag auf das persönliche Konto der Pensionskasse wird nicht gewährt, und zwar weil die dienstälteren Mitarbeiter einen solchen Beitrag jeweils bei der Verteilung der Zuwendungen aus dem Geschäftsergebnis der Swissair erhalten.
- 1227 Babykörbe. Es ist bekannt, dass die verfügbaren Babykörbe für Kinder zwischen 1 und 2 Jahren meistens zu klein sind. Eine grössere Konstruktion wäre technisch wohl möglich, würde aber besonders in jenen vielen Fällen, wo der Korb leer herumgeführt werden muss, zuviel Platz beanspruchen. Zudem ist es gefährlich, Kinder, die bereits stehen können, in einem am Hat-Rack festgemachten Babykorb unterzubringen. Um diesem sicher begründeten Nachteil abzuhelpen, wurde bereits vor Eingang dieses Vorschlages die Ingenieur-Abteilung mit der Konstruktion einer Art Babysitz für Kinder beauftragt.
- 1446 Verwendung von Servierboys auf Flugzeugen. Der vorgeschlagene Servierboy ist seit über einem Jahr auf fast allen unseren Flugzeugen im Gebrauch. Er wird auf den Kurzstrecken als Verkaufs- und auf einigen Langstrecken als Servierwagen benützt. Zum Verteilen, bzw. Einsammeln von Plateaux kann er aber nicht gebraucht werden, da diese Arbeit bei seiner Verwendung eher mehr Zeit erfordert. Zudem lässt er sich in der Touristenklasse nur zur Hälfte öffnen, wodurch er zur Aufnahme von Plateaux zu klein wird.

- 1588 Redaktion der "Gute Idee". "Hier irrt Goethe!" sind wir versucht zu sagen beim Lesen der Behauptung des Einsenders, dass die Kommentare zu den abgelehnten Vorschlägen ja nur einen Mitarbeiter interessieren würden.
- Eines der Geheimnisse der Lebendigkeit unseres Vorschlagswesens (und dass es lebendig sei wagen wir nun zu behaupten!) liegt darin, dass wir uns Mühe geben bei der Kommentierung aller, und eben auch der abgelehnten Vorschläge. Fast möchten wir sagen, dass uns die Antwort an den unbekanntem Einsender eines abgelehnten Vorschlages noch mehr am Herzen liegt als der Text für jemanden, der ja schon durch eine Prämie befriedigt wird.
- Es gibt aber noch andere Gründe, die gegen eine Aufgabe der Kommentare zu den abgelehnten Vorschlägen sprechen. Z.B. der Verlust einer Möglichkeit, die Mitarbeiter der Swissair über alle denkbaren Probleme unseres Betriebes zu orientieren. Gerade weil wir auf eine seriöse Kommentierung Wert legen glauben wir behaupten zu dürfen (als Behauptung Nr. 2!) dass diejenigen, die unsere Ausführungen regelmässig lesen, sich mit der Zeit ein ganz ansehnliches Wissen über unseren Betrieb aneignen können und dass mancher auf Probleme hingewiesen wird, von denen er bisher keine Ahnung hatte.
- Ferner helfen uns die Kommentare zu den abgelehnten Vorschlägen, indem sie den Mitarbeitern bekannt machen, über welche Fragen bereits Vorschläge eingereicht und nicht honoriert wurden. So werden manche Doppel- oder Dreifach-Vorschläge vermieden.
- Bleibt die Frage des Papierverbrauchs. Kommen wir aber da nicht an den Punkt wo wir bekennen müssen, dass es überall, sei es zu Hause, in einem Unternehmen oder anderswo, Gebiete gibt, auf denen eine betonte Sparsamkeit falsch am Platze ist. Bei der Swissair und übrigens in jedem andern Betrieb, der das betriebliche Vorschlagswesen kennt, ist das Vorschlagswesen ein solches Gebiet. Was wir nämlich hier ausgeben, das kommt vielfältig wieder zurück, und wenn auch nicht alles in klingender Münze, so doch unzählbar im geweckten Interesse der Mitarbeiter zu ihrer Arbeit und zum Unternehmen.
- 2348 Anbringen von speziellen Kindersitzen in der Kabine. Dieser Vorschlag kommt leider zu spät. Bei den neu in Betrieb kommenden Flugzeugen sind solche Sitzchen vorgesehen, d.h. es werden an der vordern und hintern Kabinenwand Oesen angebracht, in die ein Baby-Tragkorb oder zwei spezielle Kindersitzli eingehängt werden können. Sollte sich diese Einrichtung bewähren, so werden auch die übrigen Flugzeuge damit ausgerüstet.
- 3866 Terminus Hauptbahnhof. Das Aufstellen von Vitrinen in den Lokalitäten des Terminus wurde bereits bei der Projektierung des Terminus erwogen. Bis heute wurde auf eine solche Ausschmückung bewusst verzichtet da erst noch Erfahrungen betr. der Platzverhältnisse und des Verkehrsflusses gesammelt werden müssen.
- 4442 Cabin service. Das vorgeschlagene Procedure ist im PSM (Passenger Service Manual) 2.3.8./08/(1) festgelegt. Wenn die Bedienung nicht in diesem Sinne erfolgte, so ist dies ein Fehler der Hostess.
- 4841 Kopfbedeckung des Startpersonals beim Strahlflugzeugverkehr. Die Anschaffung einer neuen Kopfbedeckung im Hinblick auf den Strahlflugzeugverkehr drängt sich vorderhand nicht auf. Nach den heutigen Erkenntnissen wird die bestehende Ausrüstung bis auf weiteres noch genügen.
- 5303 Dienstaltersabzeichen. Die Frage des Dienstaltersabzeichens wurde schon mehrmals studiert, doch hat sich die Swissair noch nicht zur Ausgabe dieser speziellen Auszeichnung entschliessen können. Das Dienstalter wird in der Swissair hingegen im Lohn, im Reglement über die Transportvergünstigungen und in der Weisung betreffend Dienstaltersgeschenke berücksichtigt.
- 6215 Ersetzen der Niete durch Halbrundsrauben an den Seitenblechen der Kabinenfenster. Die Untersuchung dieses Vorschlages ergab, dass beim korrekten Ausführen des Scheibenwechsels das Herausbohren der Niete nicht notwendig ist. Durch ein Verkanten der Scheibe beim Ein- und Ausbau kann das Streifen an den Nietköpfen vermieden werden.
- Ein Ersetzen der erwähnten Niete durch Schrauben kommt auch aus Festigkeitsgründen nicht in Frage.
- 6763 Umändern des Walzwerkzeuges. Das betreffende Walzwerkzeug wurde der Swissair von der Firma Link-Sturzebecher zur Verfügung gestellt und zwar mit der Bitte, dieses praktisch auszuprobieren und event. vorhandene Mängel mitzuteilen. Alle Vorschläge für Verbesserungen sind deshalb nicht über das Vorschlagswesen, sondern direkt an die Werkzeugplanung zu leiten. Im weiteren sei mitgeteilt, dass die von der genannten Firma in Handel gebrachten Werkzeuge bereits vor Einreichung des Vorschlages mit 2 0-Ringen versehen wurden.

- 6795 Direktes Rücktanken von Treibstoff in den Zisternenwagen.
Bevor das Benzin in den Tankwagen zurückgeführt werden könnte, müsste es auf seine Qualität geprüft werden. Ebenfalls wäre vorgängig des Rücktankens das Quantum des zurückführenden Treibstoffes zu ermitteln, da am Zisternenwagen die Anzeigen für die Rücktankung fehlen.
Weil sich bei der direkten Rücktankung des Treibstoffes vom Flugzeug zum Tankwagen die Qualitäts- und Quantitätsbestimmung nicht durchführen lassen, muss dieser Vorschlag abgelehnt werden.
- 6799 Muffler-Verstärkung. Das Aufnieten von Stahlblech-Verstärkungen bietet keine Gewähr dafür, dass die nach bestimmten Betriebsstunden auftretenden Spannungsrisse vermieden werden können. Vielmehr würde mit grösster Wahrscheinlichkeit das Mufflerblech neben der angebrachten Verstärkung reissen.
- 6800 Farbige Kopfpolsterüberzüge. Bereits bei der Gestaltung der Kabinenausüstung für die neu in Dienst zu stellenden Flugzeuge wurde die Verwendung von farbigen Kopfpolsterüberzügen ins Auge gefasst. Der Vorschlag kommt daher leider zu spät.

Flugzeit-Uhr. Technisch liesse sich eine Uhr mit digitaler Zeitanzeige, resp. eine rückwärtslaufende Uhr, welche die noch bevorstehende Flugdauer angibt, herstellen. Der finanzielle Aufwand für die Anschaffung und Installation einer solchen Anlage käme jedoch auf ca. Fr. 2000.- pro Flugzeug zu stehen. Ein solcher Betrag ist aber sicherlich zu hoch im Vergleich zu der relativ bescheidenen Verbesserung des Passagierkomforts. Zudem müssten diese Uhren bei eventuellen Umwegflügen laufend vom Kabinenpersonal korrigiert werden um dem Passagier die versprochene genaue Indikation zu vermitteln.

Voucherblöcke des Kabinenpersonals. Die Voucher-Kopien werden vom Wirtschaftsdienst zu Kontroll- und Berechnungszwecken benötigt. Dabei ist es erforderlich, dass

- diese Unterlagen bis spätestens am 10. des dem Fluge folgenden Monats abgeliefert werden,
- die Kopien den gleichen Vordruck wie die Originale tragen, um die Verwertung der Daten zu erleichtern
- dafür normal starkes Papier, das Gewähr für eine bestimmte Haltbarkeit bietet, verwendet wird.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 5557 Kombination von Service Frachtbrief und Lieferscheinen
5826 Vorrichtung zum Ausschleifen der Torque Zylinder.

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

- 4849 Kurstafeln für Gepäckkontrolle
5579 Werkzeug zum Montieren der Zylinderfussmuttern
5875 Muffler-Isolation
6845 Schmiemippel für Verstellspindel

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

- 4074 Leuchtsignal zum Vermeiden von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel.
5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.
5704 Verchromen der Zylinderbohrungen an den Mertracs.

Wir bitten den Einsender des folgenden Vorschlages sich bei Herrn H. Schneeberger, Flz.-Engineering Dept. IV zu melden :

- 4650 Verbesserung der Zugänglichkeit zum Wasser-Auffüllsystem.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

643/735/736/789/802/809/1350/2347/2516/2846/3357/4074/4247/4431/4594/4625/4640/4649/4748/
4954/5052/5111/5176/5196/5250/5284/5304/5456/5466/5508/5519/5520/5531/5545/5561/5575/5600/
5670/5694/5702/5711/5714/5765/5769/5771/5775/5795/5813/5827/5849/5858/5861/5862/5874/5898/
5910/5920/5945/5946/6074/6052/6071/6073/6085/6087/6088/6124/6194/6226/6234/6241/6244/6254/
6255/6266/6268/6269/6271/6272/6311/6341/6359/6467/6502/6503/6534/6540/6561/6571/6573/6585/
6591/6619/6622/6625/6626/6627/6639/6647/6652/6656/6678/6684/6702/6706/6707/6716/6720/6765/
6769/6777/6791/6792/6797/6812/6813/6820/6821/6846/6848/6853/6855/7002.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

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



Die Air France veranstaltet unter dem Personal der der ASIA angeschlossenen Luftfahrtsgesellschaften einen Foto-Wettbewerb nachfolgenden Bestimmungen :

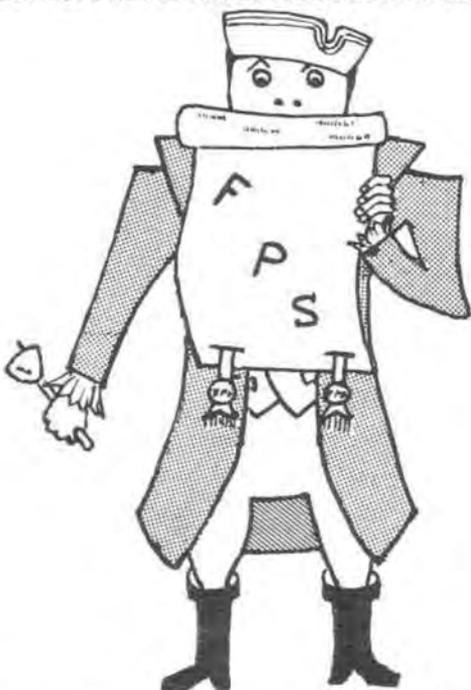
Der Wettbewerb wird in 2 Kategorien zu je 3 Themata aufgeteilt. Je 10 Fotos pro Thema in jeder Kategorie, also total 60 Bilder werden von jeder sich beteiligenden Gesellschaft angenommen.

1. Kategorie : Schwarz/weiss Papierbilder
Format : minimum 18 cm Schmalseite
maximum 40 cm Breitseite
auf mittelstarkem Karton aufgezogen , ohne Rand
2. Kategorie : Farb-Diapositive 24 x 36 mm und 6 x 6 cm
gerahmt und projektionsfertig.

Themata für Kategorie 1 und 2 :
A Der Mensch (Sujets humains)
B Landschaften (Paysages)
C Diverses

Jeder Swissair-Angestellter hat das Recht, je 10 Fotos jeder Kategorie und Sujetgruppe einzusenden. Aus dem eingegangenen Bildmaterial werden von einer noch zu bestimmenden Jury die 60 besten Arbeiten ausgesucht und der Air France zur Ver-

Fortsetzung Seite 2



**Reservieren Sie sich:
Samstag, den 3. Oktober 1959
mit Beginn 2000 Uhr**

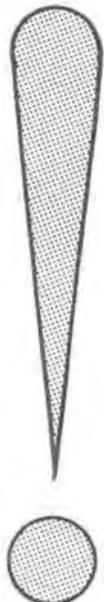
Grosses Oktoberfest

**in der Kantine Taubenried
Dept. IV, Kloten**

Tanz Budenbetrieb

Musik-Vorträge

Attraktionen Humor



Aug/59/25

fügung gestellt. Das Urteil der Jury ist unanfechtbar.

Die Bilder müssen folgende Angaben enthalten; (auf schwarz/weiss Fotos Rückseite und für Dias Beschriftungsstreifen benützen.)

1. Name der Firma (Swissair).
2. Kennziffer, bestehend aus 2 Buchstaben und 2 Zahlen.
3. Titel des Bildes
4. Angabe der Kategorie und des Themas.

Beispiel : Swissair GF - 37
Abendstimmung
Kat. 1/B

Ihre Adresse (in Blockschrift) also Name und Arbeitsort fügen Sie in einem verschlossenen Couvert, das auf der Aussenseite als Anschrift nur die Kennziffer tragen darf, den Bildern bei.

Termin; Wettbewerbsmaterial wird bis spätestens 13. November 1959 entgegengenommen. Die nicht verwendbaren Bilder werden dem Besitzer im Laufe des Monats Dezember zurückerstattet. Da die Bilder-Ausstellung erst im Februar 1960 in Paris stattfindet, können die übrigen Fotos nicht vor dem nächsten Frühjahr zurückerwartet werden.

Sammelstelle und Auskunft ; Annahme des Bildmaterials durch Herrn K. Schinz, IERA-Engineering, Dept. IV, Kloten, Tel. 2729

Preise; Die Air-France stiftet Preise für die Einsender der besten Aufnahmen in jeder Themagruppe, ferner an die beste Gesellschaft in jeder Kategorie und einen grossen Preis an die Gesellschaft mit dem höchsten Punktetotal.

Um eine Auslese zu erhalten, die dem internationalen Rahmen der Veranstaltung gerecht wird, sind wir auf eine rege Beteiligung angewiesen.

Sportflug-Gruppe

Die Tätigkeit der SFS konzentrierte sich in den vergangenen 3 Wochen auf das Segelfluglager in Samedan. Wir werden in der nächsten Ausgabe hierüber einiges zu berichten haben. Während dieser Zeit haben folgende Mitglieder die Luftamt-Prüfung zum Erwerb der Führerbewilligung bestanden ; Fräulein Ruth Romann, die Herren Hans Luginbühl, Rudolf Gasser, Joachim Müller, Fritz Rügger und Hector Schuler. Diese Segelflieger haben im letzten Herbst mit der Segelflugschulung begonnen und sind nun berechtigt, jederzeit ein Segelflugzeug zu fliegen. Wir gratulieren zu diesem schönen Erfolg.

Bedingungen, die zur Luftamt-Prüfung erfüllt sein müssen ; Vorschulung ; 1. Mindestens 30 Windenstarts am Doppelsteuer für Alleinflug im Windenstart. 2. Mindestens 6 Schleppstarts (hinter Schleppflugzeug) am Doppelsteuer für Alleinflug im Schleppstart. Luftamt-Prüfung: Nach Barograph 3 Flüge von zusammen mindestens 1 Std. Flugdauer im Moment vom Ausklinken an (davon 1 Flug mindestens 1/2 Std. Flugdauer). Während den obigen Flügen können noch folgende Bedingungen gleichzeitig erfüllt werden; Im 1. Flug 3 Steilspiralen links (45° und mehr) mit anschliessender Glissade und im 2. Flug 3 Steilspiralen rechts mit ebenfalls anschliessender Glissade. Die theoretische Prüfung umfasst allgemeine Flugzeugkenntnisse, Kenntnisse über das Luftfahrtgesetz und die Meteor.

A. Diener

Philatelisten-Club

Als weitere Neuheit auf dem Briefmarkenhandel hat der Philatelisten-Club Swissair den SAS Caravelle-Jet Erstflug von Genf nach Teheran in Umlauf gesetzt. Die geringe Auflage verspricht den Mitgliedern, die alle Gratisrecht auf ein Couvert haben, einen grossen Sammelwert in späteren Jahren.

Schützen-Gruppe

Am Volks- und Firmenschiessen in Wallisellen vom 27./28. Juni 59 beteiligten sich 5 Gruppen aus dem Dept. IV. Die Gruppe "Niethammer" (wo könnte sie anders her sein, als aus unserer Spenglerei!) belegte dabei den 10. Rang von 50 Gruppen. Gruppe "Douglas" belegte den 26., "Caravelle" den 30., "Schwarz 6" den 41. und "Convair" den 42. Rang.

Zu genau meinte es der Angestellte des Passagierdienstes im Flughafen, als kürzlich eine Dame mit einer Tasche mit der Aufschrift "CAT" zum Transit-Ausgang ging. (CAT engl. -zu Deutsch = Katze) Er rennt ihr nach ; "Madame, darf ich Sie nochmals zum Schalter bitten, Sie haben in der Tasche eine Katze und für alle Tiere muss für den Transport mit dem Flugzeug eine Extragebühr erhoben werden". Die Dame sieht unsern Mann eine Weile erstaunt an, dann erhellt ein Lächeln ihr Gesicht und sie sagt freundlich zu ihm; "Mein Lieber, haben Sie auch schon etwas von der Civil-Air-Transport Gesellschaft gehört, deren Abkürzung "CAT" ist und die mir diese Tasche geschenkt hat?" - Es verging eine geraume Weile bis dem Beamten die Kinnlade wieder zuschnappte.

. . .

NEWS

SWISSAIR

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

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

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

8. Jahrgang

Nr. 9

September 1959

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM AUGUST 1959

	<u>August 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>August 1958</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	19'014 + 5%	18'056
Ausgelastete Tonnenkilometer	12'419 + 4%	11'888
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	10'184 + 4%	9'800
Fracht-tkm	1'794 + 8%	1'658
Post-tkm	441 + 3%	430
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	65,3%	65,7%

Während des Berichtsmonats vermochte die - verglichen mit August 1958 - um 4% gewachsene Nachfrage nicht ganz mit dem 5%igen Mehrangebot Schritt zu halten. Der Auslastungsgrad im gesamten Linienverkehr sank deshalb um 0,4 Punkte auf 65,3%, war aber immer noch besser als budgetiert.

In Europa stand einer 5%igen Reduktion der Offerte eine Abnahme der verkauften Leistung um 1% gegenüber, so dass der Ladefaktor von 57,0% auf 58,9% vorrückte.

Bei den Nordatlantik-Passagierkursen, die zu 77,2% (i.V. 76,3%) ausgelastet waren, stieg die Produktion um 4%, die Nachfrage um 5%. Bei den Frachtkursen erreichte der Auslastungsgrad 57,4%, gegenüber 68,8% im Juli 1958; allerdings war die angebotene Leistung hier um 177% grösser als letztes Jahr.

Ueber dem Südatlantik mussten wir eine Verschlechterung des Ladekoeffizienten von 68,9% auf 62,9% in Kauf nehmen.

Auch unser Nahostverkehr erlitt einen bedeutenden Aderlass: Das Angebot war hier um 13% höher, die Zahl der ausgelasteten tkm dagegen um 4% kleiner als in der Parallelperiode des Vorjahres. Die Auslastung ging um volle 10 Punkte auf 58,0% zurück. Neben teilweise stark rückläufigen Passagierfrequenzen auf den Kursen von und nach Bagdad, Damaskus, Kairo und Athen ist die neue Linie nach Teheran vorläufig wenig befriedigend.

Eine leicht verbesserte Auslastung - das Mittel stieg von 65,0% auf 65,7% - war auf dem Fernostnetz festzustellen.

Wenn das August-Ergebnis im grossen und ganzen auch günstig ausfiel, so zeigt sich doch eine Rückbildung gegenüber dem Juli.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Die Swissair hat seit ihrem Bestehen ihre Besatzungen, insbesondere Piloten und Bordfunke, selbst ausgebildet. Vor dem zweiten Weltkrieg ist diese Ausbildung durch die damals noch unumgängliche Subventionierung des Gesamtbetriebes mitfinanziert worden. Von 1950 - 1958 hat der Bund an die Kosten der Personalausbildung der Swissair lediglich einen jährlichen Beitrag von Fr. 500'000.--, im Ganzen also von Fr. 4.500'000.-- geleistet. Die Aufwendungen der Swissair selbst während dieser Zeit beliefen sich jedoch auf Fr. 37'000.000.-- für die gesamte Personalausbildung. Davon entfielen Fr. 26'000'000.-- allein auf die Ausbildung des Cockpit-Personals, der Piloten, Bordmechaniker und Navigatoren. Zudem hat die Swissair Fr. 5'600'000.-- an Investitionen für ihr Schulgebäude und seine Einrichtungen aufgebracht.

Die übrige schweizerische Industrie empfängt kostenlos ihre Spezialisten, wie Maschinen-, Elektro-Ingenieure, Chemiker usw. bereits ausgebildet aus den Händen des Staates. Die der Swissair zufallende Last der Ausbildung ihrer Spezialisten, namentlich der Piloten, musste daher als schwere Benachteiligung empfunden werden, umsomehr, als die junge Industrie der Luftfahrt infolge der dynamischen Entwicklung mit hohen Abschreibungen ihres teuren Flugmaterials belastet wird und insbesondere die privatwirtschaftlich geführte Swissair gegen stark subventionierte ausländische Gesellschaften in hartem Konkurrenzkampf steht.

In dieser allgemeinen Lage und angesichts des wachsenden Bedürfnisses der fliegerischen Nachwuchsförderung wurden Verhandlungen zwischen Eidg. Luftamt, Flugwaffe, Aero-Club der Schweiz und Swissair aufgenommen, die schliesslich zu einem Bundesbeschluss über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses führten. Neben Artikeln über die Vorbereitung der Jugend durch den AeCS lautet dieser Bundesbeschluss folgendermassen :

" Der Bund errichtet eine Schweizerische Luftverkehrsschule und erteilt einer hiezu geeigneten Unternehmung den Auftrag, eine Schweizerische Luftverkehrsschule auf Rechnung des Bundes, zu betreiben. "

Die Swissair war zweifellos prädestiniert, einen solchen Auftrag zu übernehmen. Im Laufe dieses Sommers kam denn auch ein Vertrag zwischen Bund und Swissair zustande, der den Betrieb der Schweizerischen Luftverkehrsschule durch die Swissair vorsieht. Zugleich wurde die Organisation dieser Schule innerhalb des Operationsdepartementes, der Abteilung für Flug-Operationen, d.h. der Dienststelle Schule & Training, eingegliedert.

Die Swissair übernimmt mit diesem Auftrag die Ausbildung von Berufs- und Verkehrspiloten, von Navigatoren, Bordmechanikern und Dispatchern, d.h. von Spezialisten, welche zur Ausübung ihrer Tätigkeit "einer persönlichen Erlaubnis des Eidg. Luftamtes", bzw. einer Lizenz, bedürfen. Die Swissair wird nicht nur Bewerber für ihre eigenen Bedürfnisse ausbilden, sondern auch für andere schweizerische Unternehmungen des regelmässigen und nicht-regelmässigen internationalen Luftverkehrs.

Schulreglement, Lehrgänge und Lehrverträge sind mit dem Eidg. Luftamt vereinbart und die finanzielle Lastenverteilung abgeklärt worden. Das Schulreglement gibt über die Aufnahmebedingungen, Schulordnung und Ausbildungskosten Auskunft.

Die Swissair kann nun wohl vorbereitet an ihre erweiterte Aufgabe herantreten und den Ausbau der bereits vorhandenen Grundlage zur neuen Schweizerischen Luftverkehrsschule an die Hand nehmen.



R. Fretz
Chef Departement III

PERSONALKOMMISSION - VERLÄNGERUNG DER AMTSPERIODE

Im Reglement der Personalkommission vom 25. März 1958 ist für die Mitglieder der Personalkommission und ihre Ersatzleute eine Amtsperiode von einem Jahr vorgesehen; das gesamte Personal müsste demnach aus seiner Mitte die Personalkommission jedes Jahr neu wählen. Nun zeigt sich aber, dass ein Jahr den jeweiligen Mitgliedern zu wenig Zeit lässt, um sich in ihren Aufgabenbereich einzuarbeiten. Im Einvernehmen mit den Personalverbänden wurde deshalb die erste Amtsdauer der Personalkommission um ein Jahr, d.h. bis zum Frühjahr 1960, verlängert. Zu jenem Zeitpunkt werden also die Erneuerungswahlen in die Personalkommission durch das gesamte Personal stattfinden. Mit dieser Verlängerung bleiben die bisherigen Mitglieder und Ersatzleute mit wenigen Ausnahmen ein weiteres Jahr auf ihren Posten. Wechsel ergeben sich in folgenden Wahlkreisen:

Im Wahlkreis 5 tritt Herr Fritz Dürr (Mitglied) zurück. An seiner Stelle wird Herr Willy Jaquet (bisher Ersatzmann) Mitglied. Ersatzmann dieses Wahlkreises wird Herr Otto Wyttenbach (der 1958 an dritter Stelle gewählte Kandidat).

Im Wahlkreis 10 fällt Herr Walter Weber (Ersatzmann) aus, da er in einen andern Wahlkreis übergetreten ist. Herr Fritz von Euw (der 1958 an dritter Stelle gewählte Kandidat) wird als neuer Ersatzmann bezeichnet.

Im Wahlkreis 14 tritt Herr Xaver Voser (Ersatzmann) zurück. Herr Fritz Züllig (der 1958 an dritter Stelle gewählte Kandidat) wurde als neuer Ersatzmann bezeichnet.

Im Wahlkreis 22 tritt Herr Edward Giriens (Ersatzmann) zurück. Herr Fritz Leber (der 1958 an dritter Stelle gewählte Kandidat) wird neuer Ersatzmann.

NEUE KOMMANDANTEN UND KAPITÄNE

Zum DC-6B/7C Pilot-in-Command (Südatlantik) wurde Flugkpt. Walter Meyer, zum DC-6B Pilot-in-Command für den Fernen Osten Flugkpt. Otto Rentsch und zum DC-6B-Kommandanten für Europa Flugkpt. John Black ernannt. Die Piloten Rolf Anliker, Reto Frey, Willy Langmeier, Leander Ritzli und David Smith avancierten zu Convair-Kommandanten. Den Rang eines Flugkapitäns erhielten die folgenden Piloten: David Moreillon, Malcolm Cross, Eugen Bohli, Rudolf Jenny, James Hainsworth, Graham Hewitt, David Smith, Jack Veys und Robert Birch. Wir gratulieren!

FRED BRUNNER



In der Morgenfrühe des 14. September verschied nach nur kurzem Spitalaufenthalt unser Mitarbeiter Fred Brunner, vormals Chef des Technischen Einkaufs des Dept. IV und seit Mai 1959 Kontrolleur für alle Einkaufsstellen beim Inspektorat Dept. I. ETH-Ingenieur Fred Brunner, geboren am 18. März 1892, war am 21. August 1945 in die Dienste unseres Unternehmens eingetreten. Er gehörte zu den Pionieren unserer Militäraviatik. Inhaber des schweizerischen Pilotenbrevets No. 57, ausgestellt am 27. August 1915, war er 1918/19 Versuchsflieger und technischer Leiter des Flugplatzes Dübendorf, bevor er die Leitung des Ingenieurbüros der dortigen Flugplatzdirektion übernahm. Während einigen Jahren war er dann Versuchs- und Projektingenieur bei der Scintilla Magneto Co. und American Brown Boveri Electric Co. in den U.S.A. Vor seinem Eintritt in die Swissair arbeitete er im Waffenkonstruktionsbüro der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon und bei der Kriegstechnischen Abteilung des Eidgenössischen Militärdepartementes.

In Fred Brunner verlieren wir einen lebenswerten Arbeitskollegen, der unserm Unternehmen wertvolle Dienste geleistet hat und dem wir stets ein ehrendes Andenken bewahren werden. Seinen Angehörigen sprechen wir unser tiefgefühltes Beileid aus.

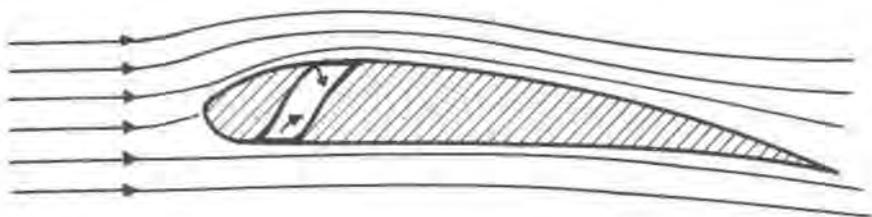
DC-8 ERHÄLT LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS 1 MONAT FRÜHER ALS ERWARTET

Die Federal Aviation Agency (FAA) hat am 1. September 1959 dem DC-8 das Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt und ihn damit für den kommerziellen Einsatz freigegeben. Die Urkunde wurde vom Verwalter der FAA genau einen Monat vor dem ursprünglich vorgesehenen Zeitpunkt in Washington an Donald W. Douglas übergeben.

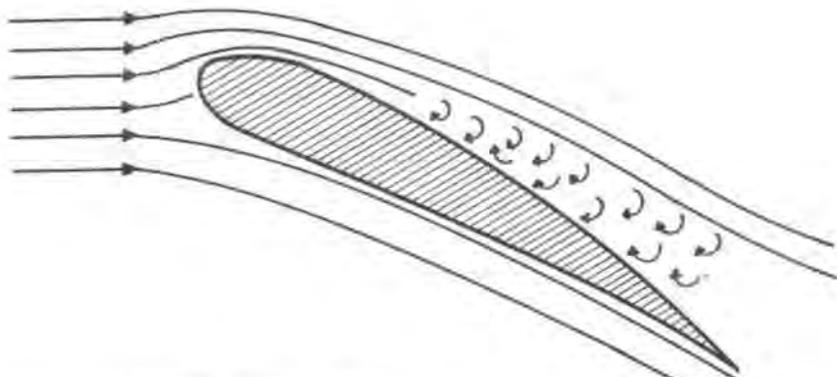
Seit die erste Einheit am 30. Mai 1958 zum Jungfernflug aufstieg, sind mit den DC-8 1782 Starts und Landungen vollzogen und 2284 Flugstunden zurückgelegt worden. Da kein Prototyp hergestellt wurde, benutzte Douglas das Testprogramm zu weiteren Verbesserungen und kann somit ein Flugzeug liefern, bei dem die letzten technischen Fortschritte berücksichtigt sind.

Um den neuen, verschärften Vorschriften der FAA bezüglich Startpistenlänge zu genügen, versah Douglas die Flügel des DC-8 an der Vorderkante mit einem Spalt, der dem Flugzeug eine kleinere Minimalgeschwindigkeit verleiht und so eine kürzere Startstrecke ermöglicht. Im Reiseflug wird der Spalt zugedeckt, damit kein zusätzlicher Widerstand entsteht. Daneben konnten die Flugleistungen durch Abänderung der Flügelspitzen und Triebwerksausleger weiter verbessert werden.

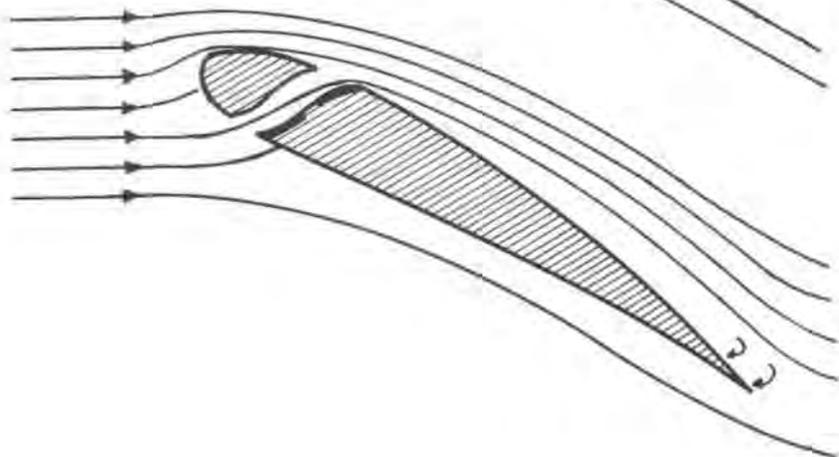
Diese neuen Erkenntnisse wurden ausgewertet, so dass der DC-8 wirklich als das "Flugzeug des Jahres 1960" gelten darf. Zurzeit sind von 18 Gesellschaften insgesamt 143 DC-8 bestellt.



Horizontalflug -
Flügel mit geschlossenem Spalt.



Langsamflug mit grossem Anstell-
winkel - Beim Flügel ohne Spalt reisst die Luftströmung an der Flügeloberfläche ab und ruft eine Wirbelbildung hervor; der Auftrieb erleidet einen starken Abfall, und der Widerstand nimmt zu.



Beim Flügel mit Spalt wird der beschleunigte Luftstrom in die Saugzone des Flügels geleitet; das Abreißen der Strömung und die Wirbelbildung werden verhindert, wodurch der Auftrieb vergrössert wird.

HAPPY LANDINGS

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand alles Gute :

Dept. II : 19.8. Ernst Zepf, Propaganda.

Dept. III : 30.5. Bernhard Wyss, Kabinenpersonal (Steward) ; 18.7. Emil Züst, Frachtdienst ; 30.7. Edwin Bruderer, Flight Ops., Pilot ; 30.7. Frl. Rosa Hess (jetzt : Frau Cottini), Uebermittlungszentrale ; 4.8. Eugen Stiefel, Flight Ops., Pilot ; 11.8. Arthur Müller, Flight Ops., Piloten-Asp. ; 20.8. Frl. Marianne Hofmann (jetzt Frau Estoppey), Chefhostess Europa ; 20.8. Armand Wetzel, Uebermittlungszentrale ; 21.8. Frl. Ruth Schneider (jetzt: Frau von Allmen), Kabinenpersonal, Hostess.

Dept. IV : 26.6. Henry Flück, Materialverwaltung ; 4.7. Hans Engél, Triebwerk ; 18.7. Bruno Perbellini, Hydraulische Werkstatt ; 18.7. Ludwig Strebel, Triebwerk ; 20.7. Willi Wüthrich, Kontrollabteilung ; 25.7. Eugen Moor, Werft ; 25.7. Michael von Haldenwang, Radio-Werkstatt ; 31.7. Robert Weimer, Werft ; 1.8. Adolf Lehmann, Flugbetrieb ; 3.8. Markus Bossert, Werft ; 8.8. Hermann Brühlmann, Flugbetrieb ; 15.8. Johann Jordi, Werft ; 15.8. Rudolf Schneider, Instrumenten-Werkstatt ; 22.8. Walter Gubler, Ingenieur-Abteilung.

IN DEN RUHESTAND GETRETEN

ist per 1. Juli 1959 zufolge Erreichen der Altersgrenze der Chef des Motorenprüfstandes im Dept. IV, Herr Hans Pflugshaupt. Seit 1926 war er als Flugzeugmechaniker bei der Ad Astra Aero und ab 1931 in der Motorenwerkstatt der Swissair beschäftigt. Er hat somit dreiunddreissig Jahre lang dem Luftverkehr treue Dienste geleistet und den Ruhestand wohl verdient. Hans Pflugshaupt darf unseres Dankes gewiss sein. Wir wünschen ihm in seinem Lebensabend beste Gesundheit und alles Gute.

DREI NEUE AUSLANDVERTRETUNGEN

In Caracas (Venezuela) und Warschau wird die Swissair demächst Vertretungen eröffnen. Zudem soll in Karachi der bisherige Generalagenturvertrag mit der Firma World Tours durch eine eigene Verkaufsorganisation abgelöst werden.

SWISSAIR ALS MASSTAB

Steward Peter von Siebenthal wurde für sechs Wochen nach Hongkong zur CPA (Cathay Pacific Airways) und Gruppen-Chefsteward Paul Ochsenbein für zwei Monate nach Tokio zur JAL (Japan Air Lines) delegiert. Herr von Siebenthal soll für die CPA Serviceverbesserungen vorschlagen und Herr Ochsenbein für die JAL die Schulung des Kabinenpersonals reorganisieren. Beide Aufträge beweisen, dass unser Service nicht nur bei unsern Kunden, sondern auch bei andern Luftverkehrsunternehmen als gut bewertet wird.

SACO-SERVICE

Am 5. September flog der 200. SACO-Kunde der Swissair über den Nordatlantik. Dieses kleine Jubiläum rechtfertigt eine Erklärung, was unser SACO-Service bedeutet. Hinter dem aus SAMple-COLLECTION gebildeten Kurznamen steckt der Musterkollektionendienst, ein besonderer Zweig der Kundenbetreuung. Diese Stelle nimmt sich besonders reisender Verkäufer an, die mit Musterkollektionen oder Demonstrationmaterial von Land zu Land fliegen. Sie sorgt dafür, dass

ERFOLGREICHER DC-8 FLUG KALIFORNIEN-KANADA

Am 13. August legte ein mit JT-4-Triebwerken ausgerüsteter DC-8 der Interkontinentalversion die 4119 km lange Strecke von Long Beach nach Montreal in 4 Stunden 12 Minuten zurück. Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug 981 km/h.

DAS BILD DES MONATS



Eine neue Ladebühne in Kloten

Im Bestreben, den Warenumschlag für Lufttransporte immer rationeller zu gestalten, wird unsern Frachtangestellten in Kloten ein neues Verladegerät zur Verfügung gestellt. Die "Marolf-Bühne" - so genannt nach ihrem Konstrukteur - vermag eine Nutzlast von 10 Tonnen in 1 Minute 20 Sekunden auf eine maximale Höhe ab Boden von 4,20 m zu heben. Die Bühne misst 7,20 x 2,80 m und hat ein Eigengewicht von 7'240 kg. Mit ihr können auch Strassentransporte (bis 5 Tonnen) durchgeführt werden ; das bedeutet, dass schwere Ladung direkt ins Flugzeug gehoben werden kann. Die Bühne fasst in einem Hub sechs normale oder vier grössere Frachtwägelchen, oder - wie unser Bild beweist - einen Lastwagen samt Ladung.

trotz der Zollschranken Passagier und Muster ihre Bestimmungsorte zu gleicher Zeit erreichen. Sie ist - da diese besondere Dienstleistung nach Abschluss der Verkaufsverhandlungen Frachtgeschäfte nach sich ziehen kann - der Abteilung Fracht-Verkauf zugeteilt.

DER NORDATLANTIKVERKEHR IM 2. QUARTAL

In den Monaten April, Mai und Juni des laufenden Jahres stieg die Zahl der von der IATA-Gesellschaften über den Nordatlantik beförderten Passagiere im Vergleich zum 2. Quartal 1958 um 12,5 % auf 377'553. Davon reisten 277'659 Fluggäste in der Economy-Klasse, wo die Zuwachsrate 38,7 % betrug. Die Frachttransporte nahmen in der gleichen Zeit um 49,8 % zu und erreichten ein Gewicht von 7'730'257 kg. Auch der Luftpostverkehr verzeichnete eine überraschend hohe Steigerung von 20 %; es wurden Postsachen im Gesamtgewicht von 2'882'869 kg transportiert.

HABEN SIE SCHON GEWUSST, DASS

- ... die Swissair Ende August 5'924 Angestellte zählte ?
- ... das Kapital der Swissair Ende August auf 10'254 Aktionäre verteilt war ?
- ... der 30. August mit 5'036 Passagieren bisher der lebhafteste Tag im Flughafen Kloten war ?

40 JAHRE IATA

Am 28. August 1919 gründeten die Vertreter von sieben europäischen Luftverkehrsgesellschaften in einem Konferenzraum des niederländischen Aussenministeriums die International Air Traffic Association (IATA). Ein einziges Blatt Papier reichte damals aus, um Zweck, Pflichten und Rechte zu umschreiben. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren die technischen Voraussetzungen für eine weltweite Expansion der kommerziellen Luftfahrt erfüllt. Die ursprüngliche IATA, eine Interessengemeinschaft europäischer Flugunternehmungen, wuchs unter dem leicht modifizierten Titel International Air Transport Association zur Weltorganisation, der heute 90 Mitgliedgesellschaften mit einer Flotte von rund 3'200 Flugzeugen angehören.

DIE GUTEN IDEEN

SWISSAIR

Nr. 68

September 1959

Herausgegeben durch:

Büro für
Organisations-
Manual-
und Vorschlagwesen



Die vielen Ferienabwesenheiten haben sich leider auch auf das Vorschlagswesen ausgewirkt. So können wir heute nur zwei prämierte Vorschläge publizieren. Nur zwei sagen wir, weil wir uns in den letzten Monaten so sehr am Prämieren in grosser Zahl gewöhnt haben, dass es uns beinahe als selbstverständlich erscheint, eine stattliche Zahl von Prämierungsgewinnern präsentieren zu können. Und dabei leicht übersehen, dass manches Unternehmen glücklich wäre, ab und zu sogar zwei prämierte Vorschläge melden zu können.

Deshalb erst recht herzliche Gratulation den beiden nachstehend genannten Herren.

Herr Eduard Affentranger, Sekt. Flz.-Ueberholung Dept. IV Fr. 40.- 6845

Herr Gottlieb Buchser, Stat. Leitung Kloten Dept. III Fr. 20.- 4849

6845 Herr Eduard Affentranger schlug vor, an den Kontrollspindeln der Cowl-Flaps Schmiernippel anzubringen. Dadurch wäre es möglich die Lager während des Betriebes kontinuierlich zu schmieren und damit deren Laufzeit wesentlich zu erhöhen. Leider lässt sich der Vorschlag aber nur teilweise verwirklichen, da die Montage solcher Schmiernippel wegen der geringen Wandstärke des einen Lagergehäuses nur getriebeseitig möglich ist. Gemäss Werkauftrag Nr. 52416 wird das entsprechende Lager der Verstellspindel mit einem Schmiernippel versehen.

4849 Herr Gottlieb Buchser stellte den Antrag, die Einteilung bei den neu zu beschaffenden Kurstafeln für die Gepäckkontrolle abzuändern. Dadurch können diese in ihren Dimensionen kleiner gehalten und demzufolge besser geordnet gelagert werden. Seinem Vorschlag wurde bei der Auftragserteilung entsprochen.

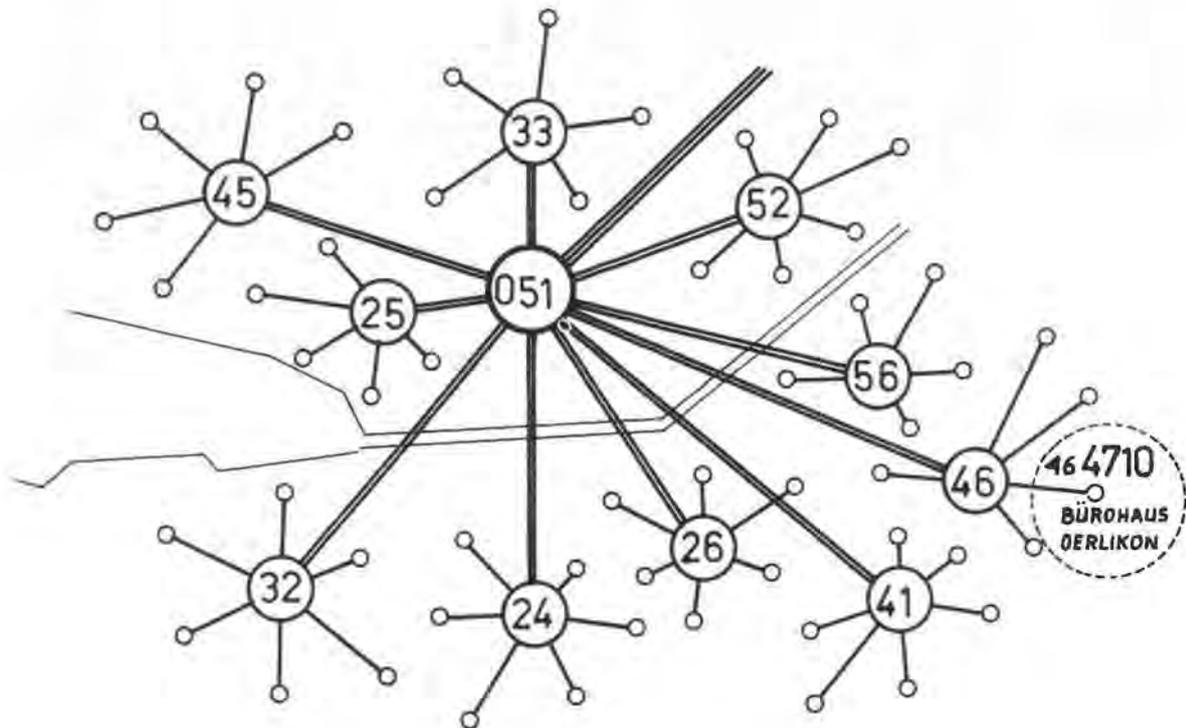
Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

5704 Verchromen der Zylinderbohrungen der Mertrac-Motoren. Das Verchromen der Laufflächen der Zylinder ist nicht neu. Bereits seit einigen Jahren wurden Zylinderlaufflächen von Hochleistungsmotoren verchromt. Leider ist aber unsere Galvanische Werkstatt nicht dafür eingerichtet die Zylinder der Mertracs den gestellten Ansprüchen entsprechend zu verchromen. Diese Oberflächenbehandlung aber auswärts ausführen zu lassen kommt der hohen Kosten wegen nicht in Frage.

6271 Befestigung der Saucen-thermosflasche im Bordbuffet CV-440. Dieser Vorschlag kommt leider zu spät. Bereits vor ca. 3 Monaten stellte eine Hostess via Streckenbericht das gleiche Begehren. Die Dienststelle Kabinenausrüstung des Dept. IV befasst sich zur Zeit mit dem Studium einer geeigneten Konstruktion für die Arretierung dieser Thermosflasche.

6341 Vereinheitlichung der SR-Telephonnummern. Die Vereinheitlichung der Telephonnummern aller Swissair-Stellen in der Schweiz auf die Rufnummer 34 18 00 unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorkennziffer, ist aus technischen Gründen nicht ohne weiteres möglich.

Um die kostspieligen Kabelanlagen zu den Telephon-Abonnenten möglichst kurz und einfach zu halten, sind die Telephonnetze der grösseren Städte auf einzelne Unterzentralen aufgeteilt, die ihrerseits miteinander verbunden sind.



Demzufolge ist die Nummer des einzelnen Abonnenten von dessen Standort und somit von der Zugehörigkeit zur betreffenden Quartierzentrale abhängig. Im weiteren ist die Numerierung je nach dem Wachstum des entsprechenden Quartiers auch Veränderungen unterworfen. Das heisst mit anderen Worten, dass das Luftreisebüro und der Hirschengraben, die trotz der kleinen dazwischen liegenden Distanz an einer andern Quartierzentrale angeschlossen sind, nicht die gleiche Nummer haben können. Viel extremer sind die Situationen natürlich für das Bürohaus Oerlikon oder gar die Bauten in Kloten. Abgesehen von diesen rein technischen Schwierigkeiten, die zu überwinden wären, wäre der finanzielle Aufwand für eine Kabelschaltung, die die einheitliche Nummer für alle SK-Dienststellen ermöglichen würde, viel zu hoch, besonders im Hinblick auf die relativ geringe Verbesserung des Kundendienstes.

6542 Oelfilter-Reinigung. Bereits vor 2 Jahren wurde ein Vorschlag betr. die Verwendung von Aufsteckstangen für die ScheibenölfILTER-Reinigung prämiert.

(Siehe Vorschlag Nr. 4691 in der guten Idee Nr. 38 vom März 1957)

In der Zwischenzeit wurden umfangreiche Reinigungsversuche mit Ultraschallwellen durchgeführt, in deren Programm auch die Reinigung der ScheibenölfILTER eingeschlossen war. Auf Grund der Ergebnisse dieser Versuche wurde nun eine Ultraschall-Reinigungsanlage bestellt, die in absehbarer Zeit in Betrieb genommen werden kann. Eine neue Reinigungsmethode für die Scheibenfilter erübrigt sich demzufolge.

6591 Spezialaufsatz auf Benzintank für die Tankdichtheitsprüfung. Mit dem Aufsetzen eines speziellen Tankeinlass-Aufsetzrohres liesse sich wohl das Flüssigkeits-Niveau erhöhen, doch wäre es noch immer fraglich wenn nicht gar ausgeschlossen, ob damit auch alle eingeschlossene Luft im oberen Tankbereich entfernt werden kann.

Zur Zeit wird die angewandte Prüfmethode für die Tankdichtheitskontrolle neu überprüft, wobei als Alternativ-Vorschlag die Möglichkeit eines Abpressens mit 2,5 PSI Luftdruck sehr im Vordergrund steht.

6819 Tropfblech für Motorgondel. Der Vorschlag, das beim Reinigen der Motorgondel oder beim Kompressorwechsel durch ein Leakloch abtropfende Skydrol in einem Känel zu fassen und in die Dock-Wanne abzuleiten, gehört nach unserer Ansicht in die Kategorie der Selbsthilfe-Massnahmen. Solch kleine Verbesserungen, die einzig und allein im Interesse des die entsprechende Arbeit ausführenden Berufsmannes liegen, sollte jeder von sich aus vornehmen und ohne die Erhebung des Anspruches auf eine Prämie. Im übrigen möchten wir darauf hinweisen, dass bereits ein solches Tropfblech vorhanden ist und beim Kompressorwechsel verwendet wird.

6824 Ersetzen der Kipphebelbüchsen. Der Montage-Hinweis in der Revisions-Vorschrift Publ. Nr. 1136 betr. Kipphebelbüchsen der R-3350-Motoren ist schon richtig, bezieht sich aber nur auf die einzelnen Büchsen. Dass bei grösseren Stückzahlen das Montieren rationalisiert werden kann ist aber logisch und sollte im Bestreben des diese Arbeit ausführenden Mechanikers liegen. Die Stellen, die bestehende Revisions- oder Wartungs-Vorschriften ev. veränderten Situation (z.B. in Bezug auf die Stückzahl) anzupassen haben sind aber in hohem Masse auf den Erhalt von Angaben seitens der Werkstätten angewiesen. Deshalb möchten wir sehr empfehlen, Detailangaben, wie sie zum Beispiel im vorliegenden Vorschlag enthalten waren, auf dem Dienstweg weiterzuleiten.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 5557 Kombination von Service Frachtbrief und Lieferschein.
- 5826 Vorrichtung zum Ausschleifen der Torque Zylinder.
- 5875 Muffler-Isolation.

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

- 5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage
- 5579 Werkzeug zum Montieren der Zylinderfussmuttern
- 6716 Elektr. Einbrennapparat
- 6853 Abnützung der Motorkohlen der Servo-Control

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

- 4074 Leuchtsignal zum Vermeiden von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel
- 5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

643/735/736/789/802/809/1350/2347/2516/2518/2519/2523/2846/3357/4074/4247/4431/4594/4625/4640/4649/4748/4954/5052/5111/5176/5196/5250/5284/5304/5456/5466/5508/5519/5520/5545/5561/5575/5600/5670/5694/5702/5711/5714/5764/5769/5771/5775/5795/5813/5827/5849/5858/5861/5862/5874/5898/5910/5920/5945/5946/6074/6052/6071/6073/6085/6087/6088/6124/6194/6226/6234/6241/6244/6254/6255/6266/6268/6269/6272/6311/6342/6359/6467/6502/6503/6534/6540/6542/6561/6571/6573/6585/6591/6619/6622/6625/6626/6627/6639/6647/6650/6652/6656/6678/6684/6702/6706/6707/6720/6765/6769/6777/6788/6791/6792/6797/6812/6813/6819/6820/6821/6824/6846/6848/6855/6863/7002.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

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



Das gesamte  Personal mit seinen Angehörigen

und Freunden trifft sich am

Samstag 3. Okt. 20 00 Uhr

in der Kantine Dept. IV, Kloten, zum

traditionellen Oktoberfest der FP 

TANZ
BUDENBETRIEB
MUSIK
ATTRAKTIONEN
HUMOR

- ⊕ EINTRITTSPREIS Fr 1,65 ⊕ KASSAÖFFNUNG 19 30
- ⊕ TAXIBETRIEB AB 19 30 ZCH. SEEBACH-KLOTEN Fr. -.50
- ⊕ UND AB 24 UHR RICHTUNG ZÜRICH, FAHRPREIS Fr. -.50 bis 2.-

VIEL VERGNÜGEN

Zum Oktoberfest 1959

Am 3. Oktober führt die FPS zusammen mit den ihr angeschlossenen Clubs das diesjährige Oktoberfest durch. Dies gibt uns Gelegenheit, heute kurz den Sinn und Zweck dieser Veranstaltung zu erläutern und vor allem ihren Unterschied zum bekannten SWISSAIR-Ball im Kongresshaus aufzuzeigen.

Betrachten wir zuerst den Ball, der in einem zweijährigen Turnus jeweils in den ersten Wochen des Jahres stattfindet. Wenn die FPS, und zwar ohne Beteiligung der Clubs, diesen Anlass organisiert, so lässt sie sich (zu ihrer Schande sei's gestanden!) nur von einem einzigen Motiv leiten: nämlich Geld und nochmals Geld für ihre Kasse zu verdienen. Zu diesem Ziel muss alles führen, die Aufmachung, die öffentliche Propaganda, die Verlosung von Flugscheinen, das Unterhaltungsprogramm und eben auch die schon oft kritisierten hohen Eintrittspreise. Diesem Ziel wird auch bewusst manches geopfert, was vielen Swissair-Angestellten lieb wäre, nämlich eine gewisse Freiheit im Tenue, die Ambiance eines rein Swissair-internen Festes und anderes mehr. Besonders diese Verzichtes haben nun dazu geführt, dass sich die Zusammensetzung des Ball-Publikums von Jahr zu Jahr mehr zu Gunsten der SR-fremden Besucher verschoben hat, dass aber der Swissair-Ball mit jedem Mal mehr in die vorderen Reihen der gesellschaftlichen Ereignisse der Stadt Zürich gerückt ist und vor allem die in ihn gesetzten finanziellen Hoffnungen trotz verschiedener veränderter Umstände immer wieder erfüllt hat. Und dies Letztere ist schlussendlich für die FPS, die nebenbei gesagt das Geld ja nicht für sich, sondern zum Wohl aller Swissair-Angestellten zusammenträgt, das Entscheidende.

Ganz anders liegen die Dinge beim Oktoberfest in der Kantine. Dies soll ein völlig gelöstes, ungezwungenes Fest sein, zu dem nur Swissair-Angestellte mit ihren Angehörigen und Bekannten Zutritt haben. Hier herrscht kein Tenue-Zwang und hier ist die Möglichkeit geboten, sich ohne grosse Kosten richtig zu amüsieren. Wohl muss die FPS ein bescheidenes Eintrittsgeld erheben, aber dies ist wirklich nur gerade so hoch um ihre Kosten für die Orchester, die behördlichen Bewilligungen, die aus Sicherheits-Gründen notwendige Bewachung etc. zu decken. Alles Geld jedoch, das am Fest selbst ausgegeben wird, fliesst in die Kasse irgend eines Clubs, seien es die Batzen für die Zwischenverpflegung am Bratwurststand, die "Fufzgerli" für den Becher in der Bierschwemme oder die "zwei Stai" für den Whisky an der Bar. Vor allem aber ist niemand gezwungen, an diesem Abend mehr auszugeben als ihm sein Budget tatsächlich erlaubt, auch wenn die diversen Budenstände noch so verführerisch locken.

So glauben wir die richtige Formel gefunden zu haben: einerseits den teuren Swissair-Ball für die "Fremden", die sich einen Abend unter dem Swissair-Signet etwas kosten lassen wollen und uns damit die Kasse füllen helfen, und andererseits das fröhliche, ungezwungene, wohlfeile Oktoberfest für die "Eigenen", denen an diesem Abend nicht der Name SWISSAIR das Wichtigste ist, wohl aber die Möglichkeit, sich zusammen mit ihren Arbeitskolleginnen und -Kollegen köstlich amüsieren zu können.

Und in diesem Sinne sagen wir herzlich auf Wiedersehen zu einer fröhlichen "Druggete" am kommenden Oktoberfest in der Kantine.

H. Zeller

Ergänzungen zum Internationalen Foto-Wettbewerb der Air France.

(Wettbewerbsbestimmungen siehe August-Ausgabe)

Denjenigen, welchen die Motivwahl noch einiges Kopfzerbrechen bereitet, geben wir folgende Erläuterungen mit auf den Weg:

1. Thema: Der Mensch (Sujets humains)

Das menschliche Antlitz, die Formen, Linien und Bewegungen des Körpers. Der Mensch - eingespannt im Arbeitsprozess, aber auch bei Entspannung in Spiel und Sport. Alle Sujets, in denen der Mensch Hauptakteur ist.

2. Thema: Landschaften (Paysages, nature)

Dem Natureindruck sollte eine ganz bestimmte Aussage innewohnen. Es muss eine "erlebte" Landschaft sein. Der Mensch und das Tier dürfen als Staffage dienen, sollten aber nicht zum Hauptmotiv werden, ebenso die Architektur die sich in die Landschaft einfügt.

3. Thema: Diverses

Diverses umfasst sozusagen alles was in den ersten beiden Themen nicht enthalten ist. Das Tier, ein unerschöpfliches Motiv: Stilleben, experimentelle Fotografie, Bilder aus dem Bereiche der Technik (z.B. Fliegerei) usw. --

Bei diesen Möglichkeiten wird es sicher keinem Fotoamateure an der Auswahl fehlen - und nun frisch an die Arbeit!

K. Schinz

Tennis - Club



Spieler und Rpräsentanten der ASIA-Cup Konkurrenz

von links; knieend : Mr. Dickins (BE), Mr. Christie (BE),
Mr. Ritzi (SR)
stehend ; Miss Reichstein (SR), Miss Tucker (BE),
Mr. Abbott (BE-ASIA-Rep.), Miss Morris (BE),
Mr. Bergsma (SR), Miss Siegfried (SR), Mr. Tremble
(BE), Mr. Zuberbühler (SR-ASIA-Rep.), Mr. Gerhard
(SR), Mr. Haug (Rep. BE ZRH).

Bericht über die beiden Tennistreffen gegen die BEA

Die 1. Mannschaft unseres Clubs hatte dieses Jahr zweimal Gelegenheit, gegen eine Equipe der BEA anzutreten, wobei darauf geachtet wurde, dass möglichst viele Spielerinnen und Spieler an diesen Partien teilnehmen konnten. Erste Begegnung am 20.6.1959 anlässlich des alljährlich wiederkehrenden Freundschaftstreffens gegen den T.C. BEA London, das dieses Jahr turnusgemäss auf unseren Plätzen stattfand.

Unsere Gäste wurden am Freitag durch Herrn Blatter abgeholt und liessen sich anschliessend von einer Limmat-Schiffahrt und einem Besuch der G/59 begeistern.

Am Samstag-Nachmittag spielten dann für unsere Farben Frau Barth, Fr. Uhr, Fr. Meyer und Frau Rapold, sowie die Herren Blatter, Casutt, Siegfried und Kübele und verloren 6 : 2. Ein Doppel musste beim Stand von 1 : 1 Sätzen abgebrochen werden. Die beiden Punkte für die Swissair gewannen Herr Blatter und Frau Rapold.

Anschliessend an das Treffen verbrachten die Teilnehmer einen fröhlichen Abend auf der Felsenegg beim gemeinsamen Nachtessen. Die Londoner waren begeistert über den gelungenen Anlass und äusserten sich dazu in ihrem Dankschreiben mit den Worten :

" Thank you once more for the wonderful weekend. We only wish we could do this trip once a month ! "

Die zweite Begegnung fand am 15. Aug. 1959 statt, und zwar wurde das Halbfinal im Rahmen der ASIA-Cup Konkurrenz ausgetragen. Die BEA bot für dieses Treffen die besten Spielerinnen und Spieler aus ganz England auf und auch wir versuchten die stärkste Mannschaft aufzustellen.

Schlussendlich kämpften für die Swissair die Damen Fr. Reichstein und Fr. Siegfried sowie die Herren Bergsma, Ritzi und Gerhard um den von der Swissair 1958 gestifteten Pokal. Mit wenigen Ausnahmen waren alle Partien sehr offen und mit etwas Glück hätte die 5 : 2 Niederlage (eine Partie musste nach Satzverlust wegen Regen abgebrochen werden, worauf der Einfachheit halber der zweite Satz 6/0 forfait erklärt wurde), in einen knappen 4 : 3 Sieg umgewandelt werden können.

Mit diesem Sieg gewann die BEA erstmals ein ASIA-Treffen und wird nächstes Jahr gegen Sabena oder den Cupholder Air France das Final zu bestreiten haben, während unsere Mannschaft ausschied und damit nächstes Jahr spielfrei sein wird.

Am Abend trafen sich die beiden Mannschaften im "Oberen Tobelhof" zu einem gemütlichen Nachtessen mit Musik und Tanz, wobei es uns zeitenweise heisser wurde als auf dem Tennisplatz.

Eine besondere Freude war es uns an diesem Anlass auch Vertreter der ASIA, der FPS sowie der BEA Zürich begrüßen zu dürfen, die bereits am Nachmittag den Spielen beiwohnten und sich abends der Party anschlossen.

P. Bergsma

Judo - Sektion

Die Interessenten-Werbung für die Judo-Sektion Swissair in der Juli-Ausgabe unserer Mitteilungen hat wider Erwarten guten Erfolg gezeitigt. Bis Ende August meldeten sich 31 Mitglieder. Zur konstituierenden Versammlung, die noch diesen Herbst stattfinden wird, werden die Mitglieder direkt eingeladen. Die Platzfrage, wo dieser faire und schöne Sport ausgeübt werden kann, scheint bereits beim Bau unseres Clubhauses in Zürich-Seebach berücksichtigt worden zu sein. Der Tischtennisraum, der an bestimmten Tagen wenig frequentiert ist, eignet sich dazu vorzüglich.

Am Oktoberfest ca. um 22 Uhr, wird im grossen Festsaal Judo und Jiu Jitsu durch eine Demonstrationsgruppe aus Zürich vorgeführt.

Boccia - Club

Erstmals führte der junge Boccia-Club Swissair eine Meisterschaft unter seinen Mitgliedern durch. Der Wanderpreis, in Form eines ziselierten Bechers, wurde von den Herren Antonini-Meier gewonnen. 2. Rang : Rovelli-Angelastri, 3. Rang : Bassi-Caldelari. In den Gruppenwettkämpfen verblieben der Reihe nach : Grippa-Ghezi 27 Pkt., Keller-Stäheli 21 Pkt., Lador-Güdel 18 Pkt., Ritter-Tschanz 13 Pkt., Hürlimann-Brühch 8 Pkt. und Voser-Bolli 6 Pkt.

Schach - Club

In den Freundschaftstreffen Swissair gegen Eisenbahnerschach-Gruppe siegte unsere Mannschaft mit 7 : 3 Punkten und gegen den Schach-Club Albisrieden mit 10 1/2 : 3 1/2 Punkten. Bravo !

Sportflug - Gruppe

Samaden - das Eldorado der Segelflieger beherbergte vom 24. Juli bis 9. August eine Gruppe unserer aktiven Segelflieger. Mit der eng befreundeten S.G. Bülach, mit der wir uns zusammenschlossen, konnten wir gleich vom ersten Tag an einen regen Flugbetrieb verzeichnen. Neben der notwendigen Theorie wurde jede sich bietende Gelegenheit benutzt, um uns ans Schlepptau zu nehmen. Tag für Tag wurden bis 20 Segelflugzeuge eingesetzt, jeder Pilot suchte an den Hängen des Muottas Muragel Höhe zu gewinnen, verschwand hinter einem Bergzug, liess sich von Gipfel zu Gipfel tragen und kostete in einem samften Schwebeflug die Schönheit der Natur, die tief unter ihm lag. Für den Segelflieger zählt es zu den schönsten Erlebnissen, sich vom Maloya-Wind schieben zu lassen, jeden Aufwind, jede Wolke ausnützend um Höhe zu gewinnen und über Fels und Tal zu fliegen, bis die sinkende Sonne wieder zur Landung mahnt.



Das günstige Flugwetter lockte 3 Mitglieder unserer Sektion zur Erfüllung des Silber-C-Brevets. Fräulein Ruth Romann die Herren Fritz Rüegger und Hans Luginbühl erfüllten die Bedingungen im 5-Stunden-Dauerflug.

Leider erhielt der Lagerbetrieb einen schmerzlichen Stoss durch den Absturz des Brautpaares Elvi Morf und Hans Sollberger aus dem Kreis unserer Bülacher-Kameraden, mit dem im Bild festgehaltenen Bergfalken II. Wir entbieten an dieser Stelle den Angehörigen des verstorbenen Brautpaares und den Bülacher Kameraden unser herzliches Beileid.

H. Luginbühl

Schmalfilm - Club

Kürzlich hatte ich Gelegenheit als Assistent des Referenten Herrn W. Bühler, Dept. IV, Mitglied des Schmalfilm-Club Swissair, an einer Filmvorführung für Schüler in Zürich-Höngg beizuwohnen. Den 3. bis 6. Primarklassen im Schulhaus "Bläsi" wurden 2 Filme : "Der Regentropfen" und "Rhodos" gezeigt. In beiden Streifen wurden die technischen Möglichkeiten, die heute dem 8 mm Schmalfilm gesteckt sind, angewandt. Alle technischen Arbeiten, die uns vom Kino her bekannt sind, wie Schnitt, Vertonung, Sprecher und wie sie alle heissen mögen, hat Herr Bühler in eigener Regie ausgeführt. Der Film "Der Regentropfen", der den Laufweg des Wassers vom Tropfen zum Rinnsal, vom Bach zum Stausee und über das Kraftwerk zum Fluss bis in den scheinbar ruhigen See zeigte, wie der Streifen "Rhodos", der die landschaftlichen Schönheiten, die antiken Stätten und Volkssitten der herrlichen Insel vermittelte, haben den Kindern ausgezeichnet gefallen. Die dankbare Aufgabe, unseren Sprösslingen die Schönheiten der Natur und fremde Länder auf der Leinwand zeigen zu dürfen, um in ihnen gleichzeitig die Reisefreudigkeit zu wecken, hat uns mit grosser Genugtuung erfüllt.

NEWS

SWISSAIR

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

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

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

Oktober 1959

8. Jahrgang

No. 10

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM SEPTEMBER 1959

	September 1959 (in 1'000 tkm)	September 1958 (in 1'000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	18'398 + 7 %	17'190
Ausgelastete Tonnenkilometer	12'637 + 12 %	11'315
davon : Passagier- und Gepäck-tkm	10'149 + 9 %	9'274
Fracht-tkm	2'038 + 27 %	1'608
Post-tkm	450 + 4 %	433
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	68,7 %	65,8 %

Unsere Verkehrsergebnisse im letzten Monat des dritten Quartals sind trotz einer ganzen Serie unliebsamer Verspätungen überaus erfreulich. Der Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs von 68,7 % (im Vorjahr 65,8 %) ist das beste Monatsmittel seit März 1957 und übertrifft den Durchschnitt des Juli um 1,2 und denjenigen des August um 3,4 Punkte. Dabei war das Verkehrsangebot um 7 % grösser als im September 1958 und nur wenig kleiner als in den beiden Vormonaten.

Im Vergleich zur Parallelperiode des Vorjahres wiesen einzig die Regionen Südatlantik und Mittlerer Osten geringere Auslastungen auf. Bei den Südamerikaflügen war die Offerte um 27 % grösser, da dieses Jahr ein Retourkurs mehr auf die Berichtsperiode entfiel. Die Nachfrage wuchs nicht im gleichen Verhältnis, was eine Verminderung des Ladefaktors von 68,3 % auf 63,2 % bewirkte. Im Verkehr mit unsern nächstlichen Destinationen sank die Auslastung bei einer um 12 % gewachsenen Zahl der offerierten tkm von 67,8 % auf 66,3 %.

In Europa boten wir eine um 5 % geringere Produktion an, vermochten aber die Verkäufe um 2 % zu steigern. Der Ladefaktor erreichte 64,4 %; das entspricht einer Verbesserung um 4,3 Punkte.

Im Fernostverkehr erzielten wir - nicht zuletzt dank einiger Gruppenreisen - mit 74,5 % die beste Auslastung seit der Eröffnung der Strecke im April 1957.

Bei den Passagierkursen über den Nordatlantik blieb das Angebot unverändert, während die Nachfrage um 5 % zunahm. Der Ladefaktor stieg von 72,5 % auf 76,3 %. Die Frachtkurse waren bei einer Steigerung der verfügbaren tkm um 249 % zu 58,3 % ausgelastet.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Vom Convair-880 zum Convair "Coronado"

Am 2. Oktober 1958 hatte der Verwaltungsrat der Swissair den Ankauf von fünf Mittelstreckenflugzeugen Convair-880 genehmigt. Die Ueberlegungen, die zu diesem Beschluss führten, erwiesen sich insofern als richtig, als der Convair-880 bei der seither zum grössten Teil abgeschlossenen Flugerprobung die vorausgerechneten Leistungen in jeder Beziehung erbracht und in gewissen Punkten sogar übertroffen hat.

Eine Aenderung der Ausgangslage ergab sich jedoch inzwischen durch eine Verschärfung der vom amerikanischen Luftamt (FAA) herausgegebenen Betriebsvorschriften für den Start schwerer Strahlflugzeuge. Diese wirkt sich generell in einer Erhöhung der notwendigen Pistenlängen um 10 - 20 % aus. In Verbindung mit dem zum Teil nur langsam fortschreitenden Flughafenausbau in unterentwickelten Ländern entstehen daraus schwerwiegende Konsequenzen. Insbesondere hätte SAS eine Mehrzahl der geplanten längeren Etappen mit dem Convair-880 überhaupt nicht mehr oder nur mit stark beschränkter Nutzlast befliegen können. Durch die verschlechterte Streckeneignung des Convair-880 wäre aber auch die Swissair, insbesondere auf dem Südatlantik, betroffen worden.

Die gründliche Ueberprüfung der neuen Situation wurde zusammen mit SAS und in Verbindung mit Convair durchgeführt. Sie ergab eindeutig, dass zur Wiedererlangung befriedigender Starteigenschaften eine Schuberrhöhung durch Verwendung sogenannter Doppelstromtriebwerke technisch und wirtschaftlich die beste Lösung darstellte. Da die Möglichkeit einer spätern Umrüstung des Convair-880 aus Zeit- und Kostengründen ausgeschlossen werden musste und im Convair "Coronado" ein verbessertes Schwesterflugzeug mit Fan-Triebwerk entwickelt wurde, war eine Umwandlung des Auftrages auf fünf Einheiten des neuern Typs gegeben und ohne grössere Schwierigkeiten durchführbar.

Die Umwandlung des ursprünglichen Auftrages war in diesem Zeitpunkt umso günstiger, als sie sich mit inzwischen fällig gewordenen Neubestellungen koppeln liess. Die seit dem vergangenen Herbst gemachten Studien über die Einlösung der zwei damals aufgenommenen Optionen hatte zum Schluss geführt, dass unserem künftigen Flugmaterialbedarf - insbesondere im Mittleren Osten - mit der festen Bestellung von zwei weiteren "Coronados" entsprochen werden musste. Von den insgesamt sieben Flugzeugen werden wir fünf selbst brauchen und zwei mietweise an SAS abgeben. SAS hat zudem zwei "Coronados" auf eigene Rechnung bestellt, sodass wir neun Flugzeuge dieses Typs zu warten haben werden.

Eine grössere einheitliche Flotte dieses ausgesprochenen Mittelstreckenflugzeuges erweist sich namentlich auch im Vergleich mit der ebenfalls geprüften Erweiterungsmöglichkeit unseres Langstreckenparkes vorteilhaft. Zweifellos könnte der DC-8 ohne Nutzlasteinschränkungen auf den kritischen Mittelstrecken operieren; gerade seine extrem grosse Kapazität lässt ihn jedoch als unwirtschaftliches Mittel erscheinen. Dazu kommt, dass den geschilderten Tendenzen entsprechend eine grössere Nachbestellung des DC-8 für den Fernost- und Südamerika-Einsatz heute ebenfalls nur in der Version mit Fan-Triebwerken in Frage käme. Damit würden aber Swissair und SAS zwei technisch verschiedene DC-8-Typen derselben Grösse in Betrieb haben.

Der unter allen genannten Gesichtspunkten eindeutig vorzuziehende Convair "Coronado" wird erst ein halbes Jahr später lieferbar als die Convair-880. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die von der Swissair spezifizierte Version des CV-880 nicht identisch war mit der von TWA bestellten kontinentalen Version und das Lufttüchtigkeitszeugnis für unsere Einheiten mit erhöhten Abfluggewicht erst einige Zeit nach Ablieferung, d.h. im April 1961, erteilt worden wäre. Damit wird der Einsatz des "Coronado", der sein Lufttüchtigkeitszeugnis vom amerikanischen Luftamt im Juni 1961 erhält, gegenüber dem Convair-880 effektiv nur um 2 Monate verspätet. Zwar ist dies an sich kommerziell nachteilig, fällt aber im Vergleich zu den andern Vorteilen nicht allzu schwer ins Gewicht.

Diese Ueberlegungen haben den Verwaltungsrat veranlasst, am 30. September 1959 die Geschäftsleitung zu ermächtigen :

- die Abänderung der bereits genehmigten und aufgegebenen Bestellung von fünf Convair-880 in ebensoviele Einheiten des Typs Convair "Coronado" vorzunehmen (Lieferung März bis Mai 1961).
- Zwei zusätzliche Convair "Coronado" samt den notwendigen Ersatzteilen und Betriebseinrichtungen bei den Convair-Werken in San Diego zu bestellen (Lieferung Juni/Juli 1961).



A. Baltensweiler
Chef Planungsdienst

DIE VERKEHRZAHLEN FÜR DAS DRITTE QUARTAL 1959
(inkl. Sonder- und Charterverkehr)

	3. Quartal 1959 (in 1'000 tkm)	3. Quartal 1958 (in 1'000 tkm)	Zunahme in %
Offerierte Tonnenkilometer	56'462	52'975	+ 7
Ausgelastete Tonnenkilometer	37'868	34'873	+ 9
davon : Passagier- und Gepäck-tkm	30'587	28'606	+ 7
Fracht-tkm	5'915	4'952	+ 19
Post-tkm	1'366	1'315	+ 4
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	67,2 %	65,9 %	

ERNENNUNGEN IN PILOTENKORPS

Flugkpt. Hans Jenny ist zum DC-6B-Kommandanten für den Fernost-Sektor und Pilot Christ. Milne-Fowler zum Flugkpt. ernannt worden. Wir entbieten ihnen unsere besten Wünsche.

IATA-GENERALVERSAMMLUNG 1959

Vom 12. bis 16. Oktober fand in Tokio die Generalversammlung der IATA statt. Wir werden in der Dezember-Ausgabe des Swissair-Journals auf den Jahresbericht des Präsidenten, Sir William P. Hildred, zurückkommen.

STRAHLVERKEHRS-METEOROLOGIE

Anfangs Oktober ging in Montreal eine vierwöchige Flugmeteorologie-Konferenz der ICAO (International Civil Aviation Organization) und der WMO (World Meteorological Organization) - beide sind Spezialabteilungen der UNO - zu Ende. Die Besprechungen, an denen Vertreter aus 46 Ländern teilnahmen, galten der Anpassung der Wetterinformationen an die Bedürfnisse des Strahlverkehrs.

1 MILLION B-707-PASSAGIERE

Am 26. Oktober 1958 wurde das erste Strahlverkehrsflugzeug des Typs B-707 auf der Nordatlantik-Strecke eingesetzt. Noch vor Ablauf des ersten Betriebsjahres mit Boeing-Jets sind eine Million Passagiere mit dem neuen Flugzeug geflogen. Es sind über 2'200 Millionen Passagiermeilen zurückgelegt worden. Gegenwärtig bedienen rund 60 B-707 25 Städte in zehn Ländern.

100'000 BESUCHER IN VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ

Nach Ablauf der ersten drei Monate seit der Eröffnung des Verkehrshauses in Luzern konnte am 1. Oktober bereits der 100'000. Besucher registriert werden. Verkehrshausdirektor A. Waldis überreichte ihm einen Swissair-Flugschein für eine Reise nach Wien.

AUFGABEN DER PERSONALKOMMISSION

Die Tätigkeit der Personalkommission erstreckt sich auf fast alle Gebiete, welche die Interessen des Personals betreffen. Mit Änderungen der Gesamtarbeitsverträge hat sich die Kommission jedoch nicht zu befassen; dagegen können Interpretationen einzelner Vertragspunkte behandelt werden.

Artikel 5 des Reglementes der Personalkommission umschreibt den Aufgabenbereich wie folgt:

- " a) Begutachtung von Reglementen, Verfügungen und Weisungen allgemeiner Art.
- b) Mitwirkung bei der Abklärung besonderer Fragen, die sich auf die Verbesserung der Leistung des Personals und der Arbeitsverhältnisse, auf Arbeitszeiteinteilung inklusive Schicht- und Ueberzeitarbeit gemäss Gesetz, individuelle Einweihungsfragen vertraglicher Natur, Betriebseinstellungen und sich hieraus ergebende Kollektiventlassungen, Unfallverhütung, Hausordnung, Fürsorge, Institutionen der Gesellschaft,

ÜBER 6'000 MITARBEITER

Gemäss Personalstatus per 30. September hat der Mitarbeiterbestand der Swissair ein Total von über 6'000 erreicht.

Direktion	8
Planungsdienst	56
Generalsekretariat	22
Zentraler Personaldienst	19
Lehrlingswesen	37
Departement I	310
Departement II	
Zentralstellen	253
Aussenstellen	1'382
Departement III	
Bodenpersonal	903
Fliegendes Personal	911
Departement IV	1'557
Direktion für die Westschweiz	528
Personalreserve	30
	<u>6'016</u>

Bildungswesen, sowie diesen Aufgaben ähnliche Fragen beziehen. Vor dem Ergreifen einer Disziplinar-massnahme, die über den Verweis hinausgeht, ausser wenn der betreffende Angestellte dies ausdrück-lich nicht wünscht, ist das zuständige Personalkommissionsmitglied zu orientieren.

c) Unterbreitung von Wünschen, Anregungen und Klagen, welche die Kommission als begründet erachtet. "

Die einzelnen Mitglieder sowie die Personalkommission als ganzes haben die Interessen und Anliegen aller Angestellten in gleicher Weise zu vertreten, d.h. unbekümmert um die Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit eines Angestellten zu einem Verbands. Soweit das Personal oder Teile davon über Mitteilungen der Geschäftsleitung durch die Personalkom-missionsmitglieder orientiert werden sollen, sind nicht nur die organisierten, sondern alle Angestellten gleichmässig zu informieren.

FRANZÖSISCHER AVIATIKPIONIER GESTORBEN

Ende September verstarb im Alter von 75 Jahren René Caudron, ein bekannter französischer Aviatikpionier. Im Jahre 1912 hatte er zusammen mit seinem Bruder den G-3 konstruiert, der in der Schweiz liebevoll "Badwänneli" genannt wurde und mit dem Durafour in der Nähe des Mont Blanc-Gipfels landete. 1915 arbeitete Caudron die Pläne für den G-4 aus, das erste serienmässig hergestellte zweimotorige Flugzeug.

WIE WIRD MAN VIP ?

Ende September wurde per Telex ein VIP gemeldet, dessen VIP-Qualifikation u.a. "bekannter Kölner Karnevalist" lautete. (Moral : Haben Sie sich je überlegt, wie man VIP werden könnte ?)

HAPPY LANDINGS

Wir gratulieren den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herzlich zu ihrer Verheiratung :

Dept. I : 19.9. Frl. Inge Kappeler (jetzt : Frau Schreier), Lochbüro. 26.9. Pierluigi Monti, Verkehrskontrolle Uebersee.

Dept. II : 11.7. Frl Stella Mathys (jetzt : Frau Neumayr), Tarife & Passagebestimmungen. 5.9. Frl. Anita Krebs (jetzt : Frau Schwaller), Vertretung Basel. 22.9. Valentin Dürst, Reservation. 5.10. Ernst Engesser, Reservation.

Dept. III : 25.4. Ulrich Graf, Pilot. 28.5. Robert Stettler, Navigationsoffice. 17.6. J.R. Lanz, Pilot. 29.8. Anton Jegen, Bordmechaniker-Aspirant. 7.9. Frl. Marie Thérèse Abbadati (jetzt : Frau Sulzer), Hostess. 7.9. Frl. Suzanne Schär (jetzt : Frau Brenneisen), Hostess. 12.9. Marcel Achermann, Terminus. 12.9. Fred Lüthi, Terminus. 18.9. Nikola Korrodi, Dispatch. 3.10. Frl. Gerda Steiger, Uebermittlungs-Zentrale mit Kurt Eichenberger, Traffic.

Dept. IV : 16.5. Karl Hug, Radiowerkstatt. 5.6. Walter Müller, Flugbetrieb. 19.7. Stephan Hutter, Wartung Kolben-flugzeuge. 3.8. Anton Mannhart, Geräteüberholung. 15.8. Frl. Martha Pfister (jetzt Frau Blaser), Budget und Administration. 15.8. Roland Gloor, Avor-Flugzeugunterhalt. 28.8. Paul Hürsch, Instrumentenwerkstatt. 29.8. Jakob Steffen, Flugbetrieb. 31.8. Fritz Hofmann, Triebwerk. 5.9. Tony Dudli, Flugbetrieb. 5.9. Walter Moor, Werft. 11.9. René Droz, Betriebsdienst Flugzeuge. 18.9. Alfred Loosli, Materialverwaltung. 18.9. Charles Schmidt, Elektrowerkstatt. 19.9. Arnold Kamber, Flugbetrieb. 25.9. Werner Rilegg, Sattlerei. 26.9. Jakob Brunner, TEKO-Flug-zeugunterhalt. 26.9. Fritz Fahrni, Werft. 26.9. Albert Koster, Elektrowerkstatt. 26.9. Max Nicora, Flugbetrieb. 29.9. Walter Schellenberg, Flugbetrieb.



Die vorliegende Ausgabe der Guten Idee ist ausserordentlich. Ausserordentlich nicht nur in Bezug auf die Zahl der publizierten Vorschläge, sondern auch in Bezug auf die Höhe der Prämien. Mit Fr. 500.- erhält Hr. Affentranger die zweithöchste Prämie dieses Jahres. Er und Hr. Gersbach tragen damit wesentlich dazu bei, dass zur Zeit der Durchschnitt der Prämien pro prämierten Vorschlag bei ca. Fr. 90.- liegt. Was nicht minder ausserordentlich ist. Womit wir, allen nachstehend genannten Herren zu ihrem Erfolg gratulieren.

Herr Eduard Affentranger, Sekt. Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 500.--	5875
Herr Hans Gersbach, Sekt. IERA,	Dept. IV	Fr. 300.-	6853
Herr Oskar Becker, Nebenbetriebe,	Dept. IV	Fr. 60.-	6848
Herr Reinhard Leibundgut, Sekt. Triebwerk,	Dept. IV	Fr. 30.-	6626

Prämierte Vorschläge

5875 Zur Verminderung des Auspufflärms wurden die Metropolitan-Flugzeuge mit Schalldämpfern ausgerüstet. Diese sogenannten Muffler sind mit Fiberglas - einem schallabsorbierendem Material - ausgekleidet, welches jeweils nach 3500 Betriebsstunden durch eine neue Füllung zu ersetzen ist und die bisher aus den USA bezogen wurden.

Herr Eduard Affentranger schlug nun vor zu prüfen, ob sich das auf gleicher Basis verarbeitete Isoliermaterial schweizerischer Provenienz nicht auch zum Füllen der Muffler eignen würde.

Die daraufhin unternommenen Versuche mit solchem von der Firma IMAG in Münchenstein gelieferten Material ergaben, dass dasselbe den erforderlichen Ansprüchen in Bezug auf die Schallisolation genügt und daher ohne weiteres als Mufflerfüllung verwendet werden kann.

Der mit diesem Vorschlag nun erreichte Vorteil liegt aber nicht hauptsächlich in der Beschaffung dieses Materials in der Schweiz, sondern vielmehr in der Tatsache, dass er eine ganz wesentliche Kosteneinsparung bringt.

6853 Die Motorkohlen der Servo-Control (Verstärkereinheit des Autopilotensystems) sind einer sehr starken Abnutzung unterworfen. Um die Troubles, die aus einer solchen Kohlenabnutzung entstehen und zum Ausfall des Autopiloten führen können, zu umgehen, wurden die Laufzeiten dieser Geräte beim CV-440 und DC-6A auf maximal 600 Std., beim DC-7C sogar auf maximal 300 Std. beschränkt. Nach Erreichung dieser Betriebsstunden muss das Gerät ausgebaut und einer Teilrevision unterzogen werden. Eine solche Ueberholung umfasst folgende Arbeiten :

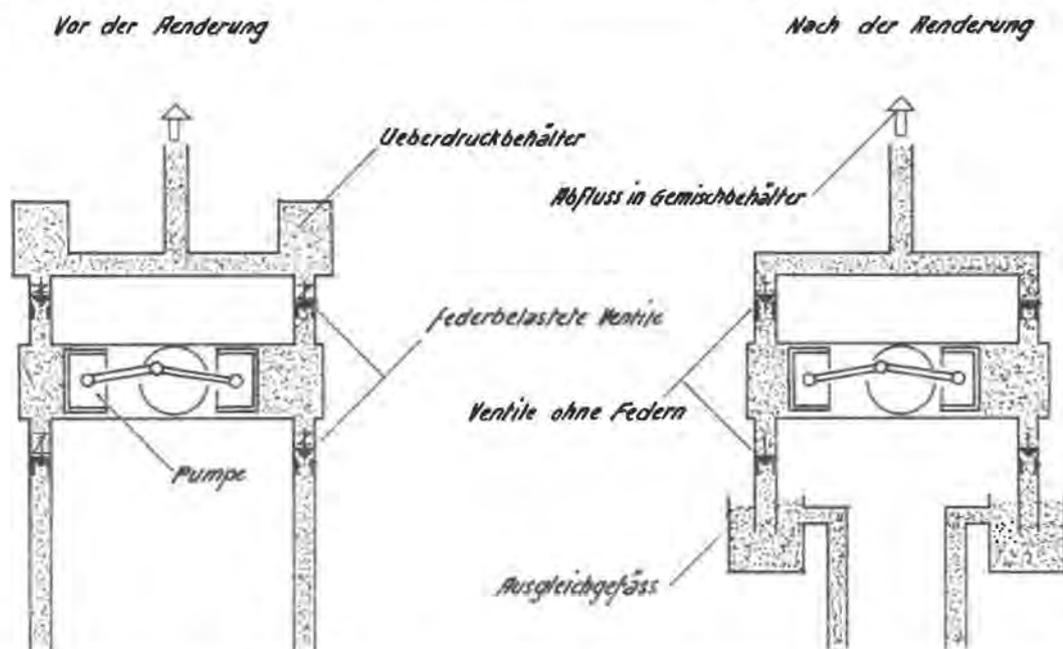
" Motorrotor ausbauen, Kollektor überdrehen, Rotor einbauen, Kohlen ersetzen und einlaufen lassen, Gerät testen." Die Kosten dieser Revisionen, die in der Hauptsache auf die starke Kohlenabnutzung zurückzuführen sind, belaufen sich jährlich auf weit über Fr. 5'000.- Um nun diese Kohlenabnutzung zu verringern schlug Herr Hans Gersbach vor, die Motorbürstendrucke mittels einem von ihm entwickelten, einfachen Gerät in die neutrale Zone einzustellen um damit das Bürstenfeuer auf ein Minimum zu reduzieren. Dadurch erhöht sich die Lebensdauer der Bürsten ganz wesentlich und auch die Kollektorabnutzung wird optimal.

Bereits durchgeführte Versuche mit der in die neutrale Zone eingestellten Bürstenbrücke ergaben eine etwa 6 mal geringere Kohlenabnutzung. Theoretisch könnte demnach die Laufzeit der Servo-Control ebenfalls auf eine 6 mal längere Betriebsdauer festgesetzt werden. Wie weit aber die Laufzeit dieser Geräte effektiv erhöht werden kann, werden erst die Erfahrungen mit der bereits erhöhten Laufzeit der DC-7C-Servo-Controls ergeben.

Die Einstellung der Motorbürstenbrücke in die neutrale Zone bedingt keine Aenderung an den Geräten selbst und erfordert keinen zusätzlichen Aufwand ; ebensowenig entstehen zusätzliche Materialkosten, da das Prüfgerät aus vorhandenen Teilen aufgebaut ist. Und auch die mit dieser Einstellung verbundene Unterschreitung der vorgeschriebenen Drehzahlen um ca. 600 RPM hat auf die Funktion der Servo-Control keinen Einfluss.

6848 Die Arbeitsweise der Wasser-Methanolgemisch-Pumpe war seit der Neumontage unbefriedigend. Der Dichtungsverschleiss war abnormal gross, die Gemischdosierung konnte nicht exakt eingestellt werden und im Betrieb verursachte die Pumpe einen stark störenden Lärm.

Nachdem es den Monteuren der Herstellerfirma nicht gelang diese Unzulänglichkeiten zu beheben, nahm sich Herr Oskar Becker der Angelegenheit an. Durch einfaches Abändern der Ventile und der Führung der Zuleitungen über zwei Ausgleichgefässe erreichte er ein einwandfreies Arbeiten der Pumpe.



Erstens wurde der Verbrauch an Dichtungen geringer, da die Ventile nur noch durch ihr Eigengewicht arbeiten. Dann gelang es ihm durch das Dazwischenschalten der Ausgleichgefässe den steigenden oder fallenden Druck auszugleichen, sodass die Gemischdosierung nun genau nach der Skala eingestellt werden kann. Und endlich erreichte er mit diesen Aenderungen, dass die Pumpe nahezu geräuschlos arbeitet.

6626 Herr Reinhard Leibundgut machte darauf aufmerksam, dass die einseitig abgenutzten Oeltransferröhrchen durch umgekehrtes Montieren für eine weitere Laufzeit gebraucht werden können, wenn der aufgelötete Rückhaltering ebenfalls auf der andern Seite angebracht wird. Auf Grund dieses Vorschlages konnten 50 bereits als Ausschuss bestimmte Oelröhrchen wiederum verwendet werden.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

806 Reklameschilder für die SWISSAIR - Fahrzeuge in Genf. Die notwendigen Vorarbeiten und Anordnungen für das Montieren solcher Reklameschilder an den SR-Fahrzeugen in Genf wurden bereits vor geraumer Zeit durchgeführt bezw. getroffen. Für das weitere Vorgehen inbezug auf das Anbringen der Tafeln ist die Section Ventes et publicité zuständig.

Wir danken dem Einsender für seine Aufmerksamkeit und bitten ihn, sich mit dieser Dienststelle direkt in Verbindung zu setzen.

- 2347 Lochen der Lieferscheine des Verpflegungsdienstes. Diese Idee ist nicht neu. Bereits seit Jahren werden verschiedene SR-Formulare vorgelocht bezogen. Werden die Lieferscheine des Verpflegungsdienstes ebenfalls vorgelocht gewünscht, so ist das Begehren hierfür an die für den Druck dieses Formulars zuständige Dienststelle zu richten.
- 2518 Abschirmung der Neon-Leuchten im neuen Flugküchen-Gebäude. Ueberall dort, wo durch die Neon-Leuchten eine Blendwirkung auftritt, werden, um diffundierenderes Licht zu erhalten, die Neon-Röhren durch Mattscheiben abgeschirmt. Im neuen Gebäude, wo die Lampen höher montiert werden können, ist vorläufig eine solche Massnahme nicht vorgesehen. Sollte es sich aber nach Bezug des Hauses erweisen, dass entgegen der heutigen Annahme eine solche Abschirmung notwendig ist, so könnte diese nachträglich ohne weiteres montiert werden.
- 2519 Ablaufrohr der Abwaschröge. Der Vorschlag, die Stöpselrohre der Abwaschröge in der Flugküche mit einem Sieb zu versehen, damit das Verstopfen des Ablaufes durch Gemüsereste vermieden werden kann, ist sicher gut gemeint. In Anbetracht der noch verbleibenden kurzen Zeit bis zum Bezug der neuen Lokalitäten und der Tatsache, dass in den letzten 5 Jahren der Spengler nur ein einziges Mal in dieser Angelegenheit bemüht werden musste, lohnt sich aber eine Aenderung der alten Einrichtung nicht mehr.
- 2523 Ausrüsten der Anschlagbretter mit einer Klemmvorrichtung. Das Anbringen von Klemmleisten an den Anschlagbrettern käme im Vergleich zu dem daraus resultierenden Nutzen zu teuer zu stehen. Ausserdem ist die bisherige Ausführung in bezug auf die Ausnützung des Platzes zweckmässiger, da sie von den Formaten der Publikationen unabhängig ist.
- 4431 Ausgabe vereinfachter, vorgedruckter Flugscheine. Der Vorschlag ist an sich wohlüberlegt und mit ausgezeichnetem Material belegt. Seine Ausführung scheidet aber an folgenden Tatsachen:
- 1) Der Interline-Flugschein-Typ ist von der IATA verbindlich vorgeschrieben. Allfällige Aenderungen müssen - nach Koordination mit der Air Traffic Conference of America - die Zustimmung aller Mitgliedsgesellschaften finden, was infolge der riesigen Auflagezahlen und der entsprechend kostspieligen Druckänderungen sehr schwierig ist.
 - 2) Der On-line-Versuch mit einem vorgedruckten Lochkartenflugschein (vergleiche Stellungnahme zu Vorschlag 6072 Die Gute Idee März 1959) war nicht überzeugend; somit fällt die vorgeschlagene Ausgabe einer Vielzahl von verkaufsbereiten Flugscheinen vorläufig ausser Betracht.
 - 3) Die Aufhebung der "Cash-Slips" für Barverkäufe liegt in der Kompetenz der Luftreisebüros. Weder die Finanzabteilung, noch die Buchhaltung oder das Inspektorat würden Einwände dagegen erheben.
 - 4) Die Ausrichtung der Transportdokumente auf die Bedürfnisse einiger verkaufsintensiver Büros hat wohl eine gewisse Berechtigung, doch müssen auch die Interessen der auf möglichst universell verwendbare Flugscheine hinzielenden Tausenden von weiteren Verkaufsstellen (Reisebüros und SWISSAIR-Vertretungen mit wenig Umsatz) berücksichtigt werden.
 - 5) In den USA, wo die Voraussetzungen für die Einführung vereinfachter Flugscheine ungleich besser sind, werden seit Jahren Dutzende von Systemen geprüft, ohne dass aber bis heute auf breiterer Basis eindeutige Verbesserungen erreicht wurden. Die Entwicklung wird von den Dept. I und II weiterhin aufmerksam verfolgt.
- Zur Erläuterung weiterer, nicht allgemein interessierender Gründe für die ablehnende Stellungnahme steht die Abt. Tarife und Passagebestimmungen dem Einsender gerne zur Verfügung.
- 5284 Sicherung der Turbinen-Kupplungswellen der R-3350-Motoren. Der Turbinenantrieb wurde in der Zwischenzeit gemäss dem Service-Bulletin Nr. 164 der WAD (Wright Aircraft Division) abgeändert, d.h. die betreffende Lagerung wurde vereinfacht und verbessert, sodass die vorgeschlagene Sicherung nicht mehr angewandt werden kann.
- 5827 Ersetzen der Stehholzen im hintern Ladergehäuse zur Befestigung von Deckel und Flansch der Benzineinspritzleitungs-Durchführung, mittels Durchgangsschrauben. Dieser Vorschlag bringt keine Verbesserung hinsichtlich Materialeinsparung, da mit den Durchgangsschrauben das Gewinde im Leichtmetallgehäuse ebenso sehr den bisherigen Beschädigungen unterworfen ist. Im weiteren würde eine solche Anordnung die Elementbildung zwischen Stahl und Leichtmetall und die damit verbundenen Korrosionserscheinungen noch mehr fördern.
- 5862 Anbringen eines Deckels am untern Kühlluftkanal der R-3350-Motoren. Die Vorschriften der WAD (Wright Aircraft Division) verlangen, dass an den Kühlluftkanälen, welche die Kühlluft zu den Turbinen leiten, keine Abänderungen vorgenommen werden dürfen, die die Zufuhr in irgend einer Weise beeinträchtigen könnten. Da aber mit dem An-

bringen eines Deckels die Gefahr eines Unterbruchs in der Kühlluftzufuhr vergrössert wird muss der Vorschlag abgelehnt werden.

- 6255 Radiolärm in Werkstätten. Dass Mitarbeiter aufeinander Rücksicht nehmen, sollte eigentlich als selbstverständlich vorausgesetzt werden können. Wenn aber trotz gegenseitiger Aussprache eine für beide Teile befriedigende Lösung nicht gefunden wird so ist es die Pflicht der Vorgesetzten allfällige Uebermarchungen abzustellen.
- 6266 Aufarbeiten von gebrauchten "Adel" Gummibriden. Die nochmalige Ueberprüfung auf Grund der jährlichen Verbrauchsmenge und des Stückpreises hat ergeben, dass die Aufarbeitung einmal verwendeter Briden nicht wirtschaftlich ist. Das Resultat der Untersuchung deckt somit in allen Punkten den Beschluss der Tech. Sitzung vom Februar 1958. Die bestehenden Presswerkzeuge, die für die Korrektur der Briden speziell hergestellt worden sind, werden für andere Zwecke im Betrieb belassen.
- 6342 SWISSAIR-Couchettes. Das Aufstellen von SBB-Wagen mit Couchettes in den Bahnhöfen der schweizerischen Flughafen-Städte, um den nachts ankommenden Flugpassagieren Ruhestätten zu bieten, ist nicht nur mit grossen Schwierigkeiten, sondern auch mit beträchtlichen Nachteilen verbunden. Erstens ist es der SBB aus betriebstechnischen wie auch aus organisatorischen Gründen nicht ohne weiteres möglich, das notwendige Rollmaterial und die entsprechenden Abstellgeleise zur Verfügung zu stellen. Zweitens ist zu berücksichtigen, dass die Bahnhöfe des nachts für einige Stunden geschlossen bleiben und drittens, dass sie während dieser Zeit gereinigt werden, wobei nicht unerhebliche Mengen Staub aufgewirbelt werden. Zu diesen bahnseitigen Schwierigkeiten, die event. zu überwinden bzw. in Kauf zu nehmen wären, kommt aber der Umstand, dass ein Bahnhof mit seinen vielfältigen und gerade während der Nacht intensiven Lärmquellen sicher der denkbar ungeeignetste Ort für eine Ruhestätte ist. Nacht-Passagiere müssen mit den Unzulänglichkeiten der Nachtflüge rechnen, sie fliegen aber auch entsprechend billiger.
- 6359 Elektrische Warmluft-Handtrockner. Diese elektrischen Warmluft-Handtrockner sind in der Anschaffung wie im Unterhalt sehr teuer. Die Erfahrung hat gezeigt, dass diese Apparate durch das viele Ein- und Ausschalten der Heizung und des Ventilators nach relativ kurzer Zeit des Gebrauchs sehr reparaturintensiv werden. Die Verwendung von Handtüchern hat sich bis heute noch als die beste Lösung erwiesen. Solange das Auswechseln der feuchten und schmutzigen Handtücher durch den Hausdienst regelmässig erfolgt, sollte kein Anlass zu nennenswerten Beanstandungen vorhanden sein.
- 6467 Bau eines SWISSAIR-eigenen Lagergebäudes für die Einlagerung von Hausrat und Möbelstücken von detachierten Angestellten. Neben den grossen Kosten, die der Bau eines zweckdienlichen Lagerschuppens verschlingen würde, müsste auch mit den Kosten für die laufenden Unterhaltsarbeiten gerechnet werden. Daher kommt vorderhand die Einlagerung in einem dafür eingerichteten Lagerhaus, in dem auch das notwendige Fach-Personal für die Wartung der Güter vorhanden ist, noch billiger zu stehen.
- 6503 Revidieren der Laderwellen der R-3350-Motoren. Bereits lange vor Eingang des Vorschlages wurde nach einer Möglichkeit gesucht, die starken Brandspuren an den innern Laderwellen, welche von der statischen Entladung des Laderrades herrühren, eliminieren zu können. Am gesamthaft 30 Laderwellen wurden Versuche durchgeführt, die folgendes Resultat ergaben :
- Durch das Auftragen einer Laminierschicht kann das Auftreten der durch die elektrische Entladung verursachten Brandstellen verhütet werden. Die in der Isolationschicht noch sichtbaren Brandstellen sind lediglich noch auf der Oberfläche vorhanden und hinterlassen keine Spuren auf dem Aussen-Ø der Laderwelle. Auf die vorgeschlagene Methode, die das Aufschrumpfen einer Stahlbüchse auf die Laderwelle vorsieht, die ersetzt werden kann, wenn der Laderwellendurchmesser durch das Abschleifen der Brandspuren das Minimum unterschreitet, wird deshalb verzichtet.
- 6678 Sichern der Filterglocke am R-3350-Motor. Für das Sichern einzelner Motorenbauteile bestehen bestimmte Vorschriften von denen nicht ohne weiteres abgewichen werden darf. Die vorgeschlagene Lösung kann daher aus sicherungstechnischen Gründen nicht als Ersatz für die jetzt gültige Ausführung betrachtet werden.
- 6706 Informations-Formular für die Koordinierung der Erledigung von Ausland-Aufträgen. Von ins Ausland detachierten Angestellten könnten im besten Falle gebietsverwandte Probleme betreffende Aufträge nützlich erledigt werden. Eine Koordinierung solcher Aufträge wird jedoch in den einzelnen Abteilungen oder Departementen bereits durchgeführt.

- 6707 Der Vorschlag, sämtliche Artikel im Werkzeuglager mit Part-Nummern zu versehen, wird aus folgenden Ueberlegungen abgelehnt :
Würden nämlich die Lagerausweise ohne Text und Massangaben erscheinen, d.h. ohne die Artikel-Erkennung, so müsste, um einen bestimmten Artikel herauszufinden, immer ein Verzeichnis benützt werden. Dieser Index wäre aber ebenfalls laufend Aenderungen unterworfen, analog der heutigen Kurztexte und Spezifikationen. Ebenso wäre das Ausfüllen der Bezugsscheine in den Werkstätten mit den gleichen Schwierigkeiten belastet, denn entweder müsste immer ein Index zur Hand genommen oder sämtliche Bezugsscheine müssten vom Werkzeuglager ergänzt, d.h. mit der Part-Nummer versehen werden. Somit würde die Einführung des Vorschlages eher Nach- als Vorteile bringen.
- 6777 Verbleien der Lager-Supporte. Dem Vorschlag, bei den Lager-Supporten die ganze Innenseite zu verbleien, statt wie bisher nur deren versilberte Flächen, liegt keine neue Idee zu Grunde. Die betreffende Verbleievorschrift wurde seinerzeit von der Galvano-Werkstatt ablaufmässig bearbeitet. Wenn nun neue Stücke zur Verwendung gelangen, bei denen die ganze Innenseite, statt nur die versilberten Flächen, verbleit ist so ist eine Revision der bestehenden Vorschrift auf dem Dienstweg zu verlangen.
- 6797 Anlaufen der Notausgangs-Scheiben des CV-440. Eine Behandlung der Scheiben mit einem präparierten Lappen, um das Anlaufen derselben zu verhindern, wäre nur bei den neu zu installierenden Scheiben möglich. Da aber die Wirkung einer solchen Behandlung bekanntlich nicht sehr lange anhält würde diese Methode nur eine vorübergehende Besserung bringen.
Normalerweise sollten fachgemäss installierte Scheiben im Betrieb gar nicht anlaufen. Selbst die im Spalt zwischen Scheiben-Aussenkontur und Struktur abfallende Dichtmasse (Alumilastic) beeinträchtigt die Abdichtung in keiner Weise, vorausgesetzt, dass die Scheibenauflagefläche vor dem Einbau fachgemäss behandelt wurde. Ein Anlaufen der Scheiben, wie es der Einsender des Vorschlages beim Standlauf beobachtet hat, ist, fachgemäss Montage der neuen Scheiben vorausgesetzt, folgendermassen denkbar :
Beim Einbau wird zwischen äusserer und innerer Scheibe relativ feuchte Luft eingeschlossen. Während des Standlaufs schlägt sich nun diese Feuchtigkeit infolge der auftretenden Temperaturdifferenz an den Scheiben nieder, da das " Silicagel " einige Zeit braucht um der eingeschlossenen Luft die Feuchtigkeit zu entziehen. Sobald dies geschehen ist, wird der Niederschlag verdampfen und ein weiteres Anlaufen der Scheiben ist dann ausgeschlossen.
- 6799 Muffler-Verstärkung. Das Ergebnis aus dem Versuch mit zwei durch Stahlbleche verstärkten Mufflern kann nicht als Grundlage für eine definitive Lösung zur Vermeidung von Spannungsrissen gelten. Die mit solchen Verstärkungsmethoden gemachten Erfahrungen haben eindeutig gezeigt, dass die Risse einfach neben den Verstärkungen auftreten. Anders liegen die Dinge bei Reparaturen ; dort lässt sich diese Methode ohne weiteres anwenden.
- 6863 Ausrangierte Eisenbahnwagen als Bürobaracken. Der Um- und Ausbau ausrangierter Eisenbahnwagen in zweckentsprechende und Swissair-würdige Arbeitsstätten wäre zu kostspielig.
- 3286 Verwendung von Oel ESSO 120 anstelle der Qualität ESSO 100 für die R-3350-Motoren. Der kürzlich erfolgte Wechsel der Oelqualität steht in keinem direkten Zusammenhang mit der vor ca. 1 1/2 Jahren abgelehnten Vorschlag auf Verwendung von Oel ESSO 100 anstelle der Qual. 120 für R-3350-Motoren. Damals standen die Umtriebe, die die Verwendung von zwei Oelsorten notgedrungen mit sich bringt, in keinem Verhältnis zu dem sich aus der vorgeschlagenen Umstellung ergebenden geringen Rückgang des Oelverbrauches.
Die Hauptursache für den sich nun doch aufgedrängten Qualitätswechsel liegt in den angestiegenen Oelverbrauch, der sich aus der in der Zwischenzeit erfolgten, schrittweisen Erhöhung der Motorenlaufzeit ergab. Daneben aber hat auch die Modifikation der Laderabdichtung einen Mehrverbrauch mit sich gebracht.
- 5876 Mufflerfüllung aus Basalt-Wolle. Mit der Erledigung des in dieser Nummer prämierten Vorschlages Nr. 5875 fällt die weitere Behandlung dieses Vorschlages, der die gleiche Angelegenheit betrifft, dahin.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage
- 5557 Kombination von Service Frachtbrief und Lieferschein
- 5579 Werkzeug zum Montieren der Zylinderfussmuttern
- 5826 Vorrichtung zum Ausschleifen der Torque-Zylinder.

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

- 5874 Ersetzen der Ampere- durch Philips-Röhren.
- 6716 Elektr. Einbrennapparat
- 6855 Anbringen einer Haltefeder am DC-7C-Legrest
- 7002 Briefversand

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

- 6650 Betreuung der Auslandangestellten bei Hrn. P. Bodmer Personaldienst Depr. II
- 6824 Ersetzen der Kipphebel-Büchsen bei Hrn. A. Oberli, Büro für Vorschlagswesen

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4074 Leuchtsignal zum Vermeiden von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel
- 5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

643/735/736/789/802/809/1350/2516/2846/3357/4074/4247/4594/4625/4640/4649/4748/4954/5052/5111/5176/5196/5250/
5304/5456/5466/5508/5519/5520/5545/5561/5575/5600/5670/5694/5702/5711/5714/5764/5769/5771/5775/5795/5813/5849/
5858/5861/5898/5910/5920/5945/5946/5949/5972/6041/6047/6052/6071/6073/6085/6087/6088/6124/6194/6226/6234/6241/
6244/6254/6268/6269/6272/6311/6321/6345/6346/6502/6534/6540/6561/6571/6573/6585/6619/6622/6625/6627/6639/6647/
6650/6652/6656/6684/6702/6720/6765/6769/6775/6788/6791/6792/6812/6813/6820/6821/6846/6860/6865/6866/6868/6869/
6874/6883/6885/6886.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit- Organisation



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

Freizeitanlage Swissair Buchwiesen

Die Sommersaison auf unserer Freizeitanlage geht am 25. Oktober abends zu Ende. Damit findet einmal mehr das fröhliche Treiben auf den Plätzen seinen Abschluss.

Wie gewohnt ist während der Wintersaison das Haus an drei Abenden pro Woche geöffnet. Vorerst wird dies je am Montag, Mittwoch und Donnerstag sein, und zwar von abends 1800 - 2200 Uhr. Sollten sich dabei wegen der Dispositionen einzelner Clubs Änderungen aufdrängen, so würden wir dies rechtzeitig publizieren. Ebenso eine eventuelle Belegung des Tischtennis-Raumes durch die in Gründung begriffene Judo-Sektion.

Wie schon früher so möchten wir auch vor dieser Wintersaison alle Clubs ermuntern, unser Haus für Zusammenkünfte oder Spielabende rege zu benützen. Frau Böniger wird auch im kommenden Winter gerne bereit sein die Anlage ausserhalb der oben genannten Abende zu öffnen. Dass man ihr allerdings solche Wünsche rechtzeitig bekannt gibt sollte ja nicht speziell erwähnt werden müssen. Im übrigen hat das Clubhaus vor wenigen Tagen erneut bewiesen, dass es auch für die Durchführung von Anlässen ausserhalb der FPS bestens geeignet ist, was hiermit im Hinblick auf eventuelle Parties für Mitarbeiter unseren Chefs "aller Grade" in Erinnerung gerufen sei.

H. Zeller

Oktoberfest 1959 der FPS

Es dürften wiederum etwa 1'000 Personen gewesen sein die am Oktoberfest, das neuerdings ein grosser Erfolg wurde, teilgenommen haben. Gleich zu Anfang schlugen die Wogen hoch und schon kurz nach 20 Uhr mussten sowohl im grossen als auch im kleinen Kantinensaal zusätzliche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Was uns nebenbei gesagt verpflichtet, am nächsten Oktoberfest wirklich für mehr Raum zu sorgen.



Tote Punkte gab es an diesem Anlass keine. In den Sälen der Kantine wurde unermüdlich nach den Rhythmen der rassigen Orchester getanzt. Wer aber dort nicht auf seine Rechnung kam der wechselte hinüber in die Garage zur Bierchwemme. Bevor er aber seine Mass Bier genehmigen konnte versuchte männiglich sein Glück im Preisjassen, am "Swissair-Velo-Home-Trainer", beim Bogenschiessen, beim Pfeilwerfen oder am Glücksrad usw. Als Preise winkten dem Sieger ein bleibendes Andenken oder ein Geschenk in Form eines Swissair-Wimpels, einer Flasche Wein oder mindestens des Swissair-Korkzapfens dazu, sofern der Glückliche nicht lieber eine taufrische Rose zum Anstecken für seine Dame in Empfang nahm. In der Pause, je nach Durchhaltevermögen früher oder später eingeschaltet, stärkte man sich mit einer Bratwurst vom Grill. Kurzum, lustig war die Stimmung und fröhlich das Tun hier wie dort und keiner war nicht überzeugt davon, in dieser Nacht wieder ein flottes Swissair-Fest miterlebt zu haben.

Dank dafür gehört all denen, die sich die Mühe genommen haben das Fest zu organisieren. Vorab den Mitgliedern der Clubs, die keine Mühe scheuten um Ihnen, mir und unseren Angehörigen ein paar vergnügte Stunden zu bereiten. Speziellen Dank gebührt aber den verantwortlichen Chefs der FIG und des Dept. IV, die durch die Ueberlassung der Räumlichkeiten die Durchführung des Anlasses überhaupt ermöglichten und dann natürlich auch allen Besuchern, die durch ihr Mitmachen den Erfolg des Festes ja eigentlich bewirkt haben.

O. Ritter



Tisch-Tennis-Club

An der ausserordentlichen Generalversammlung vom 11. Sept. 1959 wurde beschlossen, den Club mangels Interesse aufzulösen. Das Clubvermögen geht in die Verwaltung der FPS, zu Händen eines allfällig neu entstehenden Clubs mit gleichem Zweck. Der abtretende Clubvorstand gibt der Hoffnung Ausdruck, dass der Tischtennis-Sport mit der Zeit auch in der Deutsch-Schweiz populärer werde und so die Grundlage geschaffen würde, den Club später wieder ins Leben zu rufen.

Boccia-Club

In der Firmen-Gruppenmeisterschaft 1959 Region Zürich belegte unser Club den 8. Rang von 16 Gruppen. Wir gratulieren. Sieger in der Boccia-Meisterschaft wurde die Firma Conzett & Huber.

Reitsport

Es wird die Möglichkeit geboten, den Reitsport innerhalb der FPS zu billigen Konditionen auszuüben. Interessenten werden gebeten, sich schriftlich zu melden bei den Herren

W. Baumann, Frachtverkauf, Deutsche Schweiz-Tessin (für Zürich)

M. Bansaghy, Flugzeugunterhalt, Dept. IV (für Kloten).

Den Samariterkurs, der unter der Leitung der Swissair-Aerzte stand, haben im Juli 17 Teilnehmer erfolgreich abgeschlossen. Es wäre zu wünschen gewesen, dass sich mehr Teilnehmer aus den Sportclubs beteiligt hätten. Für die zu geringe Zahl Interessenten aus Zürich (Dept. I & II) konnte leider kein Kurs durchgeführt werden. Wir empfehlen denen, die sich angemeldet hatten, einen in der Tagespresse ausgeschriebenen Samariterkurs zu besuchen.

Der Betriebsanitäter Dept. IV

K. Mordasini

Internationaler Foto-Wettbewerb der Air-France

Denken Sie daran, am 13. November läuft die Eingabefrist für den Wettbewerb der AIR FRANCE ab !

Sicher sind noch viele unter Ihnen, die sich noch nicht entschliessen konnten oder die Zeit nicht fanden, eine Auswahl zu treffen. Denjenigen, denen kein "Hausphotograph" für das Vergrössern der besten Aufnahmen zur Verfügung steht, möchten wir die SWISSAIR-PHOTO A.G. empfehlen. Sie wird Ihre Arbeiten nach Wunsch und zu angemessenem Preis vergrössern.

Noch einige Punkte aus dem Reglement :

- Alle Arten und Verfahren der Photographie sind zugelassen, mit Ausnahme von Reproduktionen.
- Die Veranstalter des Wettbewerbs verpflichten sich, die Bilder mit grösster Sorgfalt zu behandeln, müssen aber jede Verantwortung bei Verlust oder Beschädigung, sei es beim Transport oder in Paris selbst, ablehnen.
- Die zuständige Kommission der Air-France behält sich das Reproduktionsrecht auserwählter Bilder vor.

Zum Schluss sei nochmals daran erinnert, dass die Wettbewerbsbestimmungen in der August-Ausgabe zu finden sind. Ferner können dieselben bezogen werden bei : K. Schinz, Tel. 2729.

Nun hoffen wir, dass sich auch die zaghaftesten Photographen bis zum 13. November noch aufrufen werden !

K. Schinz

Tennisclub

An der Schweiz. Interklubmeisterschaft nahm unser Klub mit einer Damen-D-Mannschaft teil. Unsere Vertreterinnen (Frau Barth und Frä. Frey) schlugen sich recht gut und konnten gegen Bankgesellschaft und BP je 3 : 0 gewinnen. Das dritte Spiel, die Begegnung mit den starken Damen des T.C. Fluntern, ging leider 2 : 1 verloren, sodass unsere Equipe mit dem zweiten Platz in ihrer Gruppe vorlieb nehmen musste und für den weiteren Verlauf der Meisterschaft ausschied, während ihre Besieger erst im Final um den Titel eines Meisters der Ostschweiz gegen Amriswil 2 : 1 verloren und somit von total 70 Mannschaften den 2. Platz belegten.

Im Gegensatz zu den Damen beteiligten sich die Herren nicht an den Schweiz. Interklubmeisterschaften sondern wie schon in früheren Jahren an der Firmensportmeisterschaft der Region Zürich.

Die 2. Mannschaft, von der Ende 1958, ausser von einem guten Teamgeist, nichts rühmliches berichtet werden konnte (Letzte von 18 Mannschaften), hat diesen Sommer mit viel besserem Erfolg gekämpft.

Das Team gewann die beiden Partien gegen Philips II und National II, spielte unentschieden mit Rentenanstalt II und verlor 3 Partien gegen Kreditanstalt II, Bank Leu und Alpina.

Damit eroberte unsere Mannschaft den 4. Rang in ihrer Gruppe (Serie B). Zu diesem guten Resultat haben beigetragen die Herren Neumeyer, Keller, Oberli, Kübele, Böhler, Gautschi, Wiederkehr und Stutz.

Die 1. Mannschaft, für die es galt, den letztes Jahr gewonnenen Wanderbecher, in der Serie Promotion zu verteidigen und wenn möglich in die Serie A aufzusteigen, eilte von Erfolg zu Erfolg. Fast mühelos gewann sie die 5 Begegnungen mit Luwa, Rentenanstalt I, Sodafabrik I, SWO (Buehle) und Philips I.

Das schwierigste Spiel war wohl das Treffen gegen Philips I, da im SWR-Team die 4 stärksten Spieler ersetzt werden mussten. Durch kluges Umdisponieren der Mannschaftsaufstellung gelang es aber, auch diese Klippe ohne "Betriebsunfall" (6 : 3) zu überwinden.

Mit dem feinen Gesamtscore von 5 : 0 Punkten und 39 : 6 Matches wurde SWR I Meister der Serie Promotion und darf dafür den schönen Wanderpreis für ein weiteres Jahr in Empfang nehmen.

Das Aufstiegsspiel gegen den Letzten der Serie A, Jelmoli, gewann unsere Mannschaft klarer als erwartet 9 : 2. Damit steigt der T.C. Swissair im dritten Anlauf erstmals in die Serie A auf, wo die Trauben allerdings etwas höher hängen.

An diesen schönen Erfolgen, Meister 1959 und Aufstieg in Serie A, waren beteiligt die Herren Gerhard, Blatter, Steiner, Bergsma, Siegfried, Casutt, Naef, Ritzi, Fischer und Mayer, sowie Herr Neumeyer, der als stärkster Spieler der 2. Mannschaft für das Aufstiegsspiel beigezogen worden war.

Bravo !

P. Bergsma

Fussball-Club

Der Kampf um das runde Leder der Firmenfussballmeisterschaft ist im vollen Gang. Wie letztes Jahr, schickt der FC-Swissair wieder 2 Mannschaften ins Feuer. Mit einigen Freundschaftsspielen wurde die Spielerkondition vor Meisterschaftsbeginn aufgefrischt. Sonntag, den 6. Sept. hatten wir keinen geringeren Gegner als die Senioren des FC-Basel. Diese spielten mit einigen aus früheren Jahren bekannten Internationalen. Es war ein rassiges und spannendes Spiel, das auch den Laien begeistern konnte. Der Sieg der Basler von 3 : 5 entsprach ganz den gezeigten Leistungen, aber man soll dabei nicht vergessen, dass unsere Spieler am Samstag ein Meisterschaftsspiel hinter sich hatten.

Die Resultate aus der Meisterschaft :

SWR - NCR	2 : 1	SWR 2 - TIP-TOP	1 : 1
Hota - SWR	1 : 3	Al. Schw. - SWR 2	3 : 4
SWR - Maag	8 : 2	SWR 2 - Huber Pf.	4 : 4
Phil. - SWR	1 : 2	SWR 2 - Albiswerk	7 : 0
SWR - BBC	5 : 0		

Leider ging das Spiel gegen Huber Pfäffikon wegen administrativem Fehler 0 : 3 verloren.

Rangliste am 3. Okt.

	Anzahl Spiele	g	u	v	Goals geschossen	Goals erhalten	Punkte			
		ewonnen	unentschieden	erloren						
1. Swissair 1	5	5	-	-	21 : 6	10		1. Kaspar Winkler	5 Sp.	10 Pt.
2. MFO 1	5	4	1	-	18 : 2	9		2. Huber Pfäffikon	5	6
3. BBC 1	6	4	-	2	14 : 10	8		3. Swissair 2	4	5
4. SRO 1	4	3	-	1	18 : 10	6		4. TIP-TOP	4	4
5. Hota 1	6	2	-	4	8 : 17	4		5. Albiswerk	6	4
6. Maag 1	5	1	1	3	13 : 19	3		6. Al. Schweisswerk	5	3
7. Philips 1	4	-	-	4	4 : 24	0		7. Telefon	5	2
8. NCR 1	5	-	-	5	6 : 14	0				

Noch nie hat die Meisterschaft so spannend begonnen. Hoffen wir, dass die Burschen durchhalten und ein Wort zur Gruppenmeisterschaft mitsprechen können. Gebt den Fussballern Eure Sympathie und besucht die Spiele der laufenden Meisterschaft.

Ab 1. November findet das Training in der Turnhalle "Kolbenacker" Zürich-Seebach statt. Die Spiko bittet um Kenntnisnahme und erwartet vollzähliges Erscheinen.

W. Amberg

SPORTS ET LOISIRS - GENEVE

Notre Rally Swissair. Réservé uniquement aux employés Swissair et à leurs collègues des agences aériennes et des agences de voyage, notre petite manifestation annuelle a remporté un franc succès, bénéficiant d'ailleurs d'une splendide journée ensoleillée. Voici les impressions qu'un des participants eut l'amabilité de nous communiquer.

Rally 1959 - Electricité

Superproduction Swissair Metteur en scène : Lucifer Waelli Eclairage : Phoebus

Première ruée vers les cabines téléphoniques... pour leur précieux annuaire. Partie de lèche-vitrine. La Belle de Cadix n'était pas la belle, mais bien la bête noire.

Suivre des pylones, quoi de plus facile ! Malheureusement ceux-ci sont diaboliques. Vu en passant concurrent rendu (mais pas au but). Enfin eureka... et Waterloo, car plus personne. Une âme charitable a laissé l'adresse. Pique-nique sur les lieux du désastre.

Rejoint au restaurant Bergerac au moment où les collègues sortent de table heureux et comblés. Congratulations hilares et ironiques.

Digestion contrariée par les "maux" croisés, Course au repaire, (brigand ! pourquoi les avoir choisis à contresens !). L'envers vaut l'endroit, mais où est l'endroit ?

Trouvé le dernier repaire, mais où est le lieu de rendez-vous ? Chasse autour et alentour, par la douane sans cesse passe et repasse.

Dans cette auberge bien connue (des autres), applaudissements ! C'est ici que vient de se terminer, sans nous, la distribution des prix.

La lanterne rouge
(suivie de la voiture balais). Marchand

Et voici maintenant le classement final :

1. Berger, (fret import) ; 2. Montant, (invité hors concours) ; 3. Goumaz (trafic) ; 4. Ruffieux, (comptabilité Cointrin) ; 5. Mélanjoie (service technique) ; 6. Glauser, (service technique) ; 7. Ecuyer, (caisse centrale) ; 8. Richard, (service technique) ; 9 et 10. Marchand et Dubois, (service outremer) arrivés après les délais.

Ecran Swissair - Nous inaugurons la saison avec une séance de projection de films le Lundi 12 octobre, à la salle du premier étage du Buffet de la Gare, en attendant de pouvoir le faire dans notre nouveau local, dont l'aménagement intérieur est un peu retardé. Un cours métrage "Instantanés sur la Kermesse du 31 mai" fait partie du programme.
R. Lador



UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM OKTOBER 1959

	Oktober 1959 (1'000 tkm)	Oktober 1958 (1'000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	16'048 + 2 %	15'678
Ausgelastete Tonnenkilometer	10'518 + 5 %	9'975
davon : Passagier - und Gepäck - tkm	7'721 + 1 %	7'641
Fracht - tkm	2'302 + 24 %	1'850
Post - tkm	495 + 2 %	484
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	65,7%	63,5 %

Unsere gesamte Verkehrsproduktion übertraf im Oktober mit etwas mehr als 16 Millionen Tonnenkilometern das vorjährige Angebot um 2 %. Die Auslastung betrug im Berichtsmonat 65,7 %; budgetiert waren 63 %. Zu diesem guten Ergebnis trug die bedeutend gesteigerte Frachtleistung (+ 24 %) massgeblich bei.

In Europa war - mit Ausnahme von Brüssel, Prag und Belgrad - auf allen Strecken trotz der vorgeschrittenen Jahreszeit der Passagierverkehr noch immer lebhaft. Einer Senkung des totalen tkm-Angebotes von 1 % stand ein Nachfragezuwachs von 6 % gegenüber. Der Ladefaktor erfuhr eine Verbesserung von 57,9 % auf 62,1 %.

Die Passagierkurse über den Nordatlantik waren zu 76,4 % (Oktober 1958: 69,7 %; September 1959: 76,3 %) ausgelastet, trotzdem ein guter Teil der Fracht auf die "Cargoliner"-Flüge abwanderte. Diese wiesen denn auch einen Ladekoeffizienten von 69,5 % auf; das sind 16 Punkte mehr als im letztjährigen Berichtsmonat.

Ueber dem Südatlantik folgte einem Rückgang der verfügbaren tkm von 4 % eine Abnahme der verkauften Leistung von 30 %. Der Auslastungsfaktor fiel um 18,2 Punkte auf 48,5 %.

Im Verkehr mit dem Nahen Osten vermochte die Nachfrage (+ 3 %) mit dem 12 %igen Angebotsmehr nicht Schritt zu halten, was auch hier eine Verschlechterung des Auslastungsgrades von 60,6 % auf 55,6 % bewirkte.

Bei unsern Fernost-Flügen war die tkm-Produktion um 11 % geringer. Die Zahl der ausgelasteten tkm sank im Vergleich dazu "nur" um 7 %, weshalb der mittlere Ladefaktor von 70,1 % auf 73,1 % anstieg.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Die bereits in der ersten Jahreshälfte festgestellte günstige Entwicklung unseres Auslastungsgrades hat sich auch in den letzten Monaten fortgesetzt, so dass die budgetierten Ergebnisse nicht nur erreicht, sondern sogar überschritten wurden. Das Flugzeug ist von erheblich mehr Reisenden benutzt worden, als dies vorauszusehen war. Der ursprünglich befürchtete Rückgang des Auslastungsgrades auf unserer Kolbenflugzeugflotte als Folge der bereits heute auf verschiedenen Strecken eingesetzten Strahlflugzeuge ist deshalb nicht eingetreten.

Dieses erfreuliche Resultat ist vor allem auf die günstige Beschäftigungslage in fast allen Ländern der westlichen Welt zurückzuführen. Flugreisen zum Vergnügen stellen ja kein lebensnotwendiges Bedürfnis dar. Bei rückläufigen Einkommen wird deshalb der einzelne sehr rasch darauf verzichten. Im laufenden Jahr hat nun aber die erwähnte gute Beschäftigung fast aller Industriezweige - verbunden mit einer günstigen Einkommensentwicklung - die Ausführung vieler, vielleicht schon seit manchem Jahr gehegter Flugwünsche ermöglicht.

Diese Feststellungen kommen im Zwischenabschluss per 30. September zum Ausdruck. Die Kosten und Erträge weisen dem Vorjahr gegenüber folgende Entwicklung auf:

	<u>1959</u>	<u>1958</u>	<u>Veränderung in</u>
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	%
Kosten (ohne Abschreib.)	176,3	161,4	+ 9
Erträge	212,4	190,7	+ 11

Die 9 %ige Kostensteigerung liegt weiterhin leicht über der ausgewiesenen Mehrproduktionsleistung von 8 %. Die Kosten erhöhten sich demzufolge auf Fr. 1.16 (Vorjahr Fr. 1.15) je off. tkm.

Auf die Personalkosten entfällt dabei mit 65,5 Mio. Franken weiterhin rund 1/3 der Gesamtkosten. Sie stiegen dem Vorjahr gegenüber um 8 Mio. Franken oder 14 %. Weitere zusätzliche Aufwendungen sind vor allem durch die Vorbereitungen zur Einführung der Düsenverkehrsflugzeuge bedingt.

Die Erträge zeigen dagegen mit 11 % eine stärkere Erhöhung als die Kosten.

Die Streckenerträge, welche sich auf rund 90 % der Gesamterträge belaufen, konnten zwar nur ungefähr im Ausmass der Produktionsausweitung erhöht werden (+ 8 %). Mit einem Ertrag von Fr. 1.24 je off. tkm blieben sie denn auch gegenüber der entsprechenden Vorjahresperiode unverändert.

Dagegen erfuhren aber vor allem die Erträge aus Nebenleistungen (Bordbuffet, Abfertigung, Schulung, technische Dienstleistungen für Dritte) eine bedeutende Steigerung von 30 %.

Als Folge dieser günstigen Ertragsentwicklung ergibt sich ein entsprechend höherer Betriebsgewinn von 36,1 Mio. Fr. gegenüber 29,3 Mio. Fr. im Vorjahr. Dieses gute Resultat wird uns erlauben, unumgängliche zusätzliche Abschreibungen auf unseren Kolbenflugzeugen vorzunehmen, da die bei fast allen Gesellschaften neu zum Einsatz gelangenden Flugzeugtypen zu einer erheblichen Entwertung des bisherigen Flugzeugparkes führen.

Das kommende Jahr wird dadurch von zusätzlichen Abschreibungskosten befreit. Diese Entlastung ist umso willkommener, da bereits in der ersten Hälfte des nächsten Jahres mit bedeutenden Mehrkosten gerechnet werden muss, währenddem die Erträge erst mit dem vollen Einsatz der Strahlflugzeuge, d.h. im zweiten Halbjahr, eine entsprechende Erhöhung aufweisen werden.



E. Groh
Chef Dept. I



DAS BILD DES MONATS

Aussenvertreter - Konferenz

Vom 4. bis 6. November tagten im Basler Grossratssaal unter dem Vorsitz von Dr. M. Hottinger, Chef der Abteilung Aussenvertretungen des Dept. II, und im Beisein der Spitzen der Swissair rund 85 Auslandvertreter.

AUSGEZEICHNET

Unter Berücksichtigung der schwierigen örtlichen Bedingungen hat dieses Jahr die Japan-Vertretung die beste Passage-Verkaufsleistung erzielt. Für die Förderung des Studienreiseverkehrs aus Japan konnte Ed. Keiser anlässlich der Basler Aussenvertreter-Konferenz die Präzisionsarmbrust in Empfang nehmen. Der Kuhglocken-Wanderpreis läutete dem durch F. Müller vertretenen Swissair-Büro Mailand für besonders erfolgreiche Frachtwerbung. Bravo !

MUSIK AN BORD

In unsern DC-7C - und später auch in den DC-6B - sollen die Passagiere voraussichtlich ab Dezemberbeginn mittels Tonbandgeräten durch "Background Music" unterhalten werden. Während des Einsteigens, beim Aperitif und nach der Landung werden zarte Melodien in der Kabine zur guten Stimmung beitragen. - Ein passender Programmvorschlag schiene uns zum Beispiel der Valente-Schlager "Musik liegt in der Luft" !

EIN BOEING - STARTER FÜR UNSERE DC - 8

Bei unserem Technischen Betrieb ist Ende Oktober das erste pneumatische Turbinen-Startaggregat für Strahlflugzeuge eingetroffen. Der von der Industrial Products Provision der amerikanischen Boeing-Flugzeugwerke gelieferten Gasturbine sollen 6 weitere der gleichen Bauart sowie 6 britische Aggregate der Firma Auto Diesels Ltd., Uxbridge, folgen und auf den Flughäfen von Zürich, Genf, Basel, Lissabon und New York-Idlewild eingesetzt werden.

Das Starten von Strahltriebwerken kann elektrisch oder pneumatisch erfolgen. Der Douglas DC-8, der Convair "Coronado", der Boeing B-707 und - als bisher einziges Turbopropflugzeug - die Lockheed "Electra" werden pneumatisch (die Caravelle im Gegensatz dazu elektrisch) gestartet. Als entsprechendes Gerät wählte die Swissair eine Gasturbine, die einen starken Luftstrahl erzeugt. Dieser wird mit einem Schlauch durch einen zentralen Einlass - Stutzen (meist an der Flugzeugnase) und über ein vom Cockpit aus steuerbares Verteilersystem auf die einzelnen Motoren geleitet. Dort wird der Luftstrahl auf eine kleine, sogenannte Expansionsturbine, die ihrerseits über ein Ge- triebe den Rotor des Triebwerks in Umdrehung versetzt und zwar bis zu der Geschwindigkeit, die es braucht, um die zum Start und Flug erforderliche Menge an Umgebungsluft anzusaugen.

Die Boeing-Gasturbine liefert eine Luftmenge von rund 55 Kg/Min. bei einem Druck von 2,75 atü und einer Luft- temperatur von bis zu 230° C. Die mit Kerosen betriebene Turbine - sie ist im Prinzip nichts anderes als ein kleiner Jetmotor - leistet bei 36'500 Umdrehungen je Minute 250 Brems-PS. Sie wurde im Auftrag der Boeing-Werke von einem zürcherischen Karosserieunternehmen zusammen mit dem 400 l Brennstoff fassenden Kerosentank, den Batterien und weiterem Zubehör in einen Ford FK-1250-Kastenwagen eingebaut. Dadurch wird das Startaggregat zu einem Selbstfahrgerät, wobei durch Auskleidung des Kastens mit schallisolierendem Material der Turbinenlärm bedeutend gedämpft werden konnte.

NORDATLANTIK - MENUS NACH WAHL

Seit 1. November können unsere Erstklass-Passagiere nun auch auf den Nordatlantikflügen Richtung New York ihr Menu selber auswählen, nachdem dieses System auf den Eastbound-Kursen während des letzten Sommers von Passagieren und Fachleuten sehr begrüsst worden war. Menu-Karten mit sechs verschiedenen Vorspeisen, drei Suppen, zehn Hauptgerichten und fünf Desserts liegen bei allen Swissair-Buchungsstellen auf. Der Passagier braucht auf einem Formular bloss die Nummern der gewünschten Gänge zu notieren. Mittels einer Robot-Schreibmaschine im Borddienst Klotten werden die einzelnen Menus individuell auf den Namen des Gastes ausgestellt.

KABINENPERSONAL - KURSE

In den fünf Kabinenpersonal-Kursen des Jahres 1959 sind insgesamt 78 Hostessen und 19 Stewards ausgebildet worden. Der erste Kurs 1960 beginnt am 18. Januar. Er wird nach einem neuen System durchgeführt. Die erste Ausbildungsperiode dauert wie bisher sechs Wochen, schliesst aber nicht mehr mit der Diplomierung, sondern mit einem Zwischenexamen ab. Ihr folgt eine drei bis vier Monate dauernde Probezeit, mit Flug- und Groundhostessendienst, Frauenhospital- und Kinderkrippenpraktikum etc. Erst nach einer weiteren Theoriewoche, die der Repetition und Diskussion der in der Praxis erworbenen Kenntnisse dient, absolvieren die Kursteilnehmer das Schlussexamen. Ab Mitte Januar steht dann auch das neue "Hostessen-Praktikum" - ein Raum mit einem Jet-Mock-up, den Attrappen aller Bordküchen (Ausnahme: DC-3) und einem Beauty-Salon - im Verbindungstrakt zwischen dem bisherigen Schulgebäude und dem Simulatoranbau zur Verfügung.

SWISSAIR-CARAVELLE NR. 1

In der Nacht auf den 22. Oktober wurden in Toulouse Rumpf und Flügel der ersten Swissair-Caravelle zusammengefügt.

NEUE AUFTRÄGE FÜR DC-8 UND CONVAIR-STRahlFLUGZEUGE

Nachdem die spanische Luftverkehrsgesellschaft drei und die Canadian Pacific Airlines fünf DC-8 bestellt haben, ist der Auftragsbestand für diesen Flugzeugtyp auf 150 Einheiten angewachsen. Sie verteilen sich auf 20 Luftverkehrsgesellschaften.

Capital Airlines kündigten den Kauf von sieben Convair-880 M an; insgesamt sind bisher 85 Convair-880 und "Coronados" bestellt worden, wobei für 34 zusätzliche Einheiten Optionen bestehen.

DC-7C FLIEGT BEI FRANZ CARL WEBER

Im Spielwarengeschäft Franz Carl Weber an der Bahnhofstrasse wird eine von Herrn Th. Wenger angefertigte Modellanlage gezeigt, bei der ein Swissair-DC-7C startet, einen Kreisflug beschreibt und wieder landet. Ueber der sehenswerten Anlage konnte unser Personalbeschaffungs- und Selektionsdienst berufskundliche Photos und Texte anbringen.

DAS VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ AUCH IM WINTER GEÖFFNET

Das am 1. Juli dieses Jahres in Luzern eröffnete Verkehrshaus der Schweiz wird auch während des Winters geöffnet sein und zwar an Dienstagen, Donnerstagen und Samstagen von 13.30 bis 17.30 Uhr sowie an Sonntagen durchgehend von 10.00 bis 18.00 Uhr.

ZÜRICH - ST. LOUIS IN EINER HALBEN STUNDE

Von Zürich in einer halben Stunde nach St. Louis zu fliegen, bleibt nicht den Passagieren zukünftiger Ueberschallverkehrsflugzeuge vorbehalten. Eine solche Flugleistung erbringt auch ein braver Metropolitan der Swissair - sofern man das Reiseziel nicht im amerikanischen Staat Missouri sucht. Mit dem Dorf Blotzheim gehört nämlich neuerdings auch der Basler Flughafen zur elsässischen Gemeinde St. Louis.

NEUE PILOTS - IN - COMMAND

Flugkpt. William Pink ist zum DC - 6B - Kommandanten für Europa und den Mittleren Osten und Flugkpt. Eriksen Shilling zum Pilot - in - Command auf DC - 6B für Europa ernannt worden. Pilot Jean - Rodolphe Lanz stieg in den Rang eines Convair - Kommandanten auf. Wir gratulieren !

HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrer Verheiratung Glück wünschen zu dürfen :

Dept. II : 9.10. Jürg Bachmann, Wirtschaftsdienst ; 14.10. Kurt Burkhard, Luftreisebüro Bern ; 23.10. Manfred Preuss, Reservation ; 4.11. Albert Scapecchi, Startdienst Basel.

Dept. III : 25.7. Fritz Müller, Flight OPS (Bordmech.) ; 26.9. Bruno Marazza, Frachtdienst ; 26.9. Peter Sollberger, Traffic ; 3.10. Frä. Irma Steiger (jetzt : Frau Kemper), Buffetbereitstellung ; 3.10. Rudolf Bünzli, Fracht - und Postabfertigung ; 5.10. Frä. Liliane Campion (jetzt : Frau Friedli), Kabinenpersonal ; 10.10. Wladimir Sokoloff, Startdienst ; 13.10. Rudolf Brack, Dispatch, Zürich ; 16.10. Eduard Lang, Bodendienst, Instruktionen.

Dept. IV : 29.8. Walter Schläpfer, Ingenieurabt. 11.9. Karl Egloff, Flugbetrieb ; 24.9. Michel Suchet, Elektro - Werkstatt ; 3.10. Robert Dolmer, Triebwerk ; 3.10. Kurt Kempter, Triebwerk ; 10.10. Ruedi Jordi, Triebwerk, 22.10. John Sicker, Techn. Einkauf.

DIE ARBEITSWEISE DER PERSONALKOMMISSION

Einzelne Angestellte oder Mitarbeitergruppen haben Anliegen, deren Bedeutung nicht über ihre Dienststellen oder ihr Departement hinausreichen, auf dem Dienstweg vorzubringen. Zuerst muss also der Dienststellenchef begrüsst werden, der gegebenenfalls vom Personaldienst beraten wird. Zweite Instanz ist der zuständige Personaldienst. Erst wenn auch hier keine befriedigende Regelung des Falles zustandekommt, tritt auf Anforderung hin das Personal - kommissionsmitglied des betreffenden Wahlkreises (oder im Abwesenheitsfall sein Ersatzmann) in Funktion. Es ist

seine Pflicht, die Streitfrage zu untersuchen und wenn nötig mit dem Personaldienst seines Wahlkreises eine Lösung anzustreben. Sollte auch dieser Einigungsversuch fehlschlagen, kann das Geschäft vor die Personalkommission gezogen werden ; diese behandelt auch Probleme, die einen grössern Kreis als den eines einzelnen Departements betreffen. Die Stellungnahme der Kommission soll soweit möglich die Meinung des Personal wiedergeben ; bei einer allfälligen Umfrage ist so vorzugehen, dass vor allem jene Angestellten zu Rate gezogen werden, deren Interessen durch die zur Diskussion stehenden Fragen berührt werden. An den Sitzungen der Personalkommission nehmen Mitarbeiter des Personaldienstes teil. Letzte Instanz in allen Fragen ist die Geschäftsleitung ; die Personalkommission hat konsultativen Charakter. Ihr Reglement kann von jedem Mitarbeiter beim zuständigen Personaldienst oder Personalkommissionsmitglied eingesehen werden.

ACHTUNG GROSSE TOMBOLA

Die Saison der Unterhaltungsabende, Generalversammlungen und Kränzchen der Vereine ist angebrochen. Swissair - Angestellte, die an der Organisation solcher Anlässe beteiligt sind, finden es naheliegend, unsere Propaganda - Abteilung um Tombola - Gaben anzugehen. Da sich Gesuche dieser Art in den letzten Jahren stark gehäuft haben, sieht sich die Propaganda - Abteilung gezwungen, alle Anfragen grundsätzlich abzulehnen.

DIE GUTEN IDEEN

SWISSAIR

Nr. 70

November 1959

Herausgegeben durch:

Büro für

Organisations-

Manual-

und Vorschlagwesen



Das Schwergewicht der heutigen "Guten Idee" liegt eindeutig bei den abgelehnten Vorschlägen. Den fünf prämierten Vorschlägen stehen die Kommentare für nicht weniger als 37 nicht-prämierbaren Ideen gegenüber. Für den nächsten Monat, d.h. für die "Weihnachts-Ausgabe" erhoffen wir das umgekehrte Verhältnis. Den nachstehend genannten Damen und Herren danken wir für ihre gute Idee und gratulieren herzlich:

Herr Heinrich Rutishauser, Stat.-Leitung Kloten,	Dept. III	Fr. 50.--	2846
Herr Fritz Schüpbach, Triebwerk,	Dept. IV	Fr. 30.--	5826
Herr Othmar Schlatter, Flz.-Wartung,	Dept. IV	Fr. 30.--	6855
Herr Oskar Reithaar, Flz.-Wartung,	Dept. IV	Fr. 20.--	6716
Fräulein Claire Boppert, Spedition,	Dept. I	Fr. 20.--	7002

Prämierte Vorschläge

- 2846 Herr Heinrich Rutishauser machte den Vorschlag, auf den Horizontal-Stabilos unserer Flugzeuge eine Lichtquelle zu installieren, damit die auf dem Seitenleitwerk aufgemalten Hoheitszeichen beleuchtet werden können. Er begründete seine Anregung damit, dass der Effekt, der von den nachts beleuchteten Schweizerkreuzen unserer Flugzeuge auf allen Stationen unseres Verkehrsnetzes ausgeht, ganz besonders geeignet ist für die SWISSAIR zu werben. Die Untersuchung seines Vorschlages ergab dann auch, dass vom Propaganda-Standpunkt aus eine solche Flugzeug-Beleuchtung begrüsst werden muss. Der Planungsdienst der SWISSAIR wird nun in Zusammenarbeit mit dem SAS und den Flugzeugherstellern diese Angelegenheit weiter verfolgen.
Für seine Anregung wird Herr Rutishauser vorläufig mit einer Prämie von Fr. 50.- belohnt.
- 5826 Herr Fritz Schüpbach entwickelte ein gut durchdachtes Werkzeug, das wesentlich dazu beiträgt eine Handschleif-Operation leichter und exakter ausführen zu können.
- 6855 Herr Othmar Schlatter schlug vor, an den Legrests der DC-7C-Flugzeuge eine Haltefeder anzubringen, welche die Legrests in zusammengelegtem Zustand zu halten vermag. Dadurch können beim Verstellen der Sitze die häufig auftretenden Störungen eliminiert und die Beschädigungen an den Legrests vermieden werden. Und ausserdem wird die Funktionskontrolle bei ganzen Stuhlsätzen erleichtert.
- 6716 Herr Oskar Reithaar stellte für das Bezeichnen von Gummi- und Holzteilen einen elektr. Einbrennapparat her. Das Gerät ist einfach und zweckmässig in der Handhabung und hat sich vor allem beim Bezeichnen der Gummikabel bewährt.
- 7002 Auf Grund des Vorschlages von Fräulein Claire Boppert konnte der Arbeits-Vorgang bei der Spedition von Briefschaften wesentlich vereinfacht werden.

- 5579 Ein Spez.-Werkzeug, mit dessen Hilfe sich das Setzen der Zylinderfussmuttern und Pal-Nuts an den schwer zugänglichen Orten an den Motoren leichter bewerkstelligen lässt, wurde entsprechend der eingesandten Skizze angefertigt und der Werkstatt zur Verfügung gestellt. Es wird dort gute Dienste leisten.
Der Einsender dieses Vorschlages verzichtet auf die ihm zustehende Prämie und möchte nicht namentlich erwähnt werden.
Wir leisten seinem Wunsche Folge, möchten ihm aber nichts destotrotz unseren Dank für seine gute Idee aussprechen.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

736 Zusammenlegung der Booking-Orders und der Cash-Slip.

Die Buchungskarten und Kassenbelege finden für zu verschiedenartige Vorgänge Verwendung, als dass sie nutzbringend in einem Formular zusammengefasst werden könnten. Gerade weil es sich um zwei ganz verschiedene Papiere handelt, kann ausser dem Namen des betr. Passagiers auf keine der andern Eintragungen verzichtet werden. Während sich somit aus einer Zusammenlegung nur ganz bescheidene Zeit-Einsparungen ergäben, würde anderseits ein solches Formular die Uebersichtlichkeit stark beeinträchtigen. Weiter ist noch beizufügen, dass mit weit mehr als der Hälfte der Booking-Orders gearbeitet wird, ohne dass neue Flugscheine ausgestellt oder Inkassivorgenommen werden und dass für alle Verkäufe gegen Faktura keine Kassabeleg-Kopien notwendig sind. Somit würde das kombinierte Formular, das ein Original plus 3 Kopien umfassen müsste, in den meisten Fällen nicht voll ausgenützt, sodass auch von einer Materialeinsparung keine Rede sein kann.

Im übrigen verweisen wir auf unseren Kommentar zu Vorschlag No. 4431 in der Oktober-Ausgabe der Guten Idee, von dem abgeleitet werden kann, dass eine Erleichterung wohl eher durch den generellen Verzicht auf die "Cash-Slips" als durch deren Verquickung mit einem andern Formular erreicht werden kann.

789 Oelfilterdeckel.

Eine Verbindung des Oelfilterdeckels mit dem Geräteträger durch ein Masseband, welche die statische Aufladung des Deckels verhüten soll, erübrigt sich. Die Beschädigung der Dichtungsfläche entsteht nicht durch eine statische Aufladung, sondern durch eine korrosive Einwirkung, die durch eine elektrolytische Elementbildung zwischen dem Messingfilter und dem Aluminiumdeckel hervorgerufen wird. Durch die Verwendung einer geeigneteren Dichtung konnte nun aber eine wesentliche Verbesserung erzielt werden.

810 Durchführung der DC-6B-Flugbetriebskontrollen in Genf.

Die Verlegung der Flugbetriebskontrollen nach Genf bei QGO-Lagen in Kloten ist aus den verschiedensten Gründen nicht möglich.

Einerseits könnten manche bei einer FK in Erscheinung tretende Mängel nicht behoben werden, da die hierfür notwendigen Ersatzteile fehlen würden. Die Errichtung eines, nur für diesen Zweck bestimmten, Ersatzteillagers kommt aber aus wirtschaftlichen Ueberlegungen nicht in Frage. Neben den normalen Ersatzteilen müsste, um für alle Fälle gerüstet zu sein, das Lager auch kostspielige einbaubereite Motoren sowie Stühle enthalten, besonders da die Aenderung der Sitzplatz-Versionen normalerweise mit einer FK zusammenfallen. Anderseits würde eine solche temporäre Verlegung der FK nach Genf jeweils einen plötzlichen ausserordentlichen Arbeitsanfall mit sich bringen, der nur durch zusätzliches techn. Personal termingerecht bewältigt werden könnte. Wegen des zeitraubenden Hin- und Hertransportes aber und die in der gegebenen Situation bereits erfolgten Personaldetachierungen nach Basel ist es jedoch nicht möglich diese momentane Lücke mit Personal von Kloten auszufüllen. Ein weiteres Problem bringt der Einsatz der Besatzung mit sich, wenn die Flugzeuge in Genf statt in Zürich von einer neuen Crew übernommen werden müssten.

1350 Telefon-Inkasso für Privatgespräche.

Am 15. Januar 1959 hat der Direktionspräsident an alle Dienststellen in der Schweiz eine Weisung betr. die Telefonkosten erlassen. Darin heisst es: "Besonders möchte ich Sie darauf aufmerksam machen, dass während der Dienstzeit und auf Dienstleitungen grundsätzlich keine Privatgespräche geführt werden sollen. In dringenden Fällen stehen dem Personal für Privattelefongespräche Automaten zur Verfügung.

Bekannte und Verwandte sind um Verständnis zu bitten dafür, dass auch ihr Anruf unser Telefonnetz blockiert und deshalb private Anrufe auf dringende Fälle beschränkt werden sollen."

3357 Buchungsslip für Frachtsendungen.

Auf die Einführung der vorgeschlagenen Buchungsslip, die dazu dienen würden, der Abgangsstation die Ankunft einer Frachtsendung am Bestimmungs- oder die Weiterleitung derselben vom Transitort aus zu bestätigen, muss aus organisatorischen Gründen vorläufig verzichtet werden.

4853 Selbstklebende Etiketten für das Passagier-Gepäck.

Der Vorschlag, für das Passagiergepäck selbstklebende Etiketten abzugeben um die Gepäckstücke namentlich bezeichnen zu können, ist sehr gut gemeint. Doch er scheitert, wie auch die meisten Vorschläge ähnlicher Art, an der Möglichkeit der Erfassung der Mehrzahl der Passagiere.

So reisen z.B. nur ca. 60% der SR-Passagiere mit SR-Tickets. Zudem bezieht ein grosser Teil der SR-Kunden seine Flugscheine bei Reisebüros, wo es zum vorneherein fraglich ist, ob die vorgeschlagenen Etiketten konsequent abgegeben würden.

Von den Passagieren, die aber (fast möchten wir sagen: zufälligerweise!) in den Besitz der Etiketten kommen, wird wieder ein gewisser Prozentsatz diese nicht auf das Gepäck kleben, sei es aus Vergesslichkeit, aus Bequemlichkeit oder aus andern Gründen.

Somit muss leider damit gerechnet werden, dass im besten Falle ca. 25% aller Swissair-Passagiere ihr Gepäck in der vorgeschlagenen Art etikettiert haben. Dies sind aber viel zu wenig um aus der an sich guten Idee einen Nutzen ziehen zu können.

528 Fracht-Handbuch.

Da die Zusammenarbeit SR/SAS auch die Belange des Frachtverkehrs mit einbezieht, wurde es notwendig das im Zeitpunkt des Beginns der Zusammenarbeit der beiden Carriers bereits vorliegende Cargo Regulations-Manual nochmals neu zu überarbeiten, d.h. es musste mit demjenigen der SAS koordiniert werden.

Diese Koordination sollte bis anfangs nächstes Jahr beendet sein, sodass das Cargo-Regulations Manual auf den 1. April 1959 herausgegeben werden kann. Auf die vorgeschlagene behelfsmässige Lösung kann somit verzichtet werden.

5456 DC-3 Cowl Flaps-Zylinder.

Von den vorgeschlagenen Aenderungen, die das Ausschlagen der Büchsen verhindern sollen, wird aus folgenden Gründen abgesehen:

1. Die Montage des Zylinder-Lagerbockes auf einer Gummiplatte würde wohl die Vibrationen etwas dämpfen, doch ergäbe sich daraus eine Verkürzung des Klappenweges.
2. Das Ersetzen der Stahlbüchsen durch solche aus Bronze drängt sich nicht auf, da bis anhin mit den Ersteren gute Erfahrungen gemacht wurden.
3. Ein Auftragen von Molybdänsulfid-Araldit auf die Zapfen der Supportschrauben, welche in die betr. Büchsen gesteckt werden, kommt nicht in Frage, weil sich diese Kittmasse erfahrungsgemäss nicht für schlag- und vibrationsbelastete Teile eignet.
4. Das Einlegen einer Gummischeibe an den beiden Drehpunkten (Supportschrauben) fällt ausser Betracht, da der Zylinder durch die zwei Schrauben in den betr. Büchsen möglichst spielfrei, jedoch drehbar gelagert sein soll.

Im übrigen ist zu sagen, dass erstens bei richtiger Wartung die fraglichen Cowl Flaps-Zylinder kein Problem bieten, zweitens sowohl die Cowl Flaps-Zylinder-Installation als auch die Klappen sowie die Betätigungsteile ausgesprochene Verschleissartikel sind.

5561 Ueberziehen der Haltefeder in der Röhrenabschirmung mit Glasfaser- oder Asbestschlauch.

Der Ausfall an Radio-Röhren infolge Aufkratzens des Röhrenglases durch die Stahlfeder ist gegenüber dem Gesamtausfall so gering, dass sich die vorgeschlagene Aenderung nicht aufdrängt.

5711 Kontrolle über die Bezüge von Radio-Röhren ab Magazin.

Der Vorschlag enthält keinen neuen Gedanken. Die angeregte Neu-Regelung der Bezüge von Radio-Röhren wurde schon öfters diskutiert. Ebenfalls wurde die Einführung einer in den wesentlichsten Teilen dem Vorschlag entsprechende Neuordnung für die neue Radio-Werkstatt geplant.

5771 Flansch für die Befestigung der Lautsprecher-Membrane.

Im Laufe dieses Jahres wurden die Public-Adress-Anlagen in unseren Flugzeugen umgebaut. Dabei sind alle Remler-Lautsprecher durch Philips-Fabrikate ersetzt worden, bei denen die bekannten "Remler"-Störungen (Scherbeln infolge Lösen der Membrane vom Gehäuse) bis jetzt nicht aufgetreten sind. Auf eine Befestigung der Lautsprecher-membrane mittels eines Flansches kann deshalb verzichtet werden.

5849 Spezialzangen zum Festhalten der Bowdenzüge beim Ausbau.

Es ist richtig, dass eine Poligrip- oder gewöhnliche Flachzange nicht die geeignetsten Werkzeuge für das Festhalten der Bowdenzüge sind. Zu diesem Zweck existiert jedoch schon seit Langem eine Spezialzange mit Fibereinsatz, deren Vorhandensein dem Einsender wahrscheinlich entgangen ist. Diese Zange ist im Handel erhältlich und bewährt sich, nach Aussage von zuständigen Fachleuten, bestens.

5874 Ersetzen der Amperex-Röhren 5894 in den VHF-Transmittern durch die Philips-Röhre QQE 06/40.

Das Problem der Röhrenauswahl ist nicht leicht zu lösen, da nicht ohne weiteres jede Röhre durch ein anderes, billigeres Fabrikat ersetzt werden kann. Das IERA-Engineering hat aber die Aufgabe übernommen, den ganzen Komplex der Röhrenauswahl zu bearbeiten.

Der Vorschlag bringt somit in dieser Angelegenheit keine neue Lösung, sondern weist nur auf eine ganz spezielle Position in der ganzen Aufgabe hin.

5898 Reparatur des Benzinpumpenantriebes und

6656 Reparatur des Tachometerantriebes.

Das Problem der Reparatur des Benzinpumpen- und Tachometerantriebs wurde schon lange vor Eingang des Vorschlages studiert. Da die Reparatur beider Bauteile nur auf eine Art möglich ist, deckt sich diese Art zwangsläufig mit derjenigen des Vorschlages.

Die Ausgabe einer entsprechenden Reparatur-Vorschrift verzögerte sich jedoch, da solche Reparaturen aus Garantie-gründen zuerst mit dem Herstellerwerk abgeklärt werden müssen.

5949 Weglassen des Auto-Pilot Check beim Standlauf.

Der Auto-Pilot ist im Langstreckenverkehr ein äusserst wichtiges Hilfsmittel, von dessen einwandfreiem Funktionieren sehr viel abhängt. Nicht umsonst besteht die Vorschrift, dass bei Flügen ohne Auto-Pilot die Besatzung durch einen zusätzlichen Piloten erweitert werden muss. Es kann deshalb nicht auf den Auto-Pilot Check verzichtet werden, auch dann nicht wenn keine Beanstandungen vorliegen.

Die Begründung für das Weglassen dieses Punktes auf der Checkliste ist im übrigen nicht stichhaltig, denn es ergäbe sich daraus weder eine Verkürzung der Standlaufzeit noch eine Einsparung an Treibstoff.

Der Auto-Pilot Check, der jede FK (Flugbetriebskontrolle) bzw. alle 150 Std. durchgeführt wird, ist so in die Checkliste eingebaut, dass der Standlauf deswegen nicht länger dauert. Zudem muss er bei laufenden Motoren durchgeführt werden, weil für das Erkennen von Wackelkontakten, die zum Ausfall des Systems führen können, Vibrationen notwendig sind. Aus diesem Grunde kann der "Trockencheck" im Dock, der bei einem Gerätewechsel ausgeführt wird, nicht als genügend betrachtet werden.

5972 Ausschank von Champagne Mumm Rosé an Bord der SR-Flugzeuge.

Diese Anregung entspricht eigentlich nicht dem Sinne des Vorschlagswesens, sondern bezieht sich vielmehr auf einen Wunsch. Trotzdem wollen wir dem Einsender folgendes mitteilen:

Seine Idee ist nicht neu. Ueber den Ausschank von Champagne Mumm Rosé wurde schon verschiedentlich diskutiert. Bis anhin konnte man sich jedoch nicht dazu entschliessen, da z.B.

- die Mitnahme von 2 Sorten Champagner mehr Umtriebe bringt,
- der Champagne Mumm Rosé nach der Meinung von Kennern ein ausgesprochenes Modegetränk ist, das seinen Ursprung einem gewissen Snobismus zu verdanken hat.
- der Kenner den weissen dem roten Champagner vorzieht.

Der angedeuteten Tendenz wird man unter Umständen soweit entgegenkommen, als anlässlich der Erstflüge der Jet-Flugzeuge den Gästen Champagne Mumm Rosé serviert wird.

6047 Uebermittlungszettel.

Es ist nicht ganz so wie der Einsender dieses Vorschlages glaubt, dass nämlich alle im Betrieb verwendeten Uebermittlungszettel in der Swissair gedruckt werden. Die meisten dieser "privaten" Uebermittlungszettel sind nämlich kleine Aufmerksamkeiten von Druckereien, die für die Swissair arbeiten und kosten unser Unternehmen nichts. Damit aber in Zukunft vermieden werden kann, dass jede Abteilung ihre eigenen Uebermittlungszettel bestellt wurde die Drucksachenzentrale angewiesen, solche Bestellungen nur noch vom Einkaufdienst Dept. I zu akzeptieren, der seinerseits für die Verteilung dieser Zettel sorgt.

6268 Richtungs- und Distanz-Tafeln auf dem Flughafen.

Das Aufstellen eines Flugstrecken-Wegweisers mit Richtungs- und Distanztafeln wurde vom Amt für Luftverkehr bereits vor längerer Zeit behandelt. Man hat sich aber entschlossen diese Angelegenheit bis nach der Beendigung des Flughafenausbaues offen zu lassen, da erst nach Abschluss der gegenwärtigen Arbeiten über den geeignetsten Standort entschieden werden kann.

6318 Brennenlassen der Beleuchtung in den Büros nach Arbeitsschluss.

Jedem verantwortungsbewussten Mitarbeiter sollte es eine Selbstverständlichkeit sein, dass er beim Verlassen des Büros als Letzter die Beleuchtung ausschaltet. Das Ergreifen besonderer Massnahmen hiezu sollte nicht notwendig sein.

6319 Flug- und Arbeitsrapportbücher.

Zur Zeit werden die Flug- und Arbeitsrapportbücher in Zusammenarbeit mit dem SAS neu überarbeitet. Ein Musterbuch, als Vorschlag der SWISSAIR, befindet sich zur Zeit bei dem SAS zur Beurteilung. Dieses Buch weist gegenüber der alten Version verschiedene Neuerungen auf. Da betr. die Ausrüstung des Buches noch nicht alle Fragen abgeklärt sind ist es nicht ausgeschlossen, dass für die Kopien farbiges Papier verwendet wird. Allerdings wird das noch davon abhängen, wie weit der Nachteil, dass sich dieses zum Fotokopieren schlecht eignet, in Kauf genommen werden kann.

6321 Förderung der Sprachkenntnisse

Der Vorschlag deckt sich nicht mit den Grundsätzen der Personalpolitik der SWISSAIR. Die Firma entlohnt ihre Angestellten nicht nach ihrem Wissen, sondern für ihre Leistungen. Es kommt somit bei der Salärfestsetzung nicht auf die Diplome an, sondern auf das, was einer dem Unternehmen wert ist. Wer etwas kann, wird in der Regel entsprechend eingesetzt und entlohnt. Damit wird er auch für die Opfer entschädigt, die er für seine Weiterbildung gebracht hat. Verlangt die SWISSAIR von einem Angestellten besondere Kenntnisse, so ordnet sie ihn an einen Kurs ab und übernimmt die Kosten ganz oder teilweise. Dieses Prinzip scheint unbedingt gerechter zu sein, als eine Salärfestsetzung nach Ausweisen, die unter Umständen für die fragliche Stelle gar nicht nötig sind. Im übrigen unternehmen viele für ihre Fortbildung auch auf eigene "Gefahr" etwas, ohne im voraus die schriftliche Garantie zu besitzen, dafür sogleich entschädigt zu werden.

6322 Gestaffelte Anordnung der Economy-Class-Stühle.

Die Idee der gestaffelten Anordnung der Kabinenstühle ist nicht neu. Bereits früher hat das SAS diese Stuhlanordnung in einzelnen Flugzeugen ausprobiert. Die damit gemachten Erfahrungen haben jedoch gezeigt, dass im Ganzen gesehen daraus keine Verbesserung des Passagierkomfortes resultiert. Grundsätzliche Gründe, die gegen die gestaffelte Stuhlversion sprechen, sind aber erstens das grössere Gewicht einer solchen Stuhlkonstruktion und zweitens die schlechtere Platzausnutzung, die dieser Stuhlanordnung eigen ist.

DC-8 ECONOMY-CLASS

NORMAL BESTUHLUNG



GESTAFFELTE BESTUHLUNG

6622 10 Punkte-Programm für Dept. IV.

Das vorliegende Programm enthält leider keine neuen Ideen. Die meisten der aufgeführten Punkte berühren den Fragenkomplex der Information, und zwar der Information sowohl von "unten nach oben" als auch von "oben nach unten". Diesem Problem wurde bei der Neu-Organisation des Dept. IV ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Was die Auswahl und Weiterbildung der Vorgesetzten betrifft so verweisen wir auf die noch immer laufenden Kaderkurse in Magglingen, die bekanntlich den ersten Schritt in einem umfassenden Programm darstellen. Schliesslich sind auch die übrigen erwähnten Punkte nicht unbekannt; sie gehören im Gegenteil mit zu den Zielen, die die verantwortlichen Stellen ständig zu erreichen bemüht sind.

6717 Eröffnung einer neuen Rubrik in den "Swissair News".

Es wird vorgeschlagen, in den "Swissair News" eine neue Rubrik zu eröffnen, um unsern Mitarbeitern die Gelegenheit zu geben, über bestimmte Themen und Fragen zu diskutieren.

Dazu ist zu sagen, dass die Redaktion der News mit der Aufnahme "regelmässiger" Rubriken denkbar schlechte Erfahrungen gemacht hat, indem der anfängliche Eifer der Beitragslieferanten jeweils allzu rasch erlahmte. Zudem sind die News ein ausgesprochenes Informations- und kein Diskussionsblatt. Es besteht keine Absicht, diesen Charakter der Publikation zu ändern; er entspricht am ehesten dem Bedürfnis des Personals, durch kurze Meldungen über die Swissair und den Luftverkehr im allgemeinen orientiert zu werden.

Wer indessen aus dem Mitarbeiterkreis der Redaktion Informationen vermitteln kann, die das Interesse der andern Swissair-Angestellten verdienen, darf und soll das tun. Die Redaktion muss sich lediglich vorbehalten, selber über die Aufnahme eines Artikels oder seine vielleicht notwendig erscheinende Abänderung zu entscheiden.

6765 Uebermass-Auspuffstehbolzen.

Die Verwendungsmöglichkeit von Uebermass-Stehbolzen ist immer vom entsprechenden Bauteil abhängig. Deshalb kann eine bestimmte Uebermassgrösse nicht überschritten werden ohne das Risiko schwerwiegender Folgen einzugehen. Selbst Reparaturen vom temporärem Charakter dürfen nicht auf diese Art ausgeführt werden.

Es wird nun aber versucht, das "Grundübel", das für das Ausreissen der Auspuff-Stehbolzen verantwortlich ist, zu eliminieren. Dieses liegt, wie festgestellt wurde, vorwiegend darin, dass die Auspuff-Flansche zweier nebeneinander stehender Zylinder nicht genau plan-parallel liegen, wodurch bei der Montage des Auspuffrohres die Stehbolzen zu stark beansprucht werden. Auf Grund dieser Feststellung wurde der Werkstatt die Weisung erteilt, bei der Montage erstens die zusammengehörenden Zylinder auszuwinkeln und zweitens die Auspuffleitungen vorerst auf einer spez. Auspufflehre zusammenzustellen. Man erwartet, dass damit das Ausreissen der Stehbolzen überhaupt verhindert werden kann.

6791 Trinkwasseranlage DC-7C.

Vom konstruktiven Standpunkt aus gesehen führen immer mehrere Wege zum Ziel. Einfachheitshalber wurde der Aufbau der erweiterten Trinkwasseranlage in den DC-7C-Flugzeugen an die frühere Konstruktion angelehnt. Ein nachträgliches Auswechseln der Hahnen würde aber nicht viel einbringen, da die daraus resultierenden Gewichts- und Kosteneinsparungen durch die zusätzlich notwendigen Fittings und Rohr-T-Stücke annähernd wieder wett gemacht würden.

Die Tatsache, dass durch den Anschluss des Warmwasserheizers am Dreiweghahn die Beschriftungsschilder der momentanen Durchflussrichtung des Wassers nicht mehr entsprechen, ist bekannt. Ein Auftrag für die Ergänzung dieser Schilder ist schon seit längerer Zeit in Bearbeitung.

6813 Eloxieren der Messtäbe von Druck-Kabinen Hydr. Oeltank CV-440.

Der Vorschlag kommt zu spät. Die betr. Messtäbe werden entsprechend dem Vorschlag Nr. 4640 in Zukunft nach Wartungsvorschrift FLB 713.31 Publ. Nr. 52587 sandgestrahlt, was bedeutend billiger ist als das Eloxieren und dem gleichen Zweck dient.

6867 Kabelschuhe für Kabel Type "0" und "2".

Das Auftragen von Lötzinn auf die Kabelschuhe lässt keine wesentliche Erhöhung der Festigkeit erwarten. Der Hinweis, dass bei mehrmaligen Biegeversuchen der Bruch bei den mit Lötzinn verstärkten Kabelschuhen etwas später auftrat, kann nicht als Massstab gelten, denn mit dieser Lösung lässt sich ein Bruch, welcher durch Vibrationen entsteht, nicht verhindern. Der massgebende Grund, warum der Vorschlag abgelehnt werden muss, liegt jedoch darin, dass durch das Auftragen von Lötzinn die Kontrolle der Kabelschuhe auf Anrisse verunmöglicht wird.

6868 Kopflampen für Mechaniker des Flugbetriebes.

Kopflampen sind vor einigen Jahren versuchsweise ausprobiert worden. Sie haben sich jedoch nicht bewährt, da

- dieselben bei Arbeiten unter eingegengten Verhältnissen, z.B. im Fahrwerkschacht und Motoreneinbau, hinderlich sind,
- der Lichtstrahl derselben nicht fest fixiert und meistens nicht im günstigsten Winkel auf den zu beleuchtenden Teil gerichtet werden kann.

6873 Weiterverwendung abgebrochener Durchschläge.

Abgebrochene Durchschläge werden, so weit es noch möglich ist, wieder zugeschliffen und weiter verwendet. Da jedoch für Arbeiten an den Flugzeugen oder an deren Bauteilen nur ganz einwandfreies Werkzeug gut genug ist, werden diese nachgeschliffenen Durchschläge an die Reparaturgruppe abgegeben und dort weiter verwendet.

6883 Montage eines Scheinwerfers auf dem Werkzeugwagen.

Die Installation eines Scheinwerfers auf dem Werkzeugwagen, als Lichtquelle für die bei Nacht auszuführenden Arbeiten an den Flugzeugen, kann nicht als eine geeignete Verbesserung angesehen werden. Diese Lichtquelle hat nämlich den Nachteil, dass z.B. der Motoreneinbau nicht genügend, der Fahrwerkschacht überhaupt nicht ausgeleuchtet werden kann, womit die Nützlichkeit des Vorschlages aber bereits in Frage gestellt ist. Auch ist der vorgeschlagene Befestigungsort ungünstig gewählt und zwar nicht nur wegen der beschränkten Anwendung des Scheinwerfers, sondern auch deshalb, weil die Höhe des Werkzeugwagens keinen Aufbau mehr erlaubt, ohne dass die Unfall- und Beschädigungsgefahr beim Fahren unter und zwischen den Flugzeugen erheblich erhöht würde.

Eine Verbesserung der Beleuchtungseinrichtung befindet sich jedoch im Versuchsstadium. Dabei ist vorgesehen die Diesel-Anlass-Aggregate mit einem elektrischen Anschluss für spezielle 28 Volt-Stablampen auszurüsten. Die Versuche verliefen bisher erfolgreich.

6893 Eisboxen aus Plastic-Material.

Bei den von Korrosion befallenen Eisboxen der DC-68-Flugzeuge handelt es sich um solche, die schon sehr lange im Gebrauch stehen. Die Herstellung solcher, in ihrer Eignung noch unbekannt, Behälter aus Kunststoff käme für die noch verbleibende, relativ kurze Verwendungszeit aber zu teuer zu stehen.

6896 Eintritts-Prüfung für techn. Personal.

Der Besitz eines Fähigkeitsausweises, der bei bestandener Lehrabschlussprüfung abgegeben wird, ist kein Beweis dafür, dass das berufliche Können eines Bewerbers den hohen Anforderungen der SWISSAIR tatsächlich genügt. Die spezifischen, nur bei uns anzutreffenden Fachgebiete verlangen Fähigkeiten besonderer Art, die zu ergründen wir mit unseren Prüfungen versuchen. Die Prüfung bildet deshalb eine wesentliche Selektionsgrundlage, auf die nicht verzichtet werden kann.

6898 Hinweistafel Techn. Betrieb.

In absehbarer Zeit wird der Werft-Eingang und somit die Portierbaracke verlegt. Wo dann die Hinweistafel "Technischer Betrieb" angebracht wird ist noch nicht bestimmt. Auf jeden Fall wäre es in der heutigen Situation sinnlos diese Tafel neu resp. grösser zu beschriften.

7511 Erweiterung des Flugservices durch einen Bord-Coiffeur.

Als es darum ging, den Service auf unseren künftigen Jet-Flugzeugen zu bestimmen, wurde die Möglichkeit der Einführung eines Coiffeur-Services ebenfalls diskutiert. Somit enthält der Vorschlag keine neue Idee.

Die Argumente, die aber gegen einen solchen "fliegenden Figaro-Service" sprechen, sind z.B. die Folgenden:

1. Verringerung der Platzkapazität der Flugzeuge um mindestens 3 Sitzreihen.
2. Erhöhung des Betriebsleergewichtes der Flugzeuge (Operating Weight Empty), d.h. Verminderung der Zuladung (Traffic load). Dabei muss vor allem berücksichtigt werden, dass für einen "Figaro-Service" neben speziellen Tanks für Kalt- und Warmwasser auch solche für das Abwasser nötig wären, da dieses wegen der in den zukünftigen Operationshöhen herrschenden Kälte (in 30'000 feet ca. -45°C), nicht mehr ins Freie abgelassen werden darf.
3. Hohe Installations- und zusätzliche Unterhaltungskosten einer solchen Einrichtung.
4. Erhöhte Personal- und Betriebskosten.
5. Schlechte Ausnützung, da die Beanspruchung dieses neuen Services sich logischerweise stets auf den letzten Flugabschnitt konzentrieren würde.

7748 Trinkwasseranlage in den DC-7C-Flugzeugen.

Für eine spezielle Markierung des zur Regulierung der Trinkwasserzufuhr eingebauten Durchgangshahns liegt kein stichhaltiger Grund vor.

Das Kabinenpersonal hat im Lavaberaum unten nicht an den Hähnen zu manipulieren, geschweige denn die Trinkwasseranlage zu sperren.

Für die Bedienung dieser Anlage während dem Flugzeug-Einsatz ist nur der Bordmechaniker zuständig. Er wurde auf diesem Gebiet entsprechend ausgebildet und ist daher in der Lage das Trinkwasser-System auch ohne die vorgeschlagene Markierung richtig zu bedienen.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

5513 Funktion der CB-Feuerlösch-Anlage.

5557 Kombination von Service Frachtbrief und Lieferschein.

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

2516 Schutzvorrichtung für die untere Torkante des DC-6A-Frachters.

4074 Leuchtsignal auf den Schlepp-Traktoren.

4640 Sandstrahlen der Messtäbe von hydr. Oeltank.

5545 Aenderung am Retainer des Tanküberdruck-Ventils.

5920 Wassertank-Aufhängung im DC-6B.

6041 Kassa-Bons der Registrierkassen.

6345 Spesen-Abrechnungsformular.

6627 Ausbülchsen der Zentralbohrung im Laderzwischengehäuse.

6812 Radom-Befestigung DC-6A+B/DC-7C.

6820 Prüfen des Ground-Blowers mit Hydr. Prüfstand.

6866 Bohrmaschinenhalter.

7747 Tischbohrmaschine in Schlosserei.

Folgender Vorschlag befindet sich noch im Versuchsstadium:

5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

643/735/802/809/4247/4594/4625/4649/4748/4954/5052/5111/5176/5196/5250/5304/5466/5508/5519/5520/5575/5600/5670/5694/5702/5714/5764/5769/5775/5795/5813/5858/5861/5910/5945/5946/6052/6071/6073/6085/6087/6088/6124/6194/6226/6234/6241/6244/6254/6269/6272/6311/6324/6346/6502/6534/6540/6561/6571/6573/6585/6619/6625/6639/6647/6650/6652/6684/6702/6720/6769/6775/6788/6792/6801/6821/6846/6860/6865/6869/6874/6885/6886/6894/6895/6897.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

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



Zentralvorstand

An der ausserordentlichen Delegiertenversammlung der FPS vom 29. Oktober 1959 wurde anstelle des verstorbenen Herrn Richard Köhler, Herr Karl Sauter, Chef der Nebenbetriebe, Dept. IV, Tel. 2807 als Beisitzer in den Zentralvorstand gewählt. Herr Sauter wird sich, neben den vielfältigen Aufgaben die dem ZV gestellt sind, vorwiegend der Pflege und dem Unterhalt der Freizeitanlage der Swissair in Zürich-Seebach annehmen. Wir wünschen ihm in seinem Amt guten Erfolg und hoffen gleichzeitig, alle Besucher der Freizeitanlage möchten Herrn Sauter in seinen Bestrebungen unterstützen, indem sie dem Mobiliar, den Gebäulichkeiten und der Anlage die nötige Sorgfalt angedeihen lassen. Bei dieser Gelegenheit möchten wir nochmals erwähnen, dass unser Clubhaus über den Winter durch am Montag, Mittwoch und Donnerstag von 1800 bis 2200 für Clubanlässe, Spielabende etc. geöffnet ist.

Sportflug-Gruppe

Die ausserordentliche Generalversammlung der SFS vom 6. November 1959 wurde einberufen, um über einige wichtige Geschäfte Beschluss zu fassen. Vorab konnten erfreulicherweise 14 neue Aktivmitglieder aufgenommen werden. Weiter mussten 4 Neuwahlen in den Vorstand vorgenommen werden. Die volle Aufmerksamkeit erforderte das Traktandum über die Anschaffung von clubeigenem Flugmaterial. Mit Hilfe einer übersichtlichen Zusammenstellung der Flugzeug-Leistungsdaten, Preise und weiteren massgebenden Faktoren, gelangte die Versammlung zum Beschluss folgendes Segelflugmaterial anzuschaffen:

- 1 Leistungsdoppelsitzer "Bocian"
- 2 Leistungseinsitzer "Mucha Standart"
- 1 Hochleistungseinsitzer "WLM 2"

Dazu das notwendige Hilfsmaterial, wie: Transportwagen, Fallschirme und Barographen. Damit können unseren Mitgliedern im nächsten Frühjahr 4 doppel- und 7 einsitzige Segelflugzeuge zur Verfügung gestellt werden, wobei es sich mehrheitlich um sehr modernes Material handelt. Der Vorstand hofft, dass zu diesem Zeitpunkt unseren begeisterten Fliegern ebenfalls 2 - 3 Motorflugzeuge zur Verfügung stehen werden.

Wir möchten unser Personal einladen, bei unserem Aktuar, Herrn A. Diener, Planungsdienst, Zürich, die Statuten und Merkblätter zu verlangen und der SFS beizutreten.

H. Angst

Tennis-Club

Freundschaftstreffen TC-Wildhaus - TC-Swissair

Wenn eine Clubbegegnung den Namen Freundschaftstreffen verdient, dann bestimmt das nun schon zur Tradition gewordene Spiel zwischen dem Tennisclub Wildhaus und der 2. Mannschaft des TC-Swissair.

Nachdem die Spieler der 2. Mannschaft eine ganze Saison auf verschiedenen Plätzen in der Stadt den Punkten nachgejagt haben, verspürten sie den Wunsch, ihr Können, das meistens im Gegensatz zur Ranglistenstellung steht, einmal auswärts zu demonstrieren. So zogen denn 4 Damen und 5 Herren letzten Herbst für 2 Tage hinauf ins Toggenburg, wo Dank früherer freundschaftlicher Beziehungen ein Treffen gegen den Wildhauser Tennisclub organisiert werden konnte. Die Begeisterung an diesem Treffen war auf beiden Seiten so gross, dass man übereinkam diese sportliche Auseinandersetzung zur

Tradition werden zu lassen. So geschah es nun, dass für die diesjährige Begegnung unsere Freunde aus dem Toggenburg am 3. und 4. Oktober zu uns ins Unterland hinunter stiegen. Den bereits am Samstagmittag eingetroffenen Gästen wurde natürlich zuerst der Flughafen gezeigt, etwas auf das sie sich mindestens so freuten wie auf die Spiele selbst. Anschliessend wurde der Platz rekognosziert damit er auch nach einer in der Schweiz. Grossstadt verbrachten Nacht wieder gefunden werden könne. Unsere Freunde konnten unsere Anlage und das gediegene Clubhaus nicht genug bewundern, was wir selbstverständlich mit Genugtuung zur Kenntnis nahmen. Nach einem kleinen Nachtessen entschloss man sich, die sportliche Verbundenheit mit der FPS durch den Besuch des Oktoberfestes zu dokumentieren. Dass unsere Besucher an diesem Anlass auf die Rechnung kamen zeigte sich nicht nur darin, dass etwelche Hotelzimmer nur für die Morgentoilette benützt wurden, sondern auch im Wunsche einzelner Herren, die nächste Begegnung wieder auf diesen Zeitpunkt zu fixieren.

Am Sonntagmorgen wurde dann in aller Frühe mit dem Spielen begonnen. Es war vereinbart worden, dass die einzelnen Spiele nur über zwei short set gingen. Gegen Mittag machte es den Anschein als ob das Treffen eindeutig zu Gunsten unserer Mannschaft ausginge und unseren Gegnern die knappe Niederlage die wir vor Jahresfrist bezogen, mit Zins und Zinsenzinsen heimgezahlt werden könne. Doch es war nur Schein, denn nach dem Essen holte die Equipe von Wildhaus Punkte auf und erst das letzte Spiel brachte die Entscheidung zu unseren Gunsten. Mit 18 zu 16 Sätzen gewann die Mannschaft des TC-Swissair dieses Treffen genau so hoch wie sie das letztjährige in Wildhaus verlor. Beim anschliessenden kurzen Hock vor dem Auseinandergehen wurde uns noch eine handwerklich bodenständige Milchbrente überreicht, welche umgehend mit Rede und Gegenrede eingeweiht wurde.

Unseren Freunden aus dem Toggenburg sei an dieser Stelle für das Geschenk und für ihr Kommen herzlich gedankt und gesagt, dass wir uns bereits auf das nächstjährige Treffen, das wieder in Wildhaus stattfinden wird, freuen.

Für die Mitglieder des Tennisclubs - Nicht vergessen!

Am Samstag 5. Dezember 19 30 Uhr Abschlussabend und Preisverteilung im Clubhaus.

A. Oberli

Schützen-Gruppe

Anfangs Oktober fand im neuen Pistolenstand Kloten die jährlich wiederkehrende Begegnung zwischen den beiden Pistolenmannschaften SWISSAIR-SAS statt. Bereits zweimal hatten die Schweden den Wanderpreis nach Stockholm entführt und die Schützen der Swissair mussten sich ordentlich anstrengen, wollten sie den Wanderpreis nicht endgültig in Schweden stationiert lassen.

Geschossen wurde das Programm nach Weltmeisterschaftsformel.

30 Schuss in Serien à 5 Schuss ohne Zeitbeschränkung auf die Matchscheibe 50 cm in 10 Kreise geteilt. 30 Schuss in 5 Serien pro Schuss 4 Sekunden Zeit auf die stehende Mannfigur Olympiascheibe mit Zehnereinteilung. In der ersten Serie kamen die Schützen der SWR um gute 30 P. in Rückstand, da die Schweden mächtig aufdrehten und keine "Härdöpfel" in ihren Passen aufwiesen. In der zweiten Runde aber drehte sich das Bild. Die SWR buchte keinen Versager, während es bei den Schweden gleich zwei Mann nicht auf das notwendige Mehr brachten.

Damit aber war der Kampf noch nicht entschieden. Bekanntlich ist die Olympiascheibe die grosse Stärke der Schweden. Diesmal aber schienen die Nordländer auch in dieser Sparte nicht richtig in "Schuss" zu kommen. Schlussendlich siegte die Swissair- Equipe mit knappen Punkten.

Damit verbleibt der Wanderpreis für dieses Jahr im Besitze der SWR. Das nächste Treffen wird 1960 voraussichtlich wieder in Stockholm stattfinden.

Resultat:

Schaltenbrand	SWR	280/269 = 549 P.	Lüthy	SWR	230/264 = 494 P.
Arvedson	SAS	272/261 = 533 P.	Braage	SAS	220/265 = 485 P.
Holmberg	SWR	250/262 = 512 P.	Pihl	SAS	218/269 = 482 P.
Hugentobler	SWR	235/266 = 501 P.	Gundersen	SAS	256/218 = 474 P.
Pfister	SWR	239/259 = 498 P.	Maag	SWR	219/229 = 448 P.
Lundh	SAS	236/258 = 494 P.	Helin	SAS	140/216 = 356 P.



P. Würigler



UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM NOVEMBER 1959

	November 1959 (in 1000 tkm)	November 1958 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	14'681 + 3%	14'217
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'291 + 6%	7'844
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	5'641 + 7%	5'258
Fracht-tkm	2'129 + 2%	2'085
Post-tkm	521 + 4%	501
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	56,5 %	55,1 %

Im Berichtsmonat war die Zahl der offerierten Tonnenkilometer gegenüber November 1958 um 3% höher. Das Nachfragemehr belief sich aber auf 6%, sodass der mittlere Auslastungsgrad von 55,1% auf 56,5% anstieg. Die Frachtleistung nahm um 2% zu. Diese Steigerung ist auffallend geringer als in den Vormonaten. Es ist aber zu bedenken, dass der DC-6A "Cargoliner" vor einem Jahr (am 1. November 1958) anstelle des DC-4-Frachters in Betrieb genommen wurde. Damit stützen sich die Berechnungsgrundlagen nun erstmals wieder auf eine vergleichbare Transportkapazität.

In Europa erhöhten wir das Angebot um 3%, während die Nachfrage um 6% wuchs. Die durchschnittliche Auslastung stieg um 1,5 Punkte, von 50,7% auf 52,2%.

Als einziges Verkehrsgebiet stellen wir im Nahen Osten einen Rückgang des Ladekoeffizienten (von 49,5% auf 47,6%) fest. Allerdings hatten wir hier die angebotenen tkm um 14% gesteigert.

Bei den Nordatlantik-Passagierkursen sank die Offerte um 2%; die ausgelasteten tkm stiegen dagegen um 3% an. Der Ladefaktor von 64,4% (im Vorjahr 61,4%) entspricht einer in Anbetracht der Nachsaison erfreulichen Verkaufslleistung. Die Frachtkurse waren bei gleichgebliebenem Angebot zu 63,5% (im Vorjahr 62,1%) ausgelastet.

Die Verbesserung des Auslastungskoeffizienten über dem Südatlantik von 44,7% auf 48,3% dürfte auf den mittlerweile beigelegten Tarifkonflikt zurückzuführen sein.

Unsere Japankurse waren zu 64,1% ausgelastet. Die Offerte blieb unverändert; die Nachfrage wuchs um 2%.

.....

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Zum Jahreswechsel

Kein Jahr gleicht im Luftverkehr dem andern und wohl nur wenige Wirtschaftszweige werden von so vielen unberechenbaren Verhältnissen beeinflusst. Vor zwölf Monaten blickten wir recht ernst auf das zu Ende gehende Jahr 1959, in dem wir keine wesentliche Erweiterung unseres Streckennetzes und keine Vergrösserung unserer Flotte planten, das aber bereits den Wettbewerb der Strahltriebwerkflugzeuge anderer Fluggesellschaften brachte. In der zweiten Jahreshälfte ist dann aber die Nachfrage im Weltluftverkehr in einem Masse gestiegen, das niemand voraussehen vermocht hatte.

Vor allem im Nordatlantikverkehr, den wir in erster Linie skeptisch beurteilt hatten, weil hier neue, grosse Strahlflugzeuge zum Einsatz kamen, haben wir über Erwarten gute finanzielle Ergebnisse erzielt. Auch in Europa entwickelte sich der Verkehr erfreulich, und auf der Fernostroute befestigten wir unsere Stellung, obschon wir nur zwei wöchentliche Kurse führen. Etwas weniger günstig waren die Ergebnisse verschiedener Mitteloststrecken und der Südatlantikroute; auf der letzteren hat sich im Herbst eine kritische Situation herausgebildet. Das Gesamtbild des Jahres 1959 ist jedoch günstiger als wir zu hoffen wagten. Die finanziellen Ergebnisse werden ungefähr denjenigen des letzten Jahres entsprechen, und damit dürfen wir zufrieden sein.

Auch im abgelaufenen Jahre ist von unseren Mitarbeitern wieder viel gute und tüchtige Arbeit geleistet worden, auf die wir mit Genugtuung zurückblicken dürfen. Leider fallen jedoch einige dunkle Schatten auf dieses Bild. Vor allem ist es uns nicht gelungen, die betrieblichen Schwierigkeiten mit unseren DC-7C-Flugzeugen befriedigend zu meistern. Wir haben den Spitzenbelastungen im Sommer und Herbst schlecht standgehalten. Unser Flugbetrieb war insbesondere auf den Routen über den Nord- und Südatlantik so unpünktlich und störungsanfällig, dass wir das Prädikat, eine gute Airline zu sein, kaum mehr in Anspruch nehmen durften. Nicht alle dieser Störungen waren auf die unvermeidlichen technischen Ursachen zurückzuführen. In manchen Fällen hat überdies auch der Dienst am Kunden zu wünschen übrig gelassen. Es ist hier nicht der Ort zu untersuchen, wo es gefehlt hat. Neben der überwiegenden Zahl guter, ja hervorragender Leistungen waren zu viele Flüchtigkeiten und Fehlleistungen zu verzeichnen, die auf die Dauer den guten Ruf unserer Gesellschaft gefährden müssten. Es hat deshalb keinen Sinn, die Augen vor den Tatsachen zu verschliessen. Nur wenn wir alle von oben bis unten gegenüber unsern Leistungen Selbstkritik üben, uns vor Selbstgefälligkeit und Ueberheblichkeit bewahren, können wir das Uebel beseitigen und das Ziel erreichen, das wir uns gesteckt haben: Die Swissair will und muss eine erstklassige Luftverkehrsunternehmung sein. Wir haben das Vertrauen der schweizerischen Oeffentlichkeit zu rechtfertigen, das uns auch dieses Jahr wieder bezeugt wurde, als das Aktienkapital mit bestem Erfolg von 63 auf 105 Millionen Franken erhöht werden konnte. Wir haben auch keinen Grund, am Erfolg unserer ehrlichen Anstrengungen zu zweifeln: Ein gesundes Unternehmen wird mit seinen Mängeln fertig.

Niemand kann sich darüber täuschen, dass das kommende Jahr eine strenge Zeit sein wird. Die Verknappung des Angebots im Weltluftverkehr schlägt ins Gegenteil um, und der Wettbewerb wird mit äusserster Verbissenheit geführt werden. Wenn es nicht gelingt, neue Bevölkerungskreise zum Fliegen zu bewegen, ist die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsluftfahrt in Frage gestellt. In nicht zu ferner Zukunft müssen daher die Tarife gesenkt werden, und zwar bei steigenden Kosten. Dieses Problem betrifft natürlich nicht nur uns, sondern alle Luftverkehrsgesellschaften. Für die Swissair aber kommt es nun darauf an, die Erträge im Gleichgewicht mit den Kosten zu steigern, mit andern Worten, unsere Flugzeuge zu füllen. Das könr wir nur erreichen, wenn unsere Dienstleistungen erstklassig sind.

Neben der laufenden Arbeit werden wir im kommenden Jahre die bedeutende Aufgabe der Umstellung auf Strahlflugzeuge beenden müssen; ab Mai werden sie eingesetzt. Ich bin mir bewusst, dass ich höchste Anforderungen stellen muss. Es mögen kritische Augenblicke kommen, in denen sich mancher von uns am Ende seiner Kräfte fühlt. Dann werden wir uns jedoch überlegen, dass das von uns gesteckte Ziel, die Flagge unseres Landes im Weltluftverkehr von morgen zu behaupten, eines hohen Einsatzes Wert ist. Wir werden uns zusammenehmen und durchhalten; Vorgesetzte und Kameraden werden sich gegenseitig beistehen.

Wir haben uns nichts Unmögliches vorgenommen, sondern sorgfältig abgewogen, was bewältigt werden kann und muss. Das skandinavische SAS ist uns ein ausgezeichneteter, wertvoller Freund. Wir werden in gutem Geist, im Teamwork und mit der Zähigkeit, die ich an allen kenne, den Uebergang ins Jet-Age (hier brauche ich einmal bewusst das schon abgegriffene Wort) gemeinsam bewältigen.

Ich wünsche Ihnen für Ihre Arbeit volles Gelingen und Ihnen und Ihrer Familie persönliches Wohlergehen im 1960.

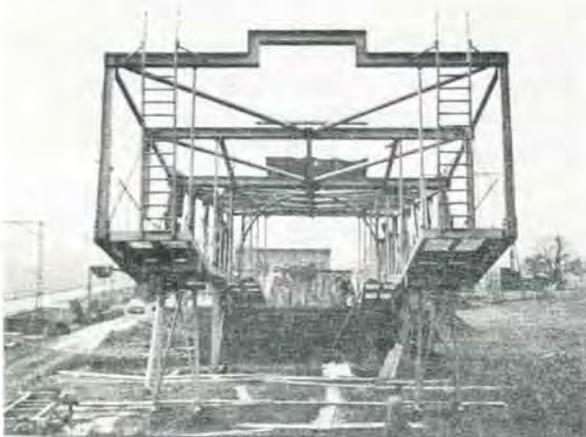


Dr. W. Berchtold
Direktionspräsident

DAS AKTUELLE BILD



Der neue Hangar in Idlewild ist am 9. Dezember durch den schweizerischen Botschafter in den USA, Henry de Torrenté, offiziell eingeweiht worden. Das Gebäude dient nicht nur der Aufnahme eines DC-8, sondern beherbergt darüber hinaus den technischen Dienst, die Bordküche, Uebermittlungszentrale, Reservation, Fracht, Operation und Dispatch etc. Die elegante Konstruktion wurde vom Ingenieur- und Architekturunternehmen Ammann & Whitney projektiert. Der erstgenannte Teilhaber dieser Firma ist mit dem durch seine Brückenbauten in Amerika bekannten Schweizer Ingenieur Ammann identisch. Die Bauarbeiten begannen am 18. August 1958. Die Kosten belaufen sich auf rund 2,5 Millionen Dollar.



Das DC-8-Dock, ein stählerner Koloss im Gesamtgewicht von 48 Tonnen, ist von einer Luzerner Eisenbaufirma in der Schweiz angefertigt und sodann per Schiff nach New York transportiert worden. Anfangs Januar beginnen Schweizer Spezialisten im neuen Hangar mit den zwei bis drei Monate in Anspruch nehmenden Montagearbeiten.

Die Tragflächen unseres ersten DC-8 kurz vor dem Zusammenbau mit dem Rumpf. Die Aufnahme entstand in Long Beach am 3. Dezember. Bis Ende Februar dürfte die erste Swissair-Einheit ihr Testflugprogramm beginnen.





WIR WÜNSCHEN
ALLEN UNSERN LESERN
FROHE WEIHNACHTEN UND
EIN GLÜCKLICHES NEUES JAHR

Die Redaktion

Wechsel bei der Direktion für die Westschweiz in Genf

Unser langjähriger Direktor für die Westschweiz in Genf, Herr Ulrich Keller, wird ab Neujahr die Funktion eines Generalinspektors der Gesellschaft ausüben. Sein Stellvertreter, Herr Gérard Olivet, wird Chef unserer Vertretung für Belgien und Luxemburg mit Sitz in Brüssel. Die Nachfolge von Herrn Keller übernimmt Herr W.A. Wyler, bis anhin Leiter unserer Vertretung für das Vereinigte Königreich, London. Zu seinem ersten Mitarbeiter in Genf ist Herr W.O. Etienne, der unserer Vertretung in Brüssel vorstand, bestimmt worden.

Änderungen im Planungsdienst

Das Büro "Organisation und Rationalisierung" wird als neue Dienststelle "Anlagenplanung" (Chef Herr H. Meili, dipl. Ing.) per 1. Januar 1960 der Bauabteilung zugeteilt. Somit wird sich diese in Zukunft mit der Planung, Projektierung und Ausführung von Anlagen, Bauten und Installationen für die gesamte Swissair befassen. Entsprechend diesem vergrößerten Aufgabenkreis wird sie umbenannt in "Anlagen- und Bauplanung"; mit ihrer Leitung wird Herr G. Schmid, dipl. Arch., betraut.

Der Dienststelle "Flugzeugstudien" wird neben dem "Büro für technische Berechnungen" (Chef Herr W. Nussbaumer, dipl. Ing.) ein "Büro für Verfahrensforschung und elektronisches Rechnen" (Chef Herr H. Angst, dipl. Ing.) angegliedert. Diese Dienststelle wird sich vorab mit dem Einsatz der elektronischen Rechenmaschine zur Lösung von Planungsaufgaben befassen.

Ernennungen im Dept. II

Zu Assistenten des Chefs Dept. II sind Herr Walter Benz, bisher Chef des Studienbüros, und Herr Hellmuth Scherrer, bisher Chef der Sektion Verkaufsförderung Passagen, ernannt worden. Sie sind dem Chef Dept. II unmittelbar unterstellt und bekleiden damit eine Stabsfunktion. Ihr Amtsantritt erfolgt am 1. Januar 1960.

..... und im Dept. III

Innerhalb der Abteilung Passagier-Flugdienst werden auf Neujahr ernannt: Herr Hans Gurtner zum Chef der Restaurationsbetriebe, Herr Urban Flury zum Chefsteward der Gesellschaft und Herr Werner Wachsmuth zum Streckeninspektor.

Neue Pilots-in-Command

Den Rang eines DC-6B-Kommandanten für Europa und den Nahen Osten erhielt Flugkapitän Kurt Schärli; die Piloten André Hool und Paolo Miglioretto avancierten zu Pilots-in-Command auf Convair.

Wir wünschen allen neuernannten Herren vollen Erfolg!

Unsere ersten Jet-Kommandanten

Am 25. November erwarben die Flugkapitäne Peter Baumann und Charles Ott ihre Brevets als Pilot-in-Command auf Caravelle. Sie absolvierten in Skandinavien beim SAS zunächst einen fünfwöchigen Instruktionkurs am Boden und sodann ein zweieinhalb Wochen dauerndes Flugtraining. Sie werden als die ersten beiden Jet-Kommandanten in die Swissair-Geschichte eingehen, wozu wir ihnen herzlich gratulieren!

Die Liste der Swissair-Piloten, die bereits praktische Erfahrungen mit Strahlverkehrsflugzeugen gesammelt haben, wird nach wie vor von Flugkapitän A. von Tschärner angeführt; unser Chef der Abteilung Flight Ops im Dept. III hat nämlich bereits den DC-8, den B-707, die Caravelle, den Convair 880 und den Comet gesteuert.

Neues vom DC-8

Am 16. November erhielten Delta Airlines ihren sechsten und letzten DC-8. Es war die vierzehnte von Douglas ausgelieferte Einheit. Acht Flugzeuge hat United erhalten. Die erste Swissair-Einheit trägt Produktionsnummer 54. Die beiden andern für uns bestimmten DC-8 folgen an 69. und 89. Stelle.

..... und vom Coronado

Nachdem Convair ab Januar zwei, ab April vier und ab Juli sechs CV-880 monatlich ausliefert, kann die Produktion des Coronado im Februar begonnen werden.

Eisenhower steigert Umsatz von Luftfrachtbriefen

Swissair Athen sah sich anfangs Dezember genötigt, bei unserer Frachtbuchhaltung eiligst 1000 zusätzliche Luftfrachtbrief-Formulare anzufordern. Es ging darum, die Zeitungsartikel und Bilder von rund 200 Reportern, die über den Staatsbesuch des Präsidenten Eisenhower berichteten, per Luftfracht in alle Welt zu versenden. Den Auftrag hatten wir keinem Geringern als dem Premierminister Griechenlands zu verdanken.

Skifahrer - Wintersportler!

Die Skiunfälle häufen sich in erschreckendem Masse. Im Winter 1958/59 erlitten nicht weniger als 68 Swissair-Angestellte einen Wintersportunfall. Die 1'092 Unfaltage verursachten einen Lohnausfall von Fr. 43'537,75, der teilweise durch die SUVA und die Zusatz-Unfallversicherung gedeckt war. Wenn es auch nicht immer in unserer Macht liegt, einen Unfall zu verhüten, so können und müssen wir wenigstens dafür besorgt sein, dass uns die finanziellen Folgen eines Unfalles nicht allzu schwer treffen. Der Beitritt zu unserer Nichtbetriebsunfall-Zusatzversicherung ist ein wirksamer Schutz gegen Lohnausfall bei Nichtbetriebsunfällen. Anmeldeformulare sind bei allen Personaldiensten oder beim Büro für Personalversicherungen erhältlich.

Allgemeine Pensionskasse

Die Allgemeine Pensionskasse hat sich in den sechs Jahren ihres Bestehens in erfreulicher Weise entwickelt. Der Risikoverlauf bei den Invaliditäts- und Todesfällen war günstiger als angenommen, und die realisierten Zinsgewinne übertrafen ebenfalls die Erwartungen. Gegenwärtig wird die Pensionskasse von unserem versicherungstechnischen Experten auf die Möglichkeiten einer allfälligen Reglementsänderung hin geprüft. Es wird sich dabei herausstellen, ob die Versicherungsleistungen da oder dort geändert werden können. Bei dieser Situation ist es zweckmässig, die früher in Aussicht gestellte Veröffentlichung von Tabellen und Zahlenbeispielen noch hinauszuschieben. Versicherte, die für bestimmte Zwecke Auskunft über ihre künftigen Ansprüche wünschen, können sich nach wie vor an das Büro für Personalversicherungen wenden.

HANS MÜLLER †

Am 23. November verstarb nach längerer Krankheit in seinem 47. Altersjahr Hans Müller, der am 15. August 1955 im Lohnbüro, Dept. I, als kaufmännischer Angestellter eingetreten war. Die Swissair verliert in ihm einen guten und pflichtbewussten Mitarbeiter, dem sie ein ehrendes Gedenken bewahren wird. Seinen Angehörigen kondolieren wir auch an dieser Stelle herzlich.

HAPPY LANDINGS

Folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern entbieten wir zum Eintritt in den Ehestand unsere besten Wünsche:

Dept. I: 7.11. Rolf Arbter, Elektronische Datenverarbeitung. 14.11. Harry Staiger, Kontrollbüro Verkauf.

27.11. Sonja Gatti (jetzt: Frau Hajnal), Statistikdienst.

Dept. III: 23.9. Enrico Baechli, Kabinenpersonal/Steward. 8.10. Bruno Bortis, Kabinenpersonal/Steward.

24.10. Verena Geiges-Zweifel (jetzt: Frau Torleif), Kabinenpersonal/Hostess. 31.10. Ernst Blattmann mit Frieda Daniel, beide Uebermittlungszentrale. 11.11. Guido Roggli, Flight Ops/ Pilot, mit Marlies Völliger, Kabinenpersonal/Hostess. 13.11. Hans Baumgartner, Buffetbereitstellung.

Dept. IV: 23.10. Robert Ebnetter, Triebwerk-AVOR. 24.10. Fritz Widmer, Triebwerk, mit Iris Zika, Lochkartendienst (Dept. I). 31.10. Hermann Zipper, Flugzeugunterhalt.

Nordatlantikverkehr im dritten Quartal

Einer IATA-Statistik entnehmen wir die folgenden Zahlen über den Nordatlantikverkehr im dritten Quartal 1959:

<u>Passagiere</u>	
Erste und De Luxe-Klasse	90'204
Touristenklasse	21'555
Economy-Klasse	<u>411'272</u>
Total	523'031
<u>Fracht in kg</u>	8'210'815

Die Passagierzahl nahm im Vergleich zur Parallelperiode des Vorjahres um 12%, die Fracht-kg um 24,5% zu. In der Ersten Klasse reisten 17,3%, in der Touristenklasse 4,1% und in der Economy-Klasse 78,6% aller Passagiere.

Caravelles auch für ALITALIA ...

Die italienische Luftverkehrsgesellschaft Alitalia hat acht Caravelles in Auftrag gegeben. Die erste Einheit soll bereits im kommenden April in Betrieb genommen werden.

... und für SABENA

Am 14. Dezember wurde zwischen Sabena und Sud-Aviation ein Vertrag über den Kauf von vier Caravelles unterzeichnet. Sabena behält sich das Optionsrecht für vier weitere Einheiten vor. Der Beginn der Lieferungen ist für Anfang 1961 vorgesehen.

ACHTUNG - BRANDGEFAHR !

Obwohl Swissair-Zündhölzer ein netter und nicht allzu kostspieliger Geschenkartikel sind, dürfen sie doch unter keinen Umständen in Briefen oder Paketen versandt werden.

Geschenkkidee

Das neue, prächtige Fotobuch "Ueber den Alpen" ist für unsere Mitarbeiter bei der Swissair Photo A.G. (Summatrasse 27, Zürich; Telefon 26,96,26) zum Vorzugspreis von Fr. 25.-- (Ladenpreis: Fr. 39,50) erhältlich. Freunde im Ausland, im Tessin oder in der Westschweiz wüssten bestimmt die englische, französische oder italienische Ausgabe zu schätzen.



mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

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



Der Zentralvorstand der FPS, die Clubvorstände und die Redaktion wünschen allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Swissair recht frohe Festtage und im neuen Jahr alles Gute.

Erfahrungsgemäss wird unsere Freizeitanlage über die Festtage ausserordentlich spärlich benützt. Wir profitieren von dieser Tatsache und entlassen während dieser Zeit unser bewährtes Platzwart-Ehepaar in die Ferien. Bitte notieren Sie, dass die gesamte Anlage vom

24.12.1959 - 10.1.1960 geschlossen bleibt

Ab 11. Januar aber geht der normale Winterbetrieb wieder weiter und wir hoffen, dass die rege Benützung der Anlage wegen dem kurzen Unterbruch nicht beeinträchtigt wird.
Herrn und Frau Böniger wünschen wir frohe Ferientage.

SCHACHCLUB

Am 22. Oktober fand in unserem Klublokal Café Capitol die ordentliche Generalversammlung des SWR-Schachklubs statt. Der neugewählte, bzw. bestätigte Vorstand unseres Klubs setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen: R. Brun, Präsident (bisher), C. Vogt, Kassier (bisher), W. Stutz, Turnierleiter (bisher), R. Fischbacher, Aktuar (neu), H. Antonini und H. Widmer, Materialverwalter (bisher). Nach Erledigung der Vereinsgeschäfte folgte noch ein interessanter Lichtbilder-Wettbewerb mit Hr. A. Weiss als "Quizmaster", wobei einige schöne Preise zu gewinnen waren. -

Spielgeschehen: In der ersten Runde um den Asia-Cup gelang es unseren Spielern, die Schachfreunde von SWR Genf mit 4 1/2 : 1 1/2 Punkten zu besiegen. Wir gratulieren unseren Gehirnakrobaten für dieses schöne Resultat und sind gespannt auf den Ausgang der zweiten Runde. Im Kampf um die Zürcher Firmen-Schachmeisterschaft 1959/60 beteiligt sich unser Klub erstmals mit zwei Mannschaften, wobei unsere Elitespieler in 7 Runden den Titel des Zürcher Firmenmeisters zu verteidigen haben. Wir wünschen den Spielern viel Glück und Erfolg für die Titelverteidigung. Swissair II spielt in dieser Meisterschaft in der Gruppe C über 5 Runden. - Das bereits zur Tradition des Schachklubs gewordene Winterturnier hat am 12. November mit guter Beteiligung begonnen. Es wird dieses Jahr neuerdings in 4 Stärkeklassen gespielt, davon in den Klassen C und D doppelrundig. Wir hoffen auf einen flotten Turnierbetrieb und nun viel Erfolg im Kampf um die ersehnten Punkte. - Am Samstag/Sonntag, 28. und 29. November wurde in Genf ein weiteres Spiel um den Auderset-Dubois-Pokal mit je 6 Spielern ausgetragen. Von den insgesamt 12 Partien konnte die SWR Genf als Gastgeber lediglich 2 zu ihren Gunsten entscheiden, sodass ein prächtiger 10 : 2 Sieg für unsere Zürcher Spieler resultierte. Die letzte Runde um diesen Pokal findet voraussichtlich im März 1960 statt. Dabei benötigt die SWR Zürich noch 2 1/2 Punkte, um den Pokal endgültig behalten zu können.

R. Fischbacher,

25 JAHRE SKI-CLUB SWISSAIR

Dieses Ereignis gab dem Club-Vorstand Gelegenheit, seine Mitglieder zu einer besonderen Generalversammlung einzuladen. So zogen denn am letzten Novembertag die Clubmitglieder mit ihren Angehörigen in die Swissair-Kantine in Kloten zum Rapport. Die Präsenzliste verzeichnete zu Beginn 82 Mitglieder und fast ebensoviele brachten ihre Ehegatten mit.

Aus verständlichen Gründen zog sich die Abwicklung der langatmigen Geschäftsberichte bis in vorgerückte Stunden, wird doch der Skiclub Swissair mit seinen 295 Mitgliedern zu den grössten Sektionen der Schweiz gezählt. Unter dem Traktandum Wahlen mussten wir vernehmen, dass Herr Willy Zweili nach 5jähriger Amtsdauer sein Mandat als Präsident niederlegt und nach einstimmiger Neuwahl in die Hände von Herrn Kurt Burgener, Material-Einkauf, Dept. IV, weitergeben konnte. In seinem Schlusswort würdigte der scheidende Präsident die gute Kameradschaft innerhalb des Clubs und im Vorstand und nicht zuletzt die gute Zusammenarbeit mit der FPS, worauf er zu den Ehrungen schritt. Es würde zu weit führen, wollten wir alle Namen aufzählen, die dem Skiclub ihre 25jährige Treue bewiesen. Man hörte Namen mit Rang und Klang aus allen Departementen.

Aus der Prominenz der Skiwelt dankte Herr E. Biedermann, Präsident des ZSV, für die Einladung. In seiner markanten Ansprache sind mir besonders die Worte haften geblieben: Skisport treiben, so meinte er, sei gleichbedeutend mit Volksgesundheit pflegen. Als Geschenk überreichte er dem Präsidenten eine schön geformte Kupferkanne.

Herr J. Mahler, seines Zeichens Tourenleiter im Zentralvorstand des SSV, überbrachte dessen Grösse. Er beneidete uns um unsere weltweiten Beziehungen und sagte, er könne nicht früh genug mit der Swissair direkten Kontakt aufnehmen, um an der kommenden Olympiade in Amerika die Teilnehmer zu einem besonders günstigen Preis reisen zu lassen. Als bleibendes Andenken überreichte er dem Ski-Club einen schönen Tisch-Wimpel des SSV.

Herr Hugo Zeller, Präsident der FPS bedauerte, dass er mit leeren Händen vor der Versammlung stehen müsse, aber nicht desto trotz wünschte er dem Club weiterhin eine erfolgreiche Zeit und offerierte ihm auch für die Zukunft die guten Dienste der FPS.

Im zweiten, gemütlichen Teil, der ab 11 Uhr gestartet wurde, unterhielt uns ein Zauberer mit verblüffenden "Sim-salabim"-Tricks und dann wurde getanzt, gesungen und gescherzt und mancher bedauerte, dass um 5 Uhr früh die Kantine geräumt werden musste.

O. Ritter.

TENNIS-CLUB

Klubturnier 1959. Dem Wachsen unseres Mitgliederbestandes entsprechend musste auch mit einer Rekordbeteiligung am Klubturnier gerechnet werden. Um einen rechtzeitigen Abschluss der Meisterschaft zu garantieren, hatte die Spielkommission deshalb beschlossen, als ersten Tourniertag den 18. Juli festzusetzen. Die Zahl der Anmeldungen übertraf jedoch die Erwartungen bei weitem. 10 Damen und 44 Herren meldeten sich, also total 54 Teilnehmer gegenüber 42 im Vorjahr.

Trotz diesem grossen Nennungsergebnis konnten 3 der 4 Konkurrenzen fertig gespielt und ein Meister 1959 ermittelt werden. Nur ausgerechnet die 10 Damen waren nicht in der Lage, ihre 9 Partien, innerhalb von 3 1/2 Monaten unter Dach zu bringen. Der Final blieb ungespielt. Schade!

Im Herreneinzel setzten sich die 8 "gesetzten" Herren in den Vorrunden ziemlich eindeutig durch, nur gerade P. Neumeyer, der dieses Jahr sichtlich Fortschritte machte, konnte seinem als Nr. 5 gesetzten Gegner (F. Steiner) einen Satz abnehmen, ja ihn sogar an den Rand einer Niederlage bringen. Unter die letzten 4 kamen mit leichten Siegen die Herren Ritzli, Blatter und Bergsma während K. Gerhard gegen Hansr. Siegfried einen Satz einbüsste. Die beiden Halbfinals waren hart umkämpft. Die Partie Ritzli-Gerhard wurde beim Stand von 1 : 1 Sätzen wegen Dunkelheit abgebrochen. In der dramatischen Fortsetzung gelang es L. Ritzli im 32. Game seinen 4. Matchball auszuwerten, nachdem er bereits 5 Matchbälle von K. Gerhard abgewehrt hatte. Resultat 8/6 2/6 17/15 ! Im zweiten Halbfinal, Blatter-Bergsma, sahen die "dichten" Zuschauermassen zuerst den in guter Form spielenden W. Blatter 5 : 2 in Führung. P. Bergsma vereitelte aber im nächsten Game 4 Satzbälle, zog gleich und buchte schliesslich den Satz 8 : 6 zu seinen Gunsten. Auch im zweiten Satz musste er seinem Gegner ein "long set" 8 : 6 zugestehen, bevor die Partie entschieden war.

W. Blatter schlug dann dafür K. Gerhard klar 6/2 6/4 und belegt damit den 3. Turnierplatz, während P. Bergsma gegen L. Ritzli im Finalspiel mehr Mühe hatte, und mit dem Resultat 6/3 7/5 zum zweiten Mal Klubmeister wurde.

Das Trostturnier für die im ersten Spiel ausgeschiedenen Spieler gewann Herr Keller gegen Herrn Meier 6/4 6/2. Diese Partie wurde "auswärts" ausgetragen, da die beiden Herren erst nach Saisonschluss gegeneinander antreten konnten. Besonders zu erwähnen ist hier das Vordringen von K. Meier bis in den Final. Seine Siege über M. Gautschi und J. Baumgartner sind nämlich als Ueberraschung zu werten. Die vielen Stunden, die er dieses Jahr auf dem Tennisplatz zugebracht hat, haben sich also doch gelohnt! Bravo!

Im Herrendoppel kam es erwartungsgemäss zur Finalpartie Blatter/Bergsma - Gerhard/Steiner die von Blatter/Bergsma 6/2 7/5 gewonnen wurde, womit diese Paarung zum zweiten Mal zu Meisterehren kam.

Die Damenmeisterschaft wurde, wie bereits erwähnt, nicht fertig gespielt, doch erreichten mit Frau Barth und Frl. Siegfried die beiden momentan wohl stärksten Damen die Finalqualifikation, obwohl beide in den Viertelfinals einen Satz abgeben mussten, während sie in den Halbfinals ihre von der Auslosung begünstigten Gegnerinnen klar 6/3 6/3 bzw. 6/0 6/0 überfuhren.

Das Klassement

Dameneinzel:	Herreneinzel:	Trostturnier Herren:	Herrendoppel:
ex aequo Frau Barth	1. P. Bergsma	1. H. Keller	1. Blatter/Bergsma
Frl. Siegfried	2. L. Ritzi	2. K. Meier	2. Gerhard/Steiner
3. Frl. Reichstein	3. W. Blatter	3. F. Blattner	3. Ritzi/Casutt
4. Frau Jenni	4. K. Gerhard	4. J. Baumgartner	4. Baumgartner/Fischer

S T O P P R E S S !

Unser Trainer Herr Heuberger (tel. 345742) gibt soeben bekannt, dass er je montags, dienstags und freitags von 19.00 - 20.00 Uhr in der Kantonsschul Turnhalle, Freudenberg (Nähe Bahnhof Enge) zu Fr. 9.- im Abonnement Tennisstunden erteilt. Er ist auch bereit, das Training in Gruppen bis zu 4 durchzuführen, wobei sich der Preis entsprechend verbilligen würde. Interessenten sind gebeten, mit Herrn Heuberger direkt Kontakt aufzunehmen.

P. Bergsma

FUSSBALL-CLUB

Samstag, den 21. November, fand auf unserer Freizeitanlage Buchwiesen, das ASIA-CUP Spiel gegen die BEA statt. Es war neblig und kalt, das Terrain schwer und glitschig: also das richtige Wetter für die Engländer.

Die Swissair hatte Anstoss, und bald war ein schnelles und hartes Spiel im Gang. Durch schöne Kombinationen und direktes Spiel kamen die Engländer immer wieder gefährlich vor unser Tor, doch schauten ihnen nur zwei Corner heraus. Mit ihren wenigen Gegenangriffen war die Swissair stets gefährlich. In der 20. Minute feuerte unser linker Flügel einen scharfen Schuss aufs gegnerische Tor, den der Torwart nur mit Mühe um den Pfosten lenken konnte. Dieser Angriff gab unserer Elf Auftrieb, und ein weiterer Schuss unseres Center-Forward musste in Corner gelenkt werden. Das Pausenresultat von 0 : 0, entsprach ganz den gezeigten Leistungen.

Nach dem Tee wurde der Match härter, so dass die spurtschnelleren Engländer das Spielgeschehen eindeutig zu dirigieren vermochten. In der 20. Minute der zweiten Halbzeit rollte der Ball gegen unser verlassenes Tor. Der Befreiungsschlag prallte unglücklicherweise an den Rücken unseres Verteidigers, so dass das Eigentor nicht mehr aufzuhalten war. Dieses Tor entschied über Sieg oder Niederlage. Die Swissair musste nun in der Folge noch drei weitere Tore einstecken, darunter ein weiteres Eigentor.

Die Engländer waren wohl die schnellere und härtere Mannschaft, doch das 4 : 0 entsprach nicht ganz dem Spielverlauf und den gezeigten Leistungen. Somit hat diese Mannschaft nun die Berechtigung, den Halbfinal gegen den Sieger aus dem Spiel Lufthansa gegen Air Lingus zu bestreiten. Der in sportlichem Geiste durchgeführte Kampf fand in einem fröhlichen Beisammensein beider Teams im Restaurant Trümpy seinen würdigen Abschluss, unter Austausch von Ehrengaben. Wir wünschen der BEA weiteren Erfolg im ASIA-CUP.

Die Vorrunde ist zu Ende und auch zwei Spiele der Rückrunde haben wir unter Dach. Der FC Swissair darf sich stolzer Herbstmeister schreiben, ist doch die I. Mannschaft in Meisterschaft und Cup noch ungeschlagen.

Ranglistenstand am 28.11.59

1.) Swissair	1	9	8	1	-	34 : 11	17	1.) Kaspar-Winkler	7 Sp.	14 Pt.
2.) MFO		9	5	2	2	24 : 9	12	2.) Huber Pfäffikon	7	10
3.) SRO		9	4	2	3	29 : 26	10	3.) Swissair 2	8	9
4.) BBC		9	4	1	4	19 : 18	9	4.) Albiswerk 2	7	6
5.) Maag		9	4	1	4	22 : 24	9	5.) All.Schw.	7	5
6.) Hota		9	4	-	5	18 : 21	8	6.) Tip-Top	7	4
7.) NCR		9	3	2	5	8 : 16	7	7.) Telefon 2	7	2
8.) Philips		9	-	-	9	10 : 39	0			

Um den Clubgeist innerhalb der FPS zu fördern, veranstalteten der Ski- und Fussballclub am 4. Dezember im Rest. Landhus einen Klausabend. Im Laufe des Abends hatten wir den Besuch des "Samiklauses", der mit einem vollgestopften Sack feinsten Leckerbissen die Skifahrer und Fussballer beschenkte. Etliche Damen und Herren waren im Strafregister des "Samiklauses" eingeschrieben und mussten ihm versprechen, sich im Laufe des nächsten Jahres zu bessern. Es war ein gut gelungenes "Familienfest".

H. Häfeli.

SPORTS ET LOISIRS - GENÈVE

Sports et Loisirs de Genève a aussi connu son jour "J". En effet, l'inauguration du "Club-House" a eu lieu le 21 novembre au 37 Chemin des Ailes à Cointrin.

La bienvenue était souhaitée par le président de Sports et Loisirs de Genève, M.M. Glauser. M. le Dr H. HAAS représentant notre direction ainsi que M.U. KELLER, directeur pour la Suisse romande ont formés des vœux chaleureux pour la prospérité des clubs.

Parmi les invités on pouvait noter la présence de M.G. OLIVET, dir.-adjoint, M.G. Bratschi, directeur et M.E. Sudan, sous-directeur de l'aéroport, M.H. Stettler, maire de Meyrin, M.H. Zeller, président central de Sports et Loisirs et de nombreuses autres personnalités.

Le ruban traditionnel a été coupé par le M. le Dr. H. Haas et on s'est rendu à la première salle curieux de se qu'on va voir. Des couleurs chaudes, des meubles modernes et une grande baie vitrée qui regarde se construire la future piscine. Un magnifique protège-paroi offert par la Direction de Zürich attire les yeux par son originalité. Un autre cadeau, un vitrail, témoigne la sympathie de Sports et Loisirs de Zürich. Un grand panneau coulissant se tire et nous livre l'autre réservé au club des échecs, même style accueillant. La troisième salle est celle du club de ping-pong décorée des trophées des différents clubs. On sent qu'avec de tels locaux les victoires vont se succéder dans chaque activité.....

Il reste à voir la chambre noire aménagée pour l'Ecran Swissair, pourvue d'un matériel "up to date". Il en sortira sûrement quelques chefs-d'oeuvre de la photo.

Le foyer transformé en salle de réception voyait partout fleurir le sourire de l'approbation.

Quand aurons-nous votre visite?

Quand viendrez-vous chez vous?

ECRAN SWISSAIR

Des cours de photographie débiteront en janvier sous la direction de spécialistes: Mme. Gilléron
M. Jaccard
M. Re

Les personnes qui s'y intéressent sont priées de se mettre en rapport avec M. Cattin, réservation.

SKI-CLUB

M. Bally se retire de la présidence du club pour raison de santé.

Ses camarades des randonnées au grand air le remercient chaleureusement pour son activité au sein du club.

Voici le programme des courses et concours de 1960

Janvier	10	Crozet-Fierney	Mars	06	Les Houches-Chamonix
	24	La Clusaz		20	La Clusaz-Aiguillette
Février	07	Samöens (Concours Swissair Genève)	Avril	03	Courchevel
	20-21	St-Gervais (Concours A.S.I.A.)			

Le Président: Perroud

Avec toutes ses sorties en perspective on peut facilement imaginer les "bronzés" de collègues que nous aurons en fin de saison. Rien que par leur couleur on saura qu'ils font partie du ski-club.



Unsere im Kommentar zur November-Ausgabe der Guten Idee erwähnte Hoffnung hat sich erfüllt. Wir können heute auf fünfzehn abgelehnte nicht weniger als zwölf prämierte Vorschläge publizieren und dabei als sicher willkommene Weihnachtsgeschenke Fr. 1'120.-- als Prämien auszahlen. Wobei in diesem Betrag mit Fr. 700.-- die zweithöchste Prämie des Jahres 1959 enthalten ist. Zu diesem erfreulichen Resultat gratulieren wir den nachstehend genannten Prämiengewinnern herzlich und wünschen ihnen recht frohe Festtage.

Eine Betrachtung unserer laufend notierten Zahlen lockt uns zu verraten, dass unser Vorschlagswesen im zu Ende gehenden Jahr seine ausserordentliche Qualität nicht nur halten, sondern nochmals um einiges verbessern konnte. Wie gewohnt werden wir in der Januar-Ausgabe die interessierenden Zahlen veröffentlichen. Aber schon heute wollen wir allen Beteiligten unseren Dank für ihr flottes Mitmachen aussprechen, verbunden mit unseren besten Wünschen für frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Swissair.

*	Herr Reinhard Leibundgut, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 700.--	6627	*
*	Herr Ludwig Reimann, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 100.--	6824	*
*	Herr Paul Spillmann, Sektion Borddienst, Dept. III	Fr. 50.--	4852	*
*	Herr Albert Rusterholz, Sektion Flz.-Unterh., Dept. IV	Fr. 40.--	5545	*
*	Herr Hans Stalder, Swissair-Vertretung Istanbul,	Fr. 40.--	6041	*
*	Herr Walter Rüdüsühli, Sektion Flz.-Unterh., Dept. IV	Fr. 40.--	6812	*
*	Herr Anton Kläger, Sektion Flz.-Unterh., Dept. IV	Fr. 40.--	6820	*
*	Herr Alfons Nünlist, Sektion Flz.-Unterh., Dept. IV	Fr. 30.--	5920	*
*	Herr Henry Flück, Material-Verwaltung, Dept. IV	Fr. 20.--	4640	*
*	Frä. Trudy Sorg, Rechnungswesen, Dept. I	Fr. 20.--	6345	*
*	Herr Albert Gut, Sektion Flz.-Unterh., Dept. IV	Fr. 20.--	6866	*
*	Herr Paul Friedli, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 20.--	7747	*

Prämierte Vorschläge

6627 Bei den R-2800-Motoren wurde festgestellt, dass nach einer bestimmten Betriebsdauer in der Zentralbohrung des Laderzwischengehäuses Korrosionsschäden auftreten. Um nun eine weitere Korrodierung zu vermeiden wird jeweils wenn solche Schäden festgestellt werden, die Zentralbohrung ausgedreht und ausgebücht.

Da die Verteilerbüchse, welche nun in die ausgebüchtete Bohrung eingepresst wird, zusammen mit der Zentrallagerbüchse rundlaufen und den gleichen Innen- ϕ aufweisen muss ist es notwendig, die Verteilerbüchse entsprechend der Zentrallagerbüchse zu bearbeiten. Zu diesem Zweck wurde bis anhin die alte Verteilerbüchse durch eine neue mit Untermass im Innen-Durchmesser ersetzt.

Herr Reinhard Leibundgut machte mit seinem Vorschlag darauf aufmerksam, dass für diese Reparatur die alte Verteilerbüchse wieder verwendet werden könnte, wenn die korrespondierenden Bohrungen der beiden Büchsen auf das Uebermass +5 oder +10 ausgeschliffen würden. Das Uebermass der Bohrungen in Bezug auf die Laderwelle könnte jeweils durch Einsetzen von im Magazin vorhandenen Uebermass-Oeldichtungen korrigiert werden.

Die Ueberprüfung dieses Vorschlages bewies nicht nur dessen Richtigkeit, sondern wies auch auf ganz namhafte Einsparungen hin, besonders da die Verteilerbüchsen relativ teure Motoren-Teile sind. Somit wurde die Revisionsvorschrift sofort entsprechend ergänzt, und Herr Leibundgut wird glücklicher Gewinner der zweithöchsten Prämie des Jahres 1959.

- 6824 Der in der Oktober-Nummer der Guten Idee abgelehnte Vorschlag von Herrn Ludwig Reimann wurde auf Grund einer nachträglich eingereichten Ergänzung nochmals überprüft. Dabei bestätigte sich die Richtigkeit der im Vorschlag gemachten Feststellung, dass nämlich beim Einsetzen neuer Kipphebelbüchsen der Arbeitsvorgang wesentlich erleichtert werden kann, wenn auch zum Einpressen der ersten Büchse der Dorn 808159 verwendet wird.
- Die Anwendung dieses Werkzeuges vereinfacht den Arbeitsvorgang insofern, als man die Büchse nur darauf aufzustecken braucht und sofort einpressen kann. Dieser kurze Arbeitsvorgang erlaubt nun alle Büchsen auf einmal zu unterkühlen und der Reihe nach einzupressen. Mit dem bisher verwendeten Dorn wäre dieses abgekürzte Arbeitsverfahren nicht möglich gewesen, da damit das Aufstecken der Büchse zu lange dauert und sich diese während der Wartezeit wieder zu stark erwärmen würden.
- Nunmehr kann die entsprechende Vorschrift geändert und Herrn Reimann die verdiente Prämie zugesprochen werden.
- 4852 Herr Paul Spillmann machte die Anregung, neben den gebräuchlichen Kartonschachteln, die zur Mitnahme der Mahlzeiten in unseren Flugzeugen dienen, auch solche anzuschaffen die nur halb so lang und halb so hoch sind. Die Verwirklichung seines Vorschlages bringt eine bedeutend bessere Platzausnützung in unseren Langstreckengalleys mit sich, wo die Verhältnisse infolge des Ausbaus des Mahlzeiten-Services für die Erstklasspassagiere besonders prekär geworden sind.
- 5545 Um die Voraussetzung für eine saubere und einwandfreie Demontage der Retainer des CV-440-Hydr.-Tanküberdruckventils zu schaffen schlug Herr Albert Rusterholz vor, in den Kopfteil der Retainer einen Schlitz zu fräse. Damit wird es möglich, die Retainer auf einfachere Art und unter grösstmöglicher Schonung des Materials zu demontieren, was bei der Original-Ausführung nicht der Fall ist.
- 6041 Der Vorschlag von Herrn Hans Stalder, pro Abrechnungsperiode verschiedenfarbige Kassabon-Rollen zu verwenden, trägt dazu bei, das Erstellen der halbmonatlichen Abrechnungsausweise zu erleichtern.
- Durch die vorgeschlagene Farbbezeichnung können nämlich die nicht zur betreffenden Abrechnungsperiode gehörenden Kassabons sofort erkannt und ausgeschieden werden, sodass Differenzen wegen dem irrtümlichen Mitaddieren "fremder" Belege vermieden werden können.
- 6812 Die Anregung von Herrn Walter Rüdizühli, durch den Einbau von Anniestops mit losen Muttern die Befestigung der Radome der DC-6- und DC-7C-Flugzeuge zu erleichtern, ist gut. Zudem gewährleistet diese Lösung eine bessere Austauschbarkeit der Bauteile. Der Vorschlag wird mit Werkauftrag Nr. 52622 realisiert.
- 6820 Herr Anton Kläger machte darauf aufmerksam, dass sich eine Funktionsprüfung des Ground-Blowers der CV-440-Flugzeuge auch ohne laufende Motoren durchführen lässt, sofern als Antriebsaggregat der fahrbare Hydr.-Prüfstand eingerichtet wird.
- Grundsätzlich sind diese Ueberlegungen richtig. Ein Bedürfnis zur periodischen Kontrolle des Blowers auf dem Flugzeug besteht allerdings nicht, da es sich dabei nicht um ein störungsanfälliges Aggregat handelt.
- Andererseits ist es aber schon vorgekommen, dass nach festgestellten abnormalen Geräuschen während des Fluges der Blower fälschlicherweise als Ursache betrachtet und ausgebaut wurde. Hätte in solchen Fällen ein Prüfgerät, wie es Herr Anton Kläger vorschlägt, zur Verfügung gestanden, so hätte wahrscheinlich ein unnötiger Ausbau vermieden werden können.
- Um in Zukunft weitere solcher Fälle tunlichst auszuschliessen wurde der Anschluss des Prüfstandes diesen Bedürfnissen angepasst und eine entsprechende Prüfvorschrift FLB 711.31 Publ.Nr.52572 erstellt.
- 5920 Die von Herrn Alfons Nünlist vorgeschlagene Versetzung des Verschlusses der DC-6B-Wassertankaufhängung nach unten, bringt den Vorteil einer einfacheren Montage des Wassertanks. Sie lässt sich nunmehr durch einen Mann bewerkstelligen.
- 4640 Herr Henry Flück schlug vor, die Messtäbe der CV-440-Druckkab. Hydr. Oeltanks zu sandstrahlen. Es zeigte sich nämlich, dass diese matt gelieferten Messtäbe mit dem Gebrauch blank werden, wodurch die Ablesbarkeit stark verschlechtert wird.
- Auf Grund dieses Vorschlages werden nun zukünftig die blank gewordenen Messtäbe gegen sandgestrahlte ausgetauscht.

- 6345 Für die Abrechnung von Geschäftsfahrten mit Privatwagen werden zur Zeit zwei Formulare verwendet. Formular 5.8.1.04 dient der Aufzählung der Fahrten und der Errechnung der gefahrenen Kilometer, Form. A 1082 der eigentlichen Abrechnung des Km-Totals in Franken und Rappen.
Fräulein Trudy Sorg entwarf nun ein neues Formular, das sowohl für die Aufstellung der Fahrkilometer als auch für die frankenmässige Abrechnung verwendet werden kann. Dieses wird eingeführt sobald die noch vorhandenen Formulare 5.8.1.04 aufgebraucht sind.
- 6866 Das Anbringen von speziellen Haltern an den Werkbänken in der Spenglerei verschafft die Möglichkeit, die Handbohrmaschinen bei Arbeitsunterbruch vernünftig und sicher deponieren zu können. Diese Idee stammt von Herrn Albert Gut und wurde bereits verwirklicht.
- 7747 Der Vorschlag von Herrn Paul Friedli wird gutgeheissen. Der Bedienungsschalter der kleinen Tischbohrmaschine in der Schlosserei wird aus sicherheitstechnischen Gründen auf die rechte Seite versetzt.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 735 Sofortige Verbuchung der in Rechnung gestellten Flugdokumente.
Bereits vor Eingang dieses Vorschlages wurde die Wiedereinführung der Flugscheinsaldierung geplant und dann auch nach Ueberwindung zahlreicher Schwierigkeiten vorgenommen. Diese Aenderung hat dann aber notgedrungen die sofortige Verbuchung aller Flugscheinverkäufe mit sich gebracht. Die vorliegende Idee muss deshalb als ein Teil des dazumal bereits geplanten Procederes betrachtet werden und kann aus diesem Grunde nicht prämiert werden.
- 1463 Uniformierung
Die Richtlinien für die Uniformierung wurden von der Direktion erlassen und betreffen das gesamte Personal, das die SWISSAIR im Verkehr mit Kunden vertritt. Hiezu gehört auch das Personal der Luftreisebüros. Die Tatsache, dass andere Gesellschaften in Bezug auf die Uniformierung nicht so weit gehen wie wir ist kein stichhaltiger Grund für eine Aenderung unserer Uniformierungsvorschriften.
- 5670 Schiebetore Werft
Das Anbringen von Schleppkontakten an den Schiebetoren in der Werft, die beim Oeffnen der Tore über ca. 3 m im Heizraum optische Signale auslösen und den Ofen ausschalten würden, wäre technisch, wenn auch mit einigem Aufwand, ohne weiteres möglich. Die FIG (Flughafen Immobilien Gesellschaft), in deren Bereich die Angelegenheit fällt, hat jedoch zur Zeit wesentlich dringendere Aufgaben zu lösen und kann daher vorläufig nicht auf diesen Vorschlag eintreten.
- 5702 Es stimmt nicht, dass durch Kadmieren die gebrauchten Stopmuttern wieder verwendbar gemacht werden können. Der durch ein solches Verfahren zurückgewonnene Festsitz kommt nämlich lediglich vom Aufquellen der Fiber- oder Nylonstops durch den Kadmierungsvorgang. Nach relativ kurzer Gebrauchszeit muss aber damit gerechnet werden, dass diese Einsätze wieder zusammenschrumpfen. Wohl bildet die Kadmiumschicht selber einen Ueberzug, der aber das Zusammenfallen der Stops nur verzögern, keinesfalls aber verhindern kann.
- 5712 Emergency-Ausrüstung
Die empfohlenen Baby Floating Survival Cot sind bekannt und werden bereits auf ihre Eignung hin geprüft.
- 5713 Emergency-Stablampen
Wir haben nichts gegen die von der Firma Gulton hergestellte Lampe. Ob sie aber alles hält was sie verspricht ist leider unbekannt. Bekannt ist nur ihr Preis; der aber ist bedeutend höher als derjenige unserer Delta-Stablampe, deren Unzulänglichkeiten wir kennen und für deren Verbesserung zur Zeit verschiedene Aenderungen vorgenommen werden.
Es gibt aber noch andere Gründe die uns veranlassen die vorgeschlagene Lampe vorläufig nicht einzuführen. Diese liegen in
1. der zwischen SAS und SWISSAIR erfolgten Einigung auf den Delta-Stablampen-Typ,
 2. der bereits erfolgten Bestellung der Befestigungsdetails in den neuen Flugzeugen,
 3. dem kostspieligen Ersetzen der abhanden gekommenen Lampen,
 4. dem Nachteil, dass das Gehäuse der fraglichen Lampe nicht fluoresziert.

5946 Verhütungsmaßnahme gegen das Verstellen des Stop-Levers der 43 E 60 Propeller bei der Domreinigung.

Es ist schon öfters passiert, dass bei der Reinigung des Propellerdomes das Stop-Lever-Assembly verstellt wurde. Eine solche Verstellung kann je nach der Situation sowohl einen nachteiligen Einfluss auf den Propellerblattwinkel haben, als auch den Oeldurchfluss am Dumpventil beeinflussen. So kann es z.B. vorkommen, dass bei einer Durchflussänderung am Dumpventil der Oeldruck auf den Domkolben für den Unreverse-Vorgang ungenügend wird und somit eine Verstellung nicht mehr möglich ist. Um das Verstellen der Stop-Levers während der Domreinigung zu eliminieren wurde es vom Herstellerwerk als notwendig erachtet, das Oeltransferrohr-Assembly zu modifizieren.

Da die neuen Propeller diese Modifikation bereits aufweisen, entschloss man sich, die alte Ausführung ebenfalls gemäss den Empfehlungen des Herstellers abzuändern.

Der Vorschlag, dieses Problem durch Einsetzen eines speziellen Sicherungsringes, statt durch die an sich kostspielige Modifikation zu lösen muss leider im Interesse eines einheitlichen Verstell-Systems abgelehnt werden.

6073 Neujahrskarten

Die Swissair hat die Neujahrskarten für allgemeine Verwendung abgeschafft und wird sie auch nicht wieder einführen. Sie stellt sich damit in die Reihe jener Unternehmen, die einem Ueberborden einer heute recht fragwürdig gewordenen Sitte entgegenwirken wollen. Der entsprechende Entscheid der Direktionskonferenz ist eindeutig.

6085 Abgabe von Faktura-Formularen an Dienststellen, die regelmässig Spesen weiterzubelasten haben.

Mit der direkten Fakturierung durch die einzelnen SWISSAIR-Dienststellen könnten wohl die Faktura-Anträge ausgeschaltet werden, aber dieser kleinen Vereinfachung würden folgende wesentlichen Nachteile gegenüberstehen:

1. Da das Büro für Inlandabrechnung auf Endlosformularen fakturiert, müssten für die dezentralisierte Fakturierung separate Rechnungsgarnituren angeschafft werden.
2. Original, Kopie für Kontokorrentbüro sowie Buchungskopie müssten trotz dezentralisierter Fakturierung zur fachgemässen Verarbeitung dem BBFI zugestellt werden.
3. Bei der jährlich vorzunehmenden Vollständigkeitskontrolle müssten die fehlenden Buchungsbelege bei verschiedenen Dienststellen reklamiert werden.
4. Es dürfte sehr schwierig sein die einzelnen Dienststellen, besonders jene, die nur selten Faktura zu erstellen haben, an eine einheitliche Rechnungstellung, eine richtige Ablage und ein vollständiges Weiterleiten aller Unterlagen zu gewöhnen.

Die zentralisierte Fakturierung bringt somit die Vorteile einer besseren Uebersicht, einer einheitlichen Rechnungstellung und einer besseren Kontrolle mit sich und, was besonders ins Gewicht fällt, sie erfolgt durch Personal, welches genau instruiert und mit den vielfältigen Abrechnungs- und Währungsbestimmungen bestens vertraut ist.

6325 C.S. Navro

Der Vorschlag, die Passagiere durch Anbringen eines Schildes im Lavaboraum zu bitten, das Lavabo nach Gebrauch auszuwischen wurde schon vor längerer Zeit auch innerhalb des Bordausrüstungsdienstes vorgebracht und behandelt - Das Anbringen eines solchen Hinweises musste jedoch bis zur Einführung individueller Handtücher - die in den nächsten Wochen erfolgen soll - zurückgestellt werden.

6326 W.K.

Der Vorschlag, Zimmerbestellungen per Telex während der Messe-Saison in Frankfurt a/M. prinzipiell zu unterlassen, da sie doch meistens negativ beantwortet werden müssen und somit nur Kosten verursachen, beruht auf einer verständlichen Ueberlegung des Einsenders. Betrachtet man aber diese Angelegenheit vom Verkaufsstandpunkt aus, so zeigt es sich, dass z.B. unseren Vertretungen im Fernen Osten oder in Uebersee, wo teure Passagen auf dem Spiele stehen, nicht zugemutet werden kann, ihren Kunden diesen Dienst zu versagen. Eher müssen einige zusätzliche Kosten und eventuell ein negativer Bescheid für den Passagier in Kauf genommen werden als beim Kunden den Eindruck zu erwecken, es werde nicht alles getan um seinen Wunsch zu erfüllen. Ferner mag es immer wieder vorkommen, dass eine Reservation doch möglich ist und zudem gibt es auch immer wieder dringende Fälle, bei denen ein Versuch unbedingt unternommen werden muss. Aus diesen Gründen ist es nicht möglich unseren Vertretern den Weg der Zimmerreservation per Telex zu verschliessen. Sollte es aber notwendig sein allen in Frage kommenden Vertretungen mitzuteilen, dass kurzfristige Zimmerreservierungen meist aussichtslos sind, so müsste dies auf dem Zirkularwege via Sektion Verkaufsförderung Passagen geschehen.

6540 Unterteilung der Route-Manuals

Es liegt vorläufig kein stichhaltiger Grund vor, die Sektoren Europa und Naher Osten in separate Route-Manuals aufzuteilen. Da nämlich beide Manuals zu einem grossen Teil mit den gleichen Unterlagen ausgerüstet werden müssten, käme dies im Vergleich zu dem daraus resultierenden Nutzen viel zu kostspielig zu stehen.

6571 Fensterkonstruktion Hangaranbau

Die im Hangaranbau vorhandene Fensterverglasung wurde aus Gründen der Zweckmässigkeit so gewählt. Wären nämlich die Fensterfronten komplett mit Klarglasscheiben verglast, so hätten notgedrungen zusätzlich Lamellenstoren oder Vorhänge angebracht werden müssen. Darauf hat man aber aus finanziellen Gründen verzichten wollen. Im weiteren kann gesagt werden, dass die Verwendung von Klarglasscheiben nachgewiesenermassen keine wesentliche Verbesserung der Helligkeit gebracht hätte.

Anders hätte unser Kommentar natürlich lauten müssen, wenn der Grund für den geäusserten Wunsch nach Klarglas in der gegenüberliegenden Kantine zu suchen wäre. Dann hätten wir wohl verständnisvoll genickt und mit Wilhelm Busch geschrieben: "Jeder Jüngling hat nun mal den Hang zum Küchenpersonal" ! ---

7527 Korkdichtungen für Gummitanks

Die Flugzeug-Produktionsplanung befasst sich schon seit geraumer Zeit mit den Vorarbeiten für eine planmässige Bereitstellung sämtlichen Materials, das für die Durchführung der Revisionsarbeiten an den Flugzeugen benötigt wird. Eine Position in dieser Aufgabe ist auch das Bereitstellen der Gummizellen mit den zugehörigen Dichtungen.

7749 Abändern der Bugraddeichsel der DC-7C-Flugzeuge

Die DC-7C-Bugraddeichsel ist aus Sicherheitsgründen in ihrer bestehenden Art konstruiert worden. Es darf deshalb weder eine U-Eisenführung angebracht noch dürfen die Bolzen durch Schrauben ersetzt werden. Die Bolzen haben nämlich die Aufgabe, die Zug- und seitlich wirkenden Kräfte aufzunehmen und sind so bemessen, dass sie bei einer Ueberbeanspruchung abgescheert werden.

Beispiel: Sollte beim Schleppen eines Flugzeuges vergessen worden sein den Bugradsicherungsbolzen zu entfernen, so würde bei einer brusken Richtungsänderung der hintere Sicherheitsbolzen des Deichsels abgescheert. Dadurch können Beschädigungen am Bugrad und an der Bugradgabel verhütet werden.

Wir bitten den Einsender des folgenden Vorschlages sich bei Herrn H. Schneeberger, Flz.-Engineering, Dept. IV, zu melden:

4650 Verbesserung der Zugänglichkeit zum Wasser-Auffüll-System.

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

2516 Schutzvorrichtung für die untere Torkante des DC-6A-Frachters.

4074 Leuchtsignal auf den Schlepptraktoren.

5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage.

5557 Kombination von Service-Frachtbrief mit -Lieferschein.

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

5466 Veredelung der Kontaktteile der Stablampen.

5519 Wartungsvorschrift betr. Feuerlöschanlage DC-6B.

5813 O-Ringe für Kompressor-Kupplungen.

6585 Anbringen einer Lederschlaufe an den Stablampen.

6792 Aufhängevorrichtung zum Spritzen der Feuerlösch- und Pressluft-Flaschen.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.

6869 Schleifen statt Schaben der mit Korrosion behafteten Strukturteile.

Da es sich bei den mit Korrosion behafteten Teilen meistens um wichtige Strukturteile handelt muss das vorgeschlagene Schleifverfahren, das an Stelle des Schabens treten soll, gründlich auf seine Eignung hin untersucht werden. Ein zur Zeit laufender Versuch wird zeigen, ob oder wie weit ein solches Schleifverfahren zulässig ist.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

643/735/802/809/1584/4247/4594/4625/4649/4748/4845/4852/4954/5052/5111/5176/5196/5250/5304/5508/5520/
5575/5600/5694/5714/5764/5769/5775/5795/5858/5861/5910/5945/6052/6071/6087/6088/6124/6194/6226/6234/
6241/6244/6254/6269/6272/6311/6324/6346/6502/6534/6561/6573/6619/6625/6639/6647/6650/6652/6684/6702/
6720/6769/6775/6788/6801/6821/6846/6860/6865/6869/6874/6884/6885/6886/6894/6895/6897/7505/7513/7519/
7520/7521/7530/7532/7700/7801/7802/7806.