

# NEWS

## SWISSAIR

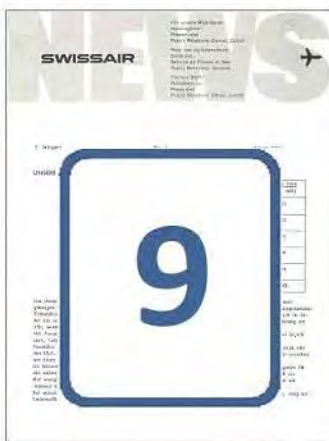
Für unsere Mitarbeiter  
Herausgeber:  
Presse- und  
Public Relations-Dienst, Zürich

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

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



# 1960





## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM DEZEMBER 1959

	Dezember 1959 (in 1000 tkm)	Dezember 1958 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	14'760 + 6%	13'942
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'763 + 11%	7'862
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	5'867 + 9%	5'363
Fracht-tkm	2'111 + 17%	1'798
Post-tkm	785 + 12%	701
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	59,5%	56,2%

Die Dezemberergebnisse runden die Folge der monatlichen Verkehrsergebnisse des vergangenen Jahres zu einem günstigen Gesamtbild ab. Bei einer um 6% vermehrten Offerte und einer noch kräftigeren Zunahme der ausgelasteten Tonnenkilometer (+ 11%) ergab sich eine von 56,2% auf 59,5% verbesserte Auslastung. Besonders erfreulich ist dabei die um 17% gestiegene Zahl der Fracht-tkm. Der Postverkehr wuchs um 12% und die Passagierbeförderung um 9%; beide Zuwachsraten sind 1959 nur im März übertroffen worden.

Mit Ausnahme des Südatlantik, wo der Auslastungsgrad bei einer um 11% erhöhten Offerte von 62,7% auf 59,8% sank, konnten wir in allen Verkehrsgebieten gesteigerte Ladefaktoren feststellen.

Besonders auffallend sind die zu 72,9% (Dezember 1958: 61,5%) ausgelasteten Passagierflüge zwischen Europa und den USA. Allerdings boten wir hier 7% weniger tkm an als im Vorjahr. Bei den Nordatlantik-Frachtkursen erzielten wir einen Ladekoeffizienten von 64,1% gegenüber 57,9% in der Parallelperiode 1958.

Im Dezember verzeichneten wir zum ersten Mal im Jahre 1959 wieder eine Verbesserung des Auslastungsgrades für die nächstliegenden Destinationen; er nahm - trotz der um 17% erhöhten Kapazität - von 52,9% auf 54,3% zu. Nur wenig besser als im Vorjahr war der Ladefaktor in Europa (49,7% verglichen mit 49,5%); hier hatten wir indessen das Angebot um 9% vermehrt.

Bei unsern Japankursen, die im Dezember 1958 mit 63,3% die beste Auslastung aller Sektoren erbrachten, stieg der Ladekoeffizient bei unveränderter Offerte auf 66,7%.

## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

### Aus der Tätigkeit des Personaldienstes

Der Personalbestand ist im vergangenen Jahr weiter gewachsen. Am 31. Dezember 1958 standen insgesamt 5'429, Ende 1959 6'187 Mitarbeiter im Dienste der Swissair. Für 1960 ist mit 700 - 800 Ersatzanstellungen und 900 Zusatzanstellungen (davon ca. 250 im Ausland) zu rechnen.

Um unser Kader noch besser für seine wachsenden Aufgaben auszurüsten, wurde im Jahre 1959 eine erste Reihe von Kursen für das leitende Personal durchgeführt. Zu diesen, eine Woche dauernden Kursen wurden die Abteilungs- und Sektionschefs des Bodenpersonals in der Schweiz, die Vorsteher der Vertretungen in anderen Ländern sowie die Chefs der verschiedenen Besatzungskategorien aufgeboten.

Besondere Anstrengungen verlangte die technische Ausbildung des Personals für den Einsatz der Jets. Der Förderung des Nachwuchses wird durch den Ausbau des Lehrlingswesens und der Stationsaspiranten-Ausbildung erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt. All diese Probleme der Personalausbildung werden auch 1960 den Personaldienst intensiv beschäftigen.

Die Arbeitsbedingungen des Bodenpersonals in der Schweiz, die zum Teil von der Swissair allein und zum Teil durch einen Kollektiv-Arbeitsvertrag geregelt sind, wurden im Jahre 1959 in einigen Punkten erneut verbessert. Ueber die Personalkommission wurde in den "Swissair News" im Jahre 1959 verschiedentlich berichtet. Sie hat im vergangenen Jahr mehrmals getagt und Probleme der Versicherungen, der Uniformierung, des Sonntagsdienstes u.a.m. behandelt. Wer sich für Einzelheiten hierüber interessiert, kann sich an die Personalkommissions-Mitglieder oder an den zuständigen Personaldienst wenden. Die Amtsdauer der gegenwärtigen Personalkommissions-Mitglieder läuft Ende März 1960 ab. Die Erneuerungswahlen in die Personalkommission werden somit bald stattfinden. Den Mitgliedern der Personalkommission sei für ihren Einsatz im Dienste unseres Unternehmens bestens gedankt.

Für das Personal ausserhalb der Schweiz mussten in einzelnen Ländern die Saläre den erhöhten Lebenskosten angepasst werden. In Italien wurden die Arbeitsbedingungen der Lokalangestellten dem Kollektivvertrag angepasst, der für sämtliche Fluggesellschaften in Italien massgebend ist. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika sind neuerdings weitere Personalkategorien in die Verträge mit den Arbeitnehmerverbänden einbezogen worden.

Ueber die Arbeitsbedingungen des Cockpit-Personals fanden im Jahre 1959 ebenfalls verschiedene Verhandlungen statt, die jedoch noch nicht zum Abschluss gelangt sind. - Um einen vorübergehenden Unterbestand an fliegendem Personal auszugleichen, hat die Swissair 25 Besatzungsmitglieder des SAS übernommen, die nach Ablauf ihrer Verträge grösstenteils zu ihrem früheren Arbeitgeber zurückkehren werden.

Ausländische Organisationen des Luftverkehrspersonals (namentlich des fliegenden Personals) haben verlangt, dass die internationale Arbeitsorganisation sich mit den Arbeitsbedingungen im zivilen Luftverkehr befasse. Nachdem eine im Jahre 1956 vom Internationalen Arbeitsamt einberufene Konferenz scheiterte, soll nun 1960 in einer weiteren Konferenz geprüft werden, ob gewisse Vereinheitlichungen auf diesem Gebiete notwendig und möglich sind. Die Personaldirektoren der europäischen IATA-Gesellschaften haben an einer Zusammenkunft, die kürzlich in Zürich unter der Leitung der Swissair stattgefunden hat, zu diesem Problem Stellung genommen.

*C. F. Dücommun*

Dr. C.F. Dücommun  
Chef Zentraler Personaldienst

## Personelle Umbesetzungen

### IN DER GESCHÄFTSLEITUNG

Herr Ing. A. Baltensweiler, Chef des Planungsdienstes, ist vom Verwaltungsrat zum Stellvertretenden Direktionspräsidenten (Executive Vice-President) ernannt worden. Seine zusätzliche Aufgabe besteht insbesondere in der Koordinierung der Zusammenarbeit zwischen den Departementen III, IV und dem Planungsdienst.

### BEI DEN AUSLANDVERTRETUNGEN

Als Nachfolger des zum Direktor für die Westschweiz ernannten Herrn W. Wyler übernimmt Herr Max A. Keller, bisher Verkaufschef in London, die Leitung unserer Direktion für Grossbritannien und Irland. Herr M.A. Landolt, vormals für uns in Singapore tätig, ersetzt Herrn Keller als Verkaufschef.

Herr Albert Rüttimann, bis anhin Direktor für Brasilien in Rio de Janeiro, wird Leiter der Swissair-Vertretungen in Frankreich mit Sitz in Paris. Die Geschäfte in der brasilianischen Hauptstadt werden bis auf weiteres von Herrn René Schuler weitergeführt.

Die Generaldirektion für Südamerika (inkl. Brasilien) wird von Herrn José A. Bai in Buenos Aires geleitet. Indessen gehören Venezuela, Bolivien, Guyana, Karibien und Mittelamerika nicht zu seinem Tätigkeitsbereich. Diese Gebiete werden von Herrn Henri Clemens, unserem neuen Regionalvertreter in Caracas, betreut.

Herr René Walty, vormals Direktor der Alitalia für die Schweiz, wurde zum Chef der Vertretung in Beirut bestimmt, und Herr Joseph Baud, bisher Stationsleiter in Kairo, nimmt unsere Interessen in Teheran wahr.

In den USA übernehmen die Leitung von zwei neuen Regionalvertretungen: Herr Norman Reid in Newark und Herr Charles K. Wendt in Detroit. Herr Van Poturica wird Chef unseres Büros in Cleveland.

Schliesslich steht künftig Herr Stephan Zumbach, vorher Frachtdienst Kloten, der neu eröffneten Vertretung in Warschau vor.

### IM DEPT. IV

Herrn Ernst Bertoni, dem früheren Chef der Abteilung Flugzeugprojekte des Planungsdienstes, ist die neugeschaffene Funktion eines vollamtlichen Jet-Delegierten im Dept. IV übertragen worden. Er ist dem Departementschef direkt unterstellt.

### IM DEPT. II

Herr Albert Diener wurde - als Nachfolger von Herrn Scherrer - zum Chef der Sektion Verkaufsförderung und Herr Mario Selva, vorher Planungsdienst, zum Leiter der neuen Sektion Verkaufsplanung ernannt.

Herr Dr. P. Zollikofer übernimmt anstelle von Herrn Benz ad interim die Leitung des Studienbüros.

Der Personaldienst des Dept. II wurde aufgeteilt; Herr Dr. Hans Gautschi amtiert als Chef Inland und Herr Paul Bodmer als Chef Ausland.

Wir wünschen allen genannten Herren vollen Erfolg in ihrer Tätigkeit!

## Neue Obligationenanleihe

Der Verwaltungsrat hat beschlossen, eine neue 4%-Obligationenanleihe von 50 Millionen Franken nominell zur teilweisen Deckung unseres Finanzbedarfes für die Erweiterung und Modernisierung des Flugzeugparkes aufzunehmen. Davon hält sich die Swissair einen Betrag von 10 Millionen Franken für besondere Zwecke reserviert. Eine Bankengruppe hat die verbleibenden 40 Mio Franken fest übernommen und legte sie vom 15. - 21. Januar mittags zur öffentlichen Barzeichnung auf. Der Emissionspreis betrug 99% (inkl. 0,6% halber eidg. Titelstempel). Die Rückzahlung erfolgt zum Nennwert ohne besondere Kündigung am 31. Januar 1978, wobei sich die Swissair vorbehält, die Anleihe vorher, frühestens am 31. Januar 1972, unter Einhaltung einer dreimonatigen Kündigungsfrist zurückzuzahlen.

Zurzeit hat die Swissair folgende Obligationenanleihen ausstehend: 3 3/4% Franken 30'000'000 von 1956 und 4% Fr. 30'000'000 von 1958.

### Das Jahr 1959 in Zahlen

(in 1000 tkm)

	<u>1959</u>	<u>1958</u>	<u>Zunahme in %</u>
Offerierte Tonnenkilometer	196'784	184'416	+ 7 %
Ausgelastete Tonnenkilometer	120'002	111'142	+ 8 %
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	90'267	86'301	+ 5 %
Fracht-tkm	23'712	19'077	+24 %
Post-tkm	6'023	5'764	+ 4 %
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	61,1 %	60,1 %	



### Vorbildliche Pflichterfüllung

Als am 5. Januar auf der ILS-Piste in Kloten ein Lieferwagen einer am Flughafen ausbau beteiligten Installationsfirma einem startenden Convair "Metropolitan" in den Weg fuhr, vermochte Flugkapitän Peter Wilson durch geistesgegenwärtiges Hochreisen des Flugzeuges eine Katastrophe von schwerem Ausmass zu verhindern. Die beiden Insassen des Autos, das vom rechten Rad des Flugzeuges touchiert wurde, fanden bedauerlicherweise den Tod. Der Kaltblütigkeit des Flugkapitäns ist es zu danken, dass die 33 Passagiere und 5 Besatzungsmitglieder keinen Schaden nahmen. Das Flugzeug war bereits vier Tage später wieder einsatzbereit. Die vorbildliche Haltung Flugkapitän Wilsons verdient Dank und Anerkennung.

### DC-8-Simulator eingetroffen

Am 3. Januar traf in Kloten unser "Cargoliner" mit nahezu 10 Tonnen kostbarer Fracht ein (unser Bild); es handelte sich um 35 Collis mit Bestandteilen unseres DC-8-Simulators. Nur wenige Tagen später brachte ein gecharteter DC-6C der "Eagle Airways" weitere 8,7 Tonnen Simulator-Material nach Kloten. Das Training auf dem neuen Gerät kann - vorläufig noch ohne die Sichtlandeinrichtung mit Fernseh-Filmprojektion - im Februar aufgenommen werden.



### Neue Pilots-in-Command

Zum DC-7C-Kommandanten für Europa ist Flugkapitän Kurt Liljequist und zum DC-6B Pilot-in-Command für Europa/Naher Osten Pilot Carl Enchantz ernannt worden. Pilot Josef Mügger rückte zum Convair-Kommandanten vor. Wir gratulieren!

### Der Chef des Dept. II 60jährig

Herr L.L. Ambord, Chef des Dept. II, konnte am 2. Januar seinen 60. Geburtstag feiern. Wir gratulieren herzlich!

### Jet Age

"Die Wettervorhersage lautet günstig. Wir werden gestern um 20 Uhr in Los Angeles landen."



### Personalstatus

per 31.12.1959

Direktion	8
Planungsdienst	57
Generalsekretariat	23
Zentraler Personaldienst	21
Lehrlingswesen	37
Departement I	332
Departement II	
Zentralstellen	244
Aussenstellen	1416
Departement III	
Bodenpersonal	916
Fliegendes Personal	910
Departement IV	1642
Direktion für die Westschweiz	545
Personalreserve	36
<b>Total</b>	<b>6187</b>

## ICAO über den Weltluftverkehr 1959 .....

Die ICAO veröffentlichte bereits Ende Dezember die mutmasslichen statistischen Ergebnisse für das Jahr 1959. Demnach betrug die Gesamtzahl der Passagiere (ohne Russland und China) 96 Millionen oder 10% mehr als 1958. Es wurden 95 Milliarden Passagierkilometer (1958: 85 Milliarden; Zunahme 12%) zurückgelegt. Die Zahl der Fracht-Tonnenkilometer erreichte 1'890 Millionen (+ 14%) und die der Post-tkm 520 Mio (+ 11%). Jeder Passagier legte im Durchschnitt 990 km zurück. Die einzige Abnahme, -1%, wurde bei den Flugstunden (8,6 Mio) festgestellt. Dieser Rückgang ist eine erste Auswirkung der während des Berichtsjahres in Betrieb genommenen schnellen Strahlflugzeuge.

## ..... und IATA-Schätzungen für 1960

Die IATA schätzt das Total der Luftreisenden pro 1959 auf 95 Millionen und glaubt, 1960 mit über 100 Millionen rechnen zu können. Im Nordatlantikverkehr werden für 1959 1'650'000 (1958: 1'292'000) und für 1960 sogar 2 Millionen Fluggäste erwartet.

## Jets über dem Nordatlantik

Eine Zusammenstellung im "Esso Aviation News Digest" gibt uns ein Bild von der Jet-Konkurrenz über dem Nordatlantik im kommenden Sommer. Wir entnehmen daraus:

In der Hochsaison 1960 gedenkt Pan Am, zwischen USA und Europa 40 bis 45 wöchentliche Retourkurse zu führen; darin sind die Nordpolflüge von und nach der Westküste Amerikas nicht inbegriffen. Zum Einsatz gelangen Boeing-707-320 und DC-8.

BOAC begann im Januar mit dem Einsatz ihrer B-707-420 mit Conway-Triebwerken.

TWA plant für den Sommer dieses Jahres 40 Retourflüge pro Woche, wovon 35 mit Jets.

KLM eröffnet ihre täglichen Jetflüge mit DC-8 am 1. April. Im Juli sind wöchentlich 25 Flüge, davon 18 mit Strahlflugzeugen vorgesehen. Ab Mitte September werden die Kolbenmotorflugzeuge auf dieser Strecke aus dem Betrieb zurückgezogen.

Am 25. Januar startet ein B-707-320 der Air France zum Eröffnungsflug nach New York, am 1. April über den Pol nach Montreal und Los Angeles und am 15. April nach Chicago. Im Sommer fliegt die französische Gesellschaft bis zu dreimal täglich über den Atlantik und zwar ausschliesslich mit Strahlflugzeugen.

Lufthansa wird im Sommer 1960 über drei und im Herbst über vier B-707-420 verfügen. Ihre Eröffnungsflüge finden statt: am 1. April nach New York (7 wöchentliche Kurse) und Chicago (3) sowie am 10. Mai über die Polarroute nach San Francisco (2).

Sabena setzt zum ersten Mal am 15. Februar B-707 ein; sie wird ihre Frequenz im Laufe des Jahres von 4 auf 14 in der Woche steigern.

Die DC-8-Flüge der TCA zwischen Nordamerika und Europa beginnen am 1. April, und Qantas wird über dem Nordatlantik als Etappe ihrer Weltrundflüge wie schon seit vergangenen Herbst Jets verwenden.

Nur 4 Gesellschaften werden noch keine Strahlflugzeuge einsetzen können; es sind: CPAL, Iberia, Irish Airlines und El Al.

## Paris und Stockholm bereit für Jets

Im Pariser Flughafen Orly steht jetzt die neue, 3'300 m lange Piste für Strahlflugzeuge zur Verfügung. Ebenfalls 3'300 m misst die Piste von Arlanda, des neuen Flughafens von Stockholm. Sie wurde im Dezember dem Betrieb übergeben.

## AHV, Invalidenversicherung und Erwerbssersatz

Am 1. Januar 1960 ist die Eidgenössische Invalidenversicherung in Kraft getreten. Die Prämien werden als Zuschlag zur AHV-Prämie erhoben und betragen für Arbeitnehmer und Arbeitgeber je 0,2% des Lohnes. Gleichzeitig wird eine Neuregelung der Erwerbssersatzordnung ("Lohnausgleich") eingeführt. Zur Bereitstellung der Mittel für den Erwerbssersatz muss künftig eine Prämie entrichtet werden. Auch sie beträgt je 0,2% für Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Sämtlichen Mitarbeitern der Swissair in der Schweiz wird daher vom 1. Januar 1960 an eine Prämie von 2,4% (bisheriger AHV-Beitrag: 2%) vom Lohn abgezogen.

## Spitalaufenthalte

Ein Spitalaufenthalt durch Krankheit verursacht erhebliche Kosten. Wird ein Aufenthalt in der Halbprivat-Abteilung oder in einer Privatklinik vorgezogen, genügen die üblichen Leistungen der Krankenkasse zur Kostendeckung nicht mehr. Es ist daher zweckmässig, den Abschluss oder die Ausdehnung der Spitalzusatz-Versicherungen zu prüfen. Ab Januar 1960 wird die Bezahlung der entsprechenden Prämien vereinfacht, indem das Inkasso durch Salärabzug im Januar, April, Juli und Oktober erfolgt.

Zusätzliche Spitaltaggelder von je 5 Franken erfordern eine monatliche Mehrprämie von je 1 Franken. Zusätzliche Vergütung an die Spitalbehandlungskosten (ärztliche Behandlung, Operationskosten nach besonderem Tarif, Operations-Nebenkosten, Assistenz u.s.w.) von Fr. 250.-- oder 500.-- erfordern zusätzliche Prämien von Fr. 2.-- bzw. Fr. 4.-- pro Monat.

Es ist sehr empfehlenswert, die üblichen Krankenkassenleistungen durch den Abschluss einer solchen Versicherung zu ergänzen. Die nötigen Formulare oder Auskünfte sind beim Büro für Personalversicherungen (Tel. int. 539 und 586) erhältlich.

## Unfallversicherung für Luftreisende ohne Zusatzprämien

Benützer von Verkehrsflugzeugen, die allgemein und länger als ein Jahr gegen Unfälle versichert sind, brauchen neuerdings bei schweizerischen Unfallversicherungs-Gesellschaften keine Mehrprämien zu zahlen, um auch gegen Flugunfälle geschützt zu sein. Dieser Neuregelung haben gemäss einer Mitteilung der Unfalldirektoren-Konferenz und des Pools für Luftfahrtversicherungen alle den beiden Vereinigungen angeschlossenen Gesellschaften zugestimmt. Damit ging ein langjähriges Postulat der Swissair in Erfüllung.

### WERNER MARKWALDER †

Am Stephanstag, den 26. Dezember 1959, verstarb nach kurzer schwerer Krankheit unerwartet Werner Markwalder. Der am 25. Mai 1931 Geborene trat am 15. Dezember 1958 in unsern technischen Betrieb als Maler ein. Er wurde von seinen Vorgesetzten als hervorragender Berufsmann qualifiziert und war ein lieber und geschätzter Mitarbeiter. Werner Markwalder hinterlässt seine Gattin und zwei kleine Kinder. Wir kondolieren seiner Familie von Herzen!

### PETER BRÜLLHARDT †

Am 6. Januar verunglückte Wm. Peter Brüllhardt, Pilot der Fliegerstaffel 20 und Pilotenaspirant der Swissair bei einem Doppelpatrouillenflug im Rahmen des individuellen Flugtrainings mit einem Venom in der Gegend von Eiken (Aargau) tödlich. Am 11. Dezember 1936 geboren, begeisterte sich Peter Brüllhardt beizeiten fürs Fliegen. Noch während seiner Lehrzeit als Vermessungszeichner erhielt er Segel- und Motorflugunterricht. Am 2. November des vergangenen Jahres trat er in den Pilotenkurs der Swissair ein, die in ihm einen hoffnungsvollen, lieben Jungpiloten verliert. Seiner schwergeprüften Mutter sprechen wir unser tief empfundenes Beileid aus.

## Wer erhält die nächsten DC-8?

J.R. McGowen, der kommerzielle Direktor der Douglas-Werke, gab einen Ueberblick über die Verwendung des DC-8 im amerikanischen und internationalen Verkehr. Ende 1959 hatten erst zwei Inlandgesellschaften der USA DC-8 in Betrieb: United und Delta. In den ersten 90 Tagen des Jahres 1960 werden beliefert: Alitalia, Eastern Airlines, KLM, National Air Lines, Northwest Orient Airways, Pan American World und Pan American-Grace Airways, SAS, TCA und Swissair. Bis Ende 1960 dürften über 100 der 152 von 20 Gesellschaften bestellten DC-8 abgeliefert sein.

## 100 Boeing-707

Ende 1959 verliess in Seattle der 100. Boeing-707 die Montagehalle. In der Woche vom 3. bis 9. Januar, 14 Monate nach Inbetriebnahme der ersten Einheit, wurde der 2'000'000. Boeing-Jetpassagier registriert.

## Gigantische Strahlverkehrsflotte

Gemäss einer Information im internationalen Luftfahrt-jahrbuch ABC dürfte die Swissair binnen kurzem zur mächtigsten Luftverkehrsgesellschaft der Welt vorrücken. Im Vorwort der Herausgeber lasen wir nämlich zu unserer nicht geringen Ueberraschung, dass wir unsere ursprüngliche Bestellung von 5 Convair-880 in einen Auftrag für 147 Convair "Coronado" abgeändert hätten!

## Fluggastgebühr auch in Basel

Seit Neujahr wird auch von den vom Flugplatz Basel nach dem Ausland abfliegenden Passagieren eine Gebühr von 3 Franken pro Person verlangt. Die abfertigenden Luftverkehrsgesellschaften besorgen das Inkasso für die Flughafenbehörden.

## Ohne Kommentar

lszzsrvc lszzsrva lszzsrwb lszzsrwj lszzsrge lsggsrop

141546 lfpssrrr

mr/petit/pierre vip president confederation helvetique

143t15jan pargva

nn/taxi anar e e e on arr/gva/ap to/cornavin cfm



## Happy Landing Rita Herzog !

Fräulein Rita Herzog wird uns Ende Januar verlassen, um zu heiraten. Sie stand zwölf Jahre in unsern Diensten, zuletzt als Sektorchef-Hostess für den Fernen Osten. Für ihre Arbeit und Treue sei ihr auch an dieser Stelle herzlich gedankt !

## Beneswiss startet ins zweite Jahrzehnt

1949 wurde von den Luftverkehrsgesellschaften Belgiens, der Niederlande und der Schweiz ein Abkommen abgeschlossen, das eine enge Zusammenarbeit der Sabena, KLM und Swissair auf dem Gebiet des Flugzeugunterhalts - namentlich auch auf den gemeinsam mit gleichem Flugmaterial angeflogenen Aussenstationen - zum Ziel hatte. Dieser sog. Beneswiss-Gruppe schlossen sich später SAS, Alitalia (damals auch LAI) und die Lufthansa an. Bis Ende 1959 wurden insgesamt über 50 Stationen im Pool mit Ersatzteilen, Reservetriebwerken, Abfertigungsgeräten und qualifiziertem technischem Personal ausgestattet.

## Sprechen Sie Japanisch ?

Ab Februar sind für unsere Hostessen und Stewards der Fernostroute während ihrer Aufenthalte in Bangkok obligatorische japanische Sprachkurse vorgesehen. Unser Südatlantikpersonal erhält in Zürich seit etlicher Zeit Portugiesisch-Unterricht. Die Französisch- und Englischlektionen der Ausbildungskurse werden von je einer auf zwei Stunden wöchentlich erhöht.

## Fliegender Figaro

Es sei hier weder vom Barbier von Seldwyla noch von Mr. Worldwide - so naheliegend das auch sei - die Rede, sondern von einem unserer Stewards, dem laut "Friends in the Air" folgendes passierte:

Drei Stunden vor New York, unmittelbar nach dem Frühstück, erkundigte sich ein älterer Passagier, wo er sich rasieren könne. Die Auskunft befriedigte ihn nicht; die Toilette sei zu eng. Ob er, der Steward, ihn nicht hier im Sitz einseifen und "entbarten" könne. Unser Purser hatte den Sinn des Kundendienstes richtig verstanden, legte kurzentschlossen die Sitzlehne zurück und begann, sehr zum Schmunzeln der Mitreisenden, den Gast zu rasieren. Worauf ein anderer Herr zum Kollegen des fliegenden Figaro meinte: "Tell your friend that I am ready for a shoe-shine....." (Sagen Sie bitte Ihrem Kollegen, ich sei bereit, mir von ihm die Schuhe putzen zu lassen....)

## Happy Landings

Wir wünschen den folgenden Mitarbeitern viel Glück zum Eintritt in den Ehestand:

Dept. III: 10.10. Ado Trautmann, Pilot. 5.12. Ralph Bernath, Pilot. 10.12. Anton Räth, Passagierdienst. 15.12. Paul Bischof, Startdienst.

Dept. IV: 11.9. Willy Straumann, Werft. 17.10. Franz Amstad, Werft. 26.12. Hansruedi Aeschlimann, Elektrowerkstatt.



Das Jahr 1959 im Vergleich  
zu früheren Jahren

	1952 - 1956 im Durchschnitt	1957	1958	1959
Total der eingegangenen Vorschläge	358	316	209	196
Anzahl der prämierten Vorschläge	64	77	70	71
Verhältnis prämierte/ eingegangene Vorschläge in %	18	24,5	33,5	36,5
Total der ausbezahlten Prämien	3365.-	5200.-	3730.-	6050.-
Durchschnittsprämie pro prämierten Vorschlag	49.85	67.55	53.-	85.-
Höchste ausbezahlte Prämie	1600.-	600.-	500.-	1000.-

Wir publizieren heute die in der letzten Nummer der Guten Idee versprochenen Zahlen für 1959, das achte "Betriebsjahr" unseres Vorschlagswesens. Diese Zahlen beweisen erneut die gesunde Basis, auf der unser Vorschlagswesen aufgebaut ist. Wohl hat sich das Total der eingereichten Vorschläge wieder leicht verringert, aber - und das ist das Wesentliche - die Zahl der prämierten Vorschläge konnte auf der Höhe der beiden vorangegangenen Jahre gehalten werden.

Sehr erfreulich ist die sich daraus ergebende erneute Steigerung der Qualität der eingereichten Vorschläge. Dass heute 36,5% aller eingereichten Vorschläge prämiert werden können muss ehrlicherweise als absolut ausserordentliches Resultat bezeichnet werden. Wir haben vor einem Jahr bereits erwähnt, dass im allgemeinen im betrieblichen Vorschlagswesen mit einem Anteil der prämierbaren Vorschläge von 20% gerechnet wird.

Aber nicht nur die Verhältniszahl der prämierten Vorschläge hat sich verbessert, sondern die Vorschläge an sich sind wertvoller geworden. Trotzdem die höchste ausbezahlte Prämie im Jahre 1959 nur (!) Fr. 1'000.- ausmacht, stellt sich zur Zeit die Durchschnittsprämie auf Fr. 85.-. Das heisst, dass viele wertvolle Ideen eingereicht wurden die mit höheren Prämien als bisher üblich honoriert werden konnten.

Mehr als jeder dritte Vorschlag verdient eine Prämie von Fr. 85.-. Lohnt es sich da nicht über seine Arbeit nachzudenken und Verbesserungen vorzuschlagen? Wir freuen uns darauf im vor uns liegenden Jahr eine Flut von guten Ideen zu beurteilen!

Heute können wir vier prämierte Vorschläge publizieren. Die Prämiengewinner, denen wir zu ihrem Erfolg gratulieren, sind

Herr Jakob Stöckli, Sektion Flz.- Ueberholung	Fr. 40.-	6792
Herr Eugen Oetiker, Sektion Flz.- Wartung	Fr. 30.-	5466
Herr Robert Inhelder, Abt. Flz. - Unterhalt	Fr. 30.-	5813
Herr Fritz Obrist, Sektion Material-Verwaltung	Fr. 20.-	6585

- 6792 Für das Spritzen der verschiedenen Feuerlösch- und Pressluftflaschen, die zufolge ihrer Form nicht gestellt werden können, rüstete Herr Jakob Stöckli die Spritzkabine mit einer zweckmässigen drehbaren Aufhänge-Vorrichtung aus. Diese selbst konstruierte Einrichtung eignet sich aber nicht nur für das Spritzen der Flaschen, sondern auch für kleinere Teile allgemein und wird dementsprechend oft verwendet.
- 5466 Herr Eugen Oetiker schlug zur Verbesserung der Emergency-Stablampen vor, deren Kontaktteile zu versilbern. Damit wird erreicht, dass trotz der Einflüsse der normalen Alterung, der Temperatur und der Witterung auf die kritischen Kontaktstellen die Betriebssicherheit der Lampen erhalten bleibt.
- 5813 Herr Robert Inhelder stellte fest, dass ein wesentlicher Teil der Leakagen an den Kompressor-Kupplungen daher rührt, dass die Bronzebüchsen der beiden Exzenter zu tief in der Schlussmutter liegen und dadurch der abdichtende O-Ring zu wenig Pressung aufweist. Zur Behebung dieses Troubles schlug er vor, den bisher verwendeten O-Ring AN 6227-B12 gegen einen solchen mit der Bezeichnung P6-13-67794 auszuwechseln, der um ca. 0,1 mm dicker ist. Der Einbau dieses dickeren O-Ringes brachte denn auch eine Verbesserung.
- 6585 Herr Fritz Obrist machte darauf aufmerksam, dass es zweckmässiger sei die Lederschlaufe der Emergency-Stablampe an deren Hülse als an deren Deckel zu befestigen. Die bisherige Befestigungsart brachte einen grossen Verschleiss an Deckel mit sich, die nur mit in keinem Verhältnis zum Preis der Lampen stehenden Kosten ersetzt werden konnten. Bei der durchgeführten Modifikation der Lampen wurde sein Vorschlag berücksichtigt.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 2512 Schutzbelag für Radkasten der Passagier-Einsteigertreppen  
Zum Schutze der Radkasten wurden bereits vor einiger Zeit die Radschutzbleche einer Passagier-Einsteigertreppe versuchsweise mit einem Riffelgummibelag versehen.
- 4594 Propellerwellen-Abdichtung der R-2800 Motoren.  
Das Montieren eines Simmringes im Frontflansch, zur Erreichung einer besseren Propellerwellen-Abdichtung, würde eine wesentliche Aenderung des Flansches bedingen. Ein solch weitgehender Eingriff an diesem Originalteil wird jedoch von der Firma Pratt & Whitney nicht bewilligt.
- 4649/ Reduktion der RPM (Drehzahl) bei den Wright-Motoren.  
5575 Eine Reduktion der RPM (Kurbelwellen-Drehzahl pro Min.) würde zwangsläufig eine Verminderung der Motorenleistung zur Folge haben. Das operationelle Verfahren beim Start verlangt aber die volle zulässige Motorenleistung und erlaubt deshalb keine solche Leistungseinbusse.

Wohl wäre es theoretisch möglich die Leistung trotz reduzierter Drehzahl beizubehalten, wenn der mittlere Nutzdruck (BMEP), d.h. der für den Propellerantrieb effektiv ausnützbare Druck erhöht würde, wie dies aus der zur Errechnung der für den Propellerantrieb effektiv verfügbaren Leistung (Brake Horsepower) massgebenden Formel ersichtlich ist :

$$\text{BHP} = \frac{\text{BMEP} \times \text{RPM}}{236}$$

Da jedoch die BMEP eine direkte Funktion des Ladedruckes sind müsste auch dieser erhöht werden. Dies aber ist mit dem jetzigen Ladersystem nicht möglich. Abgesehen davon würde die Festigkeit der heute verwendeten Zylinder einen erhöhten Ladedruck gar nicht zulassen, ohne dass sich nach kurzer Zeit schwerwiegende Schäden an den Motoren einstellen würden.

6346 Abgabe von Passagertickets ohne vorgedruckte Ticket-Nummer.

Dieser Vorschlag weist auf ein Problem hin, das nicht mehr SR-intern, sondern auf viel breiterer Basis und durch die IATA behandelt werden muss. Bereits seit längerer Zeit sind in dieser Beziehung Bestrebungen im Gange, die zu einer allgemeinen Vereinfachung des "ticketing" führen sollen. Orientierungshalber möchten wir lediglich auf das sogenannte "commuter ticketing" verweisen, eine Teillösung die gegenwärtig auch durch die SWISSAIR studiert wird.

Zum Vorschlag selber, der nebenbei gesagt die Frage des Vorgehens im Falle des Umtausches fremder Flugscheine in SR-Dokumente und der möglichen späteren Honorierung durch fremde Gesellschaften unbeantwortet lässt, kann gesagt werden, dass die vorgeschlagene Neuerung im Ganzen gesehen keine wesentlichen Einsparungen bringt, da sie neben gewissen Vorteilen auch ganz eindeutige Nachteile aufweist. So wird bei der Flugscheinausgabe der Vorteil, dass die "conjunction tickets" nicht mehr eingetragen werden müssten, durch den handschriftlichen Eintrag von Flugschein-Nummern und die zusätzlich zu führenden Kontroll-Listen mehr als kompensiert. Auch für die Saldierung bringt sie keinen Vorteil, da beim heutigen Verfahren bereits sämtliche Inkass und Belastungen auf einer Nummer zusammenlaufen.

Vor einer Aenderung des gegenwärtigen Systems wird also mit Vorteil die Entwicklung des "ticketing" auf multilateraler Basis abzuwarten sein.

6500 Ausschleifen der Zentralbüchse im Ladeluft-Verteilergehäuse.

Das Ausschleifen, resp. das Uebersmass der Zentralbüchsen-Bohrung wird, in Abhängigkeit zur vorgeschriebenen Einbautoleranz, durch den Uebersmass-Dichtring bestimmt. Wird nun die einem solchen Ring zugeordnete Bohrung in ihrem Innen- $\emptyset$  über die zulässige Toleranz hinaus verändert, so gewährleistet die zwangsläufige Deformation des eingebauten Dichtringes keine genügende Abdichtung mehr, da durch die sich ergebenden unterschiedlichen Radien der Ring nicht mehr in seinem ganzen Aussen- $\emptyset$  auf der Fläche der Bohrung aufliegt. Um dies zu vermeiden wurden die Bohrungen entsprechend den zur Anwendung gelangenden Dichterring-Grössen, unter Berücksichtigung des maximal zulässigen Schlosspieles, wie folgt festgelegt:

Einzubauender Ring	Schlosspiel	Innen- $\emptyset$ der Bohrung mm
Standard Ring	0 - 0,22	63,50 - 63,59
+ 5 Uebersmass Ring	do.	63,62 - 63,72
+ 10 Uebersmass Ring	do.	63,75 - 63,84

Eine Massgenauigkeit im Innen- $\emptyset$  der Dichtringe kann vernachlässigt werden, da dieselben in einer Nute geführt werden und daher die seitliche Auflagefläche als Abdichtung dient.

6519 Uebersmassbolzen für Kurbelwellengehäuse.

Die Uebersmass-Grössen dieser Stehbolzen sind von der Fa. Pratt u. Whitney vorgeschrieben und dürfen deshalb nicht geändert werden.

6647 Serviettenhalter.

Die für den Erstklass-Passagier bestimmte Stoffserviette ist seit etwa 4 Jahren mit einem Knopfloch versehen. Der Passagier wird durch einen kleinen Streuprospert darauf aufmerksam gemacht, dass er durch das Anknöpfen der Serviette an Hemd oder Bluse seine Kleider vor Flecken bewahren kann. Bereits dazunah wurde auch die Abgabe einer Art von Klammern geprüft, doch wurde dem Knopfloch-System der Vorzug gegeben, da dieses betrieblich einfacher ist.

Von der Einführung der vorgeschlagenen Serviettenklammern für die Tourist-Passagiere muss ebenfalls abgesehen werden. Die Kosten für eine hübsch präsentierende Klammer wären im Vergleich zu der eher bescheidenen Erhöhung des Passagierkomfortes einfach zu hoch.

6650 Betreuung der Ausland-Angestellten.

Dieser Vorschlag, der das Problem einer besseren Betreuung der Ausland-Angestellten während ihres Instruktions- oder Ausbildungs-Aufenthaltes in Zürich behandelt, wurde zwischen dem Personaldienst des Dept. II und dem Einsender direkt erledigt.

6720 Aktion gegen eine sich verbreitende destruktive Kritik.

Der Einsender beleuchtet dieses Problem ganz richtig und die in seinem Vorschlag gemachten Anregungen zeigen einen möglichen Weg zur Behandlung dieses Komplexes. Auch dem Personaldienst sind solche Missstände bekannt. Er verfolgt und bearbeitet diese Angelegenheit bereits und es ist zu sagen, dass sich die vorgesehenen Gegen-Aktionen teilweise mit denjenigen des Einsenders decken.

6821 Schlauchbriden-Schlüssel.

Es existieren bereits verschiedene Arten von Schlauchbridenschlüsseln, die es ermöglichen selbst schwer-zugängliche Briden zu lösen. Die Herstellung eines weiteren Schlüssels erübrigt sich deshalb.

6884 Nietzangen.

Bereits längere Zeit vor Eingang dieses Vorschlages wurde auf dem üblichen Dienstweg, d.h. mittels einer Bedarfsmeldung eine Nietzange mit geraden Schnäbeln angefordert. Es ist vorgesehen, diese nach der Erprobung je nach den sich ergebenden Anwendungsmöglichkeiten mit verschiedenen Bügeln zu ergänzen.

7544 Vorrichtung zum Ausreiben der Kühlschildbüchsen.

Der Vorschlag kommt leider zu spät. Bereits am 7. Oktober 1959 wurde auf dem Dienstweg eine entsprechende Vorrichtung angefordert, die demnächst fertig erstellt ist. Auf die in der Zwischenzeit vom Betrieb selbst, jedoch ohne Kontaktnahme mit der für solche Einrichtungen zuständigen Fachdienststelle, fabrizierte Vorrichtung können wir nicht mehr eingehen, besonders da sie nicht in allen Teilen den gewünschten Anforderungen entspricht.

7558 Rotor- und Statorschaufeln der Jet-Triebwerke.

Die Herstellerwerke der auf unseren Strahlflugzeugen Verwendung findenden Jet-Triebwerke sind vertraglich zur Uebernahme der Garantie für ein einwandfreies Funktionieren ihrer Produkte verpflichtet. Diese Werke, in unserem Fall betrifft dies die Firmen Pratt u. Whitney und Rolls Royce, machen logischerweise eine solche Garantie-Gewährung von einer direkten Einflussmöglichkeit auf ihre Erzeugnisse in allen Belangen abhängig.

Dies bedeutet das genaue Einhalten der von diesen Firmen herausgegebenen Vorschriften, sei es in Bezug auf das operationelle Verfahren, die Ueberholung der Triebwerke als auch die Beschaffung von Ersatzteilen. Somit fällt ein Bezug von Rotor- und Statorschaufeln von schweizerischen Unternehmen, der auf den ersten Blick einleuchtet, leider ausser Betracht.

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:

5519 Wartungs-Vorschrift betr. Feuerlöschanlage DC-6B.

6241 Dock-Organisation.

6638 Mess-Werkzeug.

7505 Economy-Class-Stuhl.

7521 Telehoist-Bordbuffetfahrzeug.

Wir bitten den Einsender des folgenden Vorschlages sich bei Herrn K. Schneider, Buchhaltung, Dept. I zu melden:

6088 Zusammenlegung der Lochkartenkonti 7502 und 7507.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.

6869 Schleifen statt Schaben der mit Korrosion behafteten Strukturteile.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

643/735/802/809/811/1584/4247/4625/4748/4845/4852/4954/5052/5111/5176/5196/5250/5304/5508/5520/5600/  
5627/5694/5714/5764/5769/5775/5795/5858/5861/5910/5945/6052/6071/6087/6088/6124/6194/6226/6234/6244/  
6254/6269/6272/6311/6324/6327/6502/6534/6561/6573/6625/6639/6640/6652/6684/6702/6769/6775/6788/6801/  
6846/6860/6865/6869/6871/6874/6885/6886/6894/6895/6897/7505/7513/7519/7520/7530/7532/7534/7542/7546/  
7561/7700/7801/7802/7806.

# mitteilungen

## SWISSAIR

### Freizeit- Organisation

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



### Skifahrer - wage Dich nicht zu früh in die Höhe und pass das Tempo Deinem Können an.

Wer heute als Beobachter den modernen Skibetrieb betrachtet, dem bietet sich folgendes Bild: Kaum fährt der Zug aus dem Tiefland in den Bahnhof des Wintersportortes, quellen aus allen Türen Sonntagsskifahrer, mit gefährlichen Instrumenten bewaffnet, die sie teils unter dem Arm, teils auf den Schultern tragen. Jeder will unter den Ersten sein, die sich in überstürzendem Strom zur Talstation der Bergbahn drängen. Kaum öffnen die Beamten die Türen, quetscht sich die Menge durch die Eingänge zu den Wagen. Coupés werden gestürmt und mit Beschlag belegt. Hat sich die Bahn in Fahrt gesetzt, wird das kleine Fahrplänchen aus der Reissverschluss tasche gezogen und fieberhaft wird ausgerechnet, wie lange man für die Abfahrt benötigt und ob es reiche, sich mit dem nächsten Zug wieder in die Höhe transportieren zu lassen.



Leider bleibt dieses Hetzen und Jagen, das die Menschen aus dem Alltag mit in die Berge nehmen, für die Skifahrer nicht ohne Folgen. Je mehr Menschen gehetzt die zum Teil schmalen Pisten befahren, desto mehr ist der Einzelne eingengt und je grösser werden automatisch die Anforderungen in Bezug auf das technische Können und vor allem in Bezug auf die Aufmerksamkeit, die an die Fahrer gestellt werden.

Neben vielen guten und mittelmässigen Skifahrern, die mit der nötigen Rücksichtnahme hinunterschwingen und sich an die Regeln der Sportlichkeit halten, sehen wir sehr oft Anfänger, die sich

viel zu früh in die Höhe wagen. Vom richtigen Verhalten auf der Piste haben sie keine Ahnung und wirken deshalb im Strom der Fahrer wie ein quergestelltes Hindernis. Mit der Länge der Strecke und infolge der vielen ermüdenden Stürze und des kräfte raubenden Aufrappelns wächst die körperliche Müdigkeit, und damit steigt die Unfallgefahr rapid an.

Wer sich auf der Piste nicht sicher fühlt, der soll seine Stembogen an einem einsamen "Idiotenhögerli" versuchen. Halten wir uns diesen Winter doch an den Grundsatz:  
Wage Dich erst auf eine vielbefahrene Piste wenn Du Deiner Sache sicher bist, passe dann Dein Tempo Deinem Können und den jeweiligen Verhältnissen an, sei aufmerksam und ritterlich - hilf mit Unfälle zu verhüten.

So kann bei gegenseitiger Rücksichtnahme und richtigem Verhalten das Skifahren an einem schönen Weekend auch auf viel befahrener Piste zu einem Genuss werden.



O. Ritter

## Ski-Club

Der Vorstand des Ski-Club Swissair setzt sich für die Amtszeit 1959/60 wie folgt zusammen:

Präsident:	Kurt Burgener, Materialplanung, Dept. IV, Tel. 2949
Kassier:	Werner Wollkopf, Planung u. Analysen, Dept. IV, Tel. 2815
Aktuar:	Jack Isler, AVOR/Flzg. Unterhalt, Dept. IV, Tel. 3250
Vice-Präsident:	Karl Lutz, Verpflegungsdienst, Dept. III, Tel. 2750
Obmann der Sportkommission:	Fritz Borter, Werft, Dept. IV, Tel. 2846
Vertreter der Renngruppe:	Willy Cejka, Materialplanung, Dept. IV, Tel. 2949
Vertreter der Seniorengruppe:	Emil Bader, TEKO-X-Ray, Dept. IV, Tel. 2844
Mat.-Verwalter:	Jules Seifritz, Kab.-Ausrüstung, Ing.Abtlg. Dept. IV, Tel. 2778
Beisitzer:	Hans Schütz, TEKO IERA, Dept. IV, Tel. 2824

**Voranzeige:** Das Clubrennen, bei dem die Wanderpreise für die Tagesbestzeit im Riesenslalom der Damen, Senioren I, II und III sowie der Piloten-Cup für den Clubmeister zu vergeben sind, wird in Rietbad (Toggenburg) am 27./28. Februar durchgeführt. Die Kosten, bei denen die Carfahrt hin und zurück, Unterkunft im Hotel, Nacht- Morgen- und Mittag-essen und sämtliche Taxen eingeschlossen sind, dürfte auch dieses Jahr Fr. 29.- nicht übersteigen, (Kosten bei privater Reise Fr. 18.-) Schlachtenbummler melden sich frühzeitig beim Aktuar. Clubmitglieder erhalten das Anmeldeformular mit separater Post.

### Wer meldet sich zum 2. Swissair-Orientierungslauf; Samstag den 12. März 1960?

Das Wagnis des ersten Swissair-OL hat sich gelohnt. Der schöne Anlass hat uns dazu ermuntert, nach Jahresfrist die 2. Auflage durchzuführen.

Mussten wir damals - den Erfolg konnten wir nicht voraussehen - einige Wünsche im Durchführungsmodus unerfüllt lassen, so liegt uns sehr viel daran, diesmal nachzuholen was nicht getan wurde.

Der 2. Swissair OL ist allen Interessenten in folgenden Kategorien offen:

Elite, Aktive, Senioren (1927 und ältere) Vorunterricht I (1940-1942) Vorunterricht II (1943-1945) Damen und ....  
.... was uns Swissair-Angestellte besonders interessiert, die Kategorie

Swissair-Gesundheitsläufer. In dieser Gruppe dürfen nur Swissair-Angestellte starten. Alter und Zusammensetzung der Mannschaft ist frei. Es können also Damen- Herren- oder gemischte Teams in dieser Abteilung sich den Sieg streitig machen. Eines bleibt den Organisatoren vorbehalten, dass nämlich ausgesprochen gute Orientierungsläufer für diese Kategorie keine Startberechtigung erhalten. Unser Wunsch geht dahin, dass Abteilungen und Gruppen, die gerne ein wenig rivalisieren hier eine prächtige Gelegenheit finden, sich die Ränge abzulaufen. Wenn unserer Umfrage entsprechend viele Teilnehmer sich einfinden, so wird gerade in dieser Kategorie ein sehr schöner Preis für den Sieger zu gewinnen sein. Spiel und Bewegung werden hier schweren Aufgaben vorgezogen.



Die Orientierungslaufgruppe lädt somit recht viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu diesem Anlass ein und wird keine Mühe ausser acht lassen, allen einen schönen und fröhlichen Nachmittag zu bieten.

Die genauen Details erfahren Sie ab ca Mitte Februar an den Anschlagbrettern. In allen Kategorien 2er-Teams.

Das Startgeld beträgt pro Mannschaft Fr. 5.-. Meldeschluss ist am 2. März 1960. Frühzeitige Anmeldung erleichtert uns die Arbeit und dafür danken wir im voraus recht herzlich.

E. Rosser

Es sagte der deutsche Arzt Dr. Wilfried Sommer: Bei den meisten Menschen ist selbst das Ausspannen mit einer grossen Anspannung verbunden.



## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM JANUAR 1960

	Januar 1960 (in 1000 tkm)	Januar 1959 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	15'231 + 8 %	14'163
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'380 + 22 %	6'893
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	5'889 + 18 %	4'997
Fracht-tkm	1'952 + 36 %	1'438
Post-tkm	539 + 18 %	458
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	55,1 %	48,7 %

Das Verkehrsergebnis des ersten Monats des laufenden Jahres ist befriedigend. Beim Vergleich der Zahlen ist allerdings zu bedenken, dass die Januar-Resultate des Vorjahres enttäuschten. Die budgetierte Gesamtofferte wurde fast erreicht und die veranschlagte Auslastung um 2 Punkte übertroffen. Die Nachfrage war in allen Verkehrsgebieten stärker als das Angebot.

Der beste Ladekoeffizient wurde bei den Nordatlantik-Frachtkursen mit 72,8 % erzielt; hier stieg das Angebot um 21 %, die verkaufte Leistung um 71 %. Die Passagierkurse von und nach den USA, die im Januar 1959 mit 58,3 % die stärkste Belegung aller Regionen aufwiesen, waren dieses Jahr zu 68,0 % ausgelastet.

In Europa verkauften wir 50,0 % (1959: 47,9 %) der angebotenen Leistung.

Dem von 33,6 % auf 46,5 % angewachsenen Auslastungsgrad über dem Südatlantik standen leider nicht entsprechend höhere Erträge gegenüber; eine Folge des Preiskrieges im letzten Herbst.

Der nahöstliche Sektor wies bei einer um 16 % gesteigerten Offerte mit 45,0 % (im Vorjahr: 42,7 %) den niedrigsten Ladefaktor des Berichtsmonats auf.

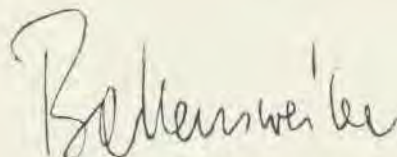
Im Fernostverkehr stieg die Auslastung von 47,4 % auf 56,3 %.



## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

### ABLIEFERUNG UNSERES ERSTEN DC-8 VERSCHOBEN

Die USA-Luftfahrtsbehörden haben auf Grund der damals vorliegenden Erfahrungen die Sicherheitsbestimmungen von Strahlflugzeugen im Laufe des letzten Jahres verschärft. Diese Massnahmen haben die Swissair bekanntlich veranlasst, die Umstellung von Convair-880 auf Convair "Coronado" vorzunehmen. Auch Douglas sah sich auf Grund der Abnahmeversuche gezwungen, am DC-8 verschiedene Modifikationen vorzunehmen, um die revidierten FAA-Bestimmungen zu erfüllen. Da diese Arbeiten z.T. recht zeitraubend sind, können sie nicht alle in den Produktionsprozess eingegliedert werden und sind kurz vor der Ablieferung durchzuführen. Dieser Umstand hat nun zu einer Verschiebung der Auslieferung unseres ersten DC-8 auf Mitte April 1960 geführt. Wenn auch diese Verspätung an und für sich bedauerlich ist, so erlaubt sie unserer Gesellschaft doch, Ende Mai ein voll erprobtes und ausgereiftes Strahlflugzeug in den Dienst zu stellen.



A. Baltensweiler  
Chef Planungsdienst

### ZUR TARIFSSITUATION IM WELTLUFTVERKEHR

Am 19. und 20. Januar tagten die Vertreter der IATA-Nordatlantikgesellschaften in Montreal, um die Erfolgsaussichten einer Wiederaufnahme der im Oktober 1959 in Honolulu ergebnislos abgebrochenen Tarifverhandlungen zu erwägen. Bekanntlich wurden die Luftverkehrsgesellschaften damals über ihre gegenseitigen Abkommen für den Nordatlantik, Australasien sowie die Routen von Europa nach Indien, dem Fernen Osten und Afrika nicht einig. Da die Verbindlichkeit der Tarifabsprachen für diese Verkehrsgebiete am 31. März 1960 verfällt, würde - sofern man vorher keine Regelung fände - eine "open rate situation" entstehen. Die Folgen wären, wie der jüngst beigelegte Tarifkonflikt im Sektor Südatlantik bewies, kaum abzusehen.

In der Öffentlichkeit zirkulieren über die gegenwärtige Situation zahlreiche Gerüchte, und gewisse ausländische Zeitungen werten diese zum Vor- oder Nachteil bestimmter Fluggesellschaften aus. Wir halten es deshalb für notwendig, unsere Mitarbeiter über die Tendenzen zu orientieren, wie sie sich an den Vorbesprechungen von Montreal abzeichneten. Selbstverständlich handelt es sich dabei um Hinweise, die ausschliesslich zu internem Gebrauch bestimmt sind.

Die bestehende Ungewissheit veranlasste IATA-Generaldirektor Sir William Hildred, ein Schreiben an die Mitgliedsgesellschaften des Verbandes auch der Presse zuzustellen. Er empfiehlt die Einberufung einer neuen Verkehrskonferenz - sie beginnt am 23. Februar in Paris - obwohl die Generalversammlung in Tokio zum Schluss gekommen war, vor Herbst 1960 sei kein solches Treffen vorzusehen. Sir William schlägt u.a. eine Verlängerung der Gültigkeit der bisherigen umstrittenen Tarife und Bestimmungen um 30 bis 60 Tage vor, hält er doch für unwahrscheinlich, dass bis zum kritischen Zeitpunkt - d.h. bis 1. April 1960 - die gesamten Tarifdokumentationen der einzelnen Gesellschaften für den Flugscheinverkauf erstellt werden könnten.

Für den Nordatlantik stehen vorab die folgenden grundsätzlichen Massnahmen zur Diskussion:

#### Sitzversionen

- Für Propellerflugzeuge wie bisher.
- In der "De Luxe"-Klasse der Strahlflugzeuge gleiche Sitzabstände wie in der bisherigen ersten Klasse.
- Ebenfalls unveränderte Abstände in der Jet-Economy-Klasse (6 Sitze in einer Reihe).
- Allfälliger Verzicht auf Betten und Sleeperettes für Strahlflugzeuge.

#### Zweiklassensystem

- Nur noch erste und Economy-Klasse (Abschaffung der Touristenklasse).

#### Zuschlag für Strahlflugzeuge

- Die protektionistischen Absichten, die der Einführung einer Mehrtaxe für Jets zugrundelagen, sind für die überwiegende Mehrzahl der Nordatlantikgesellschaften hinfällig geworden.
- Gemäss der bestehenden Resolution konnte die Regelung durch irgendein IATA-Mitglied gekündigt werden, was unterdessen mit Gültigkeitstermin ab 1. März 1960 erfolgt ist.
- Beide Momente sprechen dafür, dass die Zuschläge in Zukunft wahrscheinlich ganz verschwinden.

### Preistendenzen

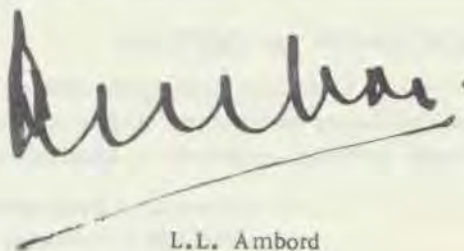
- Die Economy-Tarife für Propellerflugzeuge dürften auf der Basisstrecke New York - London schrittweise um 15 bis 30 Dollar gesenkt werden.
- Die Swissair hält an ihrem Vorschlag für einen stark verbilligten Retourpreis in der Economy-Klasse (23 Tage, während der Vor- und Nachsaison) fest.

Für die Tarifpolitik der Route Europa - Ferner Osten ergibt sich eine günstigere Verhandlungsbasis, nachdem die BOAC von ihren in Honolulu gestellten Forderungen - Tarifiereduktionen von 20 % - abzusehen bereit ist.

In bezug auf die Sitzversionen, das Zweiklassensystem und die Idee eines Jet-Zuschlags sind die Verhältnisse denjenigen des nordatlantischen Sektors vergleichbar. Was die Preistendenzen anbetrifft, ist allgemein eine Verteuerung der Erstklasstarife (um rund 6 % für gewisse Langstreckenstapfen) bei gleichzeitiger Herabsetzung der Preise für die Touristenklasse (um teilweise 6 bis 10 %) zu erwarten. Die Touristenklasse wäre dann in Economy-Klasse umzubenennen.

Auch in den beiden andern, die Swissair vorläufig nicht direkt interessierenden Verkehrsgebieten (Australasien und Europa-Afrika) ist generell mit Tarifiereduktionen zu rechnen.

Voraussetzung für alle angetönten Neuerungen bleibt selbstverständlich die einstimmige Annahme durch die Konferenz von Paris. Die Chancen, dass sich die IATA-Mitglieder angesichts der drohenden "open rate situation" zu einem annehmbaren Kompromiss bereifinden, werden allgemein günstig beurteilt.



L.L. Ambord  
Chef Dept. II

### ERFOLG DER SWISSAIR-ANLEIHE

Die Emission unserer 4 %-Anleihe von 50 Millionen Franken, wovon 40 Mio. Fr. im Januar zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt waren, hatte guten Erfolg. Der Betrag wurde wesentlich überzeichnet, sodass die Zuteilung nur auf reduzierter Basis erfolgen konnte.

### NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zu DC-7C-Kommandanten wurden ernannt: für die Sektoren Europa und Südatlantik Flugkpt. Peter Bois; für Europa und den Nordatlantik Flugkpt. Keith Johnson; und für Europa Flugkpt. Rodolphe Burkhardt. Flugkpt. John Black erhielt den Rang eines Pilot-in-Command auf DC-6B für den Nahen Osten und Pilot Bruno Landolt denjenigen eines Convair-Kommandanten. Wir gratulieren!

### EINE EIGENE VERTRETUNG IN KARACHI

Der Generalagenturvertrag mit der Firma "World Tours & Cruises" in Karachi wurde auf Ende Dezember 1959 aufgehoben. Deren Leiterin, Frau K.M. Mobed, übernahm auf Jahresbeginn die Swissair-Vertretung für Pakistan und Goa. In dieser Funktion sind ihr unsere Stationsleitung (inkl. Technischer Dienst und Dispatch) sowie die Flugküche in Karachi unterstellt. Wir wünschen Frau Mobed auch in Zukunft vollen Erfolg.

### BILD DES MONATS



### Tafelgerät für Strahlflugzeuge

Der Service an Bord der Strahlflugzeuge wird den neuen Geschwindigkeits- und Komfortverhältnissen angepasst. So wurde u.a. Tafelsilber, Porzellan und Kristallgläser von zeitgemässer und geschmackvoller Form angefertigt. Das neue Geschirr und Besteck gelangt auf den DC-8, den "Caravelles" und den "Coronados" zur Verwendung.

## ÄNDERUNGEN IM DEPT. I

Im Departement I wurde eine Gruppe Rechnungswesen und Administration geschaffen und ihre Leitung Herrn Hans Schneider übertragen. Ihr sind folgende fünf Abteilungen unterstellt:

Zentralbuchhaltung (Chef Herr Leo Bollhalder), Verkehrsbuchhaltung (Chef Herr Paul Schneibel), Betriebswirtschaft (Chef Herr Emil Koch), Administration (Chef Herr Alfons Bernhardsgrütter) und Datenverarbeitung (Chef Herr Heinz Büchi).

Die direkt dem Departementschef unterstellte Finanzabteilung wird ab 1. Februar von Herrn Karl Schneider geleitet. Ihr gehören die beiden Sektionen Devisen- & Zahlungskontrolle (Chef Herr Urban Werlen) und Finanzverwaltung (Leitung zur Zeit vakant) an.

Herr Fritz Barth untersteht direkt dem Departementschef und ist beauftragt, die Schaffung einer Betriebssparkasse zu studieren.

## EIN ZWEITES SWISSAIR-VERKAUFSBÜRO IN NEW YORK

Die Geschäftsleitung hat der Errichtung eines zweiten Verkaufsbüros mitten im Bankenquartier New Yorks zugestimmt. Es soll wahrscheinlich noch diesen Monat am Broadway 26, in der Nähe der Wall Street, eröffnet werden.

## "TROUBLESHOOTING" IM DEPT. IV

Sobald unsere DC-8 und Caravelles abgeliefert werden, tritt im Dept. IV ein erstes Team von sieben "Troubleshooters" in Funktion. Troubleshooting bedeutet das Aufsuchen und Bekämpfen von Störungsursachen am Flugmaterial. Jeder der auf ihre Aufgabe vielseitig vorbereiteten Spezialisten bearbeitet ein besonderes Gebiet, nämlich

1. Triebwerk / Betriebsstoffsysteme
2. Hydraulik / Steuerung / Fahrwerk / Bremsen
3. Mechanischer und pneumatischer Teil der Klima- und Enteisungsanlagen
4. Bordnetzsysteme / Warnanlagen
5. Elektronische Steuerung und Regulierung der Klima- und Enteisungsanlagen
6. Instrumente
7. Radio und Elektronik

Die Troubleshooter sollen die diensttuenden Chefs der Flugzeugwartung von zusätzlichen Arbeiten, die durch besonders hartnäckige und schleichende Störungsfälle verursacht werden, entlasten. Ihre Tätigkeit dient überdies dazu, die durch allfällige Störungen verlängerte Bodenstandzeit unserer Flugzeuge auf ein Minimum zu reduzieren. Weitere sieben Troubleshooters werden gegenwärtig ausgewählt und dürften ihren Dienst im Herbst aufnehmen. Die vollzählige Equipe wird 21 Troubleshooters umfassen und mit dem Eintreffen unserer ersten Coronados im nächsten Jahre einsatzbereit sein. Der ganzen Gruppe, zu deren Chef Herr Kurt Weber von der Ingenieur-Abteilung ernannt wurde, gehören zudem sechs sogenannte Dokumenter an, welche die eingelaufenen Störungsmeldungen für jedes einzelne Flugzeug in geeigneten Dokumentationen sammeln.

## 25 DIENSTJAHRE

Am 9. Januar konnte Herr Fritz Keller, Meister der Elektrowerkstatt des Dept. IV, den 25. Jahrestag seines Eintritts bei der Swissair feiern. Der junge, flugbegeisterte Feinmechaniker liess sich 1935 in Dübendorf als Hilfsarbeiter anstellen. Vom 1. April 1937 arbeitete er im technischen Betrieb auf seinem Beruf, um im Herbst 1945 zum zweitenmal erfolgreich in ein Lehrabschlussexamen zu steigen. Als Elektromechaniker lernte er sodann die immer komplizierteren Flugzeugtypen kennen. Am 1. Mai 1947 erfolgte seine Beförderung zum Gruppenführer. Als im November 1947 die Radio- und Elektrowerkstatt in zwei selbständige Dienstzweige aufgeteilt wurde, übernahm Herr Keller die Leitung der letztern und wurde auf Neujahr 1948 zum Meister ernannt.

Am 25. Januar jährte sich zum 25. Mal der Tag, an dem Herr Hans Dütsch, Chef der Kontrollabteilung des Dept. IV, bei der Swissair eingestellt wurde. Er war schon vor seinem Eintritt als Kontrolleur bei der Flugzeugfabrik Comte tätig. Zu seinen ersten Pflichten bei der Swissair gehörte die Abnahme der DC-2, die damals noch auf dem Seeweg in Cherbourg eintrafen. Neben den Kontrollaufgaben in Dübendorf wirkte er auch gelegentlich kurzfristig auf Aussenstationen, z.B. Croydon. Im Juni 1942 wurde Herr Dütsch zum Stellvertreter des Chefs der technischen Dienste in Dübendorf und im Dezember 1947 zum Chefkontrolleur und Handlungsbevollmächtigten ernannt. Im Rahmen der Neuorganisation ernannte ihn die Geschäftsleitung zum Chef der Abteilung Technische Kontrolle.

Den beiden Silberjubilaren wünschen wir weiterhin alles Gute. Wir hoffen, dass die Swissair noch manches Jahr auf ihre grosse Erfahrung und ihre Treue zählen darf.

**STOP PRESS:**  
DOUGLAS WIRD CARAVELLES BAUEN

Am 10. Februar gaben Donald W. Douglas jun., Generaldirektor der Douglas Aircraft Co., und Georges Hérel, Präsident der Sud-Aviation, die Unterzeichnung eines Zusammenarbeitsvertrages zwischen den beiden Flugzeugwerken bekannt. Eine unmittelbare Folge dieser Verbindung ist, dass

Douglas die Rechte zur Lizenzfabrikation der Caravelle erwirbt.

Die amerikanischen Flugzeugwerke übernehmen die Vertretung für die Caravelle in Nord- und Südamerika, Grossbritannien, Australien, Japan, Indien, Pakistan und in wichtigen Ländern Afrikas und des Nahen Ostens. Sud-Aviation wird ihre eigenen Interessen weiterhin auf dem europäischen Festland und in den französisch sprechenden Ländern der Welt wahrnehmen.

### LIEFERDATEN UND NAMEN UNSERER DC-8 UND CARAVELLES

Für die Ablieferung unserer DC-8 in Santa Monica und der Caravelles in Toulouse sind folgende Daten vorgesehen:

<u>DC-8</u>		<u>Caravelles</u>	
1. HB-IDA "Matterhorn" —————	15. April	1. HB-ICW "Solothurn" —————	27. April
2. HB-IDB "Jungfrau" —————	9. Juni	2. HB-ICX "Chur" —————	20. Juni
3. HB-IDC "Piz Bernina" —————	19. August	3. HB-ICY "Lausanne" —————	30. Juni
Erstflug nach New York: —————	30. Mai	4. HB-ICZ "Bellinzona" —————	20. Juli
Erster flugplanmässiger Einsatz: ———	6. Juni	Erstflug nach London: —————	21. Mai

### NEUE DC-8-BEZEICHNUNGEN

Die verschiedenen DC-8-Versionen werden von Douglas und dem amerikanischen Luftamt (FAA = Federal Aviation Agency) zur bessern Unterscheidung mit neuen Seriennummern bezeichnet.

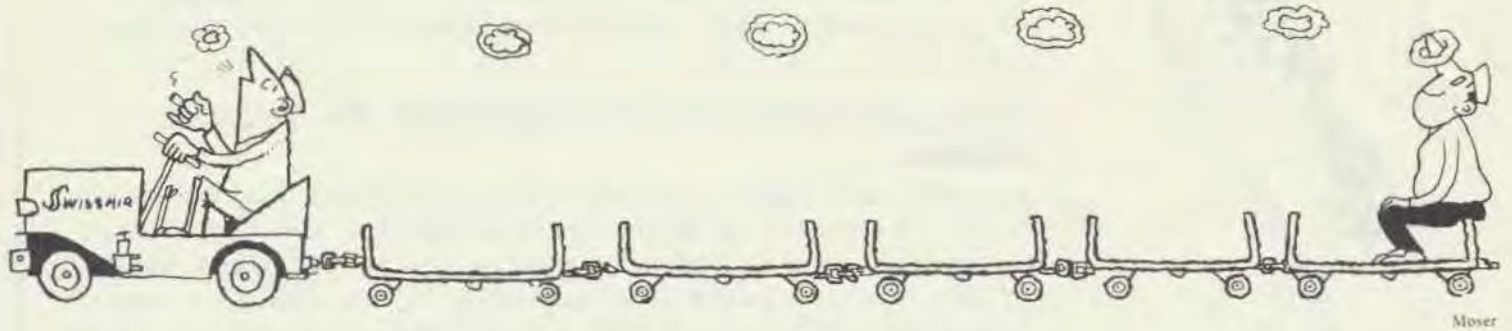
Die Kontinental-Version	mit Pratt & Whitney-Motoren JT-3	erhält	Serie-Nr. 10
" Kontinental-Version	" Pratt & Whitney-Motoren JT-4	"	Serie-Nr. 20
" Interkontinental-Version	" Pratt & Whitney-Motoren JT-4*	"	Serie-Nr. 30
" Interkontinental-Version	" Rolls-Royce Conway-Motoren	"	Serie-Nr. 40
" Interkontinental-Version	" Pratt & Whitney JT3D-(Turbofan)-Motoren	"	Serie-Nr. 50

\*) = Swissair-Version

Drei Versionen, nämlich die Serien 10, 20 und 30, haben vom FAA das Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten.

### DIE SCHWEIZERISCHEN FLUGHÄFEN 1959

<u>Gewerbmässiger Verkehr</u> inkl. indirekten Transit exkl. direkten Transit	<u>Zürich</u>	<u>Genf</u>	<u>Basel</u>
<u>Passagiere</u> Veränderung in % gegenüber 1958	1'024'396 + 9,3	607'967 + 9,9	164'435 - 1,2
<u>Fracht</u> in Tonnen Veränderung in %	12'902 + 24,3	5'466 + 17,5	3'037 + 2,5
<u>Post</u> in Tonnen Veränderung in %	2'973 + 2,8	1'312 - 0,3	756 + 57,5



Moser

VORSAISON

(aus dem "Nebelspalter")

### VERBRAUCHSZAHLEN UNSERER FLUGKÜCHEN

Der Totalverbrauch unserer Flugküchen von Zürich, Genf und Basel im Jahre 1959 ergibt eine ganz respektable Menge von Esswaren und Getränken. So wurden verabreicht:

47'230 kg	_____	Frischfleisch
32'350 kg	_____	Geflügel (= 40'000 Poulets)
17'100 kg	_____	Wurstwaren
120'800 kg	_____	Früchte
19'200 kg	_____	Gemüse
24'350 Dosen	_____	Spargelspitzen
345'400 Stück	_____	Eier
14'600 kg	_____	Butter
35'900 Schachteln	_____	Schachtelkäse
für Fr. 246'100.--	_____	Backwaren
für Fr. 140'000.--	_____	Torten und Patisserie
432'900 Stück	_____	Schokolade-Tabletten
12'700 kg	_____	Bonbons
37'800 Flaschen	_____	Coca Cola
78'600 Flaschen	_____	Eptinger
37'300 Flaschen	_____	Bier
9'910 Flaschen	_____	Wein zu 7 dl
26'700 Flaschen	_____	Wein zu 2 dl
7'300 Flaschen	_____	Champagner

Auf den Aussenstationen wurden für Rückflüge und Langstrecken Verpflegungsartikel im Betrage von 4,1 Millionen Franken dazugekauft.

### WENN DER DRUCKFEHLERTEUFEL MUTWILLEN TREIBT

In der letzten Nummer der "News" mokierten wir uns über einen Fehler im internationalen Luftfahrtjahrbuch ABC, das der Swissair einen Auftrag von 147 Convair "Coronados" zutraute. Dem Druckfehlerteufel behagt es offenbar nicht, wenn man ihm seine Streiche ausbringt. Rachsüchtig verwandelte er unser "Vorwort" in einen "Vorort", worauf uns ein witziger Mitarbeiter des Luftreisebüros folgenden Brief schrieb:

"Wenn es nicht zu Ihrer geringen, so war es doch zu unserer grossen Ueberraschung, dass die Informationen des ABC von Ihnen im Vorort gelesen werden. Da einige von uns die Ferien in diesem Vorort verbringen möchten, wären wir Ihnen für nähere Angaben über dessen Lage ausserordentlich zu Dank verpflichtet ..."

Leider müssen wir die guten Leute enttäuschen. Sie mögen sich an die von uns angeflogenen Destinationen halten, geniessen sie doch grosszügige Vergünstigungen. Trotzdem: schöne Ferien!

## WAS KOSTET EIN FLUGSCHEIN ZUM MOND ?

Britische Wissenschaftler haben vorausgesagt, dass in etwa zehn Jahren kommerzielle Besichtigungsflüge zum Mond zur Durchführung gelangen werden. Eine, wenn auch beschränkte, Nachfrage sei vorhanden. Ein Retourflug dürfte ca. 125'000 Dollar kosten.

## DER WELT BILLIGSTES FLUGBILLET

Die Ellis Air Lines, eine kleine private Fluggesellschaft in Alaska, darf für sich den Ruhm in Anspruch nehmen, die billigsten Flugscheine der Welt abzugeben. Sie sind allerdings nur für einen Hüpfen von 11 km - zwischen Craig und Klawock - gültig, kosten aber bloss einen Dollar.

## EIN VIERTELPFUND ÜBERGEWICHT

Die amerikanische Zeitschrift "Time" meldete folgende amüsante Anekdote:

Bei der Abfertigung für einen Flug auf einer inneramerikanischen Strecke wurde ein Passagier darauf aufmerksam gemacht, dass das Gewicht seines Koffers die Freigepäckgrenze um ein Viertelfund überschreite. Ungerührt öffnete der Fluggast sein Gepäck, entnahm ihm einen riesigen Salami und schnitt davon ein viertelpfündiges Stück ab, um es stante pede zu verzehren!

## HAPPY LANDINGS

Den folgenden Mitarbeitern wünschen wir Glück und Segen zu ihrer Verheiratung:

Dept. II: 15.1. Hansruedi Hauck, Stadtabfertigung Basel.

Dept. III: 11.1. Willi Steiner, Post. 14.1. Rudolf Bossert, Instruktion Schule & Training.

Dept. VI: 18.1. Paul Billinger, Elektrowerkstatt. 20.1. Heinz Claus, Elektrowerkstatt.

## NEUERUNGEN BEI DER SUVA

Bei der obligatorischen Unfallversicherung durch die SUVA sind zwei wesentliche Neuerungen eingetreten:

1. Motorradunfälle, die sich auf dem direkten Weg vom Wohnort zum Arbeitsplatz und umgekehrt ereignen, sind neuerdings durch die SUVA versichert. Nach wie vor nicht versichert sind Motorradunfälle während der Freizeit. Jeder Motorradfahrer muss sich deshalb privat nach einer Versicherung umsehen, z.B. durch Beitritt zu der von der Swissair abgeschlossenen Kollektivversicherung.
  2. Die Versicherung durch die SUVA dauert 30 Tage über den letzten salarierten Arbeitstag hinaus (bisher waren es nur 2 Tage). Die Versicherung kann längstens für 60 weitere Tage verlängert werden gegen Bezahlung einer täglichen Prämie von 20 Rappen.
- Die Dienststelle Personalversicherungen erteilt gegebenenfalls die gewünschten Auskünfte. Im übrigen sei auf die offiziellen Bekanntmachungen an den Anschlagbrettern verwiesen.

## BETRIEBSFÜHRUNGEN IM DEPT. IV

Im Jahre 1959 besichtigten nahezu 20'000 Personen (bis 18. Dezember: 19'882) unsern technischen Betrieb. Es wurden insgesamt 425 Führungen veranstaltet. Die Referenten des Dept. IV können die Rundgänge in elf verschiedenen Sprachen kommentieren: auf deutsch, französisch, englisch, italienisch, ungarisch, holländisch, griechisch, portugiesisch, arabisch, schwedisch, malaiisch.

### Pilot Raymond Thomas Martin †

Nach kurzer schwerer Krankheit verschied am 16. Februar 1960 im Spital von Männedorf, nach einer Operation, Pilot Raymond Thomas Martin. Der Verstorbene war britischer Nationalität und stand seit dem 1. März 1957 in unsern Diensten; zuerst als DC-4 PIC, dann als First Officer DC-6B. Im Januar hatte er noch einen Umschulungskurs auf DC-7C absolviert. Am 29. Juli 1921 in London geboren, diente er von 1940 bis 1947 in der Royal Air Force, um dann zu den Australian National Airways überzutreten. Er war verheiratet und Vater von drei Kindern. In Captain Martin haben wir einen lieben Kameraden verloren, dem wir stets ein ehrendes Andenken bewahren werden. Seinen Angehörigen sprechen wir unser tiefgefühltes Beileid aus.



Wir können heute wiederum sechs prämierte Vorschläge publizieren und freuen uns, die Namen der Prämiengewinner bekannt geben zu können. Es sind dies

Herr Rob. Brun, Abt. Verkehrsbuchhaltung,	Dept. I	Fr. 250.--	5557
Herr Hans Weiss, Sektion Flz.-Wartung,	Dept. IV	Fr. 40.--	7505
Herr Christian Egli, Sektion Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 30.--	6241
Herr Fritz Herzig, Kontroll-Abteilung,	Dept. IV	Fr. 30.--	6638
Herr Walter Dürr, Sektion Nebenbetriebe,	Dept. IV	Fr. 30.--	7521
Herr Walter Rosenberger, Sektion Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 20.--	5519

Den genannten Herren danken wir für ihre guten Ideen und gratulieren ihnen zu ihrem Erfolg.

#### Prämierte Vorschläge

5557 Herr Robert Brun schlug vor, den Service-Luftfrachtbrief mit dem Lieferschein zu kombinieren, d.h. ein Formular zu schaffen, dessen Original als Service-Frachtbrief, die Kopien davon als Begleitpapiere der Sendung verwendet werden können. Auf Grund seiner Unterlagen konnte ein Formular entwickelt werden, das einerseits dem dringenden Wunsch nach Abbau der Schreiarbeiten entgegenkommt und andererseits allen Anforderungen entspricht, die an einen solchen kombinierten Service-Frachtbrief gestellt werden.

Dieser neue "Kombi-Service-Frachtbrief" besteht aus zwei Teilen. Das Original - ein vorgedrucktes Formular - ist der eigentliche Frachtbrief, der die Sendung bis zum Bestimmungsort begleitet. Die angefügte Ormig-Matrize, die im gleichen Arbeitsgang beschriftet wird, dient als Cliché für die Herstellung der zahlreichen erforderlichen Nebenpapiere: Kopien des Frachtbriefes, Proforma-Faktura, Lieferscheine, Versandavis, Packzettel, Versicherungs- und Zolldeklaration etc. etc.

Es liegt auf der Hand, dass diese neue Garnitur Service-Frachtbrief wesentliche Vereinfachungen bringt und vor allem die Schreiarbeit ganz beträchtlich reduziert. Herr Brun hat mit seiner Idee die ihm zugesprochene Prämie redlich verdient.

7505 Herr Hans Weiss schlug für die Befestigung der mittleren Armlehne der dreiteiligen Economy-Class-Stühle eine zweckmässige Art vor. Es lässt sich damit in Zukunft vermeiden, dass für das Wechseln dieser Armstütze der ganze Stuhl ausgebaut werden muss. Dies war bisher der Fall und erforderte jedesmal kostbare Arbeitszeit.

Es ist nun vorgesehen, die bisherige Befestigung während den Revisions-Standzeiten auf die dem Vorschlag entsprechende Art abzuändern. Der für diese Arbeit erforderliche Werkauftrag wird erstellt.

6241 Der alten Arbeitsorganisation an den Docks hafteten gewisse Mängel an. Auf diese Mängel machte Herr Christian Egli mit seinem Vorschlag aufmerksam und wies auch den Weg zu entsprechenden Verbesserungen. In der Zwischenzeit ist nun die gesamte Dockorganisation neu aufgebaut worden, wobei einige Mängel im Sinne des Vorschlages von Herrn Egli behoben werden konnten.



6638 Herr Fritz Herzig konstruierte eine Messvorrichtung, mit der es möglich ist, die Wandstärke der Auspuff-Innenrohre beim R-3350 - und diejenige der Auspuff-Stutzen beim R-2800-Motoren zu messen. Wir haben diesen Vorschlag im Monat Mai 1959 abgelehnt mit dem Hinweis, dass ein solches Werkzeug im Handel erhältlich sei. Nun hat sich aber gezeigt, dass dieses Werkzeug unseren Bedürfnissen nicht entspricht. Eine neue Ueberprüfung des Vorschlages von Herrn Herzig führte zum Resultat, dass seine Konstruktion als Vorlage für eine eigens für die oben erwähnten Messungen bestellte Tastlehre verwendet werden kann, Herr Herzig erhält nun, leider etwas verspätet, die ihm zustehende Prämie.

7521 Um bei den Telehoist-Fahrzeugen die Hydr.-Hebesäule ausbauen zu können, musste bis anhin jeweils die ganze Säulenaufhängung am Chassis demontiert werden. Der Grund für dieses komplizierte Vorgehen lag darin, dass die Haltebolzen der Säulen beim Herausschlagen am Chassisrahmen anstanden und deshalb nicht entfernt werden konnten. Herr Walter Dürr machte nun den Vorschlag, bei den vorhandenen Fahrzeugen die Trägerbolzen auf ihre Länge so weit abzufräsen, bis sie sich leicht Herausschlagen lassen und gleichzeitig bei den neu zu bestellenden Fahrzeugen die Konstruktion in diesem Sinne ändern zu lassen.

Sein Vorschlag konnte in vollem Umfang durchgeführt und die kommenden Revisionsarbeiten entsprechend vereinfacht werden.

5519 Herr Walter Rosenberger machte den Vorschlag, im Bugradschacht der betr. Flugzeuge oder am Dock ein Exemplar der Wartungsvorschrift der DC-6-Feuerlöschanlage anzubringen. Er führte dafür verschiedene, an sich stichhaltige Gründe an.

Nun ist es aber mit dem Anschlagen von Wartungsvorschriften so eine Sache. Diese sind im FLB zusammengefasst und werden dort stets à jour gehalten, d.h. sie unterliegen einer strengen Kontrolle. Bei ausserhalb der Handbücher abgegebenen Exemplaren wäre diese Kontrolle in Frage gestellt. Ferner würde mit dem Anbringen von Wartungsvorschriften im Flugzeug ein Weg bestritten, dessen Ende kaum abzusehen wäre.

Herr Rosenberger hat aber in seinem Vorschlag auf verschiedene Fehler hingewiesen, auf die er gestossen ist und die es in Zukunft zu verhüten gilt. Seine Erfahrungen werden deshalb in neu zu bearbeitenden Vorschriften berücksichtigt und den von ihm beanstandeten Unzulänglichkeiten werden künftig in den Instruktionkursen mehr Beachtung geschenkt. Deshalb verdient er, obwohl sein Vorschlag an sich nicht realisiert werden kann, eine Anerkennungsprämie.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

2525 Aufstellen von Warnsignalen an den Pistenübergängen. Diesen Vorschlag haben wir dem Amt für Luftverkehr, das für den Verkehr auf dem Areal des Flugplatzes verantwortlich ist, unterbreitet. Die Auskunft, die wir erhielten, ist folgende:

"Die direkte Verbindung vom Flughafen zu den Arbeitsplätzen in Richtung Oberglatt bildet der Rollweg No. 2. Der gesamte Dienstverkehr mit Fahrzeugen in dieser Richtung hat sich deshalb auf diesem Rollweg abzuwickeln. Da damit die Möglichkeit gegeben ist, die Blindlandepiste an beiden Enden zu umfahren, kann und sollte deren Ueberquerung vermieden werden. Es sei denn, dass bestimmte Dienstverrichtungen eine Ueberquerung erfordern. Der zunehmende Fahrzeug-Verkehr, bedingt durch die Bauarbeiten an der Blindlandepiste, hat das Amt für Luftverkehr bewogen, den Verkehr auf der Kreuzung Rollweg 2 / Westpiste mit einer Signal-Anlage zu steuern. Bei dieser Anlage, mit deren Erstellung bereits vor einigen Monaten begonnen wurde und die vor der Vollendung steht, handelt es sich um eine Lichtsignal-Anlage. Die am Rand des Rollweges aufgestellten, speziell markierten Ampeln werden von der Verkehrskontrolle im Turm bedient. Auf ein Signal des Fahrzeuglenkers, welches durch das Betätigen einer in der Nähe der Anlage befindlichen Taste ausgelöst wird, erhält das Fahrzeug entweder das grüne Licht für die freie Durchfahrt oder das rote Licht zum Warten."

Mit der Inbetriebsetzung dieser Signal-Anlage sollte die Sicherung des Fahrzeug-Verkehrs auf dem Flughafenareal ausserhalb des Tarmacs eine wesentliche Verbesserung erfahren.

- 4650 Vergrößerung der Oeffnung zum Wasserauffüll-System im hintern Frachtraum der CV-440. Die Betriebserfahrung hat gezeigt, dass die Oeffnung im hintern Frachtraum, die zum Wasserauffüll-System führt, genügend gross ist. Eine Vergrößerung dieser Oeffnung würde wohl die Zugänglichkeit verbessern, was bei Reparaturen wünschenswert wäre, aber einen Aufwand bedingen, der in keinem Verhältnis stünde mit dem daraus resultierenden Nutzen. Aus diesen Ueberlegungen muss der Vorschlag abgelehnt werden.
- 5910 Die Lösung, die auftretenden Undichtheiten am Frontflansch zu verhindern, kann nicht in einem vermehrten Abkröpfen des Oelschleuderringes gefunden werden. Das Aufstauen des Oels im Sammelkanal ist die direkte Folge der variablen Position des Oelschleuderringes in bezug auf den Sammelkanal im Frontflansch, indem je nach der sich ergebenden Stellung des Ringes dessen abgekröpfter Flansch den Abfluss des Oels behindert. Diese Positions-Verschiebung des Oelschleuderringes ergibt sich aber zwangsläufig aus der Bearbeitung der Kontaktflächen der benachbarten Bauteile.  
Der günstigste Abkröpfungswinkel trifft jedoch nur auf eine bestimmte Stellung des Oelschleuderringes in bezug auf den Sammelkanal zu. Daraus ergibt sich, dass, um einen Druckaufbau des Oels vor dem Oelschleuderring zu vermeiden, jede andere Achsial-Position des Oelschleuderringes einen anderen Abkröpfungswinkel bedingen würde. Durch ein vermehrtes Abkröpfen des Oelschleuderringes würde die günstigste Stellung für das Ablaufen des Oels daher nur in einer andern Ring-Position erreicht.
- 6269 Anschreiben des Minimalbestandes an den Fächern der Ersatzteilschubladen. Bereits bei der Einreichung dieses Vorschlages stand das Problem der administrativen Erfassung des Ersatzteillagers zur Diskussion. Nachdem nun aber wieder auf die Lagerfachkartei zurückgegriffen wurde, mit der Verbrauchsmenge und Minimalbestandgrenze der Ersatzteile gut überwacht werden können, ist die vorgeschlagene Anregung überholt. Damit aber auch für den sofortigen Nachschub von Ersatzteilen gesorgt werden kann, ist jedesmal bei der Erreichung eines Minimalbestandes vom Lager eine Minimalbestandmeldung zuhanden der Materialplanung zu erstellen.
- 6331 Sammlung für wohltätige Zwecke. Der Vorschlag, in der Transithalle Sammelbüchsen anzubringen, welche dem Zweck dienen sollten, die von ausländischen Touristen nicht mehr benötigten Münzen einer internationalen Hilfsorganisation zuzuführen, wurde dem Kanton wiederholt unterbreitet. Aus Präjudiz- und anderen vertretbaren Gründen stellt er sich einer solchen Idee ablehnend gegenüber.
- 6825 Der vorgeschlagenen Aenderung in der Abdichtungsart des Nockenscheibenlagers und des Supportes kann leider nicht entsprochen werden. Der Grund hierfür liegt darin, dass ein Teil der R-1830-Motoren auch vom SAS überholt wird und somit nicht einseitig von der Swissair gewisse Partsteile geändert werden können, ohne dass Komplikationen entstehen.
- 6840 Vorrichtung für Zylinder-Montage. Bereits lange vor Eingang dieses Vorschlages wurde vom Triebwerk-Engineering eine Montage-Vorschrift betr. das Auswinkeln der Zylinder bei der Montage der R-2800-Motoren herausgegeben. Darin heisst es u. a. :  
"Untersuchungen nach der Ursache von Auspuff-Defekten an den R-2800-Motoren für DC-6/CV-440 haben gezeigt, dass die Zylinder-Auspuff-Flansche der hintern Zylinder nicht senkrecht zur Motorlängsachse stehen. Auspuff-Rohre, auf solche Zylinder montiert, werden höher beansprucht. Risse und ausgebrochene Stellen am Auspuff-Rohr und ein Ausreißen der Zylinder-Stehbolzen sind die Folgen dieser höheren Beanspruchungen. Um solche Defekte zu verhüten, ist in Zukunft bei Montage dieser Zylinder wie folgt vorzugehen:  
(1) Vor der Montage der Zylinder 1, 3, 5 etc. ist eine Lehre auf den Auspuff-Flansch zu montieren.  
(2) -----  
(3) Anschliessend werden Zylinder 3 und 5, 7 und 9, 11 und 13, 15 und 17 gegeneinander ausgewinkelt, mit einem Haarlineal gegen beide Auspuff-Lehren.

Das erforderliche Werkzeug, sowie Lehren und Haarlineal werden von der Werkplanung Triebwerk beschafft. Mit dieser Montage-Methode soll ab 6.10.59 angefangen werden. (Provisorisches Werkzeug vorhanden)."

Dieses provisorische Werkzeug wurde auf Grund verschiedener Besprechungen bezüglich der Zylinder-Montage von der Werkstatt hergestellt.

- 6769 Reparatur der Ventilstößel und Stößelrollen. Die Ventilstößel und Rollen sind Einsatz-gehärtet. Mit der Bearbeitung der entsprechenden Partie auf Uebermass würde zwangsläufig die Hartschicht entfernt, was ein nachträgliches Vergüten dieser Teile bedingen würde.
- Aus naheliegenden Gründen wird diese Reparatur am zweckmässigsten von der Herstellerfirma ausgeführt.
- 6788 Oelringbüchsen von Laderwelle an den R-2800-Motoren. Der Vorschlag, das Laderwellenspiel mittels Distanzscheiben zu korrigieren, wird aus folgenden Ueberlegungen abgelehnt:  
Das Laderwellenspiel ist abhängig von der Schulterdicke der Oelringbüchse. Um nun dieses vorgeschriebene Spiel zu erhalten stehen grundsätzlich zwei Wege offen. Man verwendet entweder die sich an Lager befindlichen Büchsen, mit Max.-Abmessungen und überschleift sie bis auf die gewünschte Dicke der Schulterpartie, oder aber man verwendet Büchsen, die bereits einmal ausgewechselt wurden, deren Schulterdicke das Minimalmass aber noch nicht unterschritten hat.
- Da nur solche Büchsen als Ausschuss erklärt werden, deren Schulterdicke entweder bereits unter dem Minimalmass liegt, oder die beschädigte Oelringnuten aufweisen, können alle andern unabhängig ihrer jeweiligen Schulterdicke an Lager genommen und zum Auswechseln verwendet werden.
- 6886 Reparieren der Benzintank-Verbindungsschläuche. Bei den Rissen und spröden Stellen in der äusseren Wandung der Benzintank-Verbindungsschläuche handelt es sich in den weitaus meisten Fällen um sogenannte Alterungsbeschädigungen. Schläuche mit solchen Schäden können aber nicht mehr repariert werden, da sich die Alterungseinflüsse innert kürzester Zeit auch an andern Stellen bemerkbar machen. Ausserdem muss bei solchen Schläuchen immer damit gerechnet werden, dass die Leinwand ebenfalls bereits beschädigt ist, was natürlich eine Reparatur ohnehin in Frage stellt. So verzichtet man besser auf eine Reparatur, deren Erfolg zum vorneherein fraglich ist, besonders da an diese Leitungen, die während des Betriebes unter Druck stehen, hohe Anforderungen gestellt werden.
- 7532 Halter zum Deponieren von Vorschriften in den Werkstätten. Sollten Halter, wie sie bereits in der Motorenwerkstatt zum Deponieren von Vorschriften verwendet werden, auch von andern Werkstätten gewünscht werden, so sind diese mit einer Bedarfsmeldung auf dem Dienstweg zu verlangen.
- 7534 Anbringen eines Treppengeländers am Eingang zur Baracke der Personalabteilung des Dept. IV. Die Situation ist nicht so gefährlich, dass sie das Anbringen eines Geländers unbedingt erfordert. Für einen guten Gleitschutz ist insofern gesorgt, als vor dem betreffenden Eingang Gummimatten gelegt wurden.
- 7546 Oeltaschen an den Kipphebelbüchsen der R-3350-Motoren. Der Einsender dieses Vorschlages stellt ganz richtig fest, dass die Anordnung der Oeltaschen an den Kipphebelbüchsen deren Schulteransatz ganz wesentlich schwächt und deshalb, zusammen mit der Form und Beschaffenheit dieser Taschen die Hauptursache für die laufend auftretenden Rissbildungen und Ausbrüche der Büchsen bilden. Mit dem Versetzen dieser Oeltaschen auf die Schultermitte, wie er es als bessere Lösung vorschlägt, könnte einerseits wohl die Schwächung des Schulteransatzes vermindert werden, andererseits jedoch würde dadurch der gesamten Auflagefläche ein viel zu grosser Anteil weggenommen, was wiederum zu einem unerwünschten Ansteigen der spezifischen Lagerbelastung der Druckfläche führen würde. Im weitern wäre eine einwandfreie Schmierung der Druckschulter nicht mehr gewährleistet, da die Taschen von der direkten Oelzufuhr abgeschnitten wären und die Gefahr bestünde, dass der Schmierfilm abreißen würde. Die Folge davon wäre eine Trockenreibung mit all ihren Konsequenzen in Bezug auf Materialanscheerung und Materialausbrüchen.  
Eine einwandfreie Schmierung der Lagerflächen kann aber nur erreicht werden, wenn:
- die Schmiertaschen so angebracht sind, dass sie eine ständige Oelzufuhr haben und sich zudem nicht gerade dort befinden, wo die grösste Beanspruchung vorliegt.
  - die Schmiertaschen nicht in der bisherigen Form, sondern als Nuten ausgebildet sind, deren Uebergangsstellen zu der Lagerfläche so bearbeitet werden, dass sich nach beiden Seiten Oelkeile bilden können.

Dieses ganze Problem der Verbesserung der Oelzufuhr bei den Kipphebelbüchsen wird aber bereits seit längerer Zeit studiert.

7561 Verwendung von Klebebildern für das Anbringen der Kantonswappen am Bug der Flugzeuge. Dass bisher die Kantonswappen auf die Flugzeuge aufgemalt und nicht aufgeklebt wurden, hat seine guten Gründe. Die Haftbarkeit des Farbanstriches ist nämlich viel grösser als diejenige der Klebefolien. Unter der Einwirkung des starken, während des Fluges über die Zelle streichenden Luftstromes, würden sich Klebefolien innert kürzester Zeit ablösen, oder sie würden von diesem einfach abgerieben.

Aus der Tatsache, dass sich Klebefolien beim Auto bewährt haben, darf nicht ohne weiteres geschlossen werden, dass dies beim Flugzeug auch der Fall wäre. Abgesehen von der oben erwähnten intensiven Luftreibung wegen der viel grösseren Geschwindigkeit wäre die einer solchen Beanspruchung ausgesetzte Folie viel grösser, als sie heute bei den Fahrzeugen üblicherweise verwendet werden. So ist leider für das Flugzeug nicht alles recht, was für das Auto billig ist.

7606 Neues Schulgebäude. Aus architektonischen Gründen wird auf jegliche Malerei an der Stirnwand des neuen Schulgebäudes verzichtet. Eine Ausnahme könnte höchstens gemacht werden für eine Anschrift, die auf den Verwendungszweck aller dort stehenden Bauten hinweist. Die heute noch leer und kahl wirkende rote Wand wird später, wenn einmal die Umgebung gestaltet und das Umgelände mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt ist, bedeutend freundlicher aussehen.

7610 Schutz der Kühlschranktüre am CV-440. Dass die Innenseite der Kühlschranktüre laufend Scheuerstellen aufweist und mit Korrosionen behaftet ist, ist schon lange bekannt. Zur Behebung dieses Misstandes war eine Verkleidung der Innenseite der Türe mit einer Fiberglasplatte geplant. Es zeigte sich aber, dass eine Demontage der inneren Türverkleidung keine nennenswerten Schwierigkeiten bietet und dass es einfacher sei, die beschädigten Teile jeweils auszuwechseln. Da diese Reparaturmethode nicht nur einfacher, sondern auch billiger ist und zudem den Vorteil bringt, das Flugzeug nicht zusätzlich belasten zu müssen, hat man sich nun darauf festgelegt.

7806 Aufführen der in den verschiedenen Ländern gebräuchlichen Stromarten und Voltzahlen im Travel Information Manual. Die Anregung, im Travel Information Manual (TIM) die in den verschiedenen Ländern gebräuchlichen Stromarten und Voltzahlen anzugeben, kann sicher als Idee zur Verbesserung des Kundendienstes betrachtet werden.

Leider lässt sich aber dieser Vorschlag vorderhand aus praktischen Erwägungen heraus nicht realisieren. Es bestehen nämlich in einer Vielzahl von Ländern und Städten unterschiedliche Stromarten und Spannungen, was eine verbindliche Publikation äusserst kompliziert und umfangreich machen würde. So weiss man, dass z.B. in der Türkei, in Aegypten und selbst in Kairo die Stromnetze die verschiedensten Spannungen aufweisen. Als ein besonders "pikantes" Beispiel können sicherlich die Bermudas gelten, wo sogar zwischen den einzelnen Hotels Abweichungen bestehen. Die gleiche Situation ist natürlich auch in bezug auf die diversen Steckerdimensionen anzutreffen.

Unter solchen Umständen würde der Aufwand für das Erstellen einer zuverlässigen Uebersicht in keinem vernünftigen Verhältnis mehr zum wirklichen Bedürfnis und Nutzen stehen.

Auch möchten wir festhalten, dass, im Gegensatz zu früher, die modernen elektrischen Apparate und im besonderen die Rasierapparate auf die gebräuchlichsten Spannungen umschaltbar sind und daher in den meisten Ländern ohne weiteres verwendet werden können.

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

- 6594 Federbelastete Augmentorklappenwellen.
- 6865 Fensterschutz beim Ablaugen der Flugzeuge.
- 6885 Oel-Quantitäts-Transmitter DC-7C.
- 6897 Bugraddeichsel der DC-7C-Flugzeuge.
- 7513 Türenabdichtung am CV-440.
- 7519 Motorhaubenbefestigung der Telehoistfahrzeuge.
- 7565 Blachenträger an den Gepäckwagen.
- 7569 Streckenvorrichtung für Isoliermäntel der Augmentorrohre.

7755 Vorrichtung zum Einwachsen der Kipphebel.

7808 Selector Unit Split.

Wir bitten die Einsender folgender Vorschläge sich zur Erteilung näherer Angaben bei dem bezeichneten Herrn zu melden:

5627 Sicherung für Fahrwerk-Wählerventil, bei Herrn H.Schilling, Betr. Studien Flugzeuge, Dept. IV, Tel. 3256

6871 Schläuche der Trinkwasser-Anlage, bei Herrn R. Müller, Struktur und Systeme, Dept. IV Tel. 2766

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

2516 Schutzvorrichtung für die untere Torkante des DC-6A-Frachters.

4074 Leutsignal auf den Schlepptraktoren.

5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage.

Folgender Vorschlag befindet sich noch im Versuchsstadium:

6869 Schleifen der mit Korrosion behafteten Strukturteile.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

802/809/811/1584/4247/4407/4408/4625/4748/4845/4954/5052/5111/5196/5250/5304/5508/5520/5627/5765/  
5769/5795/5858/5861/5945/5967/6052/6071/6087/6088/6124/6194/6226/6234/6244/6254/6272/6311/6324/  
6327/6386/6387/6502/6534/6561/6639/6652/6702/6775/6801/6839/6846/6860/6869/6871/6874/6894/6895/  
7520/7525/7530/7542/7566/7595/7700/7759/7763/7801/7802/7810/7811/7812.

# mitteilungen

## SWISSAIR

Freizeit-  
Organisation

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



### ASIA - MITTEILUNGEN

1. Schach: Eine Mannschaft unseres Schachclubs wird sich am 12. März nach Paris begeben, um gegen AIR FRANCE den Halbfinal im ASIA Schachturnier zu bestreiten. Wir wünschen den Spielern viel Erfolg gegen diesen starken Gegner.

2. Internationaler Photowettbewerb: Die Ausstellung der eingereichten Aufnahmen findet vom 1. bis 10. April in Paris statt. Die Bekanntgabe der Gewinner dürfte anschliessend erfolgen. Die Wettbewerbsteilnehmer werden sich allerdings noch etwas gedulden müssen bis ihr Photomaterial wieder zurückerhalten.

### FUSSBALLCLUB

Nach gut überstandener Winterpause nahmen die Aktiven am 28.1.60 das Training wieder auf. Bei der anschliessenden Clubversammlung wurde von der Spiko die geplanten Vorsaisonspiele bekannt gegeben, die wie folgt lauten:

21.2.60 in Baar gegen Baar 1 und anfangs März ein Nachspiel in Dübendorf gegen Dübendorf 1. Der nächste Gegner der 1. Mannschaft im Cupviertelfinal ist die Rentenanstalt. Diese spielen in der Gruppe Promotion und sind an 1. Stelle. Das genaue Datum wird rechtzeitig durch den üblichen Anschlag bekannt gegeben. Weiter ist ein Skiausflug nach Andermatt vorgesehen. Der Vorstand hofft, mit diesem Ausflug den Teamgeist für die schwere Rückrunde zu fördern.

Die 1. Mannschaft ist bestrebt, in Cup und Meisterschaft, ihre gute Position weiter zu halten, und wir wünschen ihr dabei viel Glück.

H. Häfeli

---

Die ordentliche Delegierten-Versammlung der FPS findet am 17. März 1960 statt. Einladungen und Traktandenlisten werden den Clubs und Sektionen rechtzeitig zugestellt.

---

## Tennisclub

Der Saisonschlussabend. Noch immer liegt mir das hinreissend gespielte "Ciao, ciao bambina" in den Ohren, mit welchem uns Herr Jenni nach Mitternacht zum Aufbruch bewegen wollte. Natürlich erreichte er genau das Gegenteil. Unser Widerstand gegen den wohlgemeinten Rat unseres Präsidenten, Feste sollten auf dem Höhepunkt abgebrochen werden, versteifte sich bei jeder Strophe mehr. Daraus folgt: die zahlreichen Mitglieder des Tennisclubs, die sich am 5. Dezember zum Saisonabschlussabend und zur Clubmeisterschafts-Rangverkündigung und Preisverteilung im samichläuslich geschmückten Clubhaus getroffen hatten, fühlten sich so richtig wohl.

Am Anfang legte unser Präsident eine lobenswert kurze prägnante Ansprache hin. Er hob speziell den in unserem Club herrschenden Kameradschafts- und Kampfgeist hervor und dankte den ca. 80 Anwesenden für ihr Erscheinen. Das Danken hätte er aber ruhig uns überlassen dürfen, denn ihm und dem Spielleiter sowie allen übrigen Vorstands- und Spielkommissions-Mitgliedern gebührt unser Dank. Wofür wisst Ihr ja alle.

Unser Spielleiter, Herr Bergsma, bewies, dass er seine Clubkameraden nicht nur auf dem roten Sand, sondern auch auf den Fliesen des Clubhauses zu dirigieren versteht. Und auch hier gehorchten wir auf's Wort.

So kam es denn, dass z.B. ein Junggeselle und eine Hostess um die Wette Schlagrahm schlugen, wobei natürlich - der Junggeselle oben-ausschwang, während Toni Weber die für einen Angestellten der Reservation sicher nicht so einfache Aufgabe löste, einen am Bahnhofplatz seinen Artikel - einen sehr profanen - anpreisenden "billigen Jakob" zu mimen.

Erfolg: grossartig - sollte unbedingt im Flugscheinverkauf eingesetzt werden!

Bei solch heiter-sportlichen Spielen - die Passiven waren im Toto aktiv -, bei Tanz und gemütlichem Plaudern - je nach Alter und Temperament - zerrannen die Stunden und als man in der Geisterstunde auf die eingangs erwähnte Weise auf die Strasse gestellt wurde, sagte sich jeder - es war schön - und gab unserem Präsidenten recht.



ba

Hallentraining. Jeden Montagabend pünktlich um 20h treffen sich in der Kolbenacker-Turnhalle in Seebach die Spieler vom Tennis Club Swissair zu ihrem wöchentlichen Training. Es sind zwar nicht so viele wie im Sommer auf Buchwiesen, aber immerhin, es waren schon ein Dutzend am selben Abend, inbegriffen einige Damen, die Schnee und Kälte nicht scheuten, um herzukommen.

Unser Indoor-Tennis unterscheidet sich natürlich etwas vom normalen Spielbetrieb auf den Sommerplätzen, da die Halle ihren Ausmassen entsprechend, kein eigentliches Spiel zulässt. Das vermindert aber den Eifer keineswegs und schon kurz nach 8 Uhr klatschten die ersten Bälle von der "Klagemauer" zurück. Nach dem "Eintrudeln" mit Forehands und Backhands kommen auch Stopbälle und Smashes an die Reihe, welche bald die ersten Schweissperlen auf den Denkerstimen hervorbringen. Im Laufe des Abends nimmt sich unser Spielleiter, Herr Bergsma, jedes einzelnen Spielers an, korrigiert falsche Bewegungen und gibt gute Ratschläge. Diese Spielabende sind immer sehr lehrreich, ein ausgezeichnetes Konditionstraining und sind getragen von einer guten Kameradschaft.

## BASKETBALL



Basketball ist im Jahre 1892 in den USA durch Professor Naismith ins Leben gerufen worden und bietet uns heute eine der interessantesten Sportarten, die wir kennen.

Es ist jedoch auch die Sportart, die höchste körperliche Anforderungen, Präzision, Wendigkeit und klares, einfaches Denken an jeden Mitspieler stellt.

Bei genügender Beteiligung wird die Freizeitorganisation freundlicherweise die Mittel für das erforderliche Material zur Verfügung stellen, um diesem in der Schweiz verhältnismässig jungen Sport ebenfalls den Start bei den Swissair-Sportlern zu ermöglichen.

Die Gründungsmitglieder erwarten einen Generalaufmarsch der Swissair-Basketballer und derjenigen die es werden wollen und hoffen, in einer der nächsten News in der Lage zu sein, näheres über die Entwicklung der Basketball-Sektion zu berichten.

Anmeldungen werden gerne von E. Michel, Traffic, Flughafen (Tel. 2663/2722), wo die entsprechenden Formulare vorliegen, entgegengenommen.

E. Michel

# SWISSAIR

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

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

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

9. Jahrgang

Nr. 3

März 1960

## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM FEBRUAR 1960

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

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

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

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

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

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

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



## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

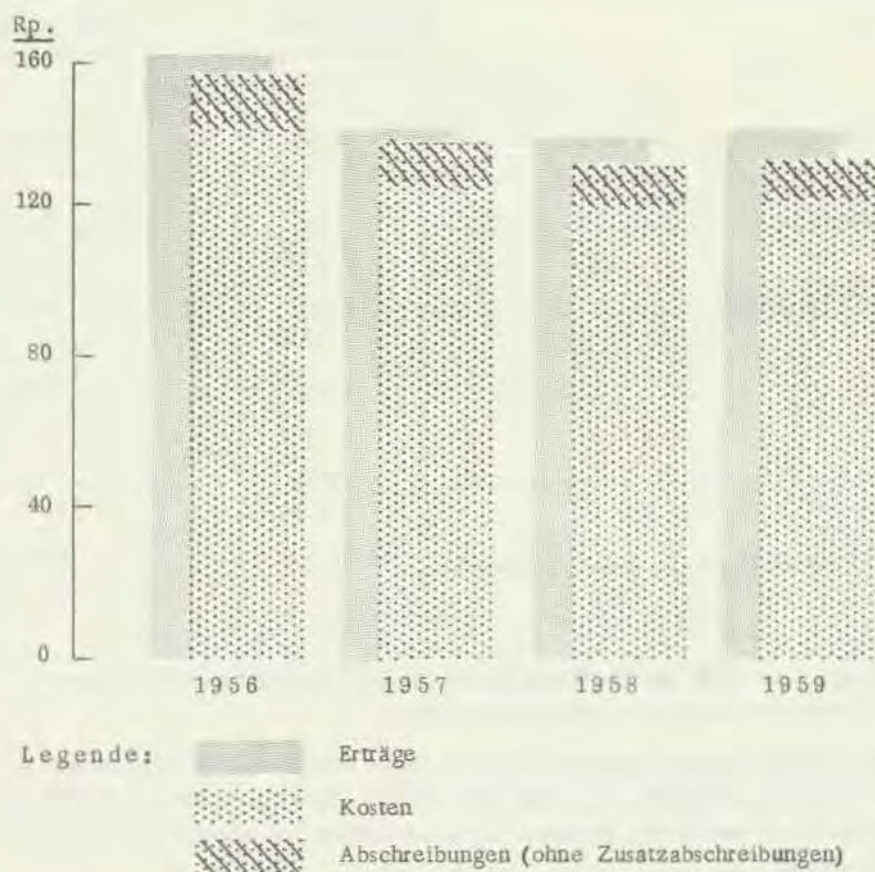
Bereits im Laufe des Jahres 1959 liess die Entwicklung des transportierten Passagier- und Frachtvolumens einen guten Jahresabschluss erwarten. Das nunmehr vorliegende Geschäftsergebnis bestätigt diese Annahme. Allerdings zeichnete sich gegen Ende des Berichtsjahres ein erheblicher Kostenanstieg ab. Diese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

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

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

gestiegen sind.

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



Masstab: 1 mm = 2 Rp.

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

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

Im vergangenen Jahr haben sich die einzelnen Kostenarten unterschiedlich entwickelt. Mit einer Steigerung von rund 14 % liegen die Personalkosten erneut über dem Mittel; sie erreichen eine Höhe von 90 Mio Franken. Der durchschnittliche Personalbestand nahm um 13 % oder um 675 Positionen zu. Bei den Materialkosten brachte der rückläufige Benzinpreis - er ist pro 100 Liter um Fr. 2,60 gefallen - wie bereits im Vorjahr eine spürbare Entlastung. Der Bezug neuer Räumlichkeiten bringt eine stetige Steigerung unserer Liegenschaftskosten mit sich. So haben wir im vergangenen Jahr für Mieten, Reinigung und Reparaturen 7,1 Mio Franken ausgegeben. Das sind rund 21 % mehr als im Vorjahr.

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

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

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

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

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

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

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

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



E. Groh  
Chef Departement I

## VERWALTUNGSRAT

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

## WECHSEL IN DER LEITUNG DES DEPARTEMENT IV

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

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

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

## NEUE PILOTS-IN-COMMAND

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

Wir gratulieren!

## STELLVERTRETERIN FÜR DIE CHEFHOSTESS

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

Guten Erfolg, Fräulein Meili!

## NEUES VON DEN AUSSENVERTRETUNGEN

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

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

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

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

## DAS NEUESTE VOM SOMMERFLUGPLAN

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

## HAPPY LANDINGS !

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

Dept. I: 27.2. Heinz Bollin, Lochbüro.

Dept. III: 10.2. Paul Büchler, Frachtdienst.

## IATA-KONFERENZ IN DER SCHWEIZ

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

## "AUSKUNFT IM COCKPIT" ZUM FILMFESTIVAL

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

## DAS AKTUELLE BILD



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

## 20 CARAVELLES FÜR UNITED AIR LINES

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

## DIE NORDPOLROUTE DES SAS

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

## BAUBEGINN AM CORONADO

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

## MOTORRADFAHRER

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

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

## DER GRIFF ZUM TELEFON!

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

Hüten Sie sich vor dem unüberlegten Griff zum Telefon!



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

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

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

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



"DIE WOCHE" hat's notiert:

### Merci, Swissair!

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

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

77

### OFFENE STELLEN

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

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

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

SO IST'S RECHT!

## WELTRUNDFLUG DER ZUKUNFT

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

<u>Ostrichtung (Lokalzeiten)</u>				<u>Westrichtung (Lokalzeiten)</u>			
Frankfurt	ab	Montag	11.00	Frankfurt	ab	Montag	11.00
Karachi	an	Montag	17.50	New York	an	Montag	07.30
	ab	Montag	18.50	New York	ab	Montag	08.30
Bangkok	an	Montag	21.50	Los Angeles	an	Montag	07.20
Bangkok	ab	Montag	22.50	Los Angeles	an	Montag	08.30
Tokio	an	Dienstag	02.10	Honolulu	an	Montag	07.30
Tokio	ab	Dienstag	03.10	Honolulu	ab	Montag	08.30
Honolulu	an	Montag (!)	10.40	Tokio	an	Dienstag	06.00
Honolulu	ab	Montag	11.40	Tokio	ab	Dienstag	07.00
Los Angeles	an	Montag	15.50	Bangkok	an	Dienstag	07.20
Los Angeles	ab	Montag	16.50	Bangkok	ab	Dienstag	08.20
New York	an	Montag	21.40	Karachi	an	Dienstag	08.20
New York	ab	Montag	22.40	Karachi	ab	Dienstag	09.20
Frankfurt	an	Dienstag	07.10	Frankfurt	an	Dienstag	07.10

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

## FLUGHAFEN BASEL-MÜLHAUSEN

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



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

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

### Prämierte Vorschläge

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



- 7569 Um die defekten Isoliermäntel der Augmentorrohre reparieren zu können, müssen diese gestreckt werden. In Ermangelung eines geeigneten Werkzeuges wurden diese Mäntel bis anhin mit Draht und Schnur auseinander gezogen. Herr Anton Gubser konstruierte nun eine zweckmässige Streckvorrichtung, mit deren Hilfe es möglich ist, den Mantel ohne grosse Umstände und innert kürzester Zeit so, wie es für die Reparatur notwendig ist, zu strecken.
- 6897 Herr Paul Friedli machte darauf aufmerksam, dass durch ein Versetzen der Räder an den DC-7C -Bugraddeichseln das beim Einhängen zu hebende Gewicht wesentlich reduziert werden kann. Da diese Deichseln tatsächlich ein beträchtliches Gewicht aufweisen, wurde dieser Anregung entsprochen, d.h. die Räder wurden, soweit es möglich war, nach vorne versetzt.
- 7565 Herr Paul König machte mit seinem Vorschlag darauf aufmerksam, dass die Blachenträger der Gepäckwagen zu schwach und deshalb ständig verbogen sind. Statt nun aber diese Träger zu verstärken, wie es Herr König vorschlägt, werden sie zukünftig in stärkerer Ausführung bestellt.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 812 Gyrosyn Compass Control. Der Vorschlag zur Dämpfung von Schlägen und Vibrationen die Gyrosyn Compass Control federn zu montieren, ist nicht mehr opportun. Bereits am 12.2.60 wurde von den zuständigen Stellen beschlossen, neben andern Massnahmen zur Verbesserung des Betriebsverhaltens der Gyrosyn Compass Control diese auf "Shock Absorbers" zu montieren.
- 1584 Oeffentlicher Verkauf von SWISSAIR-Kalendern. Die Wahl der Bildmotive ist bekanntlich abhängig von dem von uns beflogenen Streckennetz oder stützt sich auf bedeutende Veranstaltungen des betreffenden Jahres, wie z.B. 1960 die Olympiade in Rom. Damit ist aber eine frühzeitige Disposition, wie sie das Kalendergeschäft verlangt, nicht möglich. Die Bestellungen für den Druck der Kalender werden nämlich üblicherweise mindestens ein Jahr im voraus aufgegeben. Ein weiterer Grund, weshalb das Kalendergeschäft für uns nicht in Frage kommt, liegt darin, dass es äusserst fraglich wäre, ob bei der Vielzahl der angebotenen Photokalender der unsrige eine genügend grosse Nachfrage finden würde.
- 4845 Die Anregung, im Flughafengebäude von den Abfertigungsschaltern bis zur Passkontrollstelle eine Markierungslinie zu ziehen, um den Passagieren das Sichzurechtfinden zu erleichtern, haben wir an die FIG (Flughafen Immobilien Gesellschaft) als die in dieser Angelegenheit zuständige Stelle weitergeleitet. Sie hat über die Ausführung des Vorschlags zu entscheiden.
- 5602 Progressives Auswechseln der Motorenkerzen. Der Grund für die Betriebsverschlechterung der Kerzen ist in der starken Verbleiung zu suchen, die ihrerseits nebst anderem auf die Qualität (Oktanzahl) des verwendeten Treibstoffes zurückzuführen ist. Von dieser Verbleiung werden aber alle Kerzen betroffen, unabhängig von ihrer Laufzeit; also auch neu montierte. Ein progressives Wechseln der Kerzen kann deshalb keine Verbesserung bringen.

- 5967 Anschlagbretter für Privat-Annoncen. Für das Anschlagen von Privat-Annoncen genügen die vorhandenen Anschlagbretter nicht. In den meisten der von der Swissair in der Stadt Zürich gemieteten Bürohäuser ist aber kein geeigneter Platz für das Anbringen weiterer Anschlagbretter vorhanden. Ausserdem wäre die Publikation privater Annoncen mit einem grossen Aufwand verbunden, da ja alle Anschlagstellen systematisch bedient werden müssten. Mitteilungen betr. Verkauf resp. Vermietung von Häusern, Wohnungen und Zimmern werden zudem bereits vom Zentralen Personaldienst entgegengenommen und bearbeitet.
- Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass dieser Vorschlag nach dem Bezug der neuen Zentralverwaltungsgebäude am Balsberg verwirklicht werden kann.
- 6273 Ueberzüge für Pilotensitze. Die Pilotensitze der neuen Swissair-Strahlverkehrsflugzeuge sind mit einem nylonartigen Stoffgewebe überzogen, das luftdurchlässig ist. Ein Ueberziehen der Pilotensitze der weiterhin noch im Einsatz verbleibenden "alten" Flugzeuge kommt hingegen aus kostenmässigen Ueberlegungen nicht mehr in Frage.
- 6274 Hat rack im FWD Upper Luggage Comp. der CV-440. Dem Wunsch nach Anbringung eines weiteren Tablars kann aus folgendem Grund nicht entsprochen werden: Das oberste Tablar wird nämlich vom Kabinenpersonal zum Deponieren der Koffer für Cigaretten und andere Verkaufsartikel benützt. Aus zweckmässigen Gründen sollte deren Deckel aufgeklappt werden können, ohne dass diese an sich schweren Koffer jeweils vom Tablar herunter genommen werden müssen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn nach oben genügend Raum freigehalten wird.
- 6327 Rationalisierung des Telefonverkehrs. Die Abteilung Fernmeldewesen befasst sich zusammen mit der PTT und den allfällig in Frage kommenden Installationsfirmen mit der Planung eines im Zusammenhang mit dem Bau der Büro-Bauten Balsberg neu zu schaffenden Telefonsystems. Bei den mit diesen Stellen geführten Gesprächen wurde auch die vorgeschlagene Idee einer "direkten Durchwahl" berührt. Es ergab sich aber leider, dass aus technischen Gründen diese direkte Durchwahl in Nebenstellenanlagen in der Netzgruppe Zürich vorderhand nicht möglich ist.
- 7577 Auftragen von Erosionsschutz-Schichten am Radom der CV-440-, der DC-6- und DC-7-Flugzeuge. Das Auftragen von Erosionsschutzschichten an den Radomen ist im FLB 211.34 Publ. Nr. 70 410 festgelegt. In dieser Vorschrift werden folgende zwei für unsere Bedürfnisse in Frage kommende Verfahren ausführlich beschrieben:
1. Aufspritzen der Erosionsschutzschicht,
  2. Aufkleben von Rubber Boots.
- U.a. heisst es darin: "Wegen des hohen Preises der neuen Rubber Boots sollten diese nur verwendet werden, wenn grosse Zeitnot herrscht und deshalb das Spritzverfahren zu zeitraubend ist."
- 7581 Vorschlagsformulare. Die Vorschlagsformulare können an verschiedenen Stellen bezogen werden. Im Hirschengraben liegen sie z.B. auch beim Empfang auf. Nirgends müssen sie beim Vorgesetzten verlangt werden, da wir ja gerade darauf Wert legen, dass die Anonymität des Einsenders gewahrt bleibt.

- 7595 Benutzung von Swissair-Crew-Zimmern durch die Besatzungen der Balair. Die Hotelzimmer für die Crew werden gewöhnlich für eine ganze Flugplan-Saison und für bestimmte Tage reserviert, sodass sie normalerweise stets belegt sind. Ausnahmen ergeben sich eigentlich nur an Orten, wo vorsorglicherweise zusätzliche Zimmer reserviert wurden.
- 7759 Zwischenlage an Gondelzutrittsdeckel am CV-440. Der Vorschlag betreffend das Anbringen einer Zwischenlage am Gondelzutrittsdeckel kommt leider zu spät. Bereits am 18.1.60 wurde mit Verkauftrag Publ. Nr. 52877 die Modifizierung dieses Deckels durch das Engineering veranlasst. An Stelle der vorgeschlagenen Gummizwischenlage wurde ein Scheuerschutz aus Resofil gewählt.

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

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

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 2516 Schutzvorrichtung für die untere Torkante des DC-6A-Frachters.  
4074 Leuchtsignal auf den Schlepptraktoren.  
5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage.  
6594 Federbelastete Augmentorklappenwellen.  
6865 Fensterschutz beim Ablaugen der Flugzeuge.  
7808 Selector Split Unit.

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

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

Folgender Vorschlag befindet sich noch im Versuchsstadium:

6869 Schleifen der mit Korrosion behafteten Strukturteile.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

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

# mitteilungen

## SWISSAIR

### Freizeit- Organisation

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



#### ERÖFFNUNG DER FREIZEITANLAGE SWISSAIR BUCHWIESEN ZUR SOMMERSAISON

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

#### ZENTRALVORSTAND

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

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

#### Präsident

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

#### Vice-Präsident

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

#### Kassier

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

<u>ASIA-Delegierter</u>	Herr HANSUELI ZUBERBUEHLER Service Uebersee, Luftreisebüro Zürich Dept. II, Tf. 445
<u>Aktuar</u>	Herr ARNOLD SEILER Ass. des Generalsekretärs Generalsekretariat, Tf. 319
<u>Redaktor</u>	Herr OSKAR RITTER Chef AVOR Nebenbetriebe Dept. IV, Tf. 2807
<u>Beisitzer</u>	Herr URS KNUCHEL Chef der Sektion Flz.-Ueberholung Dept. IV, Tf. 2849
<u>Beisitzer</u>	Herr KARL SAUTER Chef der Sektion Nebenbetriebe Dept. IV, Tf. 2807

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

<u>1. Revisor</u>	Herr WERNER HOSANG Inspektorat Dept. I, Tf. 593
<u>2. Revisor</u>	Herr HANS GAUCH Personal-Versicherungen Zentraler Personaldienst, Tf. 539

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

#### JUDO und JIU JITSU-CLUB

Präs. Herr HANS PETER  
Triebwerk, Dept. IV

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

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

---

#### FREIZEITANLAGE SWISSAIR BUCHWIESEN

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

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

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

#### SKI-CLUB

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

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

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

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

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

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

K. Burgener

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

RANGLISTE.

Riesenslalom:

- 1. Ulrich Willy SWR 2 2.10,8
- 2. Küng Erich SWR 1 2.12.0
- 3. Metier Peter SWR 2 2.13.0

Slalom:

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

Kombination:

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

Gruppenwettkampf um den ASIA-CUP:

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

GROSSER ERFOLG DER SKISPRINGER DER FINNAIR HELSINKI

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

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

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

H. Zuberbühler

### FUSSBALL-CLUB

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



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

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

### HANDBALL-CLUB

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

#### 2. Liga, Gruppe B

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

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

I. Imhof



## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM MÄRZ 1960

	<u>März 1960</u> (in 1000 tkm)	<u>März 1959</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	15'951 0 %	15'993
Ausgelastete Tonnenkilometer	9'607 0 %	9'585
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	6'591 ./. 6 %	6'991
Fracht-tkm	2'456 + 22 %	2'017
Post-tkm	560 ./. 3 %	577
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	60,3 %	60,0 %

Das Verkehrsergebnis des Berichtsmonats ist etwas enttäuschend. Budgetiert war eine 64 %ige Auslastung, erreicht wurde aber nur eine solche von 60,3 %. Seit Februar 1959 mussten wir zum ersten Mal eine Abnahme im Passagierverkehr in Kauf nehmen. Bei gleichbleibendem Angebot vermochte allein der immer noch anziehende Trend im Frachtgeschäft zu verhindern, dass die gesamte Nachfrage im Vergleich zum März 1959 nicht zurückging. Das allgemein unbefriedigende Resultat ist allerdings zum Teil auf Ursachen zurückzuführen, die wir nicht zu beeinflussen vermochten. So brachten die Osterfeiertage und der SAS-Streik im März 1959 zusätzlichen Verkehr, während dieses Jahr die Konkurrenz durch Strahlflugzeuge empfindlich fühlbar wurde. Leider dürften sich aber auch die bedeutenden Flugunregelmässigkeiten der vergangenen Monate auswirken.

In Europa sank der Ladekoeffizient von 56,1 % auf 55,8 %.

Die Offerte im Nahostverkehr wurde um 11 % erhöht. Die verkaufte Leistung stieg nicht im gleichen Mass (+ 8 %), sodass der Auslastungsgrad noch 52,4 % (im Vorjahr: 53,9 %) betrug.

Die Passagierkurse über den Nordatlantik waren mit 69,0 % besser ausgelastet als im März 1959 (63,8 %), doch war hier unser Angebot um 13 % geringer. Die Kapazität der Frachtkurse war zu 63,4 % (6,4 Punkte mehr als letztes Jahr) ausgelastet.

Wenn das Südatlantikresultat die normalen Erträge bedeuten würde, müsste es als sehr erfreulich angesprochen werden. Die Zahl der offerierten tkm nahm um 14 % und die der ausgelasteten tkm um 22 % zu, was einen Anstieg des Ladefaktors von 61,8 % auf 66,1 % bewirkte.

Nur noch auf 59,4 % stellte sich - bei unverändertem Angebot - die Auslastung der Flüge von und nach Japan.

## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

### Unser Kampf gegen den Lärm

Jedes motorangetriebene Fahr- oder Flugzeug produziert eine gewisse Schallenergie. Schall entsteht durch Druckänderungen - man denke zum Beispiel an die Membranen des Telefonhörers oder Lautsprechers - und pflanzt sich mit der bekannten Schallgeschwindigkeit gleichmässig nach allen Richtungen fort.

Da die Triebwerke der Strahlflugzeuge verglichen mit den herkömmlichen Kolbenmotoren eine vielfach grössere Brennstoffenergie verarbeiten, müssen wir uns mit der Tatsache abfinden, dass auch die Schallerzeugung entsprechend ansteigt. Als Massstab der auftretenden Leistungsgrössen sei erwähnt, dass die dreistufige Turbine jedes JT-4-Triebwerks eine Leistung von etwa 50'000 PS erzeugt, um die Kompressoren anzutreiben; demnach geben die vier Triebwerke eines DC-8 eine Turbinenleistung von ca. 200'000 PS ab, was einer grossen Elektrizitätszentrale entspricht.

Die austretenden Abgase haben eine enorme Geschwindigkeit und wirken mit beträchtlichen Reibungsflächen auf die umgebende Atmosphäre. Dieser Mischvorgang zwischen Strahl und Umgebung ist die wesentlichste Quelle des Jet-Lärms. Von sekundärer Bedeutung ist der Schall, der am Eintritt des Kompressors entsteht, indem die Luft mit relativ hoher Geschwindigkeit angesogen wird.

Je nach der Frequenz der Druckschwankungen unterscheiden wir zwischen hohen und tieferen Tönen. Die Empfindlichkeit des menschlichen Ohres reagiert verschieden auf die Tonhöhe. Hohe Frequenzen, die bei Strahltriebwerken in vermehrter Masse auftreten, werden als besonders unangenehm empfunden. Die Anstrengungen der Fachleute konzentrieren sich daher darauf, diese hohen Frequenzen zu filtern und damit die unangenehmen Gehörempfindungen weitgehend zu eliminieren. Die Schallentwicklung ganz zu unterbinden, ist jedoch aus physikalischen Gründen nicht möglich.

Um die Lärmeinwirkung auf unsere Mitarbeiter und die Nachbarschaft auf ein Minimum zu reduzieren, haben wir im Dept. IV zur Hauptsache folgende Massnahmen vorgesehen:

1. Nach der Ueberholung der Strahltriebwerke müssen Prüfläufe durchgeführt werden, die unter Umständen längere Zeit beanspruchen können. Sie finden ausschliesslich im Triebwerkprüfstand statt, der u. a. eine grosszügige und weitgehend wirksame stationäre Schalldämpfungsanlage aufweist. Die Gesamtaufwendungen für diese Anlage (ohne übrige Prüfstandkosten) belaufen sich auf rund 450'000 Franken. Sowohl die Ansaugergeräusche wie die Auspuffgeräusche werden soweit gedämpft, dass der Lärm keinesfalls grösser ist als bei der bestehenden - und mit Lärmvernichtenden Platten ausgekleideten - Prüfanlage für Kolbenmotoren.
2. Nach jedem Triebwerkwechsel am Flugzeug muss zur Anpassung der Schuberezeugung das Triebwerk in Betrieb gesetzt werden. Dieser Prüflauf dauert in der Regel 20 bis 30 Minuten und wird teilweise bei Leerlauf und teilweise bei ca. 90 % des Schubes durchgeführt. Für diese Prüfläufe werden transportable Schalldämpfer verwendet, welche die Lärmerzeugung auf ein Mass reduzieren, wie wir es bei den Kolbenmotoren gewohnt sind. Eigentliche Standläufe wie bei den heutigen Propellertriebwerken werden nicht durchgeführt, womit das lästige An- und Abschwellen des Lärms verschwindet. - Da die Konstruktionsmerkmale und Einbauverhältnisse der DC-8- und Caravelle-Triebwerke sehr verschieden sind, musste wir mehrere entsprechend angepasste Schalldämpfer anschaffen.
3. Erfreulicherweise sind die Convair Coronados weitgehend mit wirksamen, im Prinzip ihrer Triebwerke begründeten Schalldämpfern ausgerüstet, die um ein Vielfaches wirksamer sind als die transportablen Schalldämpfer. Das CJ-805-23-Triebwerk der General Electric ist ein Doppelstromtriebwerk, d.h. also, dass die heissen, mit grosser Geschwindigkeit austretenden Abgase von einem zweiten, praktisch kalten Luftmantel umgeben sind, der mit wesentlich geringerer Geschwindigkeit aus dem Triebwerk austritt. Die grösste Schallentwicklung findet an der Trennfläche zwischen heissem und kaltem Strahl statt, ist aber für die Umgebung nicht feststellbar, da der kalte Luftstrom gleichzeitig als Schalldämpfer wirkt. - Die Schallentwicklung zwischen kaltem Luftstrom und der umgebenden Atmosphäre findet mit bedeutend verringerter Intensität statt und wird nicht mehr als besonders störend empfunden.
4. Zum Schutze unserer Mitarbeiter wurde eine Gehörschutzordnung erlassen, welche die Tätigkeit am Triebwerk und am Strahlflugzeug genau regelt. Die notwendigen individuellen Gehörschutzgeräte sind angeschafft und ihre Verwendung reglementiert. Ausserdem werden periodisch audiometrische Untersuchungen durchgeführt. Wir können daher feststellen, dass wir alle möglichen Vorkehrungen getroffen haben, um unsere Mitarbeiter keinen nachteiligen Einflüssen auszusetzen.

Unsere Kollegen im Dept. III haben ihrerseits dafür gesorgt, dass die Strahlflugzeuge in einer genau vorgeschriebenen Weise gerollt, gestartet und gelandet werden, sodass auch in diesen Phasen des Betriebes die Schalleinwirkung auf die Umgebung auf das mögliche Minimum herabgesetzt wird.

*Franz Roth*

Franz Roth  
Chef ad int. Dept. IV

## NEUE VERWALTUNGSRÄTE

Infolge ihrer Wahl in den Bundesrat sind die Herren Dr. Willy Spühler, Zürich, und Prof. Dr. Hans Peter Tschudi, Basel, aus dem Verwaltungsrat der Swissair ausgeschieden. Sie wurden, wie die Generalversammlung der Aktionäre vom 8. April erfuhr, durch den Zürcher Stadtpräsidenten, Herrn Dr. Emil Landolt, und den Basler Regierungspräsidenten, Herrn Nationalrat Dr. Alfred Schaller, ersetzt. An Stelle von Herrn Adrien Lachenal, der im Laufe des letzten Geschäftsjahres zurücktrat, wurde Herr Dr. Emmanuel Faillietaz, Direktor des Comptoir Suisse Lausanne, in den Verwaltungsrat gewählt.

## SWISSAIR KAUFTE MOTORENWERKSTATT

Die Swissair erwirbt die gegenwärtig im Ausbau begriffene Motorenwerkstatt auf dem Areal des technischen Betriebes in Kloten von der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft zum Preis von Fr. 1'033'510.--.

## DAS ERSTE QUARTAL IN ZAHLEN

	1960 1. Quartal in 1000 tkm	1959 1. Quartal in 1000 tkm
Offerierte tkm	45'795 + 4 %	43'912
Ausgelastete tkm	25'919 + 11 %	23'300
davon:		
Passagier- & Gepäck-tkm	17'766 + 7 %	16'606
Fracht-tkm	8'551 + 26 %	5'204
Post-tkm	1'602 + 8 %	1'490
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	56,6 %	53,1 %

## DIE SWISSAIR AN AUSSTELLUNGEN

An der Basler Mustermesse, vom 23. April bis 3. Mai, ist die Swissair zum ersten Mal mit einem Pavillon vertreten, der im Freien vor der neuen Halle aufgestellt wird. Die Schau weist auf die Bedeutung unserer Gesellschaft für die schweizerische Wirtschaft hin. Sie wird am diesjährigen Comptoir Suisse in Lausanne wiederholt.

In verschiedenen Warenhäusern wird die Ausstellung über Swissair-Jets zirkulieren, die bei Globus in Zürich vom 14. März bis 2. April erfolgreich für uns warb. Ab 27. April ist sie für zwei bis drei Wochen in den Globus-Filialen von Basel, Chur, St. Gallen und Aarau zu sehen. Im Juni wird sie bei Von Felbert AG in Solothurn und im August bei Loeb AG, Bern, zu sehen sein.

## NEUE KOMMANDANTEN UND KAPITÄNE

Zu DC-7C-Pilots-in-Command wurden die Flugkapitäne Claude Ocroft (Sektoren Europa und Nordatlantik) und Rudolf Hofer (für Europa) ernannt. DC-6-Kommandanten für Europa und den Nahen Osten wurden die Flugkapitäne Robert Birch und Victor Blum. Die Piloten Hanspeter Bretscher, Roger Leutwyler und Roland Ottiger erhielten den Rang von Pilots-in-Command auf Convair, während Pilot Hans-Jakob Schärer zum Flugkapitän befördert wurde. Wir gratulieren!

## ZUM RÜCKTRITT VON FLUGKPT. SAUGE

Nach Erreichen des 60. Altersjahres trat Flugkapitän Pierre Sauge in den Ruhestand. Herr Sauge war nach dem Krieg vom Pilotenkorps der bernischen Fluggesellschaft Alpar übernommen worden. Er leistete uns als Spezialist für Rundflüge und Tests mit DC-3 sowie als Chef der Statistik des Dept. III wertvolle Dienste. Wir wünschen Herrn Sauge für die Zukunft alles Gute.

## PERSONALSTATUS PER 31. MARZ 1960

Direktion	8
Planungsdienst	56
Generalsekretariat	25
Zentraler Personaldienst	23
Lehrlingswesen	36
Departement I	343
Departement II	
Zentralstellen	276
Aussenstellen	1'536
Departement III	
Bodenpersonal	946
Fliegendes Personal	933
Departement IV	1'690
Direktion für die Westschweiz	571
Personalreserve	22
<b>Total</b>	<b>6'465</b>

## DIENSTJUBILÄEN

### 25 Jahre

Am 1. April jährte sich zum 25. Mal der Tag, an dem Herr Hermann Sommer in die Dienste der Swissair trat. Zuerst bei den Flugleitungen Basel und Genf und ab 1938 in Dübendorf tätig, kam er nach Kriegsende ins Luftreisebüro und in die Passageleitung Dübendorf. Am 1. August 1946 wurde Herr Sommer Handlungsbevollmächtigter und Mitte Dezember 1947 Prokurist und zugleich Stellvertreter des Passageleiters in Zürich. Als Chef der Verkehrsleitung übernahm er bei der Neuorganisation im Jahre 1953 die Leitung der Verkehrsabteilung.

Als Neunzehnjähriger trat Herr Karl Schneider am 15. April 1935 in die Verkehrsbuchhaltung der Swissair ein; nach dem Krieg übernahm er die Leitung dieser Sektion bis Ende 1956. Zu Jahresbeginn 1957 wurde er zum Chef der Abteilung Buchhaltung ernannt. Im Zusammenhang mit einer Umorganisation innerhalb des Departements I wurde Herrn Schneider ab 1. Februar dieses Jahres die Leitung der Finanzabteilung übertragen.

### 20 Jahre

Herr Reinhard Straumann, Chef der Defektmaterial-Stelle des Departement IV, konnte am 2. April auf 20 Dienstjahre bei der Swissair zurückblicken. Das genannte Datum kam allerdings auf arithmetischem Wege zustande; denn schon als Achtzehnjähriger kam er - am 1. Juni 1932 - zur Swissair, um zwei Jahre später seine Lehre als Flugzeugmechaniker zu beenden. Nach einem kriegsbedingten Unterbruch nahm Herr Straumann am 17. März 1947 seine Tätigkeit bei der Swissair wieder auf. Zu Jahresbeginn 1949 wurde er zum Arbeitsvorbereiter ernannt und 1955 auf den Chefposten der Defektmaterial-Stelle des Dept. IV berufen.

---

Wir wünschen allen Jubilaren Glück und Gesundheit und hoffen, dass ihre reichen Erfahrungen unserer Gesellschaft noch lange erhalten bleiben.

## ERNENNUNGEN

### Personaldienst

Nach langjähriger und verantwortungsvoller Tätigkeit als Abteilungschef im Dept. IV wurde Herr Rudolf Bockhorn zum Leiter des technischen Lehrlingswesens ernannt. Er übernimmt die wichtige und dankbare Aufgabe der Heranbildung unseres technischen Nachwuchses. In seiner neuen Funktion ist Herr Bockhorn dem Chef des Zentralen Personaldienstes unterstellt.

### Dept. IV

Herr Ernst Bertoni, bisher vollamtlicher Jet-Delegierter im Dept. Technik, wird auf den Posten des Chefs der Abteilung Flugzeug-Unterhalt berufen. Gleichzeitig übernimmt er die Stellvertretung des Departementschefs. Die Funktion des Jet-Delegierten wird aufgehoben.

Als Chef der Ingenieur-Abteilung wurde Herr Karl Benetta, bisher Chef der Sektion Flugzeug-Engineering und Stellvertreter des Abteilungschefs, bezeichnet.

---

Wir wünschen allen Neuernannten Glück und Erfolg!

## HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrer Verheiratung viel Gutes wünschen zu dürfen:

Dept. I: 11.3. Kurt Bärlocher, Kontrollbüro Verkauf, 26.3. Kurt Wick, Verkehrskontrolle Uebersee.

Dept. II: 16.3. Frä. Margot Doswald (jetzt: Frau Barakat), Luftreisebüro.

Dept. III: 18.2. Anton Spörrli, Frachtdienst, 12.3. Frä. Annemarie Ehinger (jetzt: Frau Theiler), Navigations Office.

17.3. Frä. Bettina Kindschi (jetzt: Frau Weber), Kabinenpersonal, Hostess, 19.3. Hans Melli, Load Control.

Dept. IV: 11.3. Hanspeter Wieland, IERA-Flugbetrieb.

## NEUES BUSREGLEMENT

Seit Anfang März sind die Bus-Zubringerdienste für Swissair-Personal von Zürich nach Kloten und umgekehrt neu geregelt. Als wichtigste Bestimmung sei hervorgehoben, dass ohne Fahrschein grundsätzlich kein Recht zur Mitfahrt geltend gemacht werden kann. Bei Service-, Frei- und Personalfügen sowie für besondere dienstliche Fahrten werden blaue Gratisbillette ausgegeben. Für andere Fahrten muss unbedingt der Swissair-Personalausweis gezeigt werden.

## PFAHLBAUER DES JET-AGE

Am 10. März wurde auf dem Areal unseres technischen Betriebes in Kloten der 1000. Holzpfahl in den Baugrund getrieben. 640 Tannenstämme von je rund 18 m Länge, die je 20 Tonnen zu tragen vermögen, verstärken den Boden unter der neuen Werfthalle. Bis zum genannten Datum wurden 360 Holzpfähle in das Fundament des Eckbaus - zwischen alter und neuer Werft - gerammt. Dazu kommen weitere 590 Holz- und 240 Betonpfähle; die letzteren sind je 28 m lang und weisen eine Tragkraft von 80 Tonnen auf.

Mitarbeiter der Projektierung (Dept. IV), der FIG und der Bauleitung begiessen den 1000. Pfahl mit einem guten Tropfen. ➔



## PREISTRÄGER MR. WORLDWIDE

Nachdem die amerikanische Direct Mail Advertising Association unsere Mr. Worldwide-Verkaufsbriefserie zum "Direct Mail Leader 1959" erkoren hatte (vergleiche News Nr. 8/59), wurde die gleiche Kampagne nun auch von der British Direct Mail Association als beste Verkaufsaktion dieser Art ausgezeichnet. Herr Albert Diener, Chef Verkaufsförderung Passagen, konnte dafür am 31. März in London von Sir Spencer Summers den Chadwick Cup entgegennehmen.

## SWISSAIR-WANDKALENDER 1961

Swissair-Wandkalender für 1961 werden wieder an das Personal zum Selbstkostenpreis abgegeben. Die Bestellisten liegen bis 13. Mai 1960 auf:

- in Zürich: Hirschengraben und Terreniahaus (Empfang), Stampfenbach (Reservation), Luftreisebüro;
- in Kloten: Portier Werft, Auskunftsschalter Flughafen;
- in Basel: bei Herrn Perrin;
- in Bern: Luftreisebüro.

Diese Stellen und ein Zirkular an den Anschlagbrettern geben über alle Einzelheiten nähere Auskunft.

## PHILATELISTISCHE SONDERCOUVERTS

Aus Anlass unseres Eröffnungsfluges mit DC-8 nach New York am 30. Mai wird ein Sonderumschlag herausgegeben. Er wird mit dem am 7. April von der Generaldirektion PTT im Rahmen der Werbemarken-Serie 1960 herausgegebenen 75 Rp.-Markenwert (mit dem Bild eines DC-8) frankiert sein und zum Preis von Fr. 1.-- ab 9. Mai bei folgenden Stellen - die über alle Einzelheiten informiert sind - gegen Barzahlung verkauft:

Swissair-Luftreisebüros Basel, Bern, Genf und Zürich  
Zentralverwaltung Swissair, Hirschengraben 84 (Empfang)  
Swissair-Auskunftsschalter in Cointrin und Kloten

Es werden keine unfrankierten Sondercouverts abgegeben. Interessenten können ihre Umschläge dem Erstflug zur Beförderung übergeben. Zur Entwertung der Frankatur wird beim Versand ab Genf oder Zürich von der PTT ein Sonderstempel verwendet; bei der Ankunft in New York gelangt ebenfalls ein Datumstempel zur Anwendung.

## GESCHÄFTSBERICHTE 1959

Deutsche und französische Geschäftsberichte können telefonisch beim Aktionärsbüro, Dept. I,

Tel. int. 575

angefordert werden. Die englische Ausgabe dürfte nicht vor Juni/Juli erscheinen.

## BRIEF VON DER BALAIR

Unter diesem Titel wird in den Swissair News künftig von Zeit zu Zeit über die Balair berichtet. Wir erhielten jüngst das erste solche Schreiben; darin stand:

Liebe Swissair-Freunde,

Es freut uns, dass die Balair von jetzt an die Möglichkeit hat, Ihnen auf diesem Weg Informationen und Neuigkeiten über die Entwicklung und den Geschäftsgang unserer Gesellschaft zu geben.

Der Flugbetrieb der ersten Monate des laufenden Jahres war sehr zufriedenstellend. Neben wöchentlichen Flügen nach Kairo und den Kanarischen Inseln wurden durchgeführt: Zwei Rundflüge nach Afrika sowie ein grosser Rundflug nach Hongkong mit Aufenthalt in Teheran, Karachi, Bombay usw. Ferner Frachtflüge im Auftrag der Swissair nach Karachi, Lissabon und London, und für andere Auftraggeber ebenfalls nach Karachi, nach Chittagong und Johannesburg. Erfreulich gut besetzt waren auch die mit Swissair zusammen organisierten dreizehn Viking-Spezialflüge nach Leipzig. Besten Dank an die Swissair für tatkräftige Mithilfe, besonders an die Endbuchung Zürich und die Vertretungen Berlin und Leipzig.

Der Sommer 1960 bringt folgende Neuerungen: ab ca. 1. Mai wird ein 3. DC-4 eingesetzt, der hauptsächlich für sogenannte ad hoc-Flüge zur Verfügung steht. Wir haben also total zu offerieren: zwei Vikings mit 36 Plätzen oder 3,5 Tonnen für Fracht sowie drei DC-4 mit 72 Plätzen (Uebersee 65) oder 7,2 Tonnen Fracht (Uebersee 6,5 Tonnen). Ebenfalls ab ca. 1. Mai gehört zu unserer Flotte auch ein 1 - 8plätziges Taxiflugzeug vom Typ De Havilland Dove, das für dringende Anschlussflüge ab Zürich und Genf nach allen Destinationen Europas bestellt werden kann.

Die Versicherungen für Balair-Charterflüge sind auf die Swissair-Bedingungen abgestimmt. Als Leistungen sind vorgesehen: Fr. 36'000.-- im Todesfall oder bei Ganzinvalidität und bis Fr. 25.-- Taggeld. Gleiche Bestimmungen wie bei Swissair gelten auch für Frachtflüge.

Wir erhalten öfters Anfragen, von welchem Zeitpunkt an die Balair DC-6B zum Einsatz bringen werde. Es ist noch kein Datum festgelegt. Immerhin hat uns die Swissair mitgeteilt, dass es ihr wahrscheinlich ab ca. August/September 1961 möglich sei, 1 - 2 Einheiten abzugeben.

Auf andere allgemein interessierende Fragen über die Balair geben wir in unserm nächsten Brief gerne Auskunft. Bis dahin verbleiben wir

mit freundlichen Grüssen  
Eure BALAIR

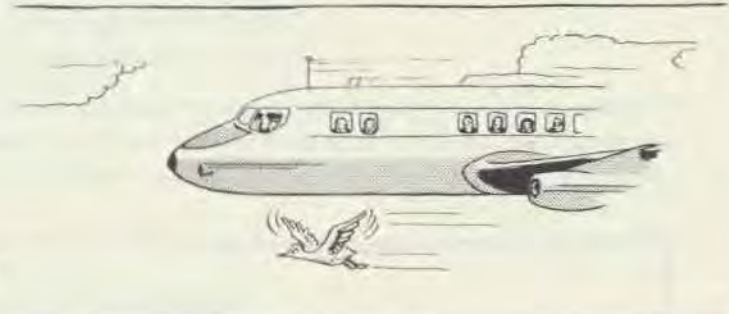
### DC-8-40 LIZENZIERT

Am 23. März erhielt nun auch die mit Rolls-Royce Conway-Triebwerken ausgerüstete DC-8-Serie 40 das Lufttüchtigkeitszeugnis des amerikanischen Luftamtes.



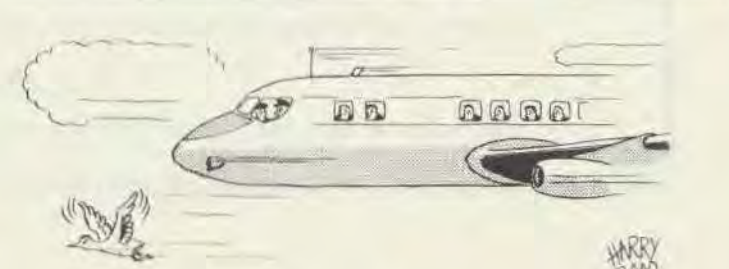
### 100 B-707 VERKAUFT

Am 18. März, anderthalb Jahre nach Fertigstellung der ersten Einheit, wurde in Seattle der 100. Boeing-707 abgeliefert.



### IATA CLEARING 1959

Im vergangenen Jahr erreichte der Umsatz der IATA-Verrechnungsstelle 360'970'000 £ (ca. 4,3 Milliarden Franken) oder 24 % mehr als 1958. Das Clearing House erledigt die Transaktionen der IATA-Gesellschaften in amerikanischer und britischer Währung auf dem Verrechnungsweg; es vermochte 89,4 % des Barzahlungsverkehrs zu eliminieren.



### NEUE ICAO-MITGLIEDER

Nach dem Beitritt von Kamenun, Panama und Jugoslawien hat sich die Zahl der ICAO-Mitgliedstaaten auf 77 erhöht.

HARRY BANO



## NEUE MENÜ-IDEEN

Für unsere Caravelle-Flüge sind neue Menüs entworfen worden. Die Folge der Speisen und Getränke in der ersten Klasse wird auf reizende Tüchli gedruckt, die von den Fluggästen als Souvenirs sicher geschätzt werden. Unsere Propaganda-Abteilung lieferte die künstlerische Druckvorlage mit bunten europäischen Sujets. Für die Touristenklasse ist eine dreiteilige Karte geschaffen worden. Sie besteht aus einer abtrennbaren Postkarte, einer Preisliste und einer Tasche, in die das jeweilige Tagesmenü geschoben wird.

## NEUER FLUGHOF IN LONDON

Für die Passagiere des Uebersee-Verkehrs wird in London ein neuer Flughafen errichtet, der das bisherige Barackendorf ersetzt. Der Neubau soll bis 1962 fertiggestellt sein. Der Kostenaufwand wurde mit 3 Millionen £ angegeben. Man rechnet in London für das laufende Jahr mit 1 Mio und für 1970 mit 2,5 Mio Interkontinentalpassagieren.

## NEUE FLUGGESELLSCHAFT

Am 25. März wurde in Kairo bekannt, dass sich nach einem präsidentiellen Dekret die beiden Luftverkehrsgesellschaften Ägyptens und Syriens, Misrair und Syrian Airways, innerhalb von sechs Monaten zu einer neuen Gesellschaft zusammenschliessen sollen, die den Namen United Arab Airways tragen wird.



Die nachstehend genannten Herren haben sich mit einer guten Idee die Anerkennung der Geschäftsleitung sowie eine Prämie verdient. Wir gratulieren ihnen zu ihrem Erfolg bestens und publizieren hiermit die von ihnen eingereichten Vorschläge:

Herr Werner Lüthy, Dienst für elektr. Datenverarbeitung	Dept. I	Fr. 160.--	7808
Herr Werner Ebnöther, Flugzeug-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 150.--	6865
Herr Eduard Affentranger, Flugzeug-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 50.--	5694

#### Prämierte Vorschläge

7808 Herr Werner Lüthy schlug vor, die Collator 077 (Kartenmischer) der IBM-Anlage mit einer Selector Split Unit zu versehen. Der Einbau dieser Zusatzeinheit ermöglicht die Erledigung von Arbeiten, die bis anhin mehrere Lochkarten-Durchläufe erforderten, in einem Arbeitsgang.

In Anbetracht der wesentlichen Einsparung an Arbeitszeit und der möglichen Verbesserung der Termin-Situation wurden 2 solcher Zusatzgeräte bestellt.

6865 Beim Ablagen des Flugzeugrumpfes kam es immer wieder vor, dass einzelne Fensterscheiben trotz sorgfältigem Abdecken durch die Säureeinwirkung blind wurden und ersetzt werden mussten. Dies bewog Herrn Werner Ebnöther, nach einem geeigneten Schutz zu suchen. Er schlug nun als bessere Lösung vor, die Fenster mit speziell zugeschnittenen Leichtmetallblechen abzudecken und fand damit eine Abdeck-Methode, die die Scheiben bedeutend besser schützt als die bisherige.

5694 Herr Eduard Affentranger machte den Vorschlag, die Augmentorklappenwelle mit einer Feder zu fixieren, um die Vibrationen, welche bei offener Klappe durch den Abgasstrom verursacht werden, auszuschliessen.

Die Versuche, die auf Grund dieses Vorschlages durchgeführt wurden, zeigten denn auch, dass durch das Festhalten der Welle ein Ausschlagen von Welle und Büchse stark reduziert werden kann. Es ergibt sich daraus eine bedeutend längere Lebensdauer dieser Teile. Die Unterlagen für die Montage solcher Federn werden demnächst erstellt.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 4446 Begleitung des Auto-Zubringerdienstes in Kairo durch Swissair-Personal. Bei dem im Vorschlag geschilderten Vorfall handelte es sich um einen bedauerlichen Ausnahmefall, aus dem nicht auf einen Normalzustand geschlossen werden darf. Zur Gewährleistung einer Passagierbus-Begleitung, wie sie vorgeschlagen wurde, verfügt die Swissair in Kairo über zu wenig Personal. Normalerweise sollte es ja genügen, wenn an beiden Endpunkten der Zubringerstrecke Swissair-Personal für Auskünfte und Hilfeleistungen zur Verfügung steht.
- 5052 Erweiterung der Zellenanzahl bei dem Passenger-Manifest Form. 5.6.3.3.0.0, von 40 auf 44, entsprechend der Platzzahl der Metropolitan-Flugzeuge. Die Gründe, die gegen eine Verwirklichung des Vorschlages sprechen sind folgende:
1. Dieses Manifest-Formular wird nur noch für die Swissair-Kurse nach Prag und Belgrad benötigt.
  2. Die Grösse des Formulars ist von der ICAO vorgeschrieben und kann nicht beliebig verändert werden.
  3. Die Weiterverarbeitung dieses Papiers gestattet nicht ohne weiteres einen engeren Zeilenabstand.
  4. Bereits seit längerer Zeit wird ein neues Vorgehen bei der Manifestierung studiert. Dabei ist sicher, dass die neue Manifestierungsmethode auch andere Formulare bedingt.
- 5196 Änderung der Feuerlösch-Klappenventile. Bereits vor Eingang dieses Vorschlages wurde das Testverfahren der Feuerlösch-Klappenventile neu studiert. In der Zwischenzeit wurde nun dieses Test-Verfahren geändert, so dass nicht mehr der volle Flaschendruck auf die Ventile einwirkt. Damit ist auch die vorgeschlagene Verstärkung der Rückschlagklappen hinfällig geworden.
- 5835 Hartlöten statt Punktschweissen der Kühlklappen-Supporte. Nachdem bei den defekten Original-Supporten jeweils die Lager durch eine neue Ausführung ersetzt werden, kommt, aus Gründen einer Vereinfachung der Reparatur, dem Hartlöten dieser Teile keine so grosse Bedeutung mehr zu. Gewiss hat das Hartlöten den Vorteil, dass beim Ersetzen der Lager die Supporte weniger verletzt werden. Da nun aber die ausgeschlagenen Büchsen gegen solche mit Uebermass ausgewechselt werden können, ohne dass die Lager zu entfernen sind, müssen diese Teile nur noch sehr selten ersetzt werden. Aus diesem Grunde wird dem bisherigen und zudem schnelleren Punktschweissverfahren weiterhin der Vorzug gegeben.
- 5945 Verzicht auf den Spark plug burn out procedure Check beim DC-7C. Trotzdem sich die Lodge-RS-35R-Kerzen im Betrieb gut bewähren, kann auf den Spark plug burn out procedure Check beim DC-7C nicht verzichtet werden. Die Erfahrung zeigt nämlich, dass auch bei diesen Flugzeugen "carbon fouling" der Kerzen eintreten kann. Da der Magnetcheck auf "Field barometer pressure" auch mit gleichzeitiger Prüfung im Analyzer für die Feststellung solcher vernasteter Kerzen nicht genügt, ist es notwendig, diesen Check bei höherer Motorenleistung durchzuführen, was zudem allfällig verschmutzte Kerzen in den Selbstreinigungsbereich bringt.

- 6377 Verladebühne für Krankentransporte. Ein Bedürfnis nach speziellen Verladebühnen für den Krankentransport ist erstens nicht vorhanden und zweitens würde die Verwendung solcher Plattformen bedingen, den Verlad mittels eines Telehoist vorzunehmen. Der Einlad von Personen unter Verwendung von Hebebühnen ist jedoch aus Sicherheitsgründen nicht erlaubt.
- 6775 Wareneingangs-Formular. Die Ueberprüfung dieses Vorschlages ergab, dass die darin enthaltenen Vorteile durch verschiedene Nachteile mehr als aufgewogen werden. So z.B. wäre der Formularverschleiss für nur eine Position pro Wareneingang bei umfangreichen Bestellungen viel zu gross und daher zu kostspielig.

- 6846 Verwendung von beweglichen Anniemuttern für die Befestigung der Direction-Valves der Feuerlösch-Anlage im DC-7C. Die vorgeschlagene Lösung, für die Befestigung der Direction-Valves bewegliche Anniemuttern zu verwenden, könnte ohne weiteres verwirklicht werden und würde wahrscheinlich auch die erhoffte Erleichterung bei der Montage dieser Bauteile mit sich bringen.

Da nun aber die DC-7C-Flugzeuge in absehbarer Zeit aus unserem Flugzeugpark ausscheiden, wird auf die vorgeschlagene Modifikation verzichtet.

- 7542 Automatisierung des Oeffnens der Augmentor-Vanes im Landeanflug. Die Ueberlegung, dass eine Ueberhitzung der Augmentor beim Durchstarten vermieden werden könnte, wenn beim Ausfahren des Fahrwerkes die Augmentor-Vanes automatisch in die Trail-Position gestellt würden, ist ganz richtig. Technisch wäre dies auch ohne weiteres möglich.

Von der operationellen Seite aus betrachtet ist jedoch eine derartige Lösung sehr ungünstig. Eine solche Automatisierung würde sich nämlich ganz besonders bei Sinkflügen, die auf kleine Distanzen mit möglichst grosser Sinkgeschwindigkeit, mit ausgefahrenem Fahrwerk und reduzierter Leistung ausgeführt werden (z.B. nach der Ueberquerung der Alpen), negativ auswirken. Denn gerade diese Flugphase verlangt, dass die Augmentor-Vanes geschlossen werden, um die CHT (Zylinderkopf-Temperaturen) halten zu können. Dies aber würde durch die vorgeschlagene Lösung verunmöglicht. Das gleiche gilt auch für simulierte Motorausfälle bei Schul- und Checkflügen.

- 7757 Planschleifmaschine. Maschinen für den gleichen Zweck sind auf dem Markt jederzeit erhältlich und bedeutend weniger kompliziert als die eingereichte Konstruktion. Auch eignet sich diese nicht für die vorgeschlagenen Arbeiten. So muss z.B. das Abrichten der Kipphebeldeckel auf einer Richtplatte geschehen, damit die Auflagefläche genau plan wird. Auf einer Maschine mit 20-30 Schnittmetern ist dies aber nicht möglich.

Damit dem Einsender die Konstruktionszeichnungen wieder zugestellt werden können bitten wir ihn, dem Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen seinen Talon einzusenden.

- 7573 Verkürzung der Laufzeiten für die Steuersäulen der CV-440-Flugzeuge. Aus prinzipiellen Gründen können Vorschläge, die eine Erhöhung oder Verkürzung von Laufzeiten betreffen, nicht durch das Vorschlagswesen behandelt werden. Zur Abklärung solcher Laufzeitenänderungen besteht eine eigene Organisation, welche sich auf Grund von eingereichten Laufzeitenänderungs-Anträgen, für die die Formulare in allen Werkstätten aufliegen, mit

diesen Problemen eingehend befasst. Zudem ist jede Dienststelle, die feststellt, dass Laufzeiten zu kurz oder zu lang sind, verpflichtet, einen entsprechenden Antrag zu stellen.

7578 Einsetzen von randrierten Büchsen in die Kohlenhalter, zwecks besserer Führung der Kohlen. Mit Service-Bulletin Nr. 451 bringt die Firma Bendix einen verbesserten Kohlentyp für den DC-7C-Zündverteiler auf den Markt. Dies bedingt aber zugleich, dass die bestehenden Kohlenhalter entsprechend den vorgeschriebenen Angaben abzuändern sind. Ein weiteres, sich noch in Vorbereitung befindliches Bulletin wird das gleiche Problem für die CV-440- und DC-6B-Zündverteiler behandeln. Die vorgeschlagene Aenderung an den Kohlenhaltern kann deshalb nicht durchgeführt werden.

7814 Sammelband über die schweizerische Zivilluftfahrt. Die Herausgabe eines Sammelbandes über die schweizerische Zivilluftfahrt, worin alle mehr oder weniger mit der Luftfahrt in Zusammenhang stehenden Fragen behandelt werden, geht sicherlich über den Aufgabekreis einer Luftverkehrsgesellschaft hinaus. Weitere Gründe, die dagegen sprechen, sind

- die hohen Gesteungskosten eines solchen Werkes, die es nicht erlauben würden, dasselbe gratis abzugeben,
- die Tatsache, dass ein Grossteil der gewünschten Angaben einer ständigen Veränderung unterworfen und somit jeweils nach kurzer Zeit überholt sind,
- der propagandistische Nutzen, der im Gegensatz zu einer gezielten Public Relation eher bescheiden ist.

PB Düsseldorf. Luftfrachtbriefkopien. Der Vorschlag ist nicht neu. Bereits vor einiger Zeit wurde nach einer Erleichterung für das Erstellen der zusätzlichen Luftfrachtbriefkopien gesucht und auch die Verwendung einer Ormig-Matrize in Erwägung gezogen. Es hat sich dabei jedoch gezeigt, dass beim Unterlegen einer solchen Matrize unter das Original die darunter liegenden, zweckgebundenen Kopien nicht mehr leserlich waren. Ausserdem kann in den weitaus meisten Fällen die notwendige Anzahl der zusätzlichen Frachtbriefkopien auf einmal mit der Maschine durchgeschrieben werden.

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

4330 Verbindungskabel für die Motorbedienung im vordern Frachtraum.

5520 Aenderung der Hebel am Mixerschieber der R-2800-Motoren.

5765 Kühlklappenringe DC-6B.

6194 Scheibenwischerarme.

7748 Trinkwasseranlage DC-7C.

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 811 Kabelbefestigungsleisten vom Handgepäckgestell.
- 2518 Schutzvorrichtung für Torkante am DC-6A-Frachter.
- 4074 Leuchtsignal auf den Schlepptraktoren.
- 5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage.
- 7752 Vorrichtung zum Abtrennen der Auspuffstutzenenden.
- 7755 Vorrichtung zum Einwachsen der Kipphebel.

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

- 6088 Zusammenlegung von Lochkartenkonti bei Herrn P. Schneibel, Abt. Verkehrsbuchhaltung, Dept. I, Tel. 387.
- 7576 Verkürzung vom Aktionsweg des Augmentorklappen-Aktuators bei Herrn M. Wittwer, Klima- und Enteisungsanlagen, Dept. IV, Tel. 2861.

Folgender Vorschlag befindet sich noch im Versuchsstadium:

- 6869 Schleifen der mit Korrosion behafteten Strukturteile.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

802/809/1464/2528/4247/4407/4408/4625/4748/4954/5038/5111/5250/5304/5508/5627/5769/  
5795/5858/5861/6052/6071/6087/6088/6124/6226/6234/6244/6254/6272/6311/6324/6338/  
6386/6387/6502/6534/6561/6639/6652/6702/6801/6814/6839/6860/6869/6871/6874/6894/  
6895/7520/7525/7530/7566/7576/7579/7588/7590/7625/7644/7700/7763/7767/7771/7773/  
7801/7802/7810/7811/7812/7813.

# 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.

Seit 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 sind der Jahresmitgliederbeitrag, die Anzahl Aktiv-Mitglieder (Stand am 31. März 1960) und die Zusammenkunftsorte notiert.

#### Alpine Sektion

Aktiv : Fr. 8.- Passiv : Fr. 5.-  
Anzahl Mitglieder : 28  
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr HUGO ZELLER  
Chef 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  
Chef IERA-AVOR, Dept. IV, Tel. 3359

#### Betriebsbesichtigungen

Ohne Beitrag  
Zusammenkünfte : Auf Einladung  
(Siehe Anschlagbrett)

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

#### Boccia-Club

Aktiv : Fr. 8.- Passiv : Fr. 4.-  
Ehepaar Fr. 10.-  
Anzahl Mitglieder : 48  
Zusammenkünfte : Jeden schönen Abend  
auf der Boccia-Bahn, FPS-Anlage

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

#### Damenkorbball-Gruppe

Untersektion des Handball-Clubs  
Aktiv : Fr. 15.-  
Anzahl Mitglieder : 15  
Training : Jeden Dienstag 19 00 - 20 30 h  
Turnhalle Buchwiesen (FPS-Anlage)

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

#### Fussball-Club

Aktiv : Fr. 15.- Passiv : Fr. 5.-  
Anzahl Mitglieder : 77  
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr MAX STRAHM  
Verkehrsbuchhaltung,  
Dept. I, Tel. 529

Handball-Club

Aktiv : Fr. 15.- Passiv : Fr. 5.-  
Junioren : Fr. 7.50  
Anzahl Mitglieder : 43  
Training : Jeden Donnerstag 19 00 h  
Klubhaus, FPS-Anlage

Herr EDY GONSETH  
Luftreisebüro, Service Uebersee  
Dept. II, Tel. 440

Jodler-Gruppe

Aktiv : Fr. 24.- Passiv : Fr. 5.-  
Anzahl Mitglieder : 16  
Proben : 3 mal monatl. Freitags  
Rest. Alte Post, Klotten

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

Judo und Jiu-Jitsu-Club

Aktiv : Fr. 40.-  
Anzahl Mitglieder : 48  
Training : Jeden Montag / Donnerstag 20 00 h  
Schulhaus Kolbenacker Zürich-Seebach

Herr ERNST PETER  
Motoreneinbau, Dept. IV, Tel. 2939

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 : 40  
Proben : Alle 14 Tage am Donnerstag 17 00 h  
im SWR-Schulhaus

Herr ALBERT STUTZ  
Vorarbeiter Zubehöwerkstatt, Dept. IV,  
Tel. 3224

Orientierungslauf-Gruppe

Ohne Beitrag  
Anzahl Mitglieder : 30  
Zusammenkünfte : Jeden Mittwoch 18 30 h,  
Ort nach Vereinbarung

Herr ERNST ROSSER  
Hauptkasse, Dept. I, Tel. 380

Philatelisten-Club

Aktiv : Fr. 10.-  
Anzahl Mitglieder : 45  
Zusammenkünfte : Letzter Freitag im Monat  
20 00 h, Rest. Ziegelhütte, Zürich-Seebach

Herr ROLAND SCHNETZER  
Flugkapitän, Dept. III,  
Postfach 96

Schach-Club

Aktiv : Fr. 6.- Passiv : Fr. 2.-  
Anzahl Mitglieder : 52  
Zusammenkünfte : Jeden Donnerstag 20 00 h  
Café Capitol b/Central

Herr ROBERT BRUN  
Verkehrsbuchhaltung, Dept. I, Tel. 494

Schmalfilm-Club

Aktiv : Fr. 10.-  
Anzahl Mitglieder : 45  
Zusammenkünfte : Alle 14 Tage am Mittwoch  
in 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 DUETSCH  
Chef TEKO, Dept. IV, Tel. 2978

Ski-Club

Aktiv : Fr. 8.-  
Anzahl Mitglieder : 310  
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr KURT BURGNER  
Chef Roh- und Verbrauchsmaterial,  
Dept. IV, Tel. 2949

Sportflug-Gruppe

Aktiv : prov. Fr. 30.- Passiv Fr. 10.-  
Anzahl Mitglieder : 100  
Zusammenkünfte : Jeden 1. Donnerstag im Monat,  
Rest. Landhus, Zürich-Seebach

Herr WALTER NUSSBAUMER  
Flugzeugstudien, Planungsdienst,  
Tel. 341

Tennis-Club

Aktiv : Fr. 55.- Passiv : Fr. 5.-  
Ehepaar : Fr. 90.- Junioren : Fr. 25.-  
Anzahl Mitglieder : 187  
Zusammenkünfte : Tagesbetrieb auf der  
Freizeitanlage Buchwiesen

Herr PIETER BERGSMA  
Reservationswesen, Dept. II,  
Tel. 598

Basket-Ball-Club

Wir freuen uns, bekanntgeben zu können, dass die Interessenten für dieses moderne Ballspiel sehr zahlreich sind. Auf Grund der eingegangenen Anmeldungen hat Mittwoch, den 13. April 1960, im Rest. "Landhaus" in Zürich - Seebach, die erste Mitglieder- und Gründungsversammlung stattgefunden.

Anlässlich dieser Versammlung ist der Basketballclub Swissair gegründet worden.

Die Zusammensetzung des Vorstandes, sowie das Datum des Trainingsbeginns werden später mitgeteilt. Inzwischen werden den Interessenten sämtliche Mitteilungen persönlich übermittelt.

E. Michel

Fussballclub

Ziemlich genau 13 Jahre nach der Gründung unseres Clubs konnte in der Meisterschaft der längst ersehnte erste Gruppensieg errungen werden. Dieser Erfolg ist umso erfreulicher, weil er in der höchsten Spielklasse erreicht wurde und uns zugleich den Titel des Regionalmeisters eingetragen hat.

Hierzu muss speziell erwähnt werden, dass ein solcher Dauerwettbewerb nur mit einem Team gewonnen werden kann, in welchem Disziplin und Kameradschaftsgeist vorherrscht. Zu diesem schönen Erfolg gratuliert der Vorstand allen Beteiligten recht herzlich.

Voranzeige

Die besondere Ehrung unserer I. Mannschaft und die Uebergabe des Wanderpreises der Region Zürich erfolgt durch den Regionalvorstand Zürich des Schweiz. Firmensportverbandes, anschliessend an das Meisterschaftsspiel FC SWISSAIR - FC PHILIPS am 30.4.60 auf unserer Freizeitanlage Buchwiesen in Zürich II.

Die Auslosung für die kommenden Finalsplele um die Schweiz, Firmenfussballmeisterschaft hat folgende Paarungen ergeben:

14.5.60	Region	Olten-Zofingen	:	Bern
		Basel	:	St. Gallen
		Solothurn-Grenchen	:	Luzern-Emmenbrücke
		Schaffhausen	:	Zürich
21.5.60		Basel/St. Gallen	:	Olten-Zofingen/Bern
Halbfinal		Schaffhausen/Zürich	:	Solothurn-Gr./Luzern-Emmenbrücke
28.5.60/11.6.60		Finalspiel in Basel		
		event.		

M. Strahm

#### Kunstzirkel

Am 29. März wurde die gut besuchte Jahresversammlung im Rest, Landhus, Seebach, durchgeführt. Der Präsident, Herr K. Endress, konnte mit Genugtuung auf die Club-Tätigkeit des vergangenen Jahres zurückblicken und auf die stetig steigende Mitgliederzahl verweisen. Auch von der im Jahre 1959 entstandenen Musikgruppe konnte Erfreuliches berichtet werden. Der Kunstzirkel hofft, dass sich recht bald neue Freunde der Kammermusik einfinden werden, so dass das bestehende Quartett eine Erweiterung erfährt. Den scheidenden Vorstandsmitgliedern Herrn Jean-Marc Bärtsch und Herrn Ernst Graf wurde für ihre, im vergangenen Jahr geleistete Arbeit, der herzlichste Dank ausgesprochen.

Der neue Vorstand, bestehend aus den Herren

- K. Endress, Präsident (Passageabrechnung, Dept. I, Tf. 364)
- K. Schinz, Aktuar (Ing. Abt., Dept. IV, Tf. 3177)
- E. Schneider, Musikgruppe (Baudienst, Oerlikon, Tf. 559)

und den Damen

- H. Ritter, Kassierin (Pool-Abrechnung, Dept. I, Tf. 338)
- H. Brack, Beisitzerin (Finanzplanung, Planungsdienst, Tf. 660)

erwartet auch in Zukunft eine rege Teilnahme der Mitglieder und hofft mit dem neuen Programm jedem etwas zu bieten.

Im zweiten Teil des Abends wurde allen Anwesenden eine Ueberraschung zuteil. Die drei Farbfilme "Den Regentropfen nach", "Portugal lebt", "Rhodos", von unserem Mitglied Herrn W. Bühler gezeigt, wiesen Qualitäten auf, wie man sie bei Amateurfilmen nur selten zu sehen bekommt. Die überaus glückliche Vertonung dieser Streifen trug unzweifelhaft viel dazu bei.

#### Foto-Wettbewerb der Air-France

Ende Februar wurden in Paris die Sieger im Internationalen Foto-Wettbewerb der Fluggesellschaften erkoren. Es hat unseren Foto-Amateuren zu keinem 1. Preis gereicht, doch dürfen wir mit dem Gesamtergebnis zufrieden sein.

Rangliste:

Kategorie schwarz/weiss:

- A Thema Der Mensch  
1. BEA, 2. DLH, 3. KLM, 4. SABENA, 5. SWISSAIR
- B Thema Landschaft  
1. KLM, 2. SWISSAIR, 3. BEA
- C Thema Diverses  
1. KLM, 2. AIR-FRANCE, 3. SWISSAIR

Kategorie Farbdias:

- A Thema Der Mensch  
1. KLM, 2. AIR-FRANCE, 3. SAS, 4. SWISSAIR
- B Thema Landschaft  
1. AIR-FRANCE, 2. KLM, 3. SWISSAIR
- C Thema Diverses  
1. AIR-FRANCE, 2. KLM, 3. SWISSAIR

Gesamtklassement: 1. KLM, 789 P., 2. AIR-FRANCE 720 P., 3. SWISSAIR 702 P., 4. BEA 639 P.,  
5. SABENA 617 P. (Maximal Punkte 1200)

Dreizehn Gesellschaften haben sich beteiligt. In der Einzelwertung stellt ebenfalls KLM den grossen Sieger. Eine Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten fand vom 1. bis 10. April im Salon de l'étoile in Paris statt. Leider war die Orientierung über die ganze Veranstaltung aus Paris sehr spärlich, so dass weitere Einzelheiten erst später bekannt gegeben werden können.

K. Schinz

Philatelisten-Club

Am 8.3.1960 fand im Restaurant Ziegelhütte in Zürich-Seebach die diesjährige ordentliche Generalversammlung statt.

Im vergangenen Vereinsjahr entfaltete der Club wiederum eine rege Tätigkeit. Es wurden bei fünf Anlässen von Erstflügen insgesamt nahezu 12 000 Sonderkuverts geschaffen. Auch im laufenden Jahre werden eine grosse Anzahl Sonderaktionen vom Swissair Philatelisten-Club durchgeführt. Die wichtigsten sind: Jet-Erstflug New York/Schweiz mit DC-8 (Sonderkuvert Zürich/New York wird von der Swissair organisiert), verschiedene Erstflüge mit Swissair Caravelle, Erstflug Finnair Zürich/Helsinki, Air India Schweiz/Bombay mit Boeing, AUA Zürich/Salzburg etc.

Der PCS zählt nun 45 Mitglieder. Alle Swissair Angestellten, welche sich mit der Philatelie befassen oder sich ernsthaft dafür interessieren, sind bei uns immer freundlich willkommen. Durch Ihren Beitritt kommen Sie in den Genuss von folgenden Vorteilen:

- Erhalt eines Gratis-Erstflug-Couvert bei Sonderaktionen (Grossauflagen)
- Möglichkeit der Beschaffung von Neuheiten zu günstigsten Bedingungen
- Möglichkeit der vorteilhaften Beschaffung und Veräusserung von Briefmarken durch den neu organisierten Rundsendedienst
- Gute Gelegenheit des Markenaustausches an den monatlich durchgeführten Tauschabenden (letzter Freitag im Monat im Rest. Ziegelhütte, Zürich-Seebach), wo auch alle wichtigen Briefmarkenkataloge den Mitgliedern zur Verfügung stehen.

Auskünfte erhalten Sie durch den Präsidenten Herr R. Schnetzer, Flugkapitän, Tf. 24 03 38 (P.B. Swissair Nr. 96) oder durch den Aktuar Herr H. Ruoss, OVK Dept. III, Tf. int. 3352.

H. Ruoss

#### Schach-Club

Mitte März waren unsere Elitespieler in Paris, um im Halbfinal um den ASIA-Cup gegen den Schach-Club der Air-France zu spielen. Leider hatten unsere Spieler nicht den gewünschten Erfolg und mussten den Sieg in dieser wichtigen Vorentscheidung den Gastgebern überlassen.

Inzwischen ist auch unser Swissair-Cup beendet worden; dem Sieger Herrn A. Weiss gratulieren wir zu seinem Erfolg. Im Zürcher Firmenschachturnier, welches ebenfalls abgeschlossen ist finden wir unsere 1. Mannschaft im 5. Rang mit 21 1/2 Punkten, Swissair II figuriert im 3. Rang mit 16 1/2 Punkten.

R. Fischbacher

---

Die FIAT Automobil-Handels AG, Zürich offeriert dem Swissair-Personal ausserordentlich günstige Bedingungen sowohl beim Kauf von Autos als auch bei der Berechnung von Service- oder Reparaturarbeiten. Die Details können bei den Personaldienstleitern der Departemente erfragt werden.

Im übrigen werden hiermit die Besitzer von FIAT-Automobilen aufgefordert, sich bei der Geschäftsleitung der FIAT in Zürich, Freihofstrasse 25, schriftlich zu melden. Sie gelangen alsdann in den Genuss von Spezial-Vergünstigungen.

---

## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM APRIL 1960

	<u>April 1960</u> (in 1000 tkm)	<u>April 1959</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	16'284 + 1 %	16'182
Ausgelastete Tonnenkilometer	10'291 + 6 %	9'708
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	7'733 + 10 %	7'003
Fracht-tkm	2'040 . / . 8 %	2'207
Post-tkm	518 + 4 %	498
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	63,2 %	60,0 %

Bei praktisch unverändertem Angebot (Zunahme 1 %) erhöhte sich die Zahl der ausgelasteten Tonnenkilometer im April 1960 im Vergleich zum gleichen Monat des Vorjahres um 6 %. Die regelmässigen Streckenflüge waren zu 63,2 % (April 1959: 60,0 %) ausgelastet; budgetiert war allerdings ein Koeffizient von 65 %. Die hohen Vorbereitungskosten für den Einsatz unserer Strahlflugzeuge schmälern die Erträge erheblich. Gesamthaft gesehen, ist das Bild also nicht so erfreulich wie die Zahlen zunächst vermuten lassen.

Während auf der Fernroute die Konkurrenz der Strahlflugzeuge das Ergebnis etwas beeinträchtigte (Senkung des Auslastungsgrades von 70,6 % auf 64,7 %), ergab sich bei den Passagierkursen über dem Nordatlantik trotz ähnlicher Sachlage ein erheblicher Nachfrageanstieg von 10 % und ein Ladefaktor von 70,5 %.

Verbesserte Auslastungsgrade wurden ferner in Europa (58,6 % gegenüber 55,9 %), im Mittleren Osten (60,5 % gegenüber 55,2 %) und über dem Südatlantik (64,0 % verglichen mit 56,3 %) erzielt.

Eher enttäuschend fiel dieses Mal das Ergebnis der Cargoliner-Flüge zwischen Europa und den USA aus, obschon auch hier 65,3 % (i. V.: "nur" 60,7 %) der angebotenen Leistung verkauft werden konnten. Allerdings wurden hier drei einfache Kurse weniger geflogen, was eine Reduktion der Offerte um 24 % bedeutet.

## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Die meisten von Ihnen werden gelesen haben, was Herr Dr. Berchtold kürzlich in unserer Generalversammlung über die verkehrspolitischen Probleme ausführte, die sich der Swissair in der Welt draussen stellen. Einige dieser Schwierigkeiten wirken sich unmittelbar auf unser Sommerflugprogramm 1960 aus, und hierzu möchte ich folgendes sagen:

Es ist bis heute noch nicht möglich gewesen, sich mit Argentinien über die Verlängerung unseres zweiten Südatlantik-Kurses bis Buenos Aires zu einigen. Argentinien hat dafür Bedingungen gestellt, die rechtlich unhaltbar sind und sachlich nicht angenommen werden konnten. Die Auseinandersetzung geht weiter, und wir sind sicher nicht gewillt, unsern Plan aufzugeben, denn die Erfahrung beweist, dass der Einbezug von Buenos Aires zu beträchtlich besseren Streckenresultaten führt. Die Diskussion wird auf diplomatischer Ebene fortgesetzt. Wir genossen die volle Unterstützung des Eidgenössischen Politischen Departementes, dessen Vorsteher, Herr Bundespräsident Petitpierre, persönlich eingegriffen hat. Die schweizerische Botschaft in Buenos Aires ist bei der argentinischen Regierung wiederholt vorstellig geworden und lässt von ihren Bemühungen nicht ab. Wir hoffen auf eine baldige positive Lösung.

In Verhandlungen, die anfangs Mai in Tokio geführt wurden, hat sich die japanische Luftfahrtbehörde leider mit dem dritten Japan-Kurs der Swissair nicht einverstanden erklären wollen. Im Hintergrund dieser Ablehnung steht das kürzlich abgeschlossene Bündnis zwischen Japan Air Lines und Air France. Auch dieser wichtige Programmpunkt wird von der Schweiz selbstverständlich nicht aufgegeben; wir sind der Auffassung, dass die japanische Haltung mit dem Luftfahrtabkommen zwischen der Schweiz und Japan nicht vereinbar ist. Es ergibt sich hier gleichfalls die Notwendigkeit, die Bemühungen auf diplomatischer Stufe fortzusetzen. In der Zwischenzeit beabsichtigen wir, den dritten Fernostkurs bis Hong Kong zu führen. Die Flangestaltung bleibt so, dass der Kurs ohne weiteres nach Tokio verlängert werden kann, sobald die japanische Zustimmung vorliegt.

Die indische Luftfahrtbehörde wollte den geplanten zusätzlichen Kurs der Swissair mit Endpunkt Bombay nur bis zum Herbst dieses Jahres bewilligen. Andererseits hat sich die Notwendigkeit ergeben, einige DC-7C-Kapazität in Reserve zu behalten, um Caravelle-Standzeiten zu decken. Deshalb wurde der Bombay-Kurs aus dem Sommerflugprogramm 1960 gestrichen.

Die deutsche Luftfahrtbehörde wollte nicht gestatten, dass wir unsern Kölner Kurs bis Rotterdam verlängern. Hier besitzen wir kein vertragliches Recht, hätten aber eine entgegenkommende Haltung Deutschlands erwartet, nachdem die Deutsche Lufthansa früher in der Schweiz ähnliches Entgegenkommen gefunden hatte.

Für den Anflug von Rotterdam werden wir eine neue Lösung finden müssen. Inzwischen wird die frei gewordene Kapazität im Deutschlandverkehr ausgenützt.

Wir müssen uns darüber klar sein, dass die momentanen Abstriche an unserm Langstreckenprogramm ein empfindliches Loch in unser Produktions- und Einnahmenbudget reissen. Unsere Flugzeugausnützung im Sommer 1960 wird verschlechtert, und die betreffenden Einnahmen werden uns fehlen. Bei der geschmälernten Produktion wird es nun umso wichtiger, hohe Auslastungsziffern zu erzielen, damit unsere Rechnung im Gleichgewicht gehalten werden kann. Es braucht dazu eine intensive Anstrengung aller Beteiligten.

*H. Haas*

Dr. H. Haas  
Generalsekretär

UNSERE JETS SIND DA !



Der 24. April und der 2. Mai 1960 sind als historische Daten in die Swissair-Geschichte eingegangen. An diesen Tagen sind unsere ersten Strahlverkehrsflugzeuge auf Schweizerboden gelandet.

Bild oben:

Sonntag, 24. April 1960

DER ERSTE DC-8 - die HB-IDA, "Matterhorn" - landete um 11.39 Uhr in Zürich-Kloten. Am Freitag, dem 22. April, wurde am Hauptsitz der Douglas-Werke in Santa Monica, Cal., das Uebernahmeprotokoll unterzeichnet. Einen Tag später erfolgte unter dem Kommando von Flugkapitän Robert Staubli, stv. Chefpiloten der Gesellschaft, der Ueberflug von Long Beach nach New York. Am Samstagabend (nach Schweizer Zeit am Sonntag früh) übernahm Flugkapitän Horst Siegfried, Sektorchefpilot Nordatlantik, das Kommando. Die reine Flugzeit auf der 6'600 km messenden Strecke von New York nach Zürich betrug 7,26 Stunden. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit lag bei 860 km/h. Kurz nach 17 Uhr stach die HB-IDA bemerkenswert ruhig in den Abendhimmel zum Weiterflug nach Stockholm, wo sie für die Umschulungskurse unserer Piloten eingesetzt wird.

Bild unten:

Montag, 2. Mai 1960

DIE ERSTE CARAVELLE - die HB-ICW, "Solothurn" - landete um 13.40 Uhr in Genf-Cointrin. Am gleichen Tage war das für vier Jahre vom SAS gemietete Flugzeug vor den Werkhallen der Sud-Aviation in Toulouse feierlich der Swissair übergeben worden. Dem Festakt wohnten die Herren Regierungspräsidenten der Kantone Zürich und Bern, Dr. P. Meierhans und Dr. F. Giovanoli, die Herren Regierungsräte Dr. P. Zschokke, Basel-Stadt, und E. Dupont, Genf, sowie weitere Behörden- und eine Anzahl Pressevertreter aus Frankreich, Skandinavien und der Schweiz bei. Die Swissair war vertreten durch den Präsidenten des Verwaltungsrates, Herr E. Schmidheiny, die beiden Herren Vizepräsidenten, Prof. E. Amstutz und Oberst E. Primault, durch weitere Verwaltungsräte sowie durch den Direktionspräsidenten, Herrn Dr. W. Berchtold, seinen Stellvertreter, Herrn A. Baltensweiler, die Herren Departementschefs R. Fretz (III) und F. Roth (IV) sowie weitere Mitarbeiter. Um 16.52 landete die HB-ICW in Kloten. Wenige Minuten nach 18 Uhr nahm auch sie den Weg nach Stockholm, dem Zentrum unserer Jet-Schulung, unter die gleissenden Fittiche.



## ERNENNUNGEN

Bis zum 12. Mai haben folgende Flugkapitäne ihr Patent als Pilots-in-Command auf DC-8 vom Schweizerischen Luftamt bekommen:

Andrea Bezzola, Ernst Bill, Stanley Hale, Ernst Hürzeler, Georges Mirault, Hugo Muser, Rudolf Schärfer, Robert Schwärzler, Theo Schwarzenbach.

Zu DC-6 und DC-7 Kommandanten wurden ernannt: Flugkapitän Hans Stutz auf DC-7C für die Sektoren Europa und Südatlantik, und Flugkapitän George Sprigg auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten.

Neben den Flugkapitänen Peter Baumann und Charles Ott erhielt auch Flugkapitän Paul Müller den Rang eines Caravelle Pilot-in-Command.

Bisher sind folgende Bordmechaniker auf DC-8 brevetiert worden:

Paul Lüthi, Ernst Schlatter und Ernst Senn.

An Stelle des in die Verkehrsabteilung des Zürcher Hauptsitzes zurückgekehrten Herrn H. Lindt ist Herr Helmut Lieb, bisher Stadtbürochef Swissair Stuttgart, zum Regionalvertreter in Hannover ernannt worden.

Herr Leo Oswald vom Luftreisebüro Zürich wird im Juni als Nachfolger von Herrn Landolt den Chefposten unserer Vertretung in Singapore übernehmen.

Wir gratulieren herzlich!

## NEUE SEKTIONSCHEFS IM DEPT. I

Herr Hans Stucker, bisher Buchhaltungschef unserer Londoner Vertretung, wurde zum Chef der Sektion Finanzverwaltung ernannt.

Die Abteilung Administration wurde in folgende Sektionen aufgeteilt:

- Sektion Liegenschaftsverwaltung mit Herrn Dr. Alfred Fischer als Chef; ihr sind die Dienststellen Raumdistribution, Liegenschaftsunterhalt und Hausdienste Zürich unterstellt.
- Sektion Drucksachen- und Materialzentrale (Chefposten vakant); ihr sind zugeordnet der kaufmännische Einkauf, das Materiallager und die Vervielfältigungszentrale.
- Sektion Post- und Transportwesen mit Herrn Werner Weilenmann als Chef ad int. und den Dienststellen Telefonzentrale/Empfang, Post und Versand, Transportdienst sowie Archiv.

Wir wünschen den drei neuen Sektionschefs viel Erfolg!

## WIR GRATULIEREN !

Herr Heinz Büchi, der Leiter der Datenverarbeitungs-Abteilung, wurde am 8. Mai 1960 in das Zentralkomitee des Schweiz. Kaufmännischen Vereins gewählt. Wir freuen uns mit Herrn Büchi über diese verdiente Anerkennung seiner Fähigkeiten und Initiative.

## DER ÄRZTLICHE DIENST IST UMGEZOGEN

Am 9. Mai hat unser Aertzlicher Dienst im Erdgeschoss des neuen Schulgebäudes in Kloten sein neues Quartier bezogen. Die Telefonnummern bleiben unverändert int. 2944 und 2945.

## ERÖFFNUNGSFLÜGE

- mit DC-8: 30. Mai Zürich-Genf-New York
- mit Caravelle: 21. Mai Zürich - London
- nach Warschau: 2. Juni (mit Metropolitan)

Auf die Verlängerung der Strecke Zürich - Stuttgart - Köln bis Rotterdam wird vorderhand verzichtet.



«So fängt man bei uns fliegende Fische»



## 25 JÄHRIGE DIENSTJUBILÄEN

Am 5. Mai waren es 25 Jahre her, seit Herr Emil Bosshard, Konstruktionsbüro Flugzeugunterhalt des Dept. IV, in die Dienste der Swissair trat. Im Grunde handelte es sich damals um einen Wiedereintritt, hatte Herr Bosshard doch bereits bei der Ad Astra eine Lehre als Flugzeugmechaniker absolviert und nach der Fusion dieser Gesellschaft mit der Balair noch rund ein Jahr bei der neu gegründeten Swissair gearbeitet. Ab 1939 versah Herr Bosshard den Posten eines Platzmechanikers in Amsterdam und Rom. Unmittelbar nach Kriegsende wurde er zum Vorarbeiter und 1949 zum Meister der Propellerwerkstatt befördert. Am 1. Juni 1954 liess sich Herr Bosshard zur Betriebsplanung umteilen. Als Mitarbeiter im Konstruktionsbüro Flugzeugunterhalt ist er - um seiner reichen Erfahrung willen geschätzt - seit der Umorganisation im Dept. IV vor einem Jahr tätig.

Am 5. Mai beging Herr Robert Stocker, Swissair Genf, das 25jährige Jubiläum seiner Betriebszugehörigkeit bei der Swissair. Mit 25 Jahren stiess er im September 1925 zur Luftfahrt; zunächst arbeitete er für die Balair in Genf, später in Basel. Die weiteren Stationen seiner Laufbahn, ab 1935 bei der Swissair, waren Rom, Dübendorf und wiederum Cointrin. Von 1950 bis 1954 gehörte er der Betriebsplanung Kloten als technischer Berater an. Im Februar 1960 wurde er zum technischen Assistenten des Stationsleiters in Cointrin, Herrn René Kleiner, ernannt.

## HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand unsere Glückwünsche entgegen zu dürfen:

- Dept. II:** 19.3. Fr. Marie-Louise Filippi (jetzt: Frau Fey), Luftreisebüro; 25.3. Bernhard Lindenmaier, Startdienst Basel-Blotzheim; Heinrich Vonrüti, Traffic Basel; 5.4. Peter Streuli, LATA/ICAO-Koordinator.
- Dept. III:** 10.12.59 Anton Räth, Passagierdienst; 15.12.59 Paul Bischof, Startdienst; 30.12.59 Werner Busenhardt, Flight OPS (Pilot); 25.1. Anton Rüesch, Terminus; 18.2. Anton Spörri, Frachtdienst; 27.2. Erwin Reithaar, Kabinenpersonal (Steward); 29.2. Xaver Ebnetter, Flight OPS (Pilot); 5.3. Fr. Nelly Michel (jetzt: Frau Witschi), Kabinenpersonal (Hostess); Fr. Anna Schmitt (jetzt: Frau Kuhn), Kantine; 19.3. Joseph Maftre, Passagierdienst; 28.3. Fr. Sonja Martin (jetzt: Frau Frommel), Uebermittlungszentrale; 2.4. Jean François Piller, Navigation Office; 8.4. Fr. Rosmarie Frehner (jetzt: Frau Schlotter), Wirtschaftsdienst.
- Dept. IV:** 26.3. Fr. Nelly Markwalder (jetzt: Frau Oefell), Vorschriften- und Aktenzentrale; 4.4. Otto Richei, Galvanische Werkstatt; 8.4. Hanspeter Moser, Triebwerk; 9.4. Hans Heim, Flugzeugwartung; Marcel Keller, Materialverwaltung; 21.4. Roland Halter, AVOR-Flugbetrieb; 23.4. Kurt Röll, Spenglerei.

## OPEN LIST FOR 35/I-FLUGSCHEINE

Für das Sommerhalbjahr 1960 können für folgende Strecken Flugscheine zu 35 % mit Anrecht auf feste Buchung ausgegeben werden:

### EUROPA

<u>England:</u> ZRH (BSL) - LON v.v.	SR 100/101	<u>Deutschland:</u> ZRH - CGN v.v.	SR 208/209
	SR 104/105	ZRH - DUS v.v.	SR 214/215
GVA - LON v.v.	SR 112/113	ZRH - FRA v.v.	SR 224/225
ZRH - BSL - MAN v.v.	SR 116/117	ZRH - HAM v.v.	SR 224/225
(ZRH - MAN nur 1 - MAN - ZRH nur 2)		ZRH - MUC v.v.	SR 216/217
<u>Frankreich:</u> ZRH - BSL - PAR v.v.	SR 140/141	ZRH - STR v.v.	SR 214/215/200
GVA - PAR v.v.	SR 142/147	<u>Skandinavien:</u> ZRH - CPH v.v.	SR 720/721
<u>Spanien/Portugal:</u> GVA - BCN v.v.	SR 164/165	ZRH - STO v.v.	SR 720/721
GVA - MAD v.v.	SR 150/151	<u>Oesterreich:</u> ZRH - VIE v.v.	SR 242/243
GVA - LIS v.v.	SR 150/151	ZRH - INN v.v.	SR 254/255
<u>Italien:</u> ZRH - MIL - ROM - GVA	SR 306/307	<u>Belgien/Holland:</u> ZRH - BRU v.v.	SR 138/139
<u>Schweiz:</u> ZRH - GVA	SR 029/064/021	ZRH - RTD v.v.	SR 208/209
GVA - ZRH	SR 020/059/028/065	<u>Jugoslawien:</u> ZRH - BEO v.v.	SR 248/249
ZRH - BSL v.v.	SR 140/141		
	SR 004/005		
	SR 104/105		
	SR 002/003		
ZRH - BRN v.v.	SR 010/013		

MITTLERER OSTEN:

Alle DC-6B-Flüge offen. Ueber Caravelle-Flüge entscheidet der Chef Reservation in Zürich.

FERNER OSTEN:

Entscheidungen treffen die Chefs Reservation Zürich und Bangkok.

USA:

Eastbound 15. Juni bis 15. Juli ) keine Flüge offen  
Westbound 15. August bis 30. September  
Uebrige Zeiten in beiden Richtungen offen.

SUEDAMERIKA:

Entscheidungen treffen die jeweiligen Chefs Reservation.

Für alle nicht erwähnten Kurse bietet nur der Erwerb von Pers. 50/I-Flugscheinen ein Anrecht auf feste Buchung.

**LUFTVERKEHR GEWINNT NORDATLANTIKRENNEN 1959**

Gemäss einer von der Reeder-Vereinigung "Shipping Conference" zusammengestellten Statistik über den Nordatlantikverkehr zu Wasser und in der Luft wurden im Jahre 1959 insgesamt 881'374 Schiffs- und 1'539'934 Flugpassagiere gezählt. Der Luftverkehr vermag den Seetransport im Passagiergeschäft demnach deutlich zu übertreffen. Im Jahre 1957 hatten Flugzeug und Schiff erstmals den Gleichstand erreicht. Die Gesamtentwicklung seit 1948 ergibt folgendes Bild:

<u>Jahr</u>	<u>Flugzeug</u>	<u>Schiff</u>	<u>Total</u>	<u>Flugzeug in %</u>
1948	252'217	501'266	753'483	34
1949	273'025	651'640	824'665	30
1950	316'827	693'158	1'009'985	31
1951	339'096	710'092	1'049'188	33
1952	432'300	824'300	1'274'600	35
1953	522'496	892'113	1'414'609	37
1954	578'471	938'033	1'516'504	38
1955	691'800	961'936	1'653'736	42
1956	834'790	1'007'627	1'842'417	45
1957	1'018'784	1'025'990	2'044'774	50
1958	1'190'790	956'224	2'147'014	54
1959	1'539'934	881'374	2'421'308	64

**NACHTTARIFE AUCH IM FERNSCHREIBVERKEHR**

Seit rund einem Jahr werden Fernschreibmeldungen nach europäischen Bestimmungsorten zum halben Preis übermittelt, sofern man ihre Auslieferung an den Empfänger erst während der Nacht (ab 20 Uhr GMT) in Kauf nimmt. Es bedarf dazu einfach eines Vermerks vor der Adresse, der aus den beiden Buchstaben "LT" besteht. (Man kann sich das als Abkürzung für "Late Tariff", also Spätтариф, gut merken.) Aus Kostengründen sollten daher alle Meldungen, deren Ankunft nicht vor 20 Uhr GMT erforderlich ist, den LT-Vermerk tragen.

**ORGANISIERTE FLUGHAFENEGGNER IN BASEL**

Gegen das 75 Millionen-Ausbauprojekt des Flughafens Basel-Mülhausen, das am 7. April vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt einstimmig gutgeheissen worden war, ist von einem überparteilichen Komitee das Referendum ergriffen worden. Da bis zum Ablauf der gesetzlichen Frist wahrscheinlich genügend Unterschriften eingehen, wird voraussichtlich eine Volksabstimmung über das Projekt stattfinden müssen.

**VERLÄNGERTE PISTE VON COINTRIN BEREIT**

Am 13. April ist in Genf-Cointrin die 2000 m messende Verlängerung der Landepiste in Betrieb genommen worden. Der ursprüngliche Pistenteil von 1800 m Länge erhält gegenwärtig einen neuen, tragfähigeren Betonbelag und kann nach Beendigung dieser Arbeiten auch von schwersten Strahlverkehrsflugzeugen beansprucht werden.

## FLUGHAFEN ZÜRICH UNVERÄNDERT AN 8. STELLE

Sowohl im Passagier-, als auch im Frachtverkehr liegt Zürich-Kloten unter den zehn grössten Flughäfen Europas an 8. Stelle, wie im letzten Jahr.

<u>Passagiere</u>		<u>Fracht (in Tonnen)</u>	
1. London	4'089'996	1. London	63'288
2. Paris	2'690'598	2. Paris	47'449
3. Frankfurt	1'377'822	3. Amsterdam	34'260
4. Kopenhagen	1'373'895	4. Frankfurt	24'823
5. Berlin	1'271'814	5. Kopenhagen	19'862
6. Rom	1'126'251	6. Brüssel	16'819
7. Amsterdam	1'046'936	7. Stockholm	14'771
8. Zürich	1'024'396	8. Zürich	12'902
9. Stockholm	934'022	9. Rom	11'572
10. Madrid	720'943	10. Berlin	9'603

### AUS DEM TIERBUCH

Folgender Telexwechsel von einer Swisairstelle zur andern hat beinahe die schweizerische Neutralität gefährdet:

- A. unverbindliche anfrage erbiten charterpreis dc-3 für waffen von x nach y
- B. bedauern an waffentransporten aus prinzipiellen ueberlegungen nicht interessiert
- A. unverbindliche anfrage charter dc-3 infolge hoerfehler nicht waffen sondern lebende tiere - affen

## ROBERT HUBER †

Herr Robert Huber ist uns am 7. Mai 1960 nach kurzer, schwerer Krankheit im 55. Altersjahr entrissen worden.

Er hat während beinahe 25 Jahren am Aufbau der Swissair mitgewirkt, zuerst als Arbeiter und seit 10 Jahren als Stellvertreter des Chefs Startdienst der Station Kloten. Mit umfassender Sachkenntnis, fleissig und treu, hat er seine Aufgaben erfüllt. Der heutige hohe Stand unseres Startdienstes ist zu einem grossen Teil auf seine Mitarbeit zurückzuführen.

Seinen letzten Einsatz erlebte er am Sonntag, dem 24. April 1960, an dem er die Abfertigung unseres ersten DC-8 leitete. Zwei Tage später zwang ihn ein unheilbares Leiden, seine Arbeit niederzulegen. In Robert Huber verlieren wir einen treuen, geschätzten Mitarbeiter und lieben Kameraden, dem wir stets ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Seinen Angehörigen sprechen wir unser tief gefühltes Beileid aus.

## HANS RUCKSTUHL †

Am 26. April ist in Frankfurt/M. Herr Hans Ruckstuhl, Frachtchef der Swissair für Deutschland, nach kurzer, schwerer Krankheit in seinem 36. Lebensjahr gestorben. Herr Ruckstuhl trat am 1. Juni 1949 in die Dienste der Swissair ein. Am 1. Mai 1953 übernahm er seinen ersten Auslandsposten in Manchester. Seit Anfang 1956 wirkte er in Deutschland, zunächst als Frachtleiter in Berlin, bis er am 1. Januar 1958 seinen Posten als Frachtchef für Deutschland am Sitz der Landesvertretung in Frankfurt antrat. Wir verlieren in Hans Ruckstuhl einen überaus versierten und geschätzten Mitarbeiter, der an der bedeutenden Steigerung unserer Frachturnsätze in Deutschland massgeblich beteiligt war.

Seiner Frau und seinem Söhnchen sei auch hier das herzliche Beileid seiner Mitarbeiter ausgesprochen.



Geschäftsleitung und Mitarbeiter der Swissair trauern mit der Balair um die in der Nacht zum 16. Mai tödlich verunglückten Besatzungsmitglieder der DC-4 HB-ILA der Balair, die 750 km südwestlich von Khartum abgestürzt ist:

Capt. Edgar Hansen

Co-Pilot René F. Widmer

Co-Pilot Rolf Camenzind

Co-Pilot Rolf Rein

Navigator Pietro Nocentini

Navigator Rinaldo Greco

Bordmechaniker Ernst Mathis

Bordmechaniker Hans Kost

Bordmechaniker Emil Staedeli

Steward Giovacchino Mazzi

Wir werden den Toten ein ehrendes Andenken bewahren.

# DIE GUTE IDEE

Die heutige Gute Idee steht, mindestens was die prämierten Vorschläge betrifft, im Zeichen des Departementes Technik. Sie ist zudem die erste Nummer dieses Jahres, deren Prämientotal den Betrag von Fr. 500,- übersteigt. Den nachstehend genannten Herren, die zu diesem schönen Resultat beigetragen haben, danken wir für ihre aktive Mitarbeit und gratulieren ihnen zu ihrem Erfolg.

Herr Otto Lehner, Abt. Geräte-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 140.--	7752
Herr Paul Tinner, Section technique	Genève	Fr. 50.--	811
Herr Ernst Baumann, Material-Abteilung	Dept. IV	Fr. 50.--	4074
Herr Alb. Toggweiler, Abt. Geräte-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 50.--	5765
Herr Fritz Herzog, Kontroll-Abt.	Dept. IV	Fr. 50.--	6640
Herr Ludwig Reimann, Abt. Geräte-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 50.--	7755
Herr Jakob Wettstein, Abt. Geräte-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 50.--	7771
Herr Walter Rosenberger, Ing.-Abteilung	Dept. IV	Fr. 40.--	5520
		Fr. 30.--	4330
Herr Paul Friedli, Abt. Geräte-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 30.--	7748

## Prämierte Vorschläge

7752 Die abgescheuerten Enden der Auspuffstutzen müssen jeweils bei den Motorrevisionen ersetzt werden. Das Abtrennen dieser Enden geschieht von Hand mittels einer in eine Schleifhexe eingespannten Trennscheibe, wobei vorgängig die Trennstelle jedes Stutzens einzeln angerissen wird. Vor dem Anschweissen der neuen Enden müssen diese Teile jeweils noch genau auf die vorgeschriebene Höhe und die erforderliche Gehrung geschmirgelt werden. Die immer grösser werdende Anzahl der Auspuffstutzen, die auf diese Art repariert werden müssen, bewog Herrn Otto Lehner, sich nach einer rationelleren Arbeitsmethode umzusehen.

So konstruierte er eine Zusatzvorrichtung für die bereits vorhandene Tellerschleifmaschine, bestehend aus Grundplatte mit zwei Supporten und Drehvorrichtung sowie einem in der Längsrichtung verstellbaren Maschinensupport, an dem die Schleifmaschine drehbar gelagert ist. Diese zusätzliche Einrichtung ermöglicht es, an der Tellerschleifmaschine die Auspuffstutzen in maschinellem Trennschleifverfahren fertig zum Anschweissen vorzubereiten. Da die diversen Handoperationen in einen einzigen, maschinellen Arbeitsgang zusammengefasst werden können, bringt dieser Vorschlag eine wesentliche Zeiteinsparung mit sich.

811 Herr Paul Tinner schlug eine Verbesserung der Handgepäckgestell-Leisten am CV-440 vor. Damit wird verhindert, dass beim Aushängen der Kabel die Löcher dieser Leisten aufgerissen werden, wie dies bisher jeweils der Fall war. Zugleich reichte er mit seinem Vorschlag eine Musterausführung ein, aufgrund derer nun ein Werkauftrag für die Aenderung dieser Kabelbefestigungsleisten erstellt wird.

- 4074 Herr Ernst Baumann machte mit seinem Vorschlag auf die Gefahren aufmerksam, denen der Verkehr auf dem Rollweg zwischen Werft und Tarmac an Nebeltagen ausgesetzt ist. Gleichzeitig schlug er vor, die Schlepptraktoren mit einer Lichtquelle auszurüsten, um besonders die Kollisionsgefahr mit Flugzeugen, die auf diesem Rollweg geschleppt werden, auf ein Minimum zu reduzieren. Die Untersuchung dieses Vorschlages ergab, dass sich eine solche Sicherheitsmassnahme, speziell in bezug auf den immer dichter werdenden Verkehr, geradezu aufdrängt. Somit wurden sämtliche Pistenfahrzeuge mit Blinklichtern ausgerüstet.
- 5765 Durch die Ausführung des Vorschlages von Herrn Albert Toggweiler, nämlich das Aufnieten eines Stahlblechstreifens am DC-6-Cowflaps-Trägerring, konnte das Scheuern am Original-Trägerring eliminiert werden. Damit ist ein wesentliches Uebel, das bisher oft zum Auswechseln dieser kostspieligen Bauteile geführt hat, behoben worden.
- 6640 Nachdem die Hauptursache der Auspuff-Defekte an den R-2800-Motoren darin gefunden wurde, dass die Auspuff-Flansche der hintern Zylinder nicht senkrecht zur Motorlängsachse stehen, konstruierte Herr Fritz Herzig eine Lehre zum Ausrichten der Zylinder bei deren Montage. Damit konnte nun das Auftreten von Rissen in den Auspuffrohren sowie das Ausreissen der Zylinderstehbolzen, weitgehend reduziert werden.
- 7755 Um beim Ausdrehen der Kipphebelbüchsen die Oelkanäle der Kipphebel vor dem Eindringen der Drehspäne zu schützen, werden sie mit Wachs ausgegossen. Da nun aber das Einwachsen der Kipphebel der R-2800-Motoren ohne geeignete Vorrichtung ein problematisches Unterfangen ist, fertigte Herr Ludwig Reimann ein Spezialwerkzeug an, welches sich für diese Arbeitsoperation nicht nur sehr gut eignet, sondern das auch in der Konstruktion und Anwendung äusserst einfach ist. Das Werkzeug steht bereits seit einiger Zeit im Betrieb und trägt wesentlich dazu bei, das Ausgiessen der Kipphebel-Oelkanäle zu erleichtern. Die zugehörige Vorschrift, Publ. No. 1320, wird entsprechend dem Einsatz des Werkzeuges revidiert.
- 7771 Herr Jakob Wettstein machte die Anregung, anstelle der Kunstleder-Wandabdeckung in der Toilette der CV-440-Flugzeuge eine Kunststoffplatte zu verwenden. Die sich daraus ergebenden Vorteile liegen einerseits in der grössten Haltbarkeit und Einfachheit der Sauberhaltung, anderseits aber speziell in der vereinfachten De- und Montage dieser Wandpartie bei den ständig wiederkehrenden Kontrollarbeiten.
- 5520 Herr Walter Rosenberger schlug vor, den Hebelarm am Mixerhebel der R-2800-Motoren zu verkleinern, wodurch der Verstellbereich erweitert werden kann. Dies erleichtert die Einstellarbeiten des Mixergestänges wesentlich. Mit Werkauftrag Publ. No. 62090 wird diese Modifikation durchgeführt.
- 4330 Im weitem machte Herr Walter Rosenberger einen Verbesserungsvorschlag für das Zusammenhängen der bei den Kabelrevisionen an den DC-6B- und DC-7C-Flugzeugen im vordem Frachtraum getrennten Motorbedienungskabel. Die bisher angewandte Schnurverbindung soll durch spezielle und für diesen Zweck bezeichnete, aus Ausschusskabel hergestellte und mit entsprechenden Spannschlössern versehene Einsatzstücke ersetzt werden. Durch diese eindeutig bessere Verbindungsart kann das Lösen der Kabel, das bei der Schnurverbindung oft vorgekommen ist, vermieden werden. Und damit natürlich auch die entsprechenden Komplikationen.

- 7748 Herr Paul Friedli machte für den Aufbau der erweiterten Trinkwasseranlage in den DC-7C, wie auch in den DC-6B-Flugzeugen verschiedene Verbesserungsvorschläge, die aus Gründen betrieblicher Zweckmässigkeit weitgehend berücksichtigt wurden.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 5035 Zentralisierung des Frachtverlades in der Halle. Diese Idee ist nicht neu und einige der vorgeschlagenen Aenderungen wurden im Hinblick auf den Bezug des neuen Frachtgebäudes und der damit verbundenen Umorganisation des Frachtverlades bereits schon vor geraumer Zeit verwirklicht.

Was das neue Frachtgebäude anbetrifft, so ist dort ein Loadmaster-Büro mit Gegensprechanlage für die Verbindungen mit Ramp Control, Manifestierung, Sortierhalle und Fracht-Dispatch vorgesehen. Dazu wird noch eine Punkt-Punkt-Rohrpost zwischen Manifestierung und Loadmaster für die Uebersendung der Manifeste erstellt.

- 5250 Trennung des hinteren Haubentrages an den DC-7C-Motoren, um das Wechseln der Zylinder zu erleichtern. Eine nochmalige Trennung des Tragringes zwischen Zylinder 5 und 15 würde den Tragring zu stark schwächen. Zudem bringt diese weitere Trennung keine wesentliche Erleichterung, da der Ring auf der Ein- und Auslassseite der Zylinder befestigt wird.

Zu diesen, direkt mit dem Objekt in Zusammenhang stehenden Gründen kommt noch hinzu, dass die DC-7C-Flugzeuge in absehbarer Zeit aus dem Flugzeugpark der Swissair ausscheiden werden und deshalb daran keine nicht äusserst notwendigen Aenderungen mehr vorgenommen werden.

- 5304 Formular für Statistik fremder Gesellschaften. Die Untersuchung der Zweckmässigkeit der Zusammenlegung der Formulare "Statistik fremder Gesellschaften" und "Meldung der Landungen und Abfertigungen fremder Flugzeuge" hat ein negatives Resultat gezeitigt. Es hat sich nämlich ergeben, dass die vorgeschlagene Zusammenlegung keine Arbeitseinsparung, sondern lediglich eine Arbeitsverschiebung bringen würde.

- 5769 Herstellung von Augmentor-Briden im eigenen Betrieb. Der Kostenaufwand rechtfertigt die eigene Fabrikation solcher Briden nicht. Neben den sehr hohen Kosten für die Anfertigung der notwendigen Stanzwerkzeuge und Press- und Bohrlehren würde nämlich die Fabrikation der Briden eine ansehnliche Anzahl Hand- und Maschinenstunden erfordern. Ein so grosser Aufwand aber würde sich für die geringe Zahl von Briden, die wir jährlich verbrauchen, nie lohnen.

- 5971 Anbringen eines ausziehbaren Legrests an den First-Class-Stühlen. Die Idee an sich ist gut, aus technischen Gründen aber leider nicht durchführbar. Die Abstände der Sitze bei der Flugzeugbestuhlung sind für alle der IATA angeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften vorgeschrieben, d. h. sie dürfen nicht über eine maximale Limite hinaus vergrössert werden. Der zugelassene Abstand von Sitz zu Sitz genügt nun aber nicht, um die Beine ausgestreckt lagern zu können. Besonders dann nicht, wenn die Rücklehne des Vordersitzes nach hinten geklappt ist. Schlimmer noch wird es bei den Jets. Dort betragen die maximal zulässigen Abstände der Sitze noch 42 Zoll und lassen damit die Verwirklichung des Vorschlages schon gar nicht mehr zu.



- 5973 Seilabschrankungen für den Passagierverkehr vom Ausgang der Transithalle bis zum Flugzeug.  
Die sich ergebende Mehrarbeit für das Personal einerseits sowie der intensive Fahrzeugverkehr auf dem Tarmac andererseits erlauben leider keine Aufstellung solcher Seilabschrankungen für die Passagiere. Hat sich übrigens der Einsender überlegt, dass die Flugzeuge zeitweise in zwei bis drei Reihen hintereinander aufgestellt sind und die vorgeschlagenen Cordons doch die An- und Wegroll-Wege blockieren würden?
- 7786 Der Vorschlag betr. Instruktion über das Verhalten von Swissair-Angehörigen in öffentlichen Verkehrsmitteln haben wir an die entsprechende Fachdienststelle weitergeleitet. Diese hat dann auch sofort die angezeigten Massnahmen getroffen, damit solche Entgleisungen zukünftig nicht mehr vorkommen sollen.
- 7813 Abgabe einer Broschüre an neu eingetretene Swissair-Angestellte, die über die wichtigsten Daten unserer gegenwärtig im Betrieb stehenden und zukünftig zum Einsatz gelangenden Flugzeuge Auskunft gibt. Das neu eingetretene Personal wird während des zweitägigen Einführungskurses mit der Organisation der Gesellschaft und den Aufgaben der einzelnen Departemente vertraut gemacht. Dabei wird jedem Kursteilnehmer eine Dokumentation über allerlei Wissenswertes aus dem Luftverkehr übergeben, worunter sich auch ein Merkblatt mit einigen Angaben über die verschiedenen Flugzeugtypen der Swissair befindet. Dieses Blatt wurde kürzlich erweitert und dürfte in der heutigen Zusammensetzung den verlangten Ansprüchen weitgehend genügen.

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

- 6194 Scheibenwischerarme  
7763 Hauptfahrwerk-Verriegelung DC-6/DC-7C  
7767 Seiten- und Höhenruderkabel  
7826 Zahlungsauftragsformular

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 2516 Schutzvorrichtung für Torkante am DC-6A-Frachter  
5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage

Folgender Vorschlag befindet sich noch im Versuchsstadium:

- 6869 Schleifen der mit Korrosion behafteten Strukturteile

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

802/809/1327/1464/2528/2529/2558/4247/4407/4408/4465/4625/4748/4824/4954/5111/5508/  
5627/5795/5858/5861/6052/6071/6087/6088/6124/6226/6234/6244/6254/6272/6311/6324/6338/  
6340/6375/6386/6387/6502/6534/6639/6652/6702/6801/6814/6839/6860/6869/6871/6874/6875/  
6894/6895/7520/7525/7530/7566/7576/7579/7588/7590/7625/7644/7700/7773/7774/7776/7780/  
7801/7802/7810/7811/7812/7826.

# mitteilungen

## Musikverein

Als sich am 22. August 1958 gegen 30 Musikanten in der Kantine Swissair zur Gründung einer Betriebsmusik einfanden, galt es unter anderem, einen fähigen Vorstand zu wählen. Unter den ausschliesslich jungen Musikanten fielen die weissen Haare unseres beliebten Schreinermeisters Viktor Allegri ganz besonders auf. Diejenigen, die ihn schon längere Zeit kannten, wussten, dass er ein Musikveteran und langjähriger Vorsitzender verschiedener Organisationen war. Es war daher naheliegend, in ihm unseren zukünftigen Vereins-Präsidenten zu sehen. Auf die direkte Anfrage hin enthielt er sich leider der definitiven Zusage (was selbstverständlich war, hatte doch die Ehegattin auch ein Mitspracherecht! Red.). So ging die Konstituante auseinander ohne den fähigen Kopf gefunden zu haben, der den Verein leiten würde. Aber schon bei der ersten Musikprobe, bei der unser Viktor Allegri als begeisterter Zuhörer anwesend war, fühlten wir an seinen freudigen Gesten, dass er seinen Entschluss, das Amt des Präsidenten zu übernehmen, nun doch gefasst hatte. Unter seiner Führung und dem zwingenden Taktstock des Dirigenten Karl Baumann konnte nun vorerst der Verein einen gewaltigen Auftrieb erleben. Das erste öffentliche Auftreten anlässlich des Oktoberfestes der FPS im Jahr 1958 und die aus dem gleichen Verein gebildete Schrammelmusik, die in der Kantine zum Tanz aufspielte, gaben dazu den Anstoss. Später folgten noch viele Gelegenheiten, an denen das Korps unter der bewährten Leitung von Viktor Allegri sein Können unter Beweis stellen konnte.



Der in den Ruhestand getretene Präsident des Musikvereins Swissair, Herr Viktor Allegri, rechts neben seiner Ehegattin und umgeben von seinen Freunden (Meisterkollegium).



.....und beim Abschieds-Trunk.

Leider musste nun nach zwei Jahren aufbauender Tätigkeit ein neuer Präsident gesucht werden. Viktor Allegri tritt in den Ruhestand. Ungern verlieren wir ihn, aber von Herzen wünschen wir ihm einen geruhsamen Lebensabend, den er nach 29 Jahren Dienst bei der Swissair redlich verdient hat. Der Musikverein Swissair wünscht Dir, lieber Viktor, und Deiner Gattin weiterhin alles Gute.

---

Liebe Swissair-Angestellte! Der Musik-Verein braucht dringend Eure Unterstützung. Jeder, der ein Instrument spielen kann (auch Anfänger), soll dem Verein beitreten. - Die Anschaffung von vereinseigenen Musikinstrumenten und der Ankauf der erforderlichen Noten sind teuer, und nicht jeder Musikant hat ein eigenes Instrument. Hier können uns Passiv-Mitglieder helfen. Selbst der bescheidene Jahresbeitrag von Fr. 5.-- trägt dazu bei, die materielle Basis des Vereins, ohne die er nicht lebensfähig sein kann, zu stärken. Der Musik-Verein ist Euch für finanzielle und moralische Unterstützung dankbar und wird sich bei sich bietender Gelegenheit auf musikalische Weise revanchieren.

Für Auskünfte stehen gerne zur Verfügung:

der Präsident Albert Stutz, Vorarbeiter, Zubehörwerkstatt, Dept. IV, Tf. 3224  
der Aktuar Josef Meier, Fluggewichte und Beladung, Dept. IV, Tf. 2937

A. Stutz

#### Fussball-Club

Mit dem Spiel BBC I - SWISSAIR I vom 7.5.60 hat unsere I. Mannschaft die Meisterschaft der Saison 1959/60 abgeschlossen.

Aus den 14 Spielen wurden 26 Punkte erzielt (12 Siege und 2 Unentschieden). Bravo!

#### Voranzeige

Am Sonntag, den 19. Juni 1960, gelangt auf der Freizeitanlage Swissair Buchwiesen das Jubiläums-Fussballturnier der Gebr. Fretz AG. (100 Jahre Gebr. Fretz AG., Buchdruck, Lithographie, Tiefdruck, Zürich) zur Durchführung.

Vormittags: Vorrundenspiele. Nachmittags: Finalspiele.

Beteiligte Mannschaften:

Sport-Club	CIBA, Basel
F.C.	Linth & Sprüngli, Kilchberg
F.C.	Büro Furrer, Zürich
F.C.	Gebr. Fretz AG. (2 Mannschaften)
F.C.	Swissair

Für die Kinder: Wettbewerbe

Näheres erfahren Sie durch Anschläge.

M. Strahm

## Kunst-Zirkel

### Foto-Wettbewerb der Air-France

In der letzten Ausgabe veröffentlichten wir die Rangliste des Foto-Wettbewerbs der Air-France. Ein persönlicher Augenschein in Paris hat diese Reihenfolge im Wesentlichen bestätigt. Leider wurde keine Rangliste der Einzelwertung erstellt, so dass nicht festzustellen war, welche unserer Bilder am erfolgreichsten abgeschnitten haben. Eine solche Jurierung ist in gewissem Sinne immer fragwürdig.

Als Erinnerung an diese Veranstaltung konnten wir eine Silbermedaille als 3. Preis entgegennehmen, die wir hier in der Avers- und Revers-Ansicht wiedergeben.

Wir hoffen, dass die eingesandten Fotoarbeiten bald aus Paris eintreffen, so dass alle Teilnehmer wieder in deren Besitz kommen.

Nächstes Jahr wird von der KLM ein neuer Foto-Wettbewerb organisiert. Vielleicht gelingt es dann unseren Fotoamateuren sich in die Siegerliste einzutragen.

Damit möchten wir diese Veranstaltung als abgeschlossen betrachten, nicht ohne nochmals allen Teilnehmern und Helfern herzlich zu danken.



K. Schinz

# NEWS

9. Jahrgang

Nr. 6

Juni 1960

## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM MAI 1960

	<u>Mai 1960</u> (in 1000 tkm)	<u>Mai 1959</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	17*565 + 5%	16*693
Ausgelastete Tonnenkilometer	11*193 + 10%	10*198
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	8*509 + 9%	7*816
Fracht-tkm	2*152 + 11%	1*938
Post-tkm	532 + 20%	444
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	63,9%	61,4%

Im Berichtsmonat gelangten erstmals in der Swissair-Geschichte Strahlflugzeuge zum Einsatz. Allerdings vermochten die Caravelle-Flüge nach London (ab 21. Mai) und die DC-8-Kurse nach New York (ab 30. Mai) das gesamte Verkehrsergebnis noch nicht merklich zu beeinflussen. Der Auslastungsgrad des Linienverkehrs fiel mit 63,9 % zwar besser aus als im Mai 1959 (61,4 %), doch wurde die budgetierte Zahl der offerierten Tonnenkilometer um mehr als 12 % unterschritten. Das gesteckte Ziel konnte nicht erreicht werden, weil die Inbetriebnahme des ersten DC-8 später als vorgesehen erfolgte und weil zudem einige geplante Kurse nach dem Mittleren und Fernen Osten - unter anderem der "Bombay-Express" - nicht geführt werden konnten.

In Europa stiegen sowohl die Offerte als auch die Zahl der ausgelasteten tkm um je 14 % an. Der mittlere Lade-faktor von rund 60 % blieb damit praktisch unverändert.

Ein ähnliches, wenn auch allzu stationäres Bild ergeben die Kurse nach dem Mittleren Osten. Sie waren bei einem Angebotszuwachs von 11 % zu 51,5 % (im Vorjahr 51,6 %) ausgelastet.

Beim Passagierverkehr von und nach New York war unsere offerierte Kapazität um 3 % geringer als im Mai 1959, doch konnten 77,7 % davon verkauft werden, was eine Verbesserung des Ladekoeffizienten um 4,9 %-Punkte ergab. Auch bei den USA-Frachtkursen kürzten wir das Angebot, und zwar um 6 %. Bei gleichzeitigem Anwachsen der Nachfrage um 13 % stieg indessen die Auslastung um 11,8 %-Punkte auf 67,2 %.

(Fortsetzung Seite 2)

## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

### Die ersten Jet-Erfolge

Vor einigen Wochen hat die SWISSAIR ihre allerdings noch bescheidene Stimme im mächtigen Konzert der Jet-Gesellschaften erhoben. Damit wurde ein neuer, vielversprechender Abschnitt in der Entwicklung unserer Gesellschaft eingeleitet.

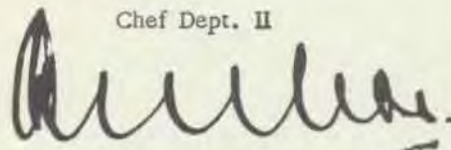
Welches sind die kommerziellen Erfolge der ersten Betriebswochen unserer DC-8- und Caravelle-Flugzeuge? Während der ersten Junihälfte beförderte die DC-8 HB-IDA "Matterhorn" durchschnittlich 115 Passagiere pro Kurs von New York nach der Schweiz. Dies entspricht einer Sitzauslastung von 96 %. In der Gegenrichtung Schweiz - New York wurden im Durchschnitt 75 Passagiere pro Kurs registriert, was einer für diese Richtung und Jahreszeit ungewohnten Sitzauslastung von über 60 % entspricht.

Dass unser DC-8 während des Monats Juni den Ozean in östlicher Richtung mit voll ausverkaufter Passagierkabine überquert, entspricht unsern Erwartungen. Selbst tägliche DC-8-Einsätze im laufenden Monat hätten uns angesichts der grossen saisonalen Nachfrage in den USA keine kommerziellen Probleme gestellt. Die Anziehungskraft des DC-8 wird vielmehr durch die hohen Passagierfrequenzen bewiesen, die wir bereits im Juni in westlicher Richtung erreichen. So registrierten wir in der ersten Juni-Woche eine 60 %ige Passagierzunahme von der Schweiz nach den USA.

Die seit dem 21. Mai unsere Stammstrecke Zürich - London bedienende erste Caravelle-Einheit hat ebenfalls höchst befriedigende Resultate gebracht. In der Richtung London - Zürich wurden durchschnittlich 62 Passagiere mit dem Mittagkurs und 50 Passagiere mit dem Nachmittagskurs befördert. Eine 60 %ige Zunahme der Vorausbuchungen unseres Mittagskurses London - Zürich SR 111 für die Monate Juni - September 1960 spricht für die Beliebtheit dieses modernsten Kurzstrecken-Strahlflugzeuges beim englischen Publikum. Der kommerzielle Erfolg wird noch durch die erfreuliche Tatsache untermauert, dass die Caravelle auf dieser Strecke bisher noch keine nennenswerten Verspätungen aufzuweisen hatte.

Die ersten Ergebnisse erlauben es uns, dem fortschreitenden Einsatz unserer Strahlflugzeuge in den nächsten Monaten mit Zuversicht entgegenzusehen. Die Erfolge unserer Strahlflugzeuge haben wir dringend nötig.

Chef Dept. II



L.L. AMBORD

(Fortsetzung von Seite 1)

Ueber dem Südatlantik boten wir ungefähr ebenso viele tkm an wie im Vorjahr. Der Ladefaktor erfuhr dagegen eine bedeutende Verbesserung, stieg er doch von 53,1 % auf 71,8 %.

Sehr unterschiedlich waren die Frequenzen auf den Etappen der Fernostroute. Im Personenverkehr von und nach der Schweiz vermochten einzig die Stationen Karachi, Manila und Tokio die Vorjahrsergebnisse zu übertreffen, während wir anderwärts - vorab im Passagierverkehr mit Kalkutta - enttäuschende Rückschläge in Kauf nehmen mussten. Der gesamte Auslastungsgrad stellte sich hier auf 55,1 %, verglichen mit 59,3 % im Parallelmonat 1959.

## NEUE PILOTS-IN-COMMAND UND FLUGKAPITÄNE

Per 15. Mai wurden neben den in den letzten "News" erwähnten Herren auch die Flugkapitäne Horst Siegfried und Robert Staubli zu DC-8-Kommandanten ernannt. Auf den 7. Juni ist auch Flugkapitän Stanley Hale zum Pilot-in-Command auf DC-8 avanciert. Caravelle-Kommandanten wurden die Flugkapitäne Reinhard Geiger und Hans Kaufmann. Den Rang eines DC-6B-Pilot-in-Command für Europa und den Nahen Osten erhielt Flugkpt. Rudolf Jenny.

Zu Flugkapitänen wurden die Piloten Viktor Blum, Josef Müggler, Roger Suter und Willy Weiss befördert.

Wir gratulieren!

## DAS AKTUELLE BILD

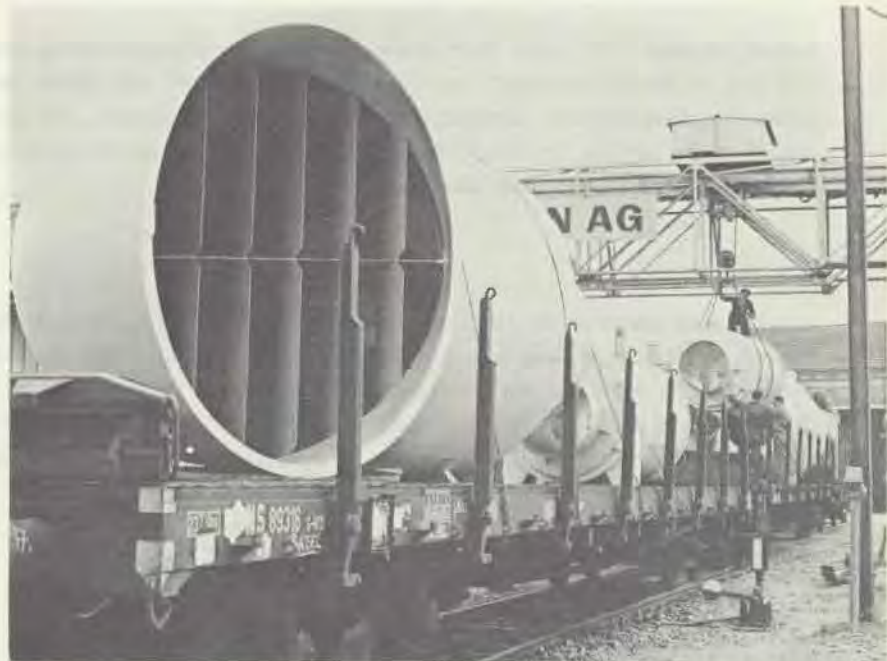


Photo: Hans Bickel

## ERNENNUNGEN IM DEPT. II

Auf den 1. Juli treten im Dept. II folgende Ernennungen in Kraft: Herr Dr. P. Zollikofer wird Chef des Studienbüros (bisher Chef ad int.); Herr Werner Theiler übernimmt die Leitung der Dienststelle Beschwerdewesen; Herrn Jacques Pelichet wird ad interim der Chefposten des Büros für Kommerzielle Verträge und IATA übertragen, nachdem der bisherige Chef, Herr Charles Messmer, nicht mehr vollamtlich tätig sein wird.

Wir wünschen den neuen Chefs viel Erfolg!

## SWISSAIR ERHÄLT DETUNER FÜR JET-STANDLÄUFE

Am Montag, den 20. Juni, wurden in Kloten zwei aus England stammende Schalldämpfrohre für Caravelle-Standläufe ausgeladen. Beide sind je über 12 m lang und wiegen einzeln mehr als 5 t. Sie werden auf Fahrgestelle montiert und dürften Mitte bis Ende Juli einsatzbereit sein. Mitte August kann voraussichtlich ein dritter Detuner für DC-8 in Betrieb genommen werden. Die drei Schalldämpfer kosten zusammen rund Fr. 180'000.--.

## MODIFIKATIONEN AM ZWEITEN DC-8

Die HB-IDB "Jungfrau", unser zweiter DC-8, hätte am 9. Juni in Kloten eintreffen sollen. Wir nahmen eine Verlängerung der Lieferfrist bis 17. Juni in Kauf, weil die Douglas-Werke während dieser Zeit eine wichtige Modifikation vornehmen konnten, welche die spezifische Reichweite um 4 1/2 % erhöhen soll. Die Abänderung, die während des Winters vom SAS auch an unserer HB-IDA vorgenommen wird, besteht darin, dass die Landeklappen nicht mehr vollständig eingefahren werden, sondern um unscheinbare 1 1/2 Grad gesenkt bleiben. Ein Streik in Long Beach hat die Ablieferung dann noch einmal um zwei Tage verzögert, doch hofft man, dass die auf Ende Juli geplante Inbetriebnahme dadurch nicht verschoben werden muss.

## EIN VISCOUNT-KURS DER SWISSAIR

Die KLM stellt der Swissair bis zum Ende der Sommerflugplanperiode täglich mietweise einen Viscount zur Verfügung, der - anstatt ungenützt in Kloten herumzustehen - unsern Kurs SR 218/219 (Zürich-Stuttgart-Zürich) übernimmt. Die Cockpit-Besatzung besteht aus KLM-Personal.

## DIENSTJUBILÄEN

Am 15. Mai konnte Herr Albert Würmle sein Silber-Jubiläum im Dienste des schweizerischen Luftverkehrs feiern. Herr Würmle trat am 15. Mai 1935 in die Swissair ein und arbeitete vorerst als Mechaniker auf dem Flugplatz Genf, dann in unseren Werkstätten in Dübendorf und später in Kloten.

Anfang Oktober 1942 wurde Herr Würmle zum Meister-Stellvertreter und nach vier Jahren zum Meister ernannt. Ab 1951 war er als Stellvertreter des Werkmeisters der Werft und später am gleichen Ort als Abteilungsmeister tätig. Daneben war Herr Würmle Kommandant unserer Betriebsfeuerwehr. Im Jahre 1957 avancierte er zum Obermeister. Herr Würmle verliess am 30.9.1959 die Swissair, um - im Einvernehmen Swissair - den Posten des Technischen Chefs bei der Balair zu übernehmen.

Am 19. Juni waren es 20 Jahre her, seit Herr Willy Zweili, Meister der Instrumenten-Installation, bei der Swissair eintrat. Allerdings schloss er schon im Dezember 1938 als Jungmechaniker mit unserer Instrumentenwerkstatt in Dübendorf Bekanntschaft. Während des Aktivdienstes 1939/40 war er von Zeit zu Zeit aushilfsweise bei der Swissair beschäftigt. Im September 1947 wurde Herr Zweili zum Meister-Stellvertreter, auf 1. Januar 1957 zum Meister II und ein Jahr später zum Meister I befördert. Er hat in zwei Jahrzehnten einen reichen Erfahrungsschatz gesammelt, den er uns hoffentlich noch recht lange zur Verfügung stellen wird.

Wir wünschen beiden Jubilaren herzlich Glück und Gesundheit!

## NEUER STUDENTENFLUGKURS

Am 18. Juli beginnt in Grenchen der 8. von der Swissair organisierte Studentenflugkurs. Er wird 14 Tage dauern. Es gingen rund 200 Anmeldungen ein; davon konnten 20 berücksichtigt werden.

## TRAUMBERUFE

Das Dilemma kleiner Buben, ob sie Feuerwehrmann oder Pilot werden sollen, ist gelöst: In New York sind gemäss einer Pressenotiz die ersten Experimente mit einer fliegenden Feuerwehr gemacht worden. Man will versuchen, Brände in Wolkenkratzen von Helikoptern aus zu bekämpfen.

## HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrer Vermählung gratulieren zu dürfen:

- |                   |   |
|-------------------|---|
| <u>Dept. I:</u>   | 14.4. Angelo Dal Canton, Bilanzbuchhaltung                                      |
|                   | 14.5. David Weidmann, Frachtabrechnung  |
|                   | 4.6. Max Baumann, Chef Post und Versand,<br>mit Elvira Bruni, Vervielfältigung. |
| <u>Dept. III:</u> | 13.4. Markus Stocker, Bordmechaniker  |
|                   | 23.4. Hanspeter Nafzger, Navigator  |
|                   | 5.5. Ernst Schuppli, Pilot  |

## NEUER NAME FÜR AIRWORK

Die der IATA angehörende britische Fluggesellschaft Airwork Limited hat ihren Namen geändert; sie heisst jetzt BRITISH UNITED AIRWAYS LIMITED.



## LUFTVERKEHRSFUSION IN USA

Auch in den Vereinigten Staaten wurde durch die erhöhte Kapazität der Strahlflugzeuge die Konkurrenzsituation im Luftverkehr verschärft. Diese Tatsache bewog die Northeast Airlines zur Fusion mit der Trans World Airlines. Der Zusammenschluss soll durch einen Aktienaustausch im Verhältnis 1 TWA- gegen 3 Northeast-Aktien vollzogen werden.

## ZWEI JAHRE DC-8

Am 30. Mai 1958, genau zwei Jahre vor dem Tag unseres DC-8-Erstfluges nach New York, flog A. Heimerdinger, Testpilot der Douglas-Werke, zum erstenmal einen DC-8. Bis Ende Mai 1960 sind mit DC-8 während über 49'400 Flugstunden rund 40 Millionen Kilometer zurückgelegt worden. In den Douglas-Werken begann unterdessen die Produktion der 119. Einheit.

## EINE CARAVELLE BILANZ

Sud-Aviation, das Herstellerwerk der Caravelles, veröffentlichte nach einem Jahr praktischer Caravelle-Einsätze eine imposante Leistungsbilanz. Am 30. Mai dieses Jahres standen für die bis zu diesem Datum an verschiedene Luftverkehrsgesellschaften ausgelieferten 35 Caravelles im regelmässigen Luftverkehr total 29'876 Flugstunden und 20'871 Landungen zu Buch. Vom SAS allein wurden im ersten Betriebsjahr mit Caravelles über 120'000 Passagiere befördert.

## NORDATLANTIKVERKEHR IM ERSTEN QUARTAL

Die IATA veröffentlichte die Nordatlantikergebnisse für das erste Vierteljahr 1960. Demnach beförderten die 17 zwischen Europa und Nordamerika operierenden IATA-Gesellschaften im regelmässigen Luftverkehr auf dieser Strecke 228'027 Passagiere oder 19,5 % mehr als im ersten Quartal 1959. Ueber 72 % der Reisenden benützten die Economy-Klasse. Im gleichen Zeitraum wurden über 10 Millionen kg Fracht (+ 37 %) und 3,1 Millionen kg Post (+ 10,8 %) über den Nordatlantik transportiert.

## VERSTAATLICHUNG DER SABENA

Eine Ende Mai in Brüssel veröffentlichte Regierungsvorlage befasst sich mit einer Statutenänderung der belgischen Luftfahrtgesellschaft Sabena. Ihre Geschäftsführung wird inskünftig nicht nur in der Aktionärversammlung, sondern auch im Verwaltungsrat mehrheitlich durch Staatsvertreter bestimmt werden. Bei einem Gesamtkapital von 750 Millionen belgischen Francs gehen Aktien im Werte von 300 Millionen Francs, die bisher einigen belgischen Grossbanken gehörten, in Staatsbesitz über. Verkehrsminister Segers begründete die Verstaatlichung der Sabena, die rechtlich eine Aktiengesellschaft bleibt, unter anderem mit der zu erwartenden Schaffung der Air-Union im Rahmen der EWG und mit der Uebernahme eines Viertels der Sabena-Aktien durch den unabhängigen Kongostaat.

## 30 JAHRE SÜDATLANTIK-FLUG

Ende Mai 1930 wurde der Südatlantik zum erstenmal überflogen. Der Erstflug gelang dem französischen Chefpiloten Jean Mermoz mit einem Eindecker-Wasserflugzeug vom Typ Late 28.

### SWISSAIR JETOLOGY

Unsere, unter diesem Titel erscheinende Artikelserie über Strahlverkehrsflugzeuge wird vorderhand abgeschlossen. Wir nehmen sie voraussichtlich in der September-Nummer mit Angaben aus der Baugeschichte des "Coronado" wieder auf.

## SCHWEIZER FLUGPIONIER GESTORBEN

Am Pfingstsonntag verstarb in einem Berner Spital der Thuner Ingenieur August Haefely im 74. Lebensjahr. Haefely war der Konstrukteur des Schweizer Militärdoppeldeckers DH-3, mit dem 1919 eine erste verkehrsmässig betriebene Fluglinie zwischen Zürich und Bern befliegen wurde.

GOTTLIEB MAAG



Am 18. Mai verstarb in seinem 52. Altersjahr Herr Gottlieb Maag, Chef der Hallenordnung im Dept. IV, nach kurzer, schwerer Erkrankung. Er war seit 1947 bei der Swissair tätig und als Mitarbeiter und Kollege sehr geschätzt. Seiner Gattin und seiner noch schulpflichtigen Tochter sei auch an dieser Stelle das herzliche Beileid aller seiner Freunde ausgesprochen.

ALEXANDER ARMAO



Aus Istanbul erreichte uns die Nachricht, dass am 20. Mai unser Verkaufsagent, Herr Alexander Armao, gestorben ist. 1950 trat er als Zweiunddreissigjähriger in unsere Vertretung in Istanbul ein. Dank guter Qualifikationen konnte er vom Hilfsangestellten zum Verkaufsagenten avancieren. Seiner Gemahlin und seinen beiden Kindern kondolieren wir herzlich.

# mitteilungen

## 14. ASIA-Konferenz vom 3. Juni 1960 in Brüssel

Bevor ich einen kurzen Bericht über die diesjährige ASIA-Konferenz gebe, möchte ich wieder einmal über Ziel und Zweck dieser Organisation orientieren.

Die ASIA (Airlines Staff International Association) ist der Verband der Freizeitorganisationen der IATA-Luftverkehrsgesellschaften und fördert und koordiniert die sportlichen und kulturellen Beziehungen unter diesen. Sie stellt die dazu erforderlichen Regeln auf.

Folgende Gesellschaften sind feste Mitglieder:

AER LINGUS	FINNAIR
AIR FRANCE	IBERIA
ALITALIA	LUFTHANSA
BEA	SWISSAIR

Im weitern werden mit folgenden Gesellschaften Verhandlungen über deren Beitritt geführt:  
AUSTRIAN AIRLINES, KLM, SAS und OLYMPIC AIRWAYS.

Das Komitee der ASIA setzt sich wie folgt zusammen:

1. Präsident: Mr. James Gormann, Assistant General Manager of AER LINGUS, Dublin.
2. Chairman: Mr. K. Massoul, AIR FRANCE, Paris.
3. Vice-Chairman: Mr. G. Koninckx, SABENA, Brüssel.
4. General-Sekretär: Mr. R. Wälli, SWISSAIR, Genf.
5. Sport-Sekretär: Mr. G. Abbott, B.E.A., London.

In nachstehenden Sportarten werden Cup-Wettkämpfe durchgeführt, wobei ein zweijähriger Turnus eingehalten wird:

TENNIS, TISCHTENNIS, SKI, FUSSBALL, SCHACH, BASKETBALL (neu) und LANDHOCKEY (neu).

Juni 60/35

Bericht über die diesjährige Konferenz:

Am Freitag, 3. Juni, fanden sich in Brüssel die Delegierten folgender Gesellschaften ein:  
AUSTRIAN AIRLINES, AER LINGUS, AIR FRANCE, B.E.A., FINNAIR, LUFTHANSA und SWISSAIR.  
Die ALITALIA und die IBERIA liessen sich entschuldigen.

Zum erstenmal vertreten war, durch Herrn Dr. Kreissler, die AUSTRIAN AIRLINES, der der Hoffnung Ausdruck gab, dass seine Gesellschaft den Beitritt zur ASIA beschliessen werde.

Aus dem Tätigkeitsbericht des Sportsekretärs möchte ich die folgenden Resultate erwähnen:

- TENNIS: Final: B.E.A. gewinnt gegen AIR FRANCE 4 : 2
- TISCHTENNIS (Damen): Final: LUFTHANSA gewinnt gegen AIR FRANCE 5 : 4
- SCHACH: Final: AIR FRANCE gewinnt gegen SABENA 4 : 1
- FUSSBALL: 1. Halbfinal: B.E.A. gewinnt gegen LUFTHANSA 4 : 0  
2. Halbfinal: Noch nicht gespielt (AIR FRANCE gegen Gewinner aus ALITALIA - FINNAIR).  
Final: BEA spielt gegen AIR FRANCE/ALITALIA oder FINNAIR.
- SKI: Die SWISSAIR Zürich gewann den ASIA Cup 1960.

Auslosungen der diesjährigen ASIA-Wettkämpfe:

Die zuerst erwähnte Gesellschaft ist jeweils Gastgeber.

1. BASKETBALL: AER LINGUS : AIR FRANCE, SWISSAIR ZUERICH : AUSTRIAN AIRLINES. Der Gewinner aus AER LINGUS/AIR FRANCE spielt gegen SABENA. Final: SWISSAIR oder AUA gegen ALT/AFR. oder SN.
2. TISCHTENNIS (Damen): AIR FRANCE : B.E.A., AER LINGUS : LUFTHANSA.
3. TISCHTENNIS (Herren): Vorrunde: SABENA : AIR FRANCE, AUSTRIAN AIRLINES : LUFTHANSA, AER LINGUS : SWISSAIR ZUERICH, B.E.A. : FINNAIR.
4. LANDHOCKEY: B.E.A. : SABENA, AER LINGUS überzählig.  
Final: B.E.A. oder SABENA : AER LINGUS.

Der bestehende Vorstand wurde wiedergewählt und im weitem wurden verschiedene Anträge über Regeln und Statuten besprochen. Erneut wurde darauf hingewiesen, dass alle Spieler an ASIA-Wettkämpfen Angestellte der Fluggesellschaften sein müssen.

Abschliessend möchte ich alle Clubvorstände bitten, keine Auslandspiele zu arrangieren ohne mich davon in Kenntnis zu setzen. Ich danke allen Spielern, die an den ASIA-Wettkämpfen teilgenommen haben, für deren sportliches Verhalten und ich hoffe, dass auch die diesjährigen Wettkämpfe in fairer Weise durchgeführt werden.

H. Zuberbühler

Fussball-Club

Im Finalspiel der Schweiz. Firmensportmeisterschaft trennen sich Polizei Bern und Swissair unentschieden nach Verlängerung 4 : 4

Vor ca. 3'000 Zuschauern fand am Samstag 11. Juni bei angenehmer abendlicher Kühle auf dem Wankdorf-Stadion in Bern das Entscheidungsspiel, um die Fussballmeisterschaft im Schweiz. Firmensport, statt. Die Swissair-Elf, verstärkt durch die speziell zu diesem Anlass aus dem Ausland "herbeigeflogenen"

Stürmer Steiner und Mittelläufer Gerhard, wuchs bei diesem Spiel über sich selbst hinaus. Auf der Hinreise nach Bern war die Mannschaft zwar wenig zuversichtlich, hatte doch Polizei Bern die Meisterschaft zweimal nacheinander gewonnen. Aber nichts desto trotz wollten alle Spieler ihr Bestes geben.

In der ersten Halbzeit waren die Chancen eindeutig auf der Seite der Swissair. Bereits 3 Minuten nach Spielbeginn musste die Querlatte die Berner vor dem ersten Goal retten. Nach einigem Geplänkel hier und dort fiel wenig später das erste Tor - aber gegen die Swissair. Der Auftakt in der nächsten Halbzeit begann vielversprechend. In der ersten und elften Minute mussten die Berner-Polizisten je ein Tor buchen. Aber kurz vor Spielschluss fiel leider auch wieder der Ausgleichstreffer.

Das Spiel während der zweimal 15 Minuten Verlängerung gehört zum Dramatischen, das ich je auf einem Fussballplatz gesehen habe. Auf beiden Seiten wurde mit dem letzten Einsatz gekämpft. Jede Mannschaft wollte gleich bei Beginn die Wendung zu ihren Gunsten erzwingen. In der 3. Minute fiel bereits das dritte Goal gegen die Swissair. Kurz nach dem Platzwechsel wurde durch die Swissair das Ausgleichstor geschossen. Und in der 7. Minute fiel sogar das 4 : 3 zu Gunsten der Swissair. Die Berner Zuschauer liessen bereits ihre Köpfe hangen. Das Spiel schien entschieden zu sein. Der Wanderpokal wurde mit Wein gefüllt und zur Uebergabe auf der Tribühne bereitgestellt. Die Offiziellen stellten sich entsprechend ihrer Charge auf, und klaubten die Ansprachen-Manuskripte hervor. Auf unserer Seite herrschte eitel Freude. Die vielen Schlachtenbummler aus Zürich brüllten sich heiser mit "hopp Swissair". Dann geschah das Unglück - auf einen Corner von rechts sprang unser Goali aus dem Tor, wurde ausgespielt und der Schuss in den Kasten konnte von einem unserer Feldspieler nur noch mit der Hand um den Pfosten gelenkt werden. Der Schiedsrichter zeigte auf den Elfmeterpunkt. Der kräftige Polizist nimmt Anlauf - Schuss - und schießt daneben. Noch sind drei Minuten zu spielen. Die Berner wollen unbedingt noch einen Ausgleich schaffen. Gedränge vor dem Swissair-Tor. Plötzlich trillert wiederum die Schiedsrichterpfeife. Auf einen völlig unklaren Entscheid des Unparteiischen wird eine Minute vor Schluss ein zweiter Penalty gegen die Swissair ausgesprochen. Es wäre zu schön, nochmals sagen zu dürfen, der Schluss sei daneben gegangen. Nein, unser Torwart "Uli" hechtelte nach rechts, während der Ball in die linke untere Ecke rollte.

Beim gemeinsamen Trunk meinte der Präsident unserer FPS, Herr H. Zeller: Obwohl er vom Fussball eigentlich wenig verstehe, habe ihm das "phänomenale" Spiel völlig gepackt und er bedaure sehr, dass er infolge Militärdienst beim Retourtreffen am 26. Juni in Zürich nicht mit dabei sein könne.

O. Ritter

Hallo - Tischtennisfreunde!

Es hat sich bereits herumgesprochen - ein neuer Tischtennisclub wurde gegründet. Die meisten unter Ihnen werden wissen, dass vor noch nicht allzulanger Zeit ein Tischtennisclub Swissair existierte. Leider wurde er dann infolge verschiedener Umstände im letzten Herbst aufgelöst.

Wir haben uns in den Kopf gesetzt den schönen Tischtennisport in der Swissair wieder aufleben zu lassen. Nun versuchen wir, wie jeder Club, möglichst viele Anhänger zu gewinnen. Ob Anfänger oder Könnler, Damen oder Herren, alle sind willkommen. Voraussetzung: Wille zur guten Kameradschaft und Freude am geselligen Beisammensein. Näheres erfahren Sie durch:

A. Erb (Tf. 3146) oder T. Riesen (Tf. 3145)  
Verkehrsabrechnung Uebersee, Dept. I  
Neues Schulgebäude  
Kloten

Also und jetzt nicht lange zögern. Es würde uns freuen, wenn unsere Erwartungen übertroffen würden.

### Handball-Club

Einen guten Meisterschaftsstart hatte unsere I. Mannschaft zu verzeichnen, konnte sie doch nacheinander die Teams von Pfadi-Sporttrupp und Erlenbach besiegen. Wie aus untenstehender Tabelle ersichtlich ist, rollte es in den folgenden Spielen dann allerdings nicht mehr so gut:

8. Mai	HC Swissair	:	Pfadi Sporttrupp	12	:	11
15. Mai	HC Swissair	:	HC Erlenbach	11	:	9
22. Mai	Rot Weiss II	:	HC Swissair	10	:	7
29. Mai	Grasshoppers III	:	HC Swissair	11	:	4

Beim Erscheinen dieses Berichtes wird auch das fünfte und letzte Vorrundenspiel (12. Juni) stattgefunden haben. Ueber dessen Resultat sowie den Spielplan für die Rückrunde orientieren wir in unserm nächsten Bericht.

I. Imhof

DER BASKETBALL-CLUB MELDET, dass

- ..... nach kaum 4-wöchigem Bestehen der junge Club schon eine stattliche Anzahl begeisterter Anhänger gefunden hat,
- ..... die Vereinsleitung in den Händen von Herrn J.-P. Chételat, Chef Passagierdienst Kloten, liegt
- ..... das Training unter der fachkundigen Leitung von Herrn E. Michel, Traffic Kloten, auf vollen Touren läuft, (jeden Mittwoch abend 2000-2200 in der Turnhalle des Schulhauses Kolbenacker, Seebach),
- ..... neue Mitglieder herzlich willkommen sind!  
Interessenten sind gebeten, sich an den Kassier, Herrn Baumann, Luftreisebüro Zürich, zu wenden.

E. Lang

### Boccia-Club:

An der Generalversammlung wurde der Vorstand wie folgt bestellt:

Präsident:	MEIER Fridolin,	OPBV Tf. 2740
Vize-Präsident:	NUENLIST Franz,	OGSF Tf. 2909
Aktuarin:	RICHARD Silvia,	TMB Tf. 3287
Kassier:	SOMMERHALDER Bruno,	TGNA Tf. 2959
Spielleiter:	BASSI Adriano,	TUFS Tf. 2842
Spieltrainer:	ANTOGNINI Giorgio,	TGID Tf. 3357

Am 7.6.60 begann die interne Einzelmeisterschaft. Für die Gruppenmeisterschaft läuft die Anmeldefrist noch bis 30.6.60. Einsatz pro Teilnehmer Fr. 2.--. Am 12. Juni ging in Emmenbrücke das Freundschaftsspiel gegen Viscose in Szene. Im Juli treffen wir evtl. auf Bankverein und Kreditanstalt in Zürich.

Unsere Clubbeiträge sind Fr. 8.-- für Einzelspieler und Fr. 10.-- für Paare. Interessenten melden sich bitte bei den Vorstandsmitgliedern.

F. Nünlist

Schützen-Gruppe

Jedes Jahr führt die Pistolengruppe der SWISSAIR einen Wettkampf gegen Schützenkameraden des SAS durch, wobei abwechselnd in Zürich oder Stockholm geschossen wird.

Für den am 8./9. Oktober 1960 in Stockholm stattfindenden Match benötigen wir ein Team von qualifizierten Schützen, die auch die notwendige Zeit und Freude haben, vorgängig ein intensives Training zu absolvieren.

Geschossen wird das internationale Programm für grosskalibrige Pistole, das 30 Schüsse Präzisionsfeuer und 30 Schüsse Duellfeuer umfasst.

Es können die schweizerischen Ordonnanzpistolen verwendet werden.

Interessenten möchten sich melden bei:

HU. Hugentobler      Tf. 2628

W. Schaltenbrand      Tf. 3180

W. Schaltenbrand

# DIE GUTEN IDEEN

Leider konnten aus verschiedenen Gründen für diese Ausgabe der Guten Idee nicht alle vorgesehenen Vorschläge abgeschlossen werden. So bleibt es halt für diesmal bei den nachfolgend Publizierten, wobei wir aber die genannten Herren nicht weniger herzlich zu ihrer guten Idee beglückwünschen:

Herr Peter Krattiger, Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 50.--	7576
Herr Franz Mühlebach, Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 30.--	7767
Herr René Meier, Flz.-Wartung,	Dept. IV	Fr. 20.--	7763

## Prämierte Vorschläge

7576 Um die Einstellung des Transmitters der Augmentorklappen-Actuator am CV-440 zu erleichtern, schlug Herr Peter Krattiger vor, den Aktionsweg des Augmentorklappen-Actuators von 47,7 auf 45,4 mm zu verkürzen. Dieser Vorschlag zeigt einen einfachen Weg für die Korrektur des zu grossen Drehwinkels der Augmentor-Klappen und deren Anzeige im Cockpit und schafft eindeutige Verhältnisse in bezug auf die Einstellung. Durch die Verkürzung des Aktionsweges des Augmentorklappen-Actuators und die damit verbundene Verkleinerung des Drehwinkels wird nämlich der Weg des Transmitters beeinflusst und der Anzeigefehler im Cockpit aufgehoben.

7767 Herr Franz Mühlebach wies darauf hin, dass die Spannschlösser der Seiten- und Höhenrudder-Kabel der DC-6- und DC-7C-Flugzeuge an den zweiten Teilen dieser Kabel im Hydr. Compartment Scheuerstellen verursachen.

Als einfachen und geeigneten Schutz gegen solche Beschädigungen schlug er vor, diese Spannschlösser mit einem Ueberzug aus einem gummiartigem Material zu versehen. Auf Grund seines Vorschlages wird nun folgende Massnahme getroffen:

Vor dem Zusammenschrauben der Spannschlösser ist ein Amphenolschlauchstück auf das Kabel zu schieben, das nach dem Sichern des Spannschlösses über dasselbe zu ziehen und mit Klebeband zu fixieren ist.

7763 Herr René Meier machte mit seinem Vorschlag auf Unzulänglichkeiten aufmerksam, die die visuelle Kontrolle der Hauptfahrwerkverriegelung erschweren. Seine Feststellungen führten dann auch zur Ausgabe der Aktennotiz Publ. Nr. 32<sup>1</sup>140 FLB 75<sup>5</sup>64 in welcher die richtige Wartung der Fahrwerkbeleuchtung behandelt wird. Zudem wird auch besonders auf die Wichtigkeit der Sauberhaltung und des rechtzeitigen Neuanstriches der Anzeigeplättchen am Fahrwerk hingewiesen.



Die in seinem Vorschlag angeführten Verbesserungs-Massnahmen, wie Scotchlite-Bespritzung der Anzeigeplättchen und Erhöhung der Leuchtkraft des Servicelights in Gondel 2 + 3 durch Einsetzen stärkerer Lampen, bringen jedoch keine wesentlichen Verbesserungen des bisherigen Zustandes und konnten deshalb nicht berücksichtigt werden. Der Grund hiezu liegt nämlich darin, dass Scotchlite nur einwandfrei reflektiert, wenn Lichteinfall- und Blick-Richtung möglichst vom gleichen Ausgangspunkt ausgehen und der Auftreffwinkel auf die Scotchlite-fläche nicht stark von 90° abweicht. Die mangelhafte Beleuchtung in den Fahrwerk gondeln hingegen ist lediglich auf eine starke Verschmutzung oder ungenaue Einstellung der Leucht-körper zurückzuführen.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 813 Pressluftpistole mit Manometer zum Aufpumpen der Flz.-Pneus. Es kommt immer wieder vor, dass Flz.-Pneus einen viel zu hohen Druck aufweisen. Nicht zuletzt sind solche Umstände auf die Verwendung defekter Pneudruck-Manometer zurückzuführen. Würden nun gar diese Manometer, die ja als Messgeräte dienen, am Pressluftschlauch selbst montiert, so wäre die Gefahr einer Beschädigung und somit einer Fehlanzeige weitaus grösser, als wenn diese als separate Kontroll-Messgeräte verwendet werden.

Der zweite Teil des Vorschlages, Manometer zu verwenden, die das Aufpumpen der Pneus mit einem grösseren Druck erlauben würden, kommt aus Sicherheitsgründen schon gar nicht in Frage. Die Unfallgefahr bei einem solchen Vorgehen ist so gross, dass auf die mögliche Zeiteinsparung unbedingt verzichtet werden muss. Kaum irgendwo so wie hier könnte Eile zur Weile werden.

- 4465 Abgabe von Farb-Dias auf den Swissair-Flugzeugen. Der Vorschlag, auf unseren Langstrecken-kursen Farb-Dias von Aufnahmen schweizerischer Landschaften abzugeben, ist nicht neu. Er wurde bereits schon von verschiedenen Stellen und Orten eingereicht. Neben diversen Gründen, wie z.B. der Problematik der Auswahl der Fotos und der Tangierung der Interessen der ver-schiedenen Touristikzentren durch eine indirekte Verkehrswerbung für bestimmte Orte, liegt die Hauptursache für die Ablehnung darin, dass eine solche Abgabe ganz einfach gegen die bestehenden IATA-Vorschriften verstösst. Nach diesen dürfen nur Gebrauchsgegenstände bis zu einem festgelegten Betrag abgegeben werden. Mit der Abgabe von Souvenirs, die den neuen Bestimmungen nicht mehr entsprechen, wurde auf den mit Jets beflogenen Strecken bereits aufgehört. Auf den übrigen Linien wird die Praxis der give aways sukzessive abgebaut.

Das eingesandte Muster kann bei der Dienststelle Service de Press Genève, wieder abgeholt werden.

- 6272 Beidseitige Verwendung der Telex-Rollen. Von einer beidseitigen Verwendung der Telex-Rollen wird aus folgenden Gründen abgesehen:

1. Bei den meisten im Betrieb stehenden Telex-Stationen werden heute Doppel- oder Dreifachrollen mit Kohlenpapiereinlage verwendet. Dies schliesst eine weitere, d.h. rückseitige Verwendung solcher Rollen zum vorneherein aus.
2. Wo noch einfache Rollen zur Anwendung gelangen verzichtet man aber darauf, weil die schon wiederholt abgerollten und gebrauchten Telex-Rollen zu Störungen beim Pa-piertransport führen könnten.

3. Es wäre nicht ausgeschlossen, dass doppelt beschriebene Telex-Rollen auch zu unliebsamen Verwechslungen führen könnten.

6338 Ergänzung des Cabin Attendants Handbook durch Posttarifangaben. Die Veröffentlichung von Posttarifen im "Travel-Information Manual" und damit auch im "Cabin Attendants Handbook" lohnt sich nicht. Hingegen wird die in Aussicht stehende Neuauflage des TIM vermehrte touristische Auskünfte geben können. Es darf nicht vergessen werden, dass aus der Tatsache, dass das CAH einige Blätter des TIM enthält, nicht das Recht abgeleitet werden darf, vom Kabinenpersonal aus den Inhalt des TIM zu beeinflussen. Das TIM hat nämlich grundsätzlich eigene Wege zu gehen.

7708 Bemalung der Caravelle-Flugzeuge. Die Bemalung der Caravelle- wie auch diejenige der DC-8-Flugzeuge wurde an verschiedenen Modellen ausprobiert und von Fachleuten nach den verschiedensten Gesichtspunkten beurteilt. Die in Frage kommenden Bemalungs-Muster wurden der Direktion unterbreitet, die dann die geeignetste Bemalung auswählte und zur Ausführung bestimmte.

Nun ist aber das Schönheitsempfinden auch in bezug auf die Bemalung eines Flugzeuges immer sehr individuell und die mannigfachsten Kritiken werden nicht zu verhüten sein. Jeder Kritiker muss aber berücksichtigen, dass das zu bemalende Objekt, hier betrifft es die Caravelle, die Einhaltung gewisser Richtlinien im voraus bestimmt. So ist die Breite des roten Streifens entlang dem Rumpf durch die Höhe der Kabinenfenster gegeben. Die Anordnung des Kreuzes hingegen wird durch die oberhalb des Höhenleitwerkes liegende Fläche bestimmt. Natürlich weist die Caravelle der SAS z.B. ein schmäleres Band auf. Dort basiert die Bemalung aber auch auf einem ganz anderen Grundgedanken. So stellt nämlich das Rumpfband der SAS-Caravelles ein Wikingerschiff dar, und die über das Band hinaufragenden Fensterflächen symbolisieren die Schildpanzer der Ruderer. Schön oder nicht schön? Es kann eben das Schönheitsempfinden eines Volkes auch durch seine Tradition beeinflusst sein.

Sollte der Einsender noch weitere Auskünfte wünschen, so möchte er sich direkt mit der Propaganda-Abteilung in Verbindung setzen.

7739 Aenderung der bestehenden Whitespiritkabine. Mit dem Umbau der Motorenwerkstatt wird die Whitespiritkabine überflüssig, womit auch eine Aenderung der bestehenden Kabine nicht mehr in Frage kommt.

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

- 5835 Support der Kühlklappen.  
5858 Mech. Arretierung des Auto-Pilot Control Handle in Neutralstellung.  
6375 "Miscellaneous Charges Orders".  
6652 Aufgummieren der Nylonsäcke mit EC-801.  
7716 Cockpit-Fenster-Hüllen.  
7520 Verkupfern der Schulter an der Starterwelle.  
7588 Junction-Box am CV-440.  
7644 Felgen-Risskontrolle.  
7781 Antenneneinheit von Radio-Kompass.

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 2516 Schutzvorrichtung für Torkante am DC-6A-Frachter.
- 5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage.
- 6875 Traktor mit VHF-Anlage.
- 7826 Zahlungsauftrags-Formular an Auslandskassen.

Folgender Vorschlag befindet sich noch im Versuchsstadium:

- 6869 Schleifen der mit Korrosion behafteten Strukturteile.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

802/809/1093/1327/1464/2528/2529/2558/4247/4407/4408/4449/4625/4748/4824/4954/5111/  
5508/5627/5795/5861/6052/6071/6087/6088/6124/6226/6234/6244/6254/6311/6324/6340/6386/  
6387/6502/6534/6639/6702/6801/6814/6839/6860/6869/6871/6874/6894/6895/7525/7530/7566/  
7579/7590/7625/7700/7707/7711/7713/7737/7744/7768/7773/7774/7776/7780/7801/7802/7810/  
7811/7812/7825.



## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM JUNI 1960

	<u>Juni 1960</u> (in 1000 tkm)	<u>Juni 1959</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	20*503 + 14 %	18*046
Ausgelastete Tonnenkilometer	12*538 + 10 %	11*356
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	9*724 + 8 %	9*026
Fracht-tkm	2*287 + 20 %	1*906
Post-tkm	527 + 24 %	424
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	61,2 %	63,0 %

Die Abstriche an unserem Langstreckenprogramm, die wir vor allem wegen der verspäteten Inbetriebnahme der ersten Jets in Kauf nehmen mussten, beeinflussten die Verkehrsergebnisse im Berichtsmonat äusserst nachteilig. Bei nahezu gänzlicher Inanspruchnahme des budgetierten Personalbestandes erreichten wir nur etwa 87 % des veranschlagten Angebots an Tonnenkilometern. Wir offerierten rund 3,17 Millionen tkm weniger als vorgesehen! Dazu kam, dass wir die bedeutende Mehrkapazität der DC-8 über dem Nordatlantik zumindest anfänglich in westlicher Richtung nicht durch entsprechende Verkäufe wettzumachen vermochten.

Von der allgemein ernsten Gesamtsituation können zwei Verkehrsgebiete ausgeklammert werden: In Europa hielten sich Angebots- und Nachfragemehr mit je + 12 % die Waage; die Auslastung blieb mit 59,4 % praktisch unverändert. Ueber dem Südatlantik erfuhr der Ladefaktor eine Verbesserung von 53,0 % auf 76,7 %; allerdings stieg hier die finanzielle Erfolgskurve immer noch nicht im selben Winkel an.

Bei den Nordatlantik-Passagierkursen ergaben die Flüge Richtung Europa zwar eine überdurchschnittlich hohe Belegung der Sitzplätze von 96 % und mehr. Dagegen liessen die Passagebuchungen Schweiz-New York noch viele Wünsche offen. So musste z.B. ein DC-8-Kurs mit nur 28 Passagieren geflogen werden! Auch die gesteigerte und gering genützte Frachtkapazität der DC-8 vermochte auf den Ladekoeffizienten zu drücken, sodass er schliesslich von 75,4 % auf 69,3 % sank. Die Cargo-liner-Flüge von und nach New York waren zu 59,4 % (im Vorjahr 53,9 %) ausgelastet.

Schlechtere Resultate als im Juni des letzten Jahres stellten wir endlich auch im mittelöstlichen Verkehr (Auslastung 1960 = 46,0 %, 1959 = 52,9 %) und für unsere Fernostkurse (52,4 % gegenüber 62,8 %) fest.

## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

### Fragen der Flugmaterialplanung

Mit den Eröffnungsflügen der Caravelle am 21. und des DC-8 am 30. Mai sind lang gehegte Zukunftspläne der Swissair teilweise schon zu historischen Daten geworden. Voraussichtlich steht Ende August eine Flotte von 7 Strahlflugzeugen im Einsatz. Innert Jahresfrist wird die Inbetriebnahme des Convair Coronado eine weitere Phase der Materialerneuerung abschliessen.

Diese Umstellung bringt vor allem unserem Betrieb ausserordentliche technische und operative Aufgaben. Dass auch die wirtschaftliche Ausnützung der neuen Produktionsmittel Probleme stellen kann, ist durch verspätete Ablieferungen und vorläufige Abstriche am Langstreckenprogramm deutlich geworden.

Betriebliche Erfahrungen und oekonomische Entwicklungstendenzen der gegenwärtigen Uebergangsperiode werden zusammen mit der bereits beschlossenen Flottenmodernisierung die Basis der weiteren Planung bilden.

Im wesentlichen hat unsere Materialpolitik folgende Richtlinien zu berücksichtigen:

- Kommerziell: Uebergang zum Jet dort, wo dies die Konkurrenz unbedingt erfordert, d.h. wo erhöhte Geschwindigkeit und Komfort sich tatsächlich auswirken können.
- Betrieblich: Die vorübergehende Vermehrung der Typenzahl soll im Interesse eines rationellen Betriebes möglichst rasch wieder abgebaut werden.
- Finanziell: Die notwendigen Investitionen sind in einem Rhythmus vorzunehmen, der den Möglichkeiten der Selbstfinanzierung und anderweitigen Kapitalbeschaffung entspricht.
- Kooperativ: In Zukunft hat unsere Materialpolitik auch der technischen Standardisierung und den einsatzmässigen Kombinationsmöglichkeiten mit Partnern Rechnung zu tragen.

In der Abstimmung des kommerziell und betrieblich Notwendigen auf das finanziell Mögliche gilt somit auch für unsere Entwicklung die Regel "Eile mit Weile". Dabei muss die zweckmässige Ergänzung der bereits festgelegten Elemente besonders sorgfältig und immer wieder mit dem Blick auf das Ganze erfolgen.

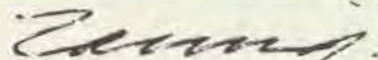
Unter den laufenden Projektstudien des Planungsdienstes kommt wohl dem zukünftigen Ausbau des Nordatlantikverkehrs Priorität zu. Dieses Gebiet ist nach wie vor das ertrageichste und bei intensiverer Befliegung sollte auch der verhältnismässig hohe break-even load factor gesenkt werden können. Eine zweimal tägliche Bedienung von New York sowie ein drei- bis viermal wöchentlicher Anflug von Chicago (event. über Kanada) würde den Einsatz eines vierten DC-8 voraussetzen, was frühestens 1962 möglich wäre.

Bei der von der Swissair wie vom SAS ganzjährig voll eingesetzten Flotte von Convair Coronados stellt sich das Problem einer gemeinsamen Standzeiten- und Trainingsreserve. Teilweise als Gegenstück zu der vom SAS übernommenen Standzeitendeckung unserer Caravelle wird die Beschaffung einer zusätzlichen Coronado-Einheit ebenfalls auf 1962 geprüft.

Zur Ergänzung und späteren Ersetzung unserer Caravelle-Flotte sind seit einiger Zeit intensive Vergleichsstudien über Kurz/Mittelstreckenflugzeuge im Gange (verschiedene Caravelle-Versionen, Convair 60, DH-121, Boeing 727 u.ä.). Die grosse und zum Teil noch wechselnde Auswahl an Projekten lässt heute keine abschliessende Beurteilung zu. Da vor allem auch die Erfahrung mit unseren Caravelles 3 zu berücksichtigen sind, ist ein Entscheid vor Ende dieses Jahres nicht zu erwarten.

Parallel zu diesen Anschaffungen ist der progressive Abbau des Kolbenflugzeugparks mit Ausnahme der Convair Metropolitans zu betrachten. Das Hauptziel unserer Materialplanung besteht in der Bildung einer Flotte, in der möglichst wenige Typen sich in einer technisch, operativ und wirtschaftlich optimalen Bedienung des Streckennetzes ergänzen.

Daraus ergibt sich auch, dass das Planen nicht eine ausschliessliche Aufgabe des Planungsdienstes sein kann. Dieser ist vielmehr auf eine aktive und weitsichtige Planung im Bereiche sämtlicher Departemente angewiesen. Sie bildet die Voraussetzung dafür, dass der Gesamtplan unter Berücksichtigung aller massgebenden Faktoren ausgelegt und innert nützlicher Frist erstellt werden kann.



Dr. R. Zahnd  
Chef Planungsdienst ad.int.

## FLÜCHTLINGSTRANSPORT AUS DEM KONGO

In der Nacht vom 11. auf den 12. Juli verliess im Auftrag des Eidg. Politischen Departementes unser DC-6B "HB-IBE" Zürich, um in Brazzaville Flüchtlinge aus dem Kongo abzuholen. Das Flugzeug brachte am 31. Juli 77 Passagiere, 71 Schweizer, 2 Oesterreicher und 4 Belgier, nach Genf und Zürich. Die HB-IBE stand unter dem Kommando von Flugkapitän Hellmuth Erni.

Auch die Balair hat sich mit einem DC-4 an den Flüchtlingstransporten beteiligt.

## DER ZWEITE ARGENTINIENKURS BEWILLIGT

Während mehr als zwei Jahren hat sich die Swissair bemüht, von der argentinischen Regierung die Bewilligung für einen zweiten wöchentlichen Kurs nach Buenos Aires zu erhalten. Nach dem Staatsbesuch des argentinischen Präsidenten Frondizi kam endlich eine Einigung zustande; ab 31. Juli werden beide Südatlantikflüge bis Buenos Aires führen, wobei der eine die Hauptstadt Argentiniens direkt von Rio de Janeiro aus erreicht, während der andere wie bisher über Sao Paulo und Montevideo verläuft.

## WEITERE JET-ABLIEFERUNGEN

Unsere zweite Caravelle (HB-ICX "Chur") wurde am 25. Juni, die dritte (HB-ICY "Ville de Lausanne") am 9. Juli ausgeliefert. Mit beiden Einheiten wird, bevor sie zum Streckeneinsatz gelangen, in Stockholm geschult. Caravelle Nr. 4 und der dritte DC-8 folgen im August.

## 531 NORDATLANTIKPASSAGIERE AUF 3 RETOURFLÜGEN

Am 1. Juli beförderten wir mit drei Flugzeugen insgesamt 252 Personen nach New York. Das ist bisher unser weitest aus bestes Tagesresultat für die Ost-West-Richtung. Der DC-8 HB-IDA startete mit 120 Passagieren, während zwei DC-7C mit 75 bzw. 57 Fluggästen besetzt waren. Auf der Rückreise wurde das Resultat noch übertroffen, indem sich an Bord der drei gleichen Flugzeuge insgesamt 279 Personen einfanden. Auf drei am gleichen Tag von der Schweiz aus abfliegenden Retourkursen transportierten wir demnach 531 Passagiere; das ist nahezu ein Viertel des im ersten Betriebsjahr (1949) auf dieser Strecke gebuchten Totals (2321)!

## GENFER WEKZEUGMASCHINEN FÜR SWISSAIR JETS

In den amerikanischen, britischen und französischen Flugzeug- und Motorenfabriken, die an der Herstellung unserer Jets beteiligt sind, finden über 200 Werkzeugmaschinen von Genfer Unternehmen Verwendung.

## DAS AKTUELLE BILD



(Photo: Hardy Häfliger)

### Erstflug mit 90 Jahren

"Wenn schon fliegen, dann mit Jet!" sagte sich die 90jährige Dame, die kürzlich zum erstenmal in ihrem langen Leben flog. Sie reiste mit unserem DC-8 von Zürich nach Genf. (Bedenken wir, dass sie immerhin 33 Lenze zählte, als den Gebrüder Wright der erste Motorflug gelang....)

**PERSONALSTATUS PER  
30. JUNI 1960**

Direktion	8
Direktionspräsidium	2
Generalsekretariat	26
Planungsdienst	60
Zentraler Personaldienst	25
Lehrlingswesen	75
Departement I	363
Departement II	
Zentralstellen	276
Aussenstellen	1'704
Departement III	
Bodenpersonal	1'009
Fliegendes Personal	953
Departement IV	1'766
Direktion für die Westschweiz	629
Personalreserve	18
<b>Total</b>	<b>6'914</b>
	=====

**DAS ERSTE HALBJAHR IN ZAHLEN**

	1960	1959
	1. Halbjahr	1. Halbjahr
	in 1000 tkm	in 1000 tkm
Offerierte tkm	100'147	94'833
	+ 6 %	
Ausgelastete tkm	59'941	54'562
	+ 10 %	
davon:		
Passagier- & Gepäck-tkm	43'732	40'452
	+ 8 %	
Fracht-tkm	13'030	11'254
	+ 16 %	
Post-tkm	3'179	2'856
	+ 11 %	
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	59,9 %	57,6 %

**NEUE PILOTS-IN-COMMAND UND FLUGKAPITÄNE**

Zu DC-8-Pilots-in-Command für Europa und den Nordatlantik wurden die Flugkapitäne Wilfried Knecht und Georges Mirault ernannt. Flugkapitän Eriksen Shilling erhielt den Rang eines DC-6B-Kommandanten für den Mittelost-Sektor. Als neue Caravelle-Kommandanten zeichnen die Flugkapitäne Willy Blaser (der fast gleichzeitig zum Kapitän befördert wurde), George Brown, Pierre Rellstab und Richard Schilliger. Ausser Herrn Blaser wurde auch Pilot Emil Ehrat der Grad eines Flugkapitäns zuerkannt.

Wir gratulieren!

**WEITERE ERNENNUNGEN**

Im Dept. III wurde Herr Paul Auberson, bisher Flugsicherungsberater der Abt. Fernmeldewesen, zum Assistenten des Chefs des Departements Operation für Fragen der Flugsicherung sowie der IATA und ICAO ernannt. Herr Alfred Reber, bisher IATA/ICAO-Koordinator, ist Stellvertreter des Assistenten Chef Dept. III.

Als Nachfolger von Herrn Auberson wird Herr Emil Scheller Fernmeldedienstberater, während Herr Heinrich Müller den Chefposten der Operationellen Fernmeldedienste bekleidet.

Im Dept. IV übernahm Herr Karl Schreiber, Betriebsingenieur, nach dem Austritt von Herrn G.A. Westermann die Leitung der Abt. Planung & Analysen ad interim.

Im Ausland trat Herr Emil Alder, vormals Swissair Bombay, die Nachfolge Herrn Véyas als Vertreter für Uruguay mit Sitz in Montevideo an.

Wir wünschen den neuernannten Herren viel Erfolg!

## VERBESSERTER SWISSAIR-KUNDENDIENST IN IDLEWILD

Swissair-Passagiere, die in Idlewild ankommen und sogleich umsteigen müssen, werden mit Wagen abgeholt und zum wartenden Flugzeug gebracht. Die Autos sind mit Telephon ausgerüstet, die es dem begleitenden Swissair-Betreuer gestatten, die notwendigen Rückfragen und Bestätigungen während der Fahrt einzuholen.

## KEINE TOURISTENKLASSE MEHR ÜBER DEN NORDATLANTIK

Ende Juni 1960 wurden die Touristklass-Dienste über den Nordatlantik gemäss IATA-Beschluss offiziell eingestellt.

Die Touristenklasse wurde am 1. April 1952 eingeführt und seither von über drei Millionen Passagieren benützt. Sie bedeutete im ersten Jahr eine Tarifierabsetzung von 31,6 %. 1953 bedienten sich ihrer 63,3 % aller Nordatlantikfluggäste; 1957 betrug der Anteil bereits 76,4 %. Eine weitere Preisreduktion brachte die 1957 geschaffene Economy-Klasse, der letztes Jahr 74 % der Flugreisenden zwischen Europa und Nordamerika den Vorzug gaben.

## ERSTES LUFTFAHRTHOTEL EUROPAS

In Kopenhagen ist das vom SAS mit einem Kostenaufwand von 57 Millionen Kronen erbaute erste Luftfahrt-Hotel Europas in Betrieb genommen worden. Mit seinen 22 Stockwerken ist es das höchste Gebäude und grösste Hotel Skandinaviens. Es ist mit dem zweistöckigen Air-Terminal verbunden.

## EIN FLUGPLATZHOTEL IN KLOTEN ?

Ende Juni hat eine schweizerische Unternehmergruppe beim Zürcher Regierungsrat ein Baurechtsgesuch für die Errichtung eines Flugplatzhotels in Kloten eingereicht. Pressenotizen zufolge soll die Absicht bestehen, ein Hotel zu 200 und ein Motel zu 100 Zimmer mit zwei Restaurants und grosszügig gehaltenen Konferenzräumen zu erstellen.

## NEUE GESELLSCHAFT IN KLOTEN

Am 21. Juli eröffnete die rumänische Fluggesellschaft Tarom ihre Strecke Bukarest - Wien - Zürich - Paris. Die Tarom ist damit die 26. ausländische Gesellschaft, die Kloten regelmässig anfliegt.

## SCHWEIZER LUFT

Dass der Name Swissair nicht zwingend als Bezeichnung für eine Luftfahrtgesellschaft empfunden wird, erhellt aus der folgenden wahren Begebenheit: Bill Brown von unserer Vertretung in Houston, Texas, möchte eines heissen Sommertages einen Industriellen als Kunden gewinnen. Die Sekretärin des Herrn fragt: "Bitte, wen darf ich melden?" - "Mein Name ist Brown. Ich bin Vertreter der Swissair." Worauf die Holde mit leisem Vorwurf entgegnet: "Aber Mr. Brown! Wir haben doch bereits eine Air Conditioning-Anlage...!"

## BETTEN FÜR SERVICE-PASSAGIERE

Wenn ein Service-Passagier an Bord eines unserer Langstreckenflugzeuge ein Bett benutzen möchte, dann muss er wissen, dass er dafür einen entsprechenden MCO (Miscellaneous Charges Order) vorweisen muss, um den er zusammen mit der Servicefluggenehmigung nachsuchen kann. Ein Bett erbetteln zu wollen, fruchtet nichts. Im neuen IPR (Internal Passenger Regulation) steht unter Ziffer 4.2.8c dazu: "Es ist nutzlos, sich das erfreuliche Erlebnis durch unerfreuliche Dispute mit dem Kabinenpersonal verschaffen zu wollen. Solche Diskussionen stören übrigens nur unsere Passagiere, was noch unerfreulicher ist..."



## WOHLBEHÜTETE HOSTESSEN

Der Mufti von Saudi-Arabien hat die Luftverkehrsgesellschaft seines Landes angewiesen, dass saudi-arabische Hostessen nicht allein, sondern nur in Begleitung ihrer Väter, Brüder oder Söhne (!) fliegen dürfen. Ihre Begleiter müssten ausserdem mindestens 21 Lenze zählen (deshalb das Ausrufzeichen nach Söhne . . . .). Der Entscheid des Religionsführers sei, wie ein Sprecher der Saudi-Arabian Airways bekanntgab, unpraktisch, weshalb das Unternehmen beschloss, auch in Zukunft Mädchen aus dem Libanon und der Vereinigten Arabischen Republik anzustellen.

## GEREIMTES VOM SWISSAIR TRAVEL CLUB

Den Mitgliedern des Swissair Travel Club (STC) wurden im Juni goldene Kofferetiketten mit dem STC-Signet - Globus und Swissairpfeil - zugestellt. Dass diese Etiketten Anerkennung fanden, beweist der nachfolgende Dankbrief eines Zürcher Mitgliedes:

Schon längst ich gern besessen hätte  
Solch eine goldne Etiketete,  
Weil sie doch jedermann beweist,  
Dass stets man mit der Swissair reist.

Ihr Ruf ist vorteilhaft bekannt  
In unserm ganzen Schweizerland,  
Zu dem sich ausserdem gesellt  
Der Kontinent - die ganze Welt.

Mit ihrem goldenen Signet  
Nun alles wie am Schnürchen geht.  
Das Reisen - es wird zum Pläsier  
Für einen Swissair-Passagier.

## SWISSAIR VERKAUFSBÜRO VATIKAN

Die Swissair-Vertretung Rom wird ab 1. August durch ein besonderes Büro verstärkt, das sich auf den Verkauf von Passagen für die Geistlichen des Vatikans spezialisiert.

## HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand gratulieren zu dürfen:

Dept. I: 28.5. Ernst Rosser, Hauptkasse, mit Frl. Ilse Neubersch, Kantine (Dept. III); Walter Schilling, Datenverarbeitung; 7.6. Adalbert Bертold, Materialabrechnung.

Dept. II: 6.5. Armand Weider, Basel/Blotzheim; 7.5. Gérard Simonklein, Bordküche Basel;  
28.5. Frl. Darryl Stiffler (jetzt: Frau Lohrer), Luftreisebüro Zürich.

Dept. III: 3.5. Frl. Ursula Schneiter (jetzt: Frau Strub), Kabinenpersonal, Hostess;  
6.5. Frl. Evelyne Filliol (jetzt: Frau Borkowetz), Bordausstattungsdienst;  
6.5. Frl. Gertrud Günthard (jetzt: Frau Strehler), Kabinenpersonal, Hostess;  
31.5. Frl. Madeleine Borner (jetzt: Frau Weglechner), Kabinenpersonal, Hostess.

Dept. IV: 20.4. Albert Röhlein, Bauabteilung; 27.4. Bruno Fuchs, Defektauswertung;  
17.5. Hannes Schneeberger, Flugzeug-Engineering; 30.5. Walter Hugener, Instrumenten-Werkstatt.

# SWISSAIR

Nr. 78

Juli 1960

Herausgegeben durch:

Büro für

Organisations-

Manual-

und Vorschlagwesen



Wir freuen uns, mitten in der Ferienzeit mehr als Fr. 500.-- als wohlverdiente Prämien und sicher hoch willkommene Zuschüsse zu den Ferienbudgets verteilen zu können. Besonders Freude macht uns aber die Tatsache, dass die vorliegende Nummer der "Guten Idee" beinahe so viele prämierte wie abgelehnte Vorschläge enthält. Den glücklichen Prämiengewinnern gratulieren wir bestens.

Herr Heinrich Rieker, Finanzabteilung,	Dept. I	Fr. 150.--	7826
Herr Paul Friedli, Sekt. Triebwerk,	Dept. IV	Fr. 50.--	5835
Herr Hermann Egloff, Kontroll-Abteilung,	Dept. IV	Fr. 50.--	7644
Herr Jakob Wettstein, Sekt. Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 50.--	7736
Herr Josef Stutz, Sekt. Triebwerk,	Dept. IV	Fr. 40.--	7520
Herr Bruno Sieber, Sekt. IERA,	Dept. IV	Fr. 40.--	7588
Herr Karl Sauer, Bordmechaniker,	Dept. III	Fr. 30.--	5858
Herr Alfred Aegerter, Sekt. Flz.-Wartung,	Dept. IV	Fr. 30.--	6875
Herr Hans Simmler, Sekt. Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 30.--	7716
Herr Karl Hug, Sekt. IERA,	Dept. IV	Fr. 30.--	7781
Herr René Coullery, Exploitation Genève-Cointrin		Fr. 20.--	6375

### Prämierte Vorschläge

7826 Herr Heinrich Rieker entwarf ein neues, 5-teiliges Zahlungsauftragsformular an Auslandskassen, das mit gutem Erfolg bereits verwendet wird.

Es besteht aus dem Zahlungsauftrags-Original, das nach erfolgter Auszahlung mit dem Zahlungsvermerk an das Zahlungsbüro zurückzusenden ist. Weiter aus zwei Cashslips zuhanden der Auszahlungsstellen, wobei ein Blatt mit der Kassaabrechnung zu retournieren ist, während das andere als Beleg bei der Auszahlungsstelle bleibt, sowie je einer Kopie für das Zahlungsbüro resp. für das Büro für Auslandabrechnungen.

Die Zeiteinsparungen, die durch die Verwendung dieses neuen Zahlungsauftragsformulars erreicht werden sind bedeutend und ergeben sich dadurch, dass die Cashslips bereits durch das Zahlungsbüro im gleichen Arbeitsgang mit dem Zahlungsauftrag erstellt werden, wodurch sich das bis anhin erfolgte Abschreiben des Zahlungsauftrages für die Kassaabrechnung erübrigt. Ebenfalls fällt die Kontierung der Auftragskopien weg. Zu diesen Einsparungen hinzu kommt noch, dass Fehlkontierungen sich nunmehr vermeiden lassen, d.h. es kann nicht mehr vorkommen, dass Auszahlungsbeträge irrtümlicherweise auf verschiedene Konti verbucht werden, da die Kontierung beim Ausstellen des Auftrages bereits durch das Zahlungsbüro eingesetzt wird.

- 5835 Herr Paul Friedli machte seinerzeit den Vorschlag, die Flansch-Lager auf den Kühlklappen-Support aufzulöten, statt wie bisher aufzuschweissen. Dieser Vorschlag wurde mit der Begründung abgelehnt, dass zufolge der Austauschbarkeit der Büchsen diese Flansch-Lager nunmehr selten ersetzt werden müssen. Die Erfahrung hat nun aber gezeigt, dass die fraglichen Teile doch weit öfters gewechselt werden müssen als angenommen wurde. Da die aufgelöteten Flansch-Lager reibungsloser ersetzt werden können, resp. die Verletzungs- oder Beschädigungsgefahr der Support beim Entfernen aufgelöteter Lager wesentlich kleiner ist, wurde dem Vorschlag nun doch entsprochen und das Punktschweissen auf der entsprechenden Reparaturvorschrift durch Hartlöten ersetzt.
- 7644 Zur Erleichterung der Risskontrolle an den Flugzeugradfelgen, die im Ultraschallwellen-Verfahren durchgeführt wird, entwarf Herr Hermann Egloff einen Abroll-Untersatz. Statt dass die Felgen wie bisher auf dem Boden gedreht werden, können sie nun auf den Untersatz gestellt und darauf leicht abgerollt werden. Diese Vorrichtung verbessert die Arbeitsbedingungen bei den durchzuführenden Messungen wesentlich.
- 7736 Herr Jakob Wettstein fertigte für das Zuschneiden von Heizermanchetten eine Lehre an. Diese besteht aus einem Rohr analog einer Benzinheizeranlage, das auf der einen Seite einen Anschlag aufweist, und einem Schnellspannverschluss. Zum Zuschneiden wird das Manchettenmaterial bis zum Anschlag über das Rohr gestülpt, mit dem Spannverschluss fixiert und dann mit dem Messer oberkant des Rohres abgetrennt. Mit dieser Methode können die Manchetten genau geschnitten und deshalb Ausschuss sowie Abfälle des sehr teuren Materials vermieden werden.
- 7520 Um die Starterwellen der R-1830-Motoren über eine grössere Anzahl von Laufzeiten verwenden zu können, machte Herr Josef Stutz den Vorschlag, die Schulter zum Hauptantriebsrad zu verkupfern. Diese Massnahme lässt eine bedeutend kleinere Abnutzung der Starterwelle erwarten und die Revisions-Vorschrift 511.34 Publ.-Nr. 1394.1 wird demnach entsprechend revidiert.
- 7588 Herr Bruno Sieber machte den Vorschlag, die Junction-Box beim Flux-Valve durch einen gewöhnlichen Strip zu ersetzen um die De- und Montage des Flux-Valves zu vereinfachen und die Trouble-Anfälligkeit zu reduzieren. Wenn auch der Vorschlag als solcher aus verschiedenen Gründen nicht übernommen werden konnte, so wurde mit ihm doch auf ein bestehendes Problem hingewiesen, das auf Grund der im Vorschlag enthaltenen Idee bearbeitet und mit dem Anbringen eines wasserdichten Spezialsteckers an Stelle der Junction-Box gelöst wurde.
- 5858 Herr Karl Sauer skizzierte eine mechanische Arretierung für den Auto Pilot Control Handle in der Neutral-Stellung. Mit dieser kann ein ungewolltes Verstellen des Auto Pilot Controllers, das zu brüskten Steueranschlägen führen könnte, vermieden werden, da nun vorerst, um den Controller zu bewegen, die mechanische Arretierung gelöst werden muss.
- 6875 Herr Alfred Aegeter machte die Anregung, für die Speisung der auf dem Traktor Nr. 45 montierten VHF-Anlage eine separate Batterie einzubauen. Da daraus der Vorteil resultiert, dass die VHF-Anlage und der Traktor unabhängig voneinander in Betrieb genommen werden können, wird dem Vorschlag entsprochen.
- 7716 Herr Hans Simmler machte den Vorschlag, zum Aufbewahren der ausgebauten Cockpit-Fenster spezielle Hüllen aus alten Bodenteppichen herzustellen. Diese bieten einen besseren Schutz gegen das Zerkratzen als das Packpapier, in das diese Scheiben bisher eingewickelt wurden.

- 7781 Um die Störungen am LPA70-Loop weiter zu verringern, schlug Herr Karl Hug vor, am Rotor eine Scheibe aus Phosphorbronze anzubringen, deren Kontaktfläche rhodiniert werden kann, was eine hochwertige Kontaktbahn ergibt.
- 6375 Herr René Coullery schlug vor, in der entsprechenden Spalte des MCO (Miscellaneous Charges Orders) unter "Endorsements", die Nummer des hierfür ausgegebenen Transport-Dokumentes etc. einzutragen. Wohl bedeutet dies eine kleine Mehrbelastung anlässlich der Honorierung, bringt aber eine Verbesserung der Verwendungskontrolle mit sich, was besonders bei Rückerstattungen wertvoll sein kann.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 814 Verhütung des Anschuerns der Schottwand am CV-440. Um das weitere Anschuern der Schottwand durch das Abschlussblech vom Motoreneinbau zu verhindern, ist gemäss Rev.-Vorschrift FLB 131.34, Publ.-Nr. 52563, Abschnitt 02, über die Scheuerstelle ein Stahldoubler zu installieren.
- 1093 Anbringen eines Geländers an der hintern Integral-Treppe der Caravelle-Flugzeuge. Das SAS hat den Mangel bezüglich Sicherheit beim Ein- und Aussteigen über die hintere Integral-Treppe längst selbst erkannt. Sein Engineering hat dann auch die Lösung des Problems in der Form eines einseitig an der Treppe festmontierten und zum Einfahren drehbar angelenkten Handlauf-Rohres gefunden. Diese Einrichtung ist an einzelnen SAS-Caravelles bereits angebracht worden; die Swissair-Caravelles werden damit ausgerüstet, sobald die entsprechenden Einbau-Kits vorhanden sind.
- 2529 Neues Formular für die Bewilligung zur Beförderung von Umzugsgut. In Zukunft wird jeder Angestellte, der Umzugsgut transportieren lassen will, angewiesen, das Transportgut in verschiedene Teilsendungen aufzuteilen. Dazu wird ihm die notwendige Anzahl Formulare übergeben. Mit diesem System wird der mit obigem Vorschlag angestrebte Zweck erreicht, ohne dass ein neues Formular kreiert werden muss, besonders da derartige Bewilligungen nicht allzu häufig sind und nur von einer Stelle erteilt werden.
- 2560 Anbringen eines Regenschutzes an den Telehoistfahrzeugen der Buffetbereitstellung. Vom Anbringen eines Regenschutzes an den Hebebühnenfahrzeugen wurde bewusst abgesehen, da
1. ein solcher Aufbau die Sicht vor allem beim Anfahren ans Flugzeug beeinträchtigen würde,
  2. ein solches Dach nur geringen Schutz gegen die Unbill der Witterung bieten würde.

Als Schutz gegen die Witterung werden seit langem geeignete Kleider abgegeben.

- 4408 Die vorgeschlagene Gestaltung der "Grouptravel-Message" bringt keine Vorteile, sondern gestaltet das Gesamtbild nur unübersichtlicher. In der angeregten Form der GTM wird speziell Wert auf die Sparte "Observations/notice" gelegt, die aber im allgemeinen nicht gebraucht wird. Es darf nicht vergessen werden, dass eine GTM keine Passagierliste sein soll und auch nicht als verbindliche Instruktionsunterlage zu dienen hat.

4824 Gestaltung der "Guten Idee". Nein, keine gewährten Kredite müssen unbedingt verbraucht werden. Ob aber eine Umstellung der Grafik der "Guten Idee" vom Ein- auf das Zwei-Spalten-system tatsächlich die vorgerechneten Einsparungen bringen würde, wäre erst noch genauer zu untersuchen.

Der Gedanke, die drei Teile der "Swissair News", nämlich die "News" selbst, die "Gute Idee" und die "FPS-Mitteilungen" zweispaltig zu drucken, ist nicht neu. Beinahe jede Nummer der "News" enthält eine zweispaltig gedruckte Seite. Zur Erleichterung für den Leser und aus der auch vom Einsender gemachten Ueberlegung heraus, dass zweispaltiger Text etwas weniger Papier verbraucht als einspaltiger.

Im Moment aber, wo für den Druck zwei- oder mehrspaltiger Texte nicht eine Setzmaschine oder mindestens geübte Schreibkräfte für den Umbruch zur Verfügung stehen, hört die Freude am Spiel auf. Und ebenso rasch verfliegt die Hoffnung auf Einsparungen. Mit andern Worten: auch time is money. Sollten wir aber einmal die Druckvorlagen nicht mehr selbst schreiben müssen, dann werden wir gerne zum Zweispaltentext übergehen.

6088 Dieser Vorschlag, der die Zusammenlegung von Lochkartenkonti betrifft, wurde mit dem Einsender persönlich besprochen und erledigt.

6386/ Der Vorschlag, anstelle der jeweils aufzuklebenden Einsteigetaxmarke, Einsteigekarten mit bereits aufgedrucktem Taxstempel zu verwenden, bringt weder eine Einsparung noch eine Erleichterung mit sich. Es würde sich nur der Arbeitsaufwand verlagern und die Abrechnung komplizierter gestalten. Das ganze Problem wurde mit dem Initianten eingehend behandelt.

6869 Korrosionsentfernung an Aluminium-Legierungen durch Schleifen. Die von der Firma Douglas durchgeführten Untersuchungen haben ergeben, dass jegliches Schleifen oder Polieren von Leichtmetalloberflächen mit motorgetriebenen Werkzeugen, die Möglichkeit lokaler Ueberhitzung der Legierung in sich birgt. Solche Ueberhitzungen können weder mit Sicherheit vermieden, noch mit einfachen Hilfsmitteln festgestellt werden. Obschon derartige überhitzte Stellen meistens sehr klein sind, bilden sie doch oft den Ausgangspunkt zu Rissbildungen. Ausserdem führt das Ueberhitzen einer Legierung zu einer starken Verminderung der Korrosionsbeständigkeit.

Aus diesen Gründen muss jedes Schleifen oder Polieren von Leichtmetalloberflächen an Strukturteilen mit motorgetriebenen Werkzeugen abgelehnt werden.

7729 Anschaffung von speziellen Abhorchtrichtern für Solenoide und Tankhahnen. Für das Abhorchen der verschiedenen Solenoide und Tankhahnen bei der Funktionskontrolle eignet sich ein Stetoskop besser. Da ein solches Gerät in der Instrumentenwerkstatt vorhanden ist und zu diesem Zweck jeweils zur Verfügung gestellt wird, erübrigt sich die Herstellung der vorgeschlagenen Abhorchtrichter.

7744 Auswertung von Zeitkarten mittels Spezielschieber. Der Vorschlag, für die Auswertung von Zeitkarten Spezielschieber zu verwenden, ist nicht neu. Bereits vor 2 Jahren wurden die ersten Anregungen in dieser Hinsicht gemacht. Die Gründe, die dazumal zur Ablehnung führten und auch heute noch Gültigkeit haben, sind:

1. Karten, die nicht am gleichen Tag an- und abgestempelt worden sind, können mit einem solchen Schieber nicht ausgerechnet werden.
2. Die meisten der gestempelten Karten sind so einfach zum Ausrechnen, dass ein geübter Werkstatt-schreiber ohne Hilfsmittel viel schneller arbeitet.

3. Durch die Staffelung der Znüni- und Mittagspausen ergeben sich in den Werkstätten verschiedene Arbeitszeiten, die alle eine eigene Schiebereinteilung bedingen.
4. Bei Aenderungen der Arbeits- oder Essenszeiten müssten die Schieber jeweils erneuert werden.

7799 Vernichtung der Void-Coupons der Flugscheine durch die IATA-Agenten. Damit jede Möglichkeit zu einem Missbrauch von Void-Coupons ausgeschlossen bleibt muss der Vorschlag der Vernichtung der Void-Coupons durch die Agenten abgelehnt werden. Das Argument der Kontrollmöglichkeit mittels der Flugschein-Saldierung ist nicht stichhaltig, da damit Missbräuche erst 4 - 6 Monate später aufgedeckt werden können.

7801/ Ausgabe von Aktionär-Flugbons. Es ist beabsichtigt, auch auf diesem Gebiet von der Automatisierung zu profitieren, d.h. die Ausgabe der Aktionär-Flugbons so zu organisieren, dass von der EDP-Anlage Gebrauch gemacht werden kann. Vorläufig kann daher auf die beiden Vorschläge nicht eingetreten werden.

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

- 6340 Couverts.
- 7525 Marken für Flaschendepot.
- 7811 Lager-Auftrag.

Wir bitten den Einsender des folgenden Vorschlages, sich bei Herrn Dr. R. Bossard, Zentr. Personaldienst zu melden:

- 7804 Personal-Ausbildung.

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 2516 Schutzvorrichtung für Torkante am DC-6A-Frachter.
- 5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage.
- 6652 Aufgummierung der Nylonsäcke mit EC-801.
- 7794 Beinschiene.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

802/809/1327/1464/2528/2558/4247/4407/4449/4625/4748/4848/4954/5111/5508/5627/5795/5861/6052/  
6071/6087/6124/6208/6226/6234/6244/6254/6311/6324/6378/6379/6502/6534/6639/6702/6801/6814/6839/  
6880/6871/6874/6894/6895/7004/7005/7006/7007/7530/7566/7579/7590/7625/7700/7707/7711/7713/7722/  
7726/7732/7734/7737/7768/7773/7774/7776/7780/7797/7798/7800/7812/7825/7850.

# mitteilungen

## SWISSAIR

Freizeit-  
Organisation



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

### Sportflug-Gruppe feiert erste Flugzeugtaufe

Samstag, 25. Juni 1960, 0630 Uhr Flugplatz Spreitenbach.

Ein kleiner Trupp der SFS montiert eilig unsere Segelflugzeuge, die von den aus Kloten eintreffenden Motorflugzeugen, ebenfalls Maschinen der SFS, eines nach dem andern Richtung Frauenfeld geschleppt werden. Zwei weitere Segler werden auf Transportwagen geladen und per Auto nach der Ostschweiz transportiert. Die Zeit ist knapp, denn um 1000 Uhr soll bereits der Flugbetrieb in Frauenfeld beginnen. Alle Flugzeuge treffen samt den Mannschaften wohlbehalten und flugplanmässig (!) in Frauenfeld, dem Ort des Tauffestes ein. Nun beginnt ein reger Flugbetrieb. Passagier-, Schul- und Uebungsflüge werden durchgeführt mit Motor- und Segelflugzeugen unserer jungen Sportfluggruppe, deren Flotte sich bereits zeigen lassen darf.

Wir sind stolze Besitzer von folgenden 5 Seglern:

- 1 WLM II
- 1 Bocian (Doppelsitzer)
- 2 Mucha
- 1 Grunau-Baby

und 2 Motorflugzeugen:

- 1 Klemm
- 1 Piper Super Cup



Juli 60/36

Den Könnern steht sogar der P-3 der Luftverkehrsschule zur Verfügung.

Viele Prominente aus Verwaltungsrat und Direktion der Swissair sowie Vertreter der Behörden beehren uns mit ihrem Besuch und zollen einmütig ihre Anerkennung für das Erreichte. Aber auch Laien und 100%ige Neulinge geniessen den ersten Motor- oder Segelflug ihres Lebens und verlassen den Platz, den sie z.T. vorsichtig und ängstlich betreten haben, mit Begeisterung und um ein beglückendes Erlebnis bereichert. Am spätem Nachmittag zeigen einige unserer Mitglieder Akrobatik. Nachdem auch diese Sensation vorbei ist, werden unsere braven Vögel in Reih und Glied vor dem Hangar zur Taufe bereit gestellt. Und nun beginnt der Taufakt, der eigentliche Zweck des heutigen Tages, der von unserem bewährten "Pirat" geleitet wird. Sobald die Patinnen via Geschicklichkeitslauf ihr Taufkind erreicht haben, knallen auch schon die Champagnerzapfen. Der prikelnde Inhalt wird redlich verteilt auf die Patin, ihren Partner und natürlich auch auf die Flugzeugnase. Die ganze Taufgesellschaft erhebt ihre Gläser auf das Wohl unserer Vögel, und die Swissair-Musik, welche die Freundlichkeit hatte, unsern grossen Tag musikalisch zu umrahmen, spielt uns einige flotte Stücke.

Noch vor Anbruch der Dämmerung fliegen bereits wieder 3 Motor- und 3 Segelflugzeuge zurück nach Spreitenbach und Kloten. Die fröhliche Taufgesellschaft aber disloziert ins Casino Frauenfeld, und hier erlebt die grosse Sportfliegerfamilie mit ihren Gästen nach einem guten z<sup>N</sup>acht einige gemütliche Stunden. Bei Spiel und Tanz klingt der schöne Tag aus.

A. Diener

#### Fussball-Club

Im Wiederholungsspiel Swissair gegen FC Polizei Bern, am 25. Juni 1960 auf dem Förrlibuck in Zürich, siegte die Polizei nach Verlängerung mit 4 : 2 Toren und gelangte, als dreimaliger SFS-Meister innert drei Jahren, in den endgültigen Besitz des Jelmoli-Wanderpreises.

Im ersten Finalspiel in Bern waren etwa 3'000 Zuschauer anwesend, während das Wiederholungsspiel in Zürich nur noch wenige hundert Fussballfreunde anzulocken vermochte. Im Gegensatz zur Bernerpartie kam es in Zürich auch nur zu einer kraftlosen Auseinandersetzung, und in keinem Moment hatte man den Eindruck, dass hier der Titel des Schweizermeisters auf dem Spiele stehe.

Nach der regulären Spielzeit (2:2) hätte man den Mannschaften die Verlängerung am liebsten erspart. Zur Enttäuschung der Swissair-Anhänger drehten die Berner aber in der Spielverlängerung gleich in den ersten Minuten mächtig auf. Und siehe da, ihre letzte Kraftanstrengung wurde mit Erfolg gekrönt. Nach dem 3 : 2 fiel unsere Elf ganz auseinander, so dass der verletzte Berner-Half, der fast nicht mehr laufen konnte, mit einem Kopftor zum Endresultat von 4 : 2 einschieben konnte.

Damit hat Polizei Bern zum dritten Mal hintereinander die Meisterschaft gewonnen. Aus den Händen des Zentralpräsidenten, Direktor O. Suter, Zürich, durfte der Captain der stolzen Mannschaft den Wanderpreis in definitiven Besitz übernehmen.

O. Ritter



### Alpine Sektion

Das Wochenende vom 16./17. Juli verbrachten 9 Mitglieder und 3 Gäste der Alpinen Sektion im Maderanertal. Am Samstag stieg die Gruppe zur Windgällenhütte auf, wo Unterkunft bezogen wurde. Am Sonntag erkletterten 6 Tourenteilnehmer die Kleine Windgälle (2986 m), während die übrigen zur Hüfihütte marschierten. Abends traf sich die ganze Gesellschaft wieder zur Heimfahrt in Bristen. Herrliches Wetter begünstigte am Sonntag die beiden Touren, die allen Teilnehmern ein ausserordentlich schönes Erlebnis in den Bergen vermittelten.

H. Zeller

### Jodler-Gruppe



Nun ist es so weit; die Jodler-Gruppe Swissair hat ihre neue Tracht! Auch konnte für den Fahenschwinger eine prächtige, neue Fahne gekauft werden! Wir möchten an dieser Stelle jede Unterstützung, die uns gewährt wurde, bestens verdanken! Jetzt organisieren wir einen TRACHTEN-EINWEIHUNGS-BUMMEL, unter dem Motto: alles macht mit! Die Fahrt geht am Sonntag, 14. August, 08.50 Uhr, ab Zürich HB nach Küsnacht am Rigi, mit der Luftseilbahn auf die Seebodenalp, nachmittags mit dem Schiff von Küsnacht nach Luzern, und mit der SBB wieder zurück nach Zürich HB (an 19.50). Dank der bescheidenen Kosten von Fr. 13.-- erwarten wir einen Grossaufmarsch. (Näheres siehe Anschläge). - Noch eine Bitte: die Jodler-Gruppe beabsichtigt, nächstes Jahr zwei Alphörner zu kaufen, wozu uns aber die erforderlichen Mittel leider noch fehlen. Wer spendet Beiträge? Wir sind für jeden Franken, auch für Passiv-Beiträge, recht dankbar, und werden uns bei Gelegenheiten mit entsprechenden Vorträgen zu revanchieren wissen. - Und nun: recht viel Vergnügen am 14. August mit der

Jodler-Gruppe Swissair.

H. Graf

### Boccia-Club

Erstmals trat unser Boccia-Club mit 4 Gruppen gegen die befreundete Mannschaft der Firma Viscose in Emmenbrücke an. Gleich nach der Ankunft, nach der herzlichen Begrüssung und der knappen Verschnaufpause, wurde auf 2 Bahnen mit dem Spiel begonnen. Schon gegen den Mittag lagen wir mit 9 : 3 Punkten im Rückstand. Es war kaum zu hoffen, dass das vom Veranstalter offerierte Mittagessen uns so viel Auftrieb geben würde, dass die Fortsetzung des Wettkampfes am Nachmittag uns noch einen Sieg einbringen würde. Bereits um 1600 h war dann die Niederlage perfekt. Mit 12 : 4 Punkten wurde das erste Freundschaftstreffen beendet. Beim anschließenden Absenden wurde beschlossen, ein Freundschaftstreffen mit abwechslungsweisen Austragungsorten in Emmenbrücke und in Zürich ins Clubprogramm aufzunehmen.

Die Gruppenmeisterschaft mit insgesamt 9 Paaren tritt bereits ins Endstadium. Die Schluss-Spiele versprechen noch interessante Begegnungen. Noch ist der Gruppenmeister nicht erkoren, aber es zeichnet sich ein Erfolg der Südschweizer ab.

F. Nünlist

Schach-Club

Am 16. Juni begann in unserem Clublokal Café Capitol ein Schachkurs für Anfänger. Noch wird die Möglichkeit gegeben, sich am Anfängerkurs, der gratis vermittelt wird, anzuschliessen. Interessenten melden sich bei Herrn R. Brun, FBVE, Tf. 3148.

R. Fischbacher

Handball-Club

Nachstehend das Resultat des letzten Vorrundenspiels:

TV Unterstrass II : HC Swissair = 11 : 7

Spielplan für die Rückrunde:

				<u>Austragungsort</u>
28. August	HC Swissair	:	Grasshoppers IV	Freizeitanlage Buchwiesen
4. September	HC Erlenbach	:	HC Swissair	Erlenbach
25. September	Pfadi Sporttrupp	:	HC Swissair	Allmend Brunau
2. Oktober	HC Swissair	:	TV Unterstrass II	Freizeitanlage Buchwiesen
9. Oktober	HC Swissair	:	Rot Weiss II	Freizeitanlage Buchwiesen

Beginn der Heimspiele jeweils 0930 Uhr.

I. Imhof



## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM JULI 1960

	<u>Juli 1960</u> (in 1000 tkm)	<u>Juli 1959</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	24*116 + 27 %	19*050
Ausgelastete Tonnenkilometer	15*194 + 19 %	12*811
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	11*946 + 17 %	10*254
Fracht-tkm	2*708 + 30 %	2*082
Post-tkm	540 + 14 %	475
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	63,8 %	67,5 %

Die 27 %ige Erhöhung des gesamten Verkehrsangebots im Berichtsmonat ist - verglichen mit dem Juli-Ergebnis 1959 - hauptsächlich dem Einsatz unserer DC-8 und Caravelles, sodann aber auch den im Auftrag des Bundes durchgeführten Kongo-Sonderflügen zuzuschreiben. Im Linienverkehr wurde das Produktionsbudget allerdings immer noch um 10 % unterschritten. Auf der Nachfrageseite ergab sich ein Plus von 19 %. Der Streckenverkehr war zu 63,8 % (im Vorjahr: 67,5 %) ausgelastet.

Mit Ausnahme der Frachtkurse zwischen der Schweiz und New York war der Südatlantik das einzige Verkehrsgebiet, in dem die Offerte nicht gesteigert wurde. Der Ladefaktor stieg von 65,9 % auf 77,5 % an, ein Resultat, das wir sonst nirgends erreichten.

In Europa vermehrten sich Angebot und Nachfrage gleichmässig um je 14 %, weshalb der Auslastungsgrad von 58,8 % praktisch unverändert blieb.

In allen übrigen Sektoren vermochten die Zunahmen der ausgelasteten mit denjenigen der offerierten Tonnenkilometer nicht Schritt zu halten. Auf den Nordatlantik-Passagierkursen sank der Ladekoeffizient bei einer 38 %igen Mehrofferte von 81,7 % auf 72,2 %. (Die DC-6A Frachtflüge fielen im letzten Monatsdrittel aus, da der Cargoliner im Kongo zum Einsatz kam.)

Im Mittleren Osten verschlechterte sich die Auslastung von 62,3 % auf 56,2 %.

Der dritte, bis Hongkong geführte Kurs bewirkte im fernöstlichen Gebiet eine massive Produktionssteigerung von 47 %; hier waren die Flüge noch zu 55,1 %, gegenüber 67,9 % im Parallelmonat des letzten Jahres, ausgelastet.

## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

### Bemerkungen zur heutigen Lage der Swissair

Unsere Unternehmung hat in ihrer bewegten Geschichte während des letzten Jahrzehnts mancher kritischen Situation die Stirne bieten müssen. Insbesondere hatte sich die Geschäftsleitung mit der ständigen Sorge um die Aufrechterhaltung eines gesunden Finanzhaushalts auseinanderzusetzen. Dass es in den vergangenen Jahren regelmässig gelungen ist, die mit dem Wachstum des Unternehmens stürmisch nach oben drängenden Betriebskosten in Schach zu halten, die nötigen Abschreibungen und Rückstellungen zu verdienen und unser Gesellschaftskapital zu verzinsen, war keine Selbstverständlichkeit. Denn die Rentabilitätsmarge ist im Luftverkehr ganz allgemein recht schmal. Die besten Ertragsaussichten besitzen diejenigen Unternehmungen, die über einen grossen Flugzeugpark verfügen und diesen auf Linien mit einem hohen Verkehrspotential intensiv ausnützen können. In dieser Hinsicht liegen die Voraussetzungen für die Swissair nicht besonders günstig, denn unser Land ist klein, sein eigenes Verkehrspotential infolgedessen beschränkt; wir sind auf allen Gebieten einer erbarmungslosen internationalen Konkurrenz ausgesetzt, und dazu befindet sich unsere Basis in einem Lande mit sehr hohen Lebenshaltungskosten.

Trotzdem ist es uns bisher gelungen, den Finanzhaushalt unseres Unternehmens in einem gesunden Gleichgewicht zu behalten und gleichzeitig einer nie abreissenden Kette sozialer Forderungen unseres Personals in einer Weise Genüge zu tun, die uns den Arbeitsfrieden sicherte und unsere Konkurrenzfähigkeit auf dem Arbeitsmarkt hinreichend wahrte. Das konnte indessen nur erreicht werden durch den unter den gegebenen Umständen möglichst rationellen Einsatz unserer personellen und sachlichen Mittel - unser leitendes Personal der verschiedenen Dienstzweige hat in dieser Hinsicht beachtliche Anstrengungen unternommen - und durch energische Verkaufsanstrengungen, die sich auf unseren beim internationalen Flugpublikum im allgemeinen beliebten Service stützen konnten.

Dass wir in den vergangenen Jahren nicht nur unsere steigenden Kosten decken, sondern unseren Aktionären auch eine angemessene Dividende ausrichten konnten, bedeutete für die Leitung unseres Unternehmens eine moralische Genugtuung, und darüber hinaus verdanken wir dieser Tatsache das beim geldanlegenden Publikum gewonnene Vertrauen. Auf diese Weise konnten wir innert nützlicher Frist die umfangreichen Kapitalbeträge - seit 1956 waren es über zweihundert Millionen - zur Verfügung gestellt erhalten, die für uns unentbehrlich waren, um mit dem raschen technischen Fortschritt marschieren und unsere Konkurrenzfähigkeit aufrechterhalten zu können.

Die Umstellung auf das moderne Strahlflugzeug bedeutete für unsere Unternehmung eine Aufgabe, die wir ohne Uebertreibung als aussergewöhnlich bezeichnen dürfen. Heute befinden wir uns mitten in diesem Prozess drin. Seit einigen Wochen stehen auf dem Nordatlantik die ersten beiden Einheiten des DC-8, auf den Strecken nach London und dem Nahen Osten die ersten Caravelles im regelmässigen Betrieb. Von beiden Flugzeugtypen können wir sagen, dass sie die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt haben. Ihre Anziehungskraft auf die Passagiere wird durch die von ihnen erreichten hohen Auslastungsziffern bewiesen. Die verhältnismässig geringen technischen Einführungsschwierigkeiten zeugen für die hervorragende Arbeit, die bei der Vorbereitung und Schulung von unserem fliegenden und technischen Personal geleistet wurde. Auch die Zusammenarbeit mit SAS hat die erste Bewährungsprobe gut bestanden.

Obwohl diese ersten Betriebserfahrungen die von uns in das Strahlflugzeug gesetzten Erwartungen bestätigen und zu guten Zukunftshoffnungen berechtigen, hat uns das erste Semester des laufenden Jahres in die grösste finanzielle Anspannung hineingeführt, die wir seit der Krise vor zehn Jahren erlebten. Bei der Aufstellung des Jahresbudgets 1960 habe ich mit Sorge feststellen müssen, wie massiv unsere Betriebskosten im Hinblick auf die Einführung der Strahlflugzeuge zunahmen. Ich habe meine Mitarbeiter wiederholt gewarnt, dass wir nicht einer "Jet-Hysterie" verfallen dürfen, die glaubt, das Strahlflugzeug werde finanzielle Wunder verrichten und könne Ausgaben beliebiger Höhe ertragen. Leider haben uns die vergangenen sechs Monate nur allzu deutlich gezeigt, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen, sondern dass gerade das Strahlflugzeug die grösste Sparsamkeit verlangt, damit sein kostspieliger Betrieb nicht zu einem finanziellen Abenteuer führt.

Zu unserem Leidwesen ist in der Ablieferung unserer DC-8-Maschinen eine gewisse Verzögerung eingetreten, weshalb wir nicht in der Lage sind, die für das Jahr 1960 budgetierte Produktion tatsächlich hervorzubringen. Die Reduktion unseres Jet-Angebotes hatte vor allem zur Folge, dass wir uns nicht im erhofften Masse am diesjährigen Spitzenverkehr Nordamerika-Europa beteiligen konnten. Auch wegen verkehrsrechtlichen Schwierigkeiten musste unser gesamtes Flugprogramm etwas gekürzt werden. In den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres lag deshalb unsere Produktion um rund 6 % unter der geplanten Leistung.

Mussten unsere Verkehrseinnahmen für das laufende Jahr im Hinblick auf die stark ansteigenden Kosten recht optimistisch budgetiert werden, so hat die jetzt leider zur Tatsache gewordene Minderproduktion einen Ausfall an Verkehrseinnahmen bewirkt, der durch keine entsprechenden Einsparungen aufgefangen werden konnte. Abgesehen vom Ausfall auf dem Nordatlantik müssen wir uns im Fernen Osten und anderen Verkehrsgebieten gegen eine zunehmend stärker werdende Jet-Konkurrenz mit unseren Kolbenmotor-Flugzeugen behaupten. Auch hier konnten wir die budgetierten Verkehrserträge nicht erreichen.

In den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres sind unsere Streckenerträge um rund 13 Millionen hinter dem erhofften Betrag

UNO-Generalsekretär Dag Hammarskjöld bei seiner Ankunft in New York-Idiewild am 7. August. Er war mit unserem DC-8 von Lissabon aus zum Hauptquartier der Vereinten Nationen zurückgekehrt.

Am 16. August flog er überdies mit unserem Cargoliner von Léopoldville nach Paris.



zurückgeblieben. Demgegenüber waren die Betriebskosten nur um rund 3,5 Millionen Franken niedriger, als sie im Budget vorgesehen waren. Während wir im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres einen Betriebsüberschuss von über 10 Millionen herauswirtschaften konnten - aus diesem Ueberschuss müssen die Abschreibungen gedeckt werden, bevor ein Reingewinn ausgewiesen werden kann -, waren es im laufenden Jahre nur 4,5 Millionen Franken. Gemäss Voranschlag sollten wir im laufenden Jahre Abschreibungen im Gesamtbetrag von 30 Millionen Franken decken können.

Die wenigen Zahlen mögen unsere Situation beleuchten. Wie ich bereits andeutete, befinden wir uns heute im grössten finanziellen Engpass, den wir in all den vergangenen Entwicklungsjahren erlebten. Ich möchte die Lage nicht unnötig dramatisieren. Wir geben uns darüber Rechenschaft, dass die Umstellung auf das Strahlflugzeug enorme Kosten mit sich brachte, die im vergangenen Semester voll angefallen sind, ohne dass die neuen Flugzeuge schon ihre volle Produktivität entfalten konnten. Die Verzögerung der Ablieferung wie auch die enttäuschenden Verkehrsergebnisse in gewissen Regionen, wo wir die Jet-Konkurrenz empfindlich zu spüren bekamen, haben unsere Lage empfindlich verschärft. Eine Normalisierung der Situation wird erst dann eintreten, wenn unsere ganze projektierte Strahlflugzeugflotte, deren Einsatz wir jetzt vorbereiten müssen, voll in die Produktion eingesetzt werden kann. Das wird im Jahre 1962 der Fall sein; im kommenden Jahre wird uns die Einführung des Convair 600 "Coronado", dessen Unterhalt wir auch für SAS übernehmen, nochmals mit erheblichen Einführungskosten belasten, denen noch keine vollen Erträge gegenüberstehen.

Man darf sich aber auch durch die hohen Auslastungsziffern, die unsere Jet-Flüge in der bisherigen Anfangsphase erreicht haben, nicht blenden lassen. Das gesamte Angebot an Jet-Leistungen wird in der nächsten Zukunft so rasch zunehmen, dass wir nur noch mit mässigen Auslastungen rechnen können, wenn die Produktion unserer Strahlflugzeuge einmal auf vollen Touren läuft. Es wird sich dann zeigen, dass ein so kostspieliges modernes Massenproduktionsmittel wie das Strahlflugzeug nur bei intensiver Ausnützung und gleichzeitig schärfster Kalkulation und Sparsamkeit rentabel sein kann. Wir haben deshalb bei der Swissair allen Anlass, mit grösster Energie dafür zu sorgen, dass wir uns durch die Einführung des Strahlbetriebes nicht zu einer Ueberhöhung unseres Kosten-niveaus verleiten lassen, die die Rentabilität unseres künftigen Jet-Betriebes in Frage stellen könnte. Dann würde mit einem Schlage zusammenbrechen, was wir im letzten Jahrzehnt mit so erfreulichem Erfolg aufbauen konnten.

Heute handelt es sich nun darum, mit äusserster Energie alle Anstrengungen zu unternehmen, um zu vermeiden, dass uns das Einführungsjahr unseres vielversprechenden Jet-Betriebes einen finanziellen Misserfolg bringt. Das würde einen Rückschlag bedeuten, der für die weitere Entwicklung unseres Unternehmens die schwersten Folgen hätte. Die bereits feststehende Ertragseinbusse sowie die im zweiten Semester vor uns liegenden Schwierigkeiten - auch die Ablieferung unseres dritten DC-8 wird leider verspätet sein - zwingen uns, alle Mittel anzuwenden, um das heute gestörte finanzielle Gleichgewicht wieder herzustellen. Vor allem müssen wir im begonnenen zweiten Semester mit äusserster Konsequenz die laufenden Kosten zu senken versuchen und alle Ausgaben vermeiden, die nicht unumgänglich notwendig sind. Wir appellieren dabei an das Verständnis unseres gesamten Personals. Heute ist nicht der Moment, Forderungen zu stellen, die Mehrausgaben verursachen. Die Arbeitsbedingungen bei der Swissair dürfen sich sehen lassen, und die Geschäftsleitung kann es unter den herrschenden Umständen nicht verantworten, solchen Forderungen nachzugeben. Daneben sind unsere Verkaufsanstrengungen zu intensivieren, und wir werden versuchen müssen, mit allen Mitteln zusätzliche Flugleistungen, insbesondere mit den Strahlflugzeugen, nach Möglichkeit auch Charterflüge mit den älteren Flugzeugen, zu realisieren, um das finanzielle Ergebnis zu verbessern.

Wenn die gegenwärtige Lage ernst ist, so liegt doch kein Grund zur Verzweiflung vor. Dass der Uebergang zum Strahlbetrieb Schwierigkeiten bringen werde, war vorauszusehen. Die geschilderten Umstände haben uns in einen Engpass hineingeführt, der mit klarer Einsicht und einem entschlossenen Durchhaltewillen überwunden werden kann. Die Leitung und das gesamte Personal der Swissair müssen sich jedoch darüber Rechenschaft ablegen, dass die Zukunft unseres Unternehmens davon abhängt, ob wir die heutige Bewährungsprobe bestehen. Ich bin überzeugt, dass unsere ganze Belegschaft entschlossen ist, das Ziel zu erreichen und die Geschäftsleitung dabei mit besten Kräften zu unterstützen. Wenn das geschieht, dann wird der Erfolg auch dieses Mal nicht ausbleiben.

*W. Berchtold*

## NEUE STABSSTELLE IM DIREKTIONSPRÄSIDIUM

Im Direktionspräsidium ist eine neue Stabsstelle geschaffen worden, die sich vorab mit Fragen der Unternehmensorganisation befasst. Die Leitung dieses Organisationsdienstes wurde Herrn William Hurter übertragen. Herr Hugo Zeller, bisher Chef des Büros für Organisations-Manual und Vorschlagwesen, wurde zu seinem Stellvertreter ernannt. Die von Herrn Zeller geführte Dienststelle des Generalsekretariats ist aufgehoben worden.

## NEUE SEKTIONSCHEFS IM DEPT. I

In vier Abteilungen der Gruppe Rechnungswesen und Administration erfolgten die nachstehenden Neuernennungen:

Zu Sektionschefs der Abteilung Zentralbuchhaltung sind ernannt worden: Herr Theodor Straub (Bilanzbuchhaltung), Herr Bruno Mühlebach (Kostenbuchhaltung) und Herr Rudolf Schwarz (Lohnbuchhaltung). Als Sektionschefs der Abteilung Verkehrsbuchhaltung zeichnen Herr Karl Endress (Passagen-Abrechnung), Herr Adolf Hubschmid (Fracht- und Post-Abrechnung) und Herr Eduard Abegg (Auswertung Verkehrserträge). Die Sektion Auswertung und Statistik (Abt. Betriebswirtschaft) untersteht Herrn Dr. Martin Junger. Schliesslich übernehmen Herr Rolf Arbter die Leitung der Sektion EDP-Organisation und Herr Hans Lüthi diejenige der Datenverarbeitungszentrale (beide Abt. Datenverarbeitung).

Wir wünschen den Neuernannten viel Erfolg!

## EIN DIPLOM FÜR TIERTRANSPORTE



Unsere Sektion Fracht-Verkauf hat dieser Tage eine Auszeichnung des schweizerischen Kreises der Tierfreunde für "tatkräftige Liebe zu hilfsbedürftigen Tieren" erhalten. Unsere Aufnahme zeigt das hübsche Diplom, auf dem als Unterzeichner u. a. Frau Antoinette Knie und der Zürcher Zoo-Direktor Prof. Dr. Heini Hediger figurieren.

## ICAO : 79 MITGLIEDSTAATEN

Als 79. Mitgliedstaat trat Ende Juli 1960 Nepal der ICAO (International Civil Aviation Organization) bei.

## NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zu DC-8-Kommandanten für die Sektoren Europa und Nordatlantik wurden die Flugkapitäne Hansruedi Christen, Hans Knecht, Walter Meierhofer und Theo Schwarzenbach ernannt. Den Rang von Pilots-in-Command auf Caravelle erhielten die Flugkapitäne Ernst Fischli und Felix Künzler (Europa und Mittlerer Osten), Andreas Bürki, Reinhard Geiger und Richard Schilliger (Mittlerer Osten) sowie Josef Ghirardello und Willy Weiss (Europa).

Wir gratulieren!

## ERFOLG DER DC-8 SONDERUMSCHLÄGE

Unserer philatelistischen DC-8 Sondercouvert-Aktion war ein durchschlagender Erfolg beschieden. Es wurden total 37'313 Umschläge abgesetzt. Eine solche Auflage erreichte keine der früheren philatelistischen Aktionen der Swissair.

## FLUGHÄFEN WERDEN AUSGEBAUT

Der Flughafen von Athen soll bis 1963 erweitert und gründlich modernisiert werden. - Da der israelische Zentralflughafen Lydda den Anforderungen des modernen Jetverkehrs nicht mehr genügt, wird 5 km nordwestlich ein neuer internationaler Grossflughafen errichtet, der bis 1964 bereit sein dürfte.

## NEUER FLUGHAFEN IN MAILAND

Für die in den Swissair-Flugplänen publizierten Kurse nach Mailand benützen Swissair und Alitalia ab 15. August an Stelle des bisherigen Flughafens Malpensa den neuen Flughafen Linate.

## CARAVELLE IN AMERIKA

Die allererste Caravelle landete in Amerika nach mehr als 70-tägiger Reise im Oktober 1492. Sie hiess "Santa Maria" und war das Flaggschiff Christoph Columbus\*. Am 27. Juli 1960 landete in Amerika eine andere Caravelle, die ebenfalls den Namen "Santa Maria" trug. Es handelte sich diesmal um eine Jet-Caravelle der Sud-Aviation. Es war eine von der General Electric Corporation erworbene Einheit, die diesem Unternehmen zum Studium des Einbaus von Doppelstromtriebwerken dient. Auf dem Ueberflug von Paris nach New York vertraute die Sud-Aviation den Service und die Bodendienste der Swissair an. - Unser Bild von der Ankunft in Idlewild zeigt eine der beiden Swissair-Hostessen mit Neil Burgess, Direktor der G.E. für Verkehrsflugzeugmotoren (ganz links), Georges Hérel, Präsident der Sud-Aviation (zweiter von rechts) und Donald Douglas jr. (ganz rechts).



## DIE 4. CARAVELLE EINGETROFFEN

Am 13. August traf in Kloten unsere vierte auf den Namen HB-ICZ "Bellinzona" lautende Caravelle ein. Die HB-ICZ gelangt in der zweiten Augushälfte zum kursmässigen Einsatz.

## FREIPASSAGIERE, AUFGEPASST !

Es kommt öfters vor, dass Freipassagiere mit dem zum gewünschten Kurs gehörenden Bus in Kloten eintreffen, um dann be-  
trübt feststellen zu müssen, dass die Zeit für ihre Abfertigung nicht mehr reicht. Die Einfindungszeiten für Passagiere, die am Flughafenschalter abgefertigt werden, sind im Flugplan aufgeführt. Für Strecken innerhalb der Schweiz sind sie auf 20 Minuten vor Abflug festgelegt; der Bus für den Kurs SR 029 trifft aber z.B. erst 10 Minuten vor dem Start auf dem Flughafen ein. Unsere Mitarbeiter vom Passagierdienst wären froh, wenn ihnen durch Beachtung der einschlägigen Vorschriften unnütze Diskussionen erspart blieben.

## HUMANITÄT IN LUFTFAHRT-UNIFORMEN

Uns sind zwei gute Taten von Luftfahrtpersonal zu Ohren gekommen, von denen wir mit Freude berichten:

- Ein Angestellter einer Fluggesellschaft in Chicago hörte von einem ägyptischen Vater, mit dem er Briefmarken tauschte, dass dessen vierjähriger Sohn einem Herzleiden unterworfen sei, von dem ihn nur eine komplizierte Operation retten könnte. Der Angestellte veranstaltete eine Sammlung, die es ermöglichte, den Knaben und seine Mutter nach Amerika kommen zu lassen; sie trafen am 28. Juli mit der Swissair in New York ein. Im Children's Memorial Hospital in Chicago konnte die Operation vollzogen werden.

- Eine Ende letztes Jahr durchgeführte spontane Sammlung unseres fliegenden Personals zugunsten algerischer Flüchtlingskinder ergab die Summe von 3'425 Franken.

Den Spendern sei herzlich gedankt!

## MOTORRADFAHRER: VERSICHERUNGSPRÄMIE HERABGESETZT

Ab August 1960 wird die Zusatzprämie für die Motorradunfallversicherung von bisher 1,0 % des Lohnes auf 0,9 % gesenkt. Motorradfahrer, die sich bis heute noch nicht zu dieser wichtigen und überaus günstigen Ergänzungsversicherung angemeldet haben, werden aufgefordert, dies in den nächsten Tagen nachzuholen. Die Tarifsenkung von 10 % sollte ein Grund mehr für den Abschluss sein. Es heisst nicht umsonst, dass es besser sei, "eine Versicherung zu haben und sie nicht zu brauchen, als eine zu brauchen und sie nicht zu haben".

(Anmeldeformulare sind zu verlangen beim Personalversicherungsdienst, Tel. 587 oder 539, oder bei den Personaldiensten der Departemente.)

## KOMBINIERTE SEE/LUFTPASSAGEN ÜBER DEN NORDATLANTIK

Zwischen der TAPSC (Trans-Atlantic Passenger Steamship Conference) und der IATA ist Mitte Juli ein Air-Sea Agreement zustande gekommen, das den Nordatlantikkreisenden erlaubt, mit einer einzigen Fahrkarte den einen Weg mit dem Flugzeug und den andern an Bord eines Dampfers zurückzulegen. Das Abkommen, das von 23 TAPSC-Schiffahrtlinien und 33 IATA-Gesellschaften unterzeichnet wurde, ersetzt eine ganze Reihe von Verträgen, die bisher zwischen einzelnen Gesellschaften der beiden Transportzweige bestanden.

## TECHNISCHES IATA-ZENTRUM BANGKOK

Die IATA hat in Bangkok ein technisches Verbindungszentrum für Südostasien und den Stillen Ozean eröffnet. Die Stelle dient der Koordinierung der technischen Interessen der in diesem Raum tätigen IATA-Gesellschaften und der Verbindung zu den Behörden und dem ebenfalls in Bangkok stationierten Fernostbüro der ICAO.

## HAPPY LANDINGS

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

### Dept. I:

- 25.6. Fr. Alice Schöbi (jetzt: Frau Buono), Hauptkasse
- 15.7. Armin Fehr, Programmierung Technik
- 16.7. Marcel Trefzer, Post und Versand

### Dept. II:

- 30.6. Fr. Dory Supersaxo (jetzt: Frau Schneider), Luftreisebüro

### Dept. III:

- 14.5. Karl Brändle, Startdienst
- 28.5. Erich Hofer, Pilot
- 2.7. Hans Gubler, Startdienst
- 20.7. Fr. Louisiette Grison (jetzt: Frau Käser), Lingerie

### Dept. IV:

- 2.4. Fritz Stalder, Flugzeugwartung
- 22.4. Willi Marquart, Mech. Werkstatt
- 13.5. Alfons Berz, Materialplanung
- 20.5. Max Rytz, Instrumentenwerkstatt
- 21.5. Moritz Walder, Flugzeugwartung
- 23.5. Rolf Jäggin, Flugzeugwartung
- 11.6. Albert Thoma, Werft
- 17.6. Eduard Züger, Techn. Aussenstellen
- 18.6. Jakob Bucher, Mech. Werkstatt  
Werner Müller, Werft  
Ulrich Hegner, Techn. Einkauf
- 25.6. Mario Ronchetti, Flugzeugeinsatz
- 9.7. Rudolf Zbinden, Defektauswertung

## ÜBER 7'000 MITARBEITER

Auf dem Personalstatus der Swissair per 31. Juli 1960 werden über 7'000 Mitarbeiter (genau: 7'014) ausgewiesen.

Wir haben nachgesehen, wann unser Personalbestand zum erstenmal mehr als 1'000, 2'000, 3'000 usw. ausmachte. Dabei sind wir auf folgende Zahlen und Daten gestossen:

Mehr als 1'000 Mitarbeiter	Ende April	1947	(1'002)
Mehr als 2'000	"	Mai	1952 (2'017)
Mehr als 3'000	"	Feb.	1955 (3'013)
Mehr als 4'000	"	Feb.	1957 (4'090)
Mehr als 5'000	"	April	1958 (5'054)
Mehr als 6'000	"	Sept.	1959 (6'016)
Mehr als 7'000	"	Juli	1960 (7'014)

## FLUGHAFEN ZÜRICH

- Der Betriebsertrag ist im Jahre 1959 um 19,1 % gestiegen und hat mit Fr. 6'191'633.-- annähernd den doppelten Betrag erreicht wie im Jahre 1955.
- Der Betriebsaufwand hat mit 18,8 % etwas weniger stark zugenommen als der Betriebsertrag.
- Die Betriebsrechnung schloss im Jahre 1959 erstmals mit einem Betriebsgewinn von über 2 Millionen Franken ab.
- Der Reinverlust hat um 37,9 % zugenommen und betrug Fr. 1'655'930.--.
- Auf Grund der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt sich für den Flughafen Zürich ein Eigenwirtschaftlichkeitsgrad (Ertrag in Prozenten des Aufwandes) von 78,9 % gegenüber 81,2 % im Vorjahr.

## "GENÈVE" NACH USA VERKAUFT

Am 22. Juli flog der DC-7C HB-IBL "Genève" seinen letzten Kurs von der Schweiz nach New York. Weder der Swissair-Namenszug noch die Immatrikulation zierte Rampf und Tragflächen; der Flug ohne internationales Rufzeichen bedurfte allerdings einer besonderen obrigkeitlichen Bewilligung aus Bern. Kurz nach der Ankunft in Idlewild wurde auch das letzte Merkmal der nationalen Herkunft - das weisse Kreuz am Leitwerk - rot übermalt. Der IBL, die wir nach Amerika verkauften, folgen dieses Jahr noch die IBK "Zürich" und 1961 unsere übrigen DC-7C.



## ZWEI NEUE RUBRIKEN

Unsere Passagieren und Frachtkunden verdanken wir unsern Erwerb. Ob die erbrachten Dienstleistungen gut sind oder nicht, das ist schlechthin eine Existenzfrage.

Der untrüglichsste Massstab für die Qualität des Gebotenen ist das Urteil unserer Kunden. Wir wollen in Zukunft dieses Stimmungsbarometer - vorab in Form von Briefauszügen - unsern Mitarbeitern nutzbar machen.

Unter dem Titel "Treffer" berichten wir von ausgeteiltem Lob. Wir empfehlen das darin geschilderte vorbildliche Verhalten von Swissair-Angestellten zur Nachahmung.

"Nuller" nennen wir jene Versager, die uns Beschwerden eintragen. Wir führen sie im Sinne aufbauender Kritik an, aus der gelernt werden soll. Dabei wäre es natürlich fein, wenn der Redaktion der Stoff für "Nuller"-Meldungen möglichst bald ausginge ...

Und hier nun unsern ersten "Treffer" - gefolgt von "Nuller" Nr. 1:



### Treffer

Ein Passagier aus dem Bernbiet schreibt über einen Flug von Zürich nach Athen: "Zugegeben, die Voraussetzungen waren günstig. Die Kabine war nicht voll besetzt. Trotzdem war es vielleicht nicht ganz selbst-

verständlich, dass das Kabinenpersonal diese nette Atmosphäre zu schaffen wusste, wie sie entstehen konnte. Man fühlte sich in einen wärschaften Berner Gasthof verpflanzt, wo Wirt und Bedienungspersonal (im Falle Swissair: Steward und Hostessen) sich des einzelnen Gastes annehmen, mit ihm plaudern, sich auch für einen Moment zu ihm setzen.

Mit solchem Service dürfte die Swissair keine Konkurrenz zu fürchten haben."



### Nuller

Einer Auslandschweizerfamilie, die, von New York kommend, am Ankunftsort den Bahnanschluss verpasste, wurde während des Fluges versichert, dass man ihr im Flughafen behilflich sein werde, Hotelunterkunft zu finden. Dieses Versprechen wurde nicht eingelöst, und die Antworten, die

der Kunde erhielt, waren ziemlich beschämend. Worauf er unserer Geschäftsleitung u. a. schrieb: "Selbst wenn die Swissair nichts anderes getan hätte, als uns wenigstens bei der Reservierung eines Hotelzimmers behilflich zu sein (wie schon gesagt, reisten wir ja mit einem vier- und einem zweijährigen Kind), hätte wohl kein Grund zur Klage bestanden, aber ich glaube doch, auf eine bessere Betreuung Anspruch zu haben, wenn man derart viel mit der Swissair fliegt wie wir ... Aber ich wurde doch vorgestern das unbestimmte Gefühl nicht los, dass man uns, wenn wir Ausländer gewesen wären, doch ein wenig anders behandelt hätte."

## NOCH EINMAL STC-KOFFERETIKETTEN

Unsere Meldung in den Juni-News über "Gereimtes vom Swissair Travel Club" trug uns einen Brief von der Sektion Verkaufsbeziehungen Passagen ein. Darin stand, dass die Etiketten nicht aus purem Gold, sondern aus Plexiglas, und nicht mit dem STC-Signet, sondern mit dem Swissair-Pfeil (in Trompetengold) geschmückt seien. Womit all jene, die sich vielleicht doch über den verschwenderischen Umgang mit Edelmetallen aufregten, beruhigt sein mögen!

## FALSCHES ZITAT

In der letzten Nummer der "News" veröffentlichten wir unter dem Titel "Betten für Service-Passagiere" eine Warnung; dabei ist uns ein Fehler unterlaufen, dem ein telefonisches Missverständnis zu Grunde liegt. Der zitierte Satz stammt nicht aus dem Handbuch für interne Passagiere.

Entschuldigung bitte!

# DIEGUTEN IDEEN

## SWISSAIR

Nr. 79

August 1960

Herausgegeben durch:

Büro für  
Organisations-  
Manual-  
und Vorschlagwesen



Fräulein Egger und den Herren Hintermann und Obrist danken wir für ihre guten Vorschläge und freuen uns, ihnen hiermit die nachstehend genannten Prämien zusprechen zu können:

Herr Richard Hintermann, Startdienst,	Dept. III	Fr. 30.--	2516
Frl. Zita Egger, Abt. Fracht und Post,	Dept. II	Fr. 20.--	6340
Herr Fritz Obrist, Sekt. Material-Verwaltung,	Dept. IV	Fr. 20.--	7525

### Prämierte Vorschläge

2516 Herr Richard Hintermann machte den Vorschlag, die untere Torkante des DC-6A-Frachters mit einer Abdeckleiste zu schützen, um Beschädigungen beim Verlad von Frachtgütern zu vermeiden.

Für die Ausführung dieses Vorschlages wurden die zur Herstellung eines solchen Torkantenschutzes bereits bestehenden Konstruktionsunterlagen der Fa. Douglas angefordert.

7525 Um die Depotmarken, die von der Kantine für Flaschen ausgegeben werden, besser von denjenigen des Werkzeugmagazins für Werkzeuge unterscheiden zu können, machte Herr Fritz Obrist den Vorschlag, von der Kantine farbige Marken verwenden zu lassen. Da damit die unliebsamen Verwechslungen zwischen den beiden Markentypen vermieden werden können, wird die Idee dieses Vorschlages bei der nächsten Neubestellung berücksichtigt.

6340 Fräulein Zita Egger machte die Feststellung, dass, als Folge der angebrachten Gummierung, die neuen Company Mail-Message-Couverts vielfach unnötig zugeklebt werden, wonach sie für die weitere Verwendung oft unbrauchbar sind. Da aber diese neuen Fenstercouverts unbegrenzt lange verwendet werden sollten schlug Fräulein Egger vor, zukünftig auf die Gummierung zu verzichten und die Couverts, mit denen vertrauliche Mitteilungen verschickt werden, mit Tape zu verschliessen. Ihr Vorschlag wird bei der Bestellung der nächsten Auflage berücksichtigt.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 7007 Streckenführung SR 500/501. Das Problem der Zwischenlandungen in Bahrein von SR-Kurs 500/501 der Fernost-Strecke ist bekannt. Es ist bereits vorgesehen, mit Beginn des Winterflugplanes die Zwischenlandungen in Bahrein wegen ungenügender Frequentierung fallen zu lassen.
- 7768 Nacharbeit am Antriebsritzel. Der Vorschlag, die durch den O-Ring ausgescheuerte Ritzelbohrung durch Aufspritzen von Molybdän zu reparieren, was zugleich eine Qualitätsverbesserung gegenüber dem bisherigen Aufchromen mit sich bringen würde, kann leider nicht ausgeführt werden. Nach Angaben der Fa. Vilcomet AG., Metallisierungswerk, können so kleine Bohrungen nicht aufgespritzt werden, da der Arbeitswinkel beim Bespritzen des innern Endes der Bohrung zu klein wird, um eine gute Haftung des Spritzgutes zu gewährleisten.
- 6208 Ausbau der Impact Switches an den Flugzeugen. Auf diesen Vorschlag, der den Ausbau der Emergency-Lights, welche durch Impact-Switches betätigt werden, aus sämtlichen SR-Flugzeugen anregt, kann aus folgenden Gründen nicht eingetreten werden:
1. In den CV-440 Flugzeugen stellen die Emergency-Lights mit Impact-Switches die einzige Notbeleuchtung der Emergency-Exits dar. Diese Lösung wurde von den Convair-Werken akzeptiert (Field-Service-Report 440-8.06 vom 11. Sept. 1957) und steht in Uebereinstimmung mit CAR Amendments 41-6 und 41-10. Die Emergency-Lights sind somit in den CV-440-Flugzeugen zur Einhaltung der Vorschriften notwendig, was bedeutet, dass die Impact-Switches weiterhin verwendet werden müssen.
  2. In den Langstreckenflugzeugen hätten die Emergency-Lights ausgebaut werden können, nachdem die Beleuchtung der Notausgangs-Beschriftung installiert war. Man hat dies aber nicht gemacht, weil diese Emergency-Lights im "Crash"-Falle eine Allgemeinbeleuchtung der Kabine zur besseren Evakuierung der Passagiere ermöglichen. Allerdings wird diese Zusatzbeleuchtung vom amerikanischen Luftamt nicht ausdrücklich verlangt.
- 6244 Ersetzen der Schraube an den Philips-Mikrofonsteckern. Das Problem dieses Vorschlages wurde bereits mit dem Werkauftrag Nr. 41333 vom 8.12.1958 gelöst. Darin heisst es:
- "Da beim Auswechseln des P.A Mic. öfters die Stecker verbogen werden (Grund: Stecker nicht gegen Unverwechselbarkeit vorgesehen) werden sämtliche Mic.-Chassis-Stecker und Kupplungen abgeändert.
- Es ist speziell darauf zu achten, dass die Stecker am Mic.-Kabel eine Zylinderkopfschraube enthalten, die beim Gegenstück in die Führungsnut geschoben wird."
- 6379 Abgabe von Etiketten für das Passagier-Gepäck. Der Vorschlag, den Passagieren Etiketten abzugeben, damit diese ihre Gepäckstücke mit ihrem Namen versehen können, was bei Fehlleitungen das Auffinden erleichtern würde, ist gut gemeint aber auch nicht neu. Leider scheitert auch er, wie die meisten Vorschläge ähnlicher Art, am finanziellen Aufwand und an der Möglichkeit, die Mehrzahl der Passagiere erfassen zu können. 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 vornehieren fraglich ist, ob die vorgeschlagenen Etiketten konsequent abgegeben würden. Von den Passagieren, die in den Besitz einer solchen Etikette kommen, wird aber wiederum bestimmt ein grosser Prozentsatz diese nicht verwenden, sei es aus Vergesslichkeit, aus Bequemlichkeit oder aus andern Gründen. Es muss daher leider gerechnet werden, dass im besten Falle nur ca. 25 % aller SR-Passagiere ihr Gepäck in der vorgeschlagenen Art etikettiert haben. Dies ist aber viel zu wenig um

aus dem relativ hohen finanziellen Aufwand, der daraus resultieren würde, einen Nutzen ziehen zu können. Auch könnte, um möglichst alle Passagiere erfassen zu können, der Transport der Gepäckstücke nicht von einer solchen Etikettierung abhängig gemacht werden. Im weiteren müsste zuerst abgeklärt werden, ob die Abgabe dieser Etiketten an Tourist- und Economy-Class-Passagiere nicht gegen die bestehenden IATA-Vorschriften verstossen würde, da solche Gegenstände je nach ihrer Ausführung als "give aways" betrachtet werden könnten.

- 5508 Mixerarretierung am CV-440. Der Vorschlag, die Mixerarretierung mit zwei Stahlblechen zu verstärken, um eine Abnutzung des Nasenansatzes zu verhindern, muss abgelehnt werden. Der Aufwand, den eine solche Aenderung mit sich bringen würde, stände in keinem Verhältnis zu dem daraus resultierenden Nutzen. Bis anhin hat es sich gezeigt, dass nur ganz wenige solcher Teile wegen zu grosser Abnutzung ausgewechselt werden mussten.
- 809 Ersetzen der Bossmann-Brackets durch solche von Ryan. Die Schwierigkeiten konnten durch ein Nachfräsen der Schweissnähte an den Rohrflanschen behoben werden. Das entsprechende Techn. Zirkular Publ. Nr. 61771 wurde kurz vor dem Eintreffen des Vorschlages ausgearbeitet. Eine Umstellung lohnt sich nicht mehr.

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

- 1327 Verbuchung von Agentenabrechnung im Ausland
- 5974 Briefformulare
- 7004 SR-Stempel
- 7618 Beschriftung der Caravelle-Flugzeuge
- 7711 Rechnungsstellung von Eigenfabrikationsaufträgen
- 7811 Lager-Auftrag

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage
- 6652 Aufgummierung der Nylonsäcke mit EC-801
- 7722 Vorrichtung zum Abpressen der Ueberdruckventile der Frontölpumpe
- 7794 Beinschiene

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

802/1464/1585/2528/2558/4247/4407/4449/4625/4685/4748/4847/4848/4954/5111/5627/5795/5861/6052/  
6071/6087/6124/6226/6234/6254/6311/6324/6378/6502/6534/6639/6702/6801/6814/6839/6860/6871/6874/  
6894/6895/7005/7006/7007/7009/7010/7011/7061/7069/7070/7071/7074/7075/7080/7530/7536/7566/7579/  
7590/7621/7625/7700/7713/7722/7726/7732/7734/7737/7758/7765/7773/7774/7776/7780/7797/7798/7800/  
7812/7825/7840/7850.

# Mitteilungen

Freizeit-  
Organisation

## SWISSAIR



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

### Fussball-Club

An der 13. ordentlichen Generalversammlung des Fussball-Clubs wurde der Vorstand für die Saison 1960/61 neu gewählt. Er setzt sich nunmehr wie folgt zusammen:

Präsident:	Anton Bollschweiler	OPWK, Dept. III,	Tel. 2964,	Privat 28*41*75
Vice-Präs.:	Eduard Beer	FDOV, Dept. I	Tel. 576	
Kassier:	Jakob Stiefel	VVRE, Dept. II	Tel. 624	
Aktuar:	Hans Wartmann	TIEA, Dept. IV	Tel. 2757	
Materialverw.:	Gottlieb Gilgen	TUF, Dept. IV	Tel. 2847	
Spiko-Präs.:	Max Strahm	FVPPF, Dept. I	Tel. 3369	
Trainer:	Jakob Strub	OPWL, Dept. III	Tel. 2741	

Wir wünschen dem neuen Vorstand vollen Erfolg und dem Fussball-Club weiterhin viele Siege.

Reservieren Sie sich :

SAMSTAG, den 1. Oktober 1960 mit Beginn um 20<sup>00</sup> Uhr

# Grosses Oktoberfest

der F P S

in der KANTINE TAUBENRIED, Dept. IV KLOTEN

TANZ                      BUDENBETRIEB

MUSIKVORTRÄGE                      SHOW

ATTRAKTIONEN                      HUMOR



## Handball-Club

WER RASTET, ROSTET!

Interessenten für Senioren-Handball und Faustball gesucht!

Bestimmt hatten auch Sie schon das Gefühl, etwas sportliche Betätigung würde Ihnen gut tun. Vielleicht haben Sie sogar früher Sport in irgend einer Form betrieben, dann aber aus sogenanntem Zeitmangel oder einem anderen Grund aufgehört. Gerade das ist aber falsch. "Wer rastet, rostet" gilt auch ganz besonders für den menschlichen Körper. Es ist bestimmt keine Werthaltung des Körpers, wenn wir zulassen, dass er von Fettgeweben überwuchert, schlaff und hässlich wird.

Der Handballklub hat verschiedene Anfragen erhalten, ob es möglich wäre, auch für die "gesetzteren" Herren einen Spielabend, sei es Senioren-Handball oder Faustball, verbunden mit Gymnastik, durchzuführen. Unter Spielabend ist natürlich nicht der Leistungssport, sondern körperliche Betätigung in spielerischer Form verstanden - als Ausgleich und Erholung von der beruflichen Arbeit. Jedem Aktiv-Mitglied wäre es freigestellt, an evtl. Wettkämpfen oder nur an den Spielabenden mitzumachen. So oder so, jeder würde bestimmt für seine Gesundheit profitieren.

Bevor wir aber irgend etwas organisieren wollen, möchten wir wissen, ob genügend Interessenten für eine Senioren-Abteilung vorhanden wären. Sollten Sie sich für diese spielerische Gesundheitsturnen interessieren, bitten wir Sie, sich bei den folgenden Herren, die Ihnen auch für jede weitere Auskunft gerne zur Verfügung stehen, zu melden: F. Graf, Verkehrsbuchhaltung Kloten, Tel. 3116, P. Schönenberger, Kasse Verwaltung, Hirschengraben, Tel. 380, M. Fessler, Reservation, Tel. 601, H.U. Zuberbühler, VPBA, Weinbergstr., Tel. 738, W. Grossenbacher, Zylinderwerkstatt, Kloten, Tel. 2938 und E. Gonseth, Luftreisebüro, Tel. 440.

Es würde uns freuen, wenn sich recht viele zusammenfinden würden.

E. Gonseth

## Tennis-Club

### Freundschaftstreffen des Tennisclubs Swissair gegen BEA

Das alljährlich wiederkehrende Freundschaftstreffen gegen den T.C BEA fand dieses Jahr am 9. Juli auf den Plätzen unserer Gegner in London statt.

Unsere Equipe, bestehend aus den Damen FrI. Aeschlimann, FrI. Hürzeler und FrI. Uhr, sowie den Herren Blatter, Bergsma und Fischer, begaben sich zum Teil schon am Freitag und am Samstag nach London. Diejenigen Teilnehmer, die vom Londoner-Aufenthalt mehr profitieren wollten und ihr Glück schon am Freitag Nachmittag auf dem Flugplatz versuchten, wurden enttäuscht, mussten sie doch bis am späteren Abend auf eine Fluggelegenheit warten. In dem schönen Städtchen Harrow, ausserhalb London, bezogen wir unser Quartier, ganz in der Nähe der Sportplätze des Silver Wing Clubs der BEA. Am Samstag morgen statteten wir alle der City einen Besuch ab und verbrachten die Zeit mit "shopping".

Am Nachmittag wurden die Spiele ausgetragen, und zwar nur Mixed Doubles. Das traditionelle Regenwetter bei unseren England-Besuchen liess uns auch diesmal nicht im Stich. Zweimal mussten wir deswegen die Spiele unterbrechen. Wohl auch ein bisschen der für uns ungewohnten Asphaltplätze wegen lautete das Resultat nach vorzeitigem Abbruch 11:5 für BEA.

Am Abend führten uns die englischen Freunde an einen ganz reizenden Ort auf dem Lande. In einem alten Restaurant, einst eine Mühle - der Mühlbach rauscht jetzt noch durch einen Teil des Saafs - erquickten wir uns bei Speis und Trank. Die Tanzlustigen kamen ebenfalls auf ihre Rechnung.

Des schlechten Wetters und der prekären Platzverhältnisse auf den Flugzeugen wegen entschlossen wir uns, auf den geplanten Sonntagsbummel nach Windsor zu verzichten und schon mittags um 12.30 die Heimreise anzutreten.

Wenn wir auch nicht als Sieger zurückkehrten, waren wir doch alle von unserer Reise und dem Spiel sehr befriedigt.

L. Uhr

#### Bericht über die Tennis-Interclubmeisterschaft Herren D

An der diesjährigen Interclubmeisterschaft waren folgende Clubmitglieder beteiligt:

Baumgartner Josef  
Böniger Giancarlo  
Gautschi Max  
Jenny Fritz  
Monhardt Hans  
Schmid Daniel  
Stocker Hans  
Werlen Walter

#### 1. Runde: Swissair gegen UTO 3 : 4

Dieser erste Start auf eigenem Platz ging leider verloren. Uto war weitaus die stärkste Mannschaft in dieser Gruppe, da vor allem alle 5 Spieler eine gleichmässige Spielstärke aufwiesen. Schade war es, dass die Spiele nicht am gleichen Tage fertig gespielt werden konnten. Sie mussten beim Stande von 3 : 3 abgebrochen werden, da es bereits zu spät am Abend war um das letzte Herren-Einzel zu spielen. Für das Entscheidungsspiel war die nervliche Belastung zu gross, sodass das letzte Spiel und damit auch die Gruppenmeisterschaft verloren gingen.

#### 2. Runde: Küssnacht gegen Swissair 1 : 6

Auf der wunderbaren Anlage von TC Küssnacht haben wir verhältnismässig leicht den Match gewonnen, da unsere Gegner alles Junioren waren.

#### 3. Runde: Swissair gegen Hakoah 7 : 0

Zu unserer Genugtuung konnten wir die letzte Begegnung auf unseren Plätzen gewinnen, allerdings setzte sich die Mannschaft von Hakoah ebenfalls nur aus Junioren zusammen.

Die Durchführung dieser Interclubmeisterschaft hatte den Zweck, möglichst den nicht der Swissair angehörigen Clubmitgliedern eine Spielmöglichkeit zu bieten. Diese Voraussetzung bedingte, dass nicht die stärkste Mannschaft gestellt werden konnte und das war vielleicht auch der Grund, warum die erste Runde verloren ging. Wesentlich ist, dass sich alle Beteiligten über diese nette Abwechslung in der Tennissaison 1960 freuten.

D. Schmid



## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM AUGUST 1960

	August 1960 (in 1000 tkm)	August 1959 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	25*065 + 32 %	19*014
Ausgelastete Tonnenkilometer	15*035 + 21 %	12*419
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	12*142 + 19 %	10*184
Fracht-tkm	2*386 + 33 %	1*794
Post-tkm	507 + 15 %	441
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	60,5 %	65,3 %

Im vergangenen Monat nahm das Verkehrsangebot gegenüber August 1959 um 32 % zu. Die Nachfrage wuchs um 21 %. Infolgedessen sank der durchschnittliche Auslastungsgrad von 65,3 % auf 60,5 %. Budgetiert war ein Ladefaktor von 62 %; es wurden 6 % weniger tkm produziert als vorgesehen.

In Europa konnte das tkm-Angebot um 22 % erhöht werden. Die verkaufte Leistung stieg um 15 %. Der Auslastungsgrad ging um 3,3 %-Punkte auf 55,6 % zurück.

Bei den Passagierflügen über den Nordatlantik blieb die Zunahme der ausgelasteten tkm mit 35 % merklich unter der Angebotsvermehrung von 62 %. Die gesteigerte Produktion ist den DC-8 und der Einführung des Kurses 870/1 zuzuschreiben. Der Ladefaktor gab von 77,2 % auf 64,2 % nach. Mit Ausnahme eines Hinfluges fielen zufolge Revision und Einsatz des DC-6A im Kongo alle Frachtkurse aus.

Das südatlantische Verkehrsgebiet wies bei einem Mehrangebot von 9 % einen Nachfragezuwachs von 38 % auf, wodurch sich die Auslastung um 17 %-Punkte auf 79,9 % verbesserte.

Im Mittleren Osten boten wir 14 % mehr tkm an. Die Nachfrage wuchs mit 16 % etwas stärker, weshalb der Ladefaktor von 58 % auf 59,1 % vorrückte.

Im Fernen Osten stieg das tkm-Angebot um 34 %, während die Nachfrage um 6 % zunahm. Die Auslastung ging von 65,7 % auf 52 % zurück. Die Sonderflüge nach und innerhalb des Kongo führten zu einer Produktion von 745\*000 tkm.



## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

### Wie können wir unsere Ertragslage verbessern?

In den "SWISSAIR NEWS" vom vergangenen August hat unser Direktionspräsident eine eindruckliche Schilderung des finanziellen Engpasses vermittelt, in welcher wir uns infolge der Umstellung auf den Strahlflugzeugbetrieb befinden.

Zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes bedarf es nicht nur einer konsequenten Disziplin auf der Kosten-seite, sondern es müssen auch alle Anstrengungen unternommen werden, um die Verkehrserträge in dieser zweiten Jahreshälfte zu steigern.

Wir glauben, dass es auch die nicht im Dept. II tätigen Mitarbeiter interessieren dürfte, welche Pläne zur Intensivierung unserer Verkaufsanstrengungen bestehen und zum Teil bereits in Ausführung begriffen sind.

Im Jahreshaushalt einer Fluggesellschaft mit den bekanntlich schmalen Gewinnmargen können Ertragsdifferenzen von wenigen Millionen Franken von ausschlaggebender Bedeutung sein. In der heutigen Lage ist es deshalb dringender denn je, zusätzliche Einnahmequellen ausserhalb der traditionellen Geschäfte zu erschliessen. Mit andern Worten; wir folgen dem Beispiel jedes vernünftigen Kaufmanns, der sich nach Möglichkeiten umsieht, das Interesse des Käufers an seinen Produkten zu wecken oder sogar neue und attraktive Produkte auf den Markt zu bringen. Das will natürlich nicht heissen, dass wir uns der Förderung des täglichen Routinegeschäftes - sei es nun der Verkauf individueller Flugpassagen oder sei es die Acquisition von Frachtsendungen - in geringerem Masse widmen als bisher. Im Gegenteil; mit allen verfügbaren personellen und materiellen Mitteln wird auch die Ausdehnung dieses normalen Geschäftsvolumens angestrebt, das nach wie vor den Hauptteil unserer Verkehrserträge darstellt.

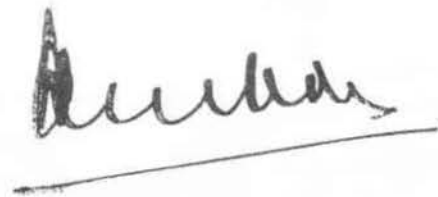
Viele unserer Mitarbeiter werden sich jedoch mit Recht die Frage stellen, ob es im Flugverkehr überhaupt denkbar ist, zusätzliche Einnahmequellen sozusagen aus dem Boden zu stampfen. Wir werden versuchen, anhand einiger typischer Beispiele aufzuzeigen, dass es mit Hilfe einer geschickten Auswertung latenter Bedürfnisse möglich ist, neue Ertragsquellen zu schaffen.

Im Fernen Osten sind wir dem erbarmungslosen Konkurrenzdruck des Strahlflugzeuges im besonderen Masse ausgesetzt. Es wird zusehends schwieriger, Passagiere zur Benützung unserer langsameren DC-6B Flugzeuge zu bewegen, obwohl der gute Ruf unseres Borddienstes anerkannt wird. Unsere Vertretung in Japan ist deshalb zur Ueberzeugung gelangt, dass anstelle der DC-6B Kurse eine andere Dienstleistung verkauft werden muss, die trotzdem mit der Swissair identisch ist. Es handelt sich hier um die Propagierung von Studienreisen in den industriellen Kreisen Japans. Durch eine intensive persönliche Werbung bei Unternehmern und Berufsverbänden wird ihr Interesse an einem Besuch gleichgelagerter europäischer und amerikanischer Unternehmen geweckt. Gleichzeitig wird ein in allen Details ausgefeiltes Reiseprogramm unterbreitet, mit welchem die Swissair auch den Besuch der interessierenden Fabriken gewährleistet. Unsere Vertretung hat diese besondere Verkaufswerbung zur Meisterschaft entwickelt und ist auf diesem Gebiet vielen andern Gesellschaften voraus. Entsprechend sind auch die Resultate; für die nächsten Monate werden eine grosse Zahl von Passagiergruppen erwartet, die wir sonst kaum auf unseren DC-6B Kursen gesehen hätten. Ähnliche erfolgreiche Aktionen sind auch in Deutschland, der Schweiz und andern Ländern im Gange, wobei entweder der Ferne Osten oder die USA als Reiseziel bestimmt wurden. Bis Ende dieses Jahres erwarten wir mindestens 500 Teilnehmer an solchen beruflich orientierten Studienreisen, und die daraus resultierenden Passageeinnahmen sollten die Millionengrenze überschreiten.

In der Schweiz und einigen angrenzenden Ländern wird in den kommenden Wochen eine neue Idee ins Publikum getragen, die sich zum Ziel setzt, den vielverbreiteten Wunsch eines Amerikabesuches zu möglichst preisgünstigen Bedingungen verwirklichen zu helfen. Anstelle der traditionellen und kostspieligen Amerikatouren versuchen wir nun, Amerika mit dem Greyhound-Bus zu zeigen, wobei der Reisende sein Programm selbst bestimmen kann. Diese sogenannten Kombi-Reisen stellen eine Neuerung für den Besucher aus Europa dar und wir rechnen fest damit, dass sie Anklang finden wird. Auch diese Aktion sollte uns bis Jahresende noch einige Hunderttausend Franken zusätzlicher Erträge bringen.

Wir beschränken uns auf die Nennung dieser beiden Beispiele, obwohl noch viele andere Sonderaktionen zu erwähnen wären, welche entweder den touristischen Interessen gelten oder von den vielfältigen Möglichkeiten Gebrauch machen, die im Verkehr mit Entwicklungsländern, dem Besuch von Messen und Veranstaltungen oder in der Organisation von Charter- und Sonderflügen liegen. Andere Projekte dürfen darum nicht an die grosse Glocke gehängt werden, weil dies sonst andere Gesellschaften in Versuchung bringen könnte, diesen lukrativen Geschäften ebenfalls nachzugehen.

Mit dieser Schilderung einiger Verkaufsaktionen verbinden wir die Absicht, das Interesse aller Swissair-Mitarbeiter an den Aufgaben unserer Verkaufsstellen im In- und Ausland zu wecken in der Hoffnung, dass viele von Ihnen nicht nur im Rahmen ihrer dienstlichen Tätigkeit, sondern auch im privaten Kreis mithelfen, unserem Verkaufsprogramm einen vollen Erfolg zu sichern. Den vereinten Anstrengungen von uns allen muss es gelingen, die gegenwärtigen Schwierigkeiten zu überbrücken.



L.L. Ambord

## EINE VIERTE OBLIGATIONENANLEIHE

In der Zeit vom 4. bis 11. Oktober 1960 legt die Swissair eine vierte, zu 4 % verzinsliche Obligationenanleihe im Betrage von 50 Millionen Franken zur Zeichnung auf. Sie wird eine Laufzeit von höchstens 16 Jahren haben. Die Anleihe verteilt sich auf 50'000 Inhaberoptionen zum Nennwert von je 1'000.-- Franken. Die neuen Mittel werden für die teilweise Finanzierung der Strahlflugzeuge benötigt. Alle vier bisher angegebenen Anleihen ergeben eine totale Obligationenschuld von 160 Millionen Franken.

## VOM STAND DER WELTLUFTFAHRT

Der Generaldirektor der IATA, Sir William P. Hildred, hat am 12. September an der Generalversammlung dieser Organisation in Kopenhagen ein ausführliches Referat über die Lage der Luftfahrtindustrie gehalten. Seinem Vortrag entnehmen wir die folgenden Angaben :

Nach Berechnungen der ICAO haben die Fluggesellschaften der Welt - ausgenommen die Sowjetunion und China - im Jahre 1959 total 97'000 Millionen Passagierkilometer (+ 14 % gegenüber 1958), 1'920 Millionen Frachtkilometer (+ 16 %) und 520 Millionen Postkilometer (+ 11 %) erbracht.

Transportiert wurden im letzten Jahr in der westlichen Welt von den am flugplanmässigen Verkehr beteiligten Unternehmen insgesamt 97 Millionen Passagiere (+ 11 %), wovon 51 Millionen (das sind 53 %) in den USA. Pro 1960 dürfte die Zahl der Fluggäste erstmals 100 Millionen übersteigen.

Die 89 Mitglieder der IATA hatten im Jahre 1959 zusammen 3'479 Flugzeuge im Betrieb, mit denen sie 88 % des flugplanmässigen Weltluftverkehrs bewältigten.

Während Ende 1958 bei den IATA-Gesellschaften erst 14 Strahlflugzeuge im Dienst standen, dürfte sich deren Zahl bis Ende September 1960 auf 290 und bis Ende 1962 auf rund 600 erhöhen.

Nach einer Schätzung der ICAO wird die durchschnittliche Betriebs-Gewinnmarge bei allen am flugplanmässigen Verkehr beteiligten Gesellschaften pro 1959 nur etwa 3,1 % betragen.

Für Entwicklung und Installation von Schalldämpfern hat die Industrie bisher über 50 Millionen Dollar aufgewendet.

## REKORDTAG IN KLOTEN

Am meisten Fluggäste wurden dieses Jahr in Kloten am Sonntag, den 4. September, mit 5880 gezählt. 390 entfielen auf zwei Starts und Landungen von zwei DC-8 der Swissair, 438 auf Charterflüge. Der letztjährige Rekordtag war der 30. August mit 5036 Passagieren.

## DRITTER SCHALLDÄMPFER FÜR JET-STANDLÄUFE EINGETROFFEN

Am 5. September traf in Kloten das dritte und letzte mobile Schalldämpferrohr aus London ein. Es dient der Herabsetzung des Lärms bei DC-8-Standläufen. Das Rohr wiegt 5,6 Tonnen, ist also rund 600 kg schwerer als die beiden Caravelle-Detuner. Da beim DC-8 jedes Triebwerk einzeln geprüft werden kann - im Gegensatz zu den Caravelle-Motoren, die simultan laufen -, konnten wir uns mit der Anschaffung eines einzigen DC-8-Rohres begnügen.



### EIN WEITERES SPEZIALFAHRZEUG AUF DEM KLOTENER TARMAC

Gegen Ende August wurde von der Flughafenbehörde in Kloten ein Spezialbus für die Beförderung von Passagieren über den Flugsteig in Betrieb genommen. Das Fahrzeug ist als Sattelschlepper konstruiert. Es bietet 70 Personen Platz und kostet rund 100'000 Franken. Ein zweiter Bus der gleichen Bauart soll in einigen Wochen abgeliefert werden.

### DC-8-FLOTTE KOMPLETT

Nachdem wir am 31. August nun auch den dritten, im September 1956 bestellten DC-8 - die HB-1DC "Piz Bernina" - erhalten haben, ist unsere Jet-Flotte für 1960 komplett.

### NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zu DC-8-Kommandanten wurden die Flugkapitäne Ernst Bill, Armin Borner, Hugo Muser und Fritz Schreiber ernannt. Den Rang von Pilots-in-Command auf Caravelle erhielten die Flugkapitäne Manfred Bayer, Heinrich Büchi, Max Dübendorfer, James Fuger, Josef Ghirardello, Ruedi Meier, Jeffrey Pelletier, Roland Schnetzer und Alfred Zuberbühler. Als Metropolitan-Kommandanten zeichnen Flugkapitäne David Lampard und Pilot Walter Eichenberger und als DC-3-Pilot-in-Command Flugkapitän John Greenland.

Wir gratulieren !

### ÄNDERUNGEN IM DEPT. III

Die Sektion "Operationelle Fernmeldedienste" der Abteilung Fernmeldewesen wird neu als "Flugfernmeldedienste" (Flight Communications), Chef Herr H. Müller, bezeichnet. Gleichzeitig heisst der "Communications Inspector" neuerdings "Route Communications Supervisor". Herr H.G. Evison, Navigator, welcher dieses Amt für den Nordatlantik seit zwei Jahren innehatte, wird durch Herrn Anton A. Bosch, Navigator, abgelöst.

### DIE IMMATRIKULATIONEN UNSERER CORONADOS

Die fünf nächstes Jahr eintreffenden Convair Coronados erhalten folgende Immatrikulationen :

HB-ICA, - ICB, - ICC, - ICD und - ICE.

### EINE ENGLISCHE SCHULE IN ZÜRICH

Nicht nur in Genf, sondern auch in Zürich und Umgebung siedeln sich immer mehr Familien aus dem angelsächsischen Sprachgebiet an. Um ihnen die Akklimatisierung in unserm Land zu erleichtern, wird Ende September eine Schule - vorerst mit Kindergarten- und sechs Primarklassen - eröffnet. An dieser "Inter-Community School" genannten Institution wird nach Grundsätzen und Lehrplänen britischer und amerikanischer Schulen unterrichtet. Diesen Herbst treten 100 Mädchen und Buben in die Inter-Community School ein; 34 davon sind Kinder von Swissair-Besatzungsmitgliedern.

## AB 1961 EIDGENÖSSISCHES LUFTFAHRBUCH

Die Vollzugsverordnung zum Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch vom 7. Oktober 1959 wird auf Neujahr 1961 in Kraft gesetzt. Das Luftfahrzeugbuch wird über die an einem Luftfahrzeug bestehenden oder beschränkten dringlichen Rechte Aufschluss geben. In Übereinstimmung mit einem gleichzeitig ratifizierten internationalen Abkommen können künftig Flugzeuge, die im Luftfahrzeugbuch eingetragen sind, verpfändet werden, ohne in den Besitz des Gläubigers überzugehen.



### Treffer

unsern Aufenthalt so bequem wie nur irgend möglich zu gestalten. Er hielt uns über den Fortschritt der Reparaturen auf dem laufenden, bestellte in einem Stadthotel ein Nachtessen, dessen Service er persönlich überwachte, und entschuldigte sich kurz vor dem Abflug für das Vorkommnis. Mehr hätte niemand verlangen können. ... Dies war mein erster Swissairflug, aber ... ich werde dafür sorgen, dass es nicht mein letzter sein wird."

Verspätungen sind Situationen, die uns "Nuller" eintragen könnten - und zweifelsohne würden, wenn unser Bodenpersonal achselzuckend die Hände in Unschuld zu waschen begäbe. Dass aber geschicktes Verhalten eine peinliche Situation ins Gegenteil wandeln kann, bewies uns der Brief eines Texaners, worin unter anderem stand: "... die Verspätung störte mich weiter nicht, da man uns den Grund erklärte. Ich war aber sehr beeindruckt vom Wunsch Ihres Stationsleiters X,



### Nuller

Ich habe nur einen Vorschlag anzubringen, der übrigens mit Ausnahme der Luft-hansa - alle andern Gesellschaften ebenso betrifft: Es handelt sich darum, dass das Kabinenpersonal während eines Nachtflugs in der Küche nicht schwatzen sollte. Auf allen Nachtflügen ... bleibe ich deswegen wach. Schlaf ist aber wichtig, wenn man reist. Es ist bedauerlich, wenn man frohe Freunde zügeln muss, aber mir scheint, dass nachts Ruhe nottut."

Kleine Unaufmerksamkeiten können den guten Eindruck, den man sich teuer genug zu erkaufen bemüht, beeinträchtigen. Das ist sehr schade, denn es ist nicht eine Frage des guten oder schlechten Willens, sondern einfach eine Sache des gesunden Menschenverstands. Aus dem Schreiben einer Kundin geht deutlich hervor, dass eine andere Gesellschaft gegebenenfalls gerade wegen solcher Lappalien bevorzugt wird. Der Brief besagte: "Ihre Gesellschaft ist hervorragend, und die Verpflegung unübertroffen.

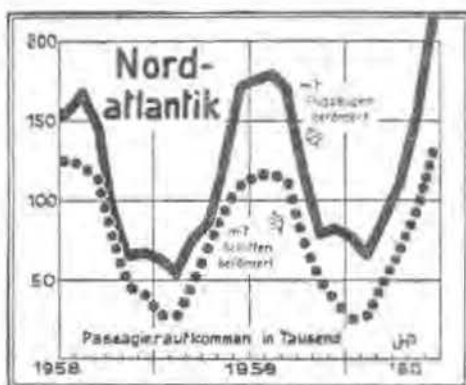
### VOR 50 JAHREN: BESTE ALPEN TRAVERSIERUNG IM FLUGZEUG

Am 23. September 1910 bezwang der peruanische Pilot Geo Chavez zum erstenmal die Alpenbarriere im Flugzeug. Er bezahlte seine kühne Simplonüberquerung von Brig nach Domodossola, wo ein Zwischenhalt vorgesehen war, mit dem Leben; sein Flugzeug zerschellte kurz vor der Landung.

### VOR 30 JAHREN ERSTER NONSTOP-FLUG PARIS - NEW YORK

Am 1. September 1930 starteten Dieudonné Costes und Maurice Bellonte an Bord eines Breguet-"Superbidon"-Anderthalbdeckers zum ersten Nonstopflug von Paris nach New York, wo sie am nächsten Tag landeten. Sie setzten ihre Reise nach Dallas fort und gewannen den mit 25'000 Dollar ausgeschriebenen Eastwood-Preis für die Aufnahme der ersten Luftverbindung Paris-Dallas.

### ÜBER 200'000 NORDATLANTIK PASSAGIERE IN EINEM MONAT



Im Juni dieses Jahres - also vor Anbruch der eigentlichen Hochsaison im Reiseverkehr - wurden insgesamt 214'028 Fluggäste über den Nordatlantik befördert. Das bisher beste Monatsergebnis vom August 1959 (179'930 Passagiere) ist damit um 19 % übertroffen. Das Sitzplatzangebot war zu 72,2 % ausgenützt. Auch auf der Seeroute hat, wie unsere, dem "Industriekurier" Düsseldorf entnommene Darstellung zeigt, die Nachfrage nach Passagen zwischen Europa und Nordamerika beträchtlich zugenommen.

## NORDATLANTIK VERKEHR IM 2. QUARTAL 1960

Einer IATA-Statistik entnehmen wir folgende interessanten Angaben über den Nordatlantikverkehr in den Monaten April, Mai und Juni 1960 im Vergleich zu den Ergebnissen des zweiten Vierteljahres 1959 :

- Das Sitzplatzangebot hat um 20,7 % auf 675\*298 zugenommen. Davon wurden 478\*751 Plätze oder 70,9 % verkauft. Die Nachfrage stieg um 26,8 %.
- 80,9 % der Passagiere reisten in der Economy-, 18,9 % in der ersten und nur 0,9 % in der Ende Juni offiziell aufgehobenen Touristen-Klasse.
- An Luftfracht wurden 10\*659\*710 kg (+ 37,9 %) und an Post 3\*322\*315 kg (+ 15,2 %) über den Atlantik transportiert.

## AUS DEM ICAO-JAHRESBERICHT 1959

- 1959 überschritt die gesamte Transportleistung aller Luftverkehrsgesellschaften zum erstenmal die Marke von 10 Milliarden Tonnenkilometern.
- An diesem Volumen war der Passagierverkehr zu 78 % beteiligt.
- Die mittlere Reiselänge für einen Passagier betrug rund 1000 Kilometer, 100 km mehr als fünf Jahre vorher.

## AIR AFRIQUE GEGRÜNDET

Die Air France und die UAT haben ein Abkommen zur besseren Koordinierung ihrer Dienste in Afrika abgeschlossen und eine neue Fluggesellschaft, die Air Afrique, gegründet, die den Bedürfnissen der afrikanischen Staaten auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt nachkommen soll.

## JETGESINNTE SCHWEIZER POST

Dass die PTT-Verwaltung eine bis Ende des Jahres gültige Gedenkmärke zum Eintritt der Swissair ins Zeitalter des Strahlverkehrs herausgegeben hat, dürfte allgemein bekannt sein. Wird die Marke aber auf dem Postamt Zürich 58 Flughafen entwertet, so ergibt sich auf dem Briefumschlag ein dichter Jet-Verkehr - trägt doch der dort verwendete Stempel, wie Figura zeigt, ebenfalls das Bild eines Strahlflugzeugs.



## ILLEGALER SCHIRMEXPORT ?

An Stelle der von den Zürcher Stimmbürgern seinerzeit abgelehnten Fingerdocks behüten grosse Swissair-Schirme die Passagiere auf dem Tarmac vor himmlischem Nass. Aber auch dieses Idyll im Zeitalter der Flughafengebäude aus Glas und Aluminium ist nur möglich, wenn bei Regengüssen genügend Schirme zur Verfügung stehen. Und da wird die Lage nun buchstäblich gespannt!

Platzregen haben oft zur Folge, dass sich Flughafenpersonal, wo es auch immer beschäftigt sei, bei den Groundhostessen mit dem begehrten Wetterschutz versieht, um zum parkierten Wagen, zum entfernter liegenden Büro, zum Schulhaus oder zur Werft zu gelangen. Gelegentlich werden sogar Schirme von verständigen Auslandstationen zurückgeschickt!

Trotz massiven Bestellungen (und entsprechenden Kosten) stehen für Schlechtwettertage nicht genügend Schirme zur Verfügung. Bevor strengere Massnahmen ergriffen werden müssen, sind alle Hüter von Swissair-Schirmen gebeten, dieselben sofort an ihren Standort bei den Groundhostessen zurückzubringen. Das Swissair-Personal sollte selber zum Rechten sehen und jeder "Ausfuhr" von Schirmen entgegenreten.

## 1'000 DOLLAR BUSSE FÜR SCHLECHTEN SCHERZ

Das Appellationsgericht von Cincinnati bestätigte das Urteil eines lokalen Gerichts, das einen 31jährigen Mann zu 1000 Dollar Busse verurteilt hatte, weil er am 22. Mai 1959 den Kontrollturm des Flughafens von Cincinnati anrief und sagte, es befände sich eine Bombe an Bord eines Flugzeugs. Seine Angabe stimmte nicht.

## DONALD W. DOUGLAS AUSGEZEICHNET

König Gustav VI. von Schweden hat am 18. August Donald W. Douglas, dem Begründer der Douglas-Flugzeugwerke, für seine Verdienste um die Zivilluftfahrt in Schweden und anderswo den Vasa-Orden verliehen.

## HAPPY LANDING

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand gratulieren zu dürfen :

Zentraler Personaldienst: 11.6. Frl. Arlette Kummer (jetzt: Frau Naegeli), Personalbeschaffung

Dept. I: 15.7. Armin Fehr, Programmierung Technik

Dept. II: 29.7. Frl. Doris Knabenhans (jetzt: Frau Gasser), Luftreisebüro

30.7. Marcel Rau, Rückerstattungen

Dept. III: 11.3. Rudolf Salzmann, Flight OPS, Bordmechanik

25.3. Heinz Morgenthaler, Flight OPS, Pilot

9.7. Kurt Koch, Traffic

14.7. Albert Altorfer, Flugküche

23.7. Friedrich Emil Iselin, Kabinenpersonal, Steward

27.7. Frl. M. Steiger (jetzt: Frau Turcsanyi), Büro für Uniformierung

30.7. René Kallmann, Frachtdienst

Dept. IV: 11.6. Kurt Heiniger, Flugzeugwartung

1.7. Hanspeter Loosli, Werft

2.7. Johann Dittli, Wartung Kolbenflugzeuge

9.7. Paul Haldner, Wartung Kolbenflugzeuge

9.7. Heinz Käser, Techn. Kontrollabt.

30.7. Kurt Meier, Triebwerkgruppe

## LEDIGBLEIBEN WIRD PRÄMIERT

BEA- und BOAC-Hostessen scheinen sich als Ehepartnerinnen in Grossbritannien grosser Beliebtheit zu erfreuen - zum Leidwesen allerdings der beiden Gesellschaften. Es wurde deshalb beschlossen, Hostessen nach fünf Dienstjahren mit einem Bonus von 250 Pfund Sterling und für jedes weitere Jahr mit 50 Pfund für das Ausharren zu belohnen. - Ob sie das abhalten wird ?

## SICHERHEIT IM LUFTVERKEHR

Die ICAO veröffentlichte die nachfolgende Statistik über Unfälle im Luftverkehr mit tödlichen Folgen :

Jahr	Unfälle mit tödlichen Folgen	Anzahl tödlich verunfallter Passagiere	Todesfallzahl je 100 Mio Passagierkilometer
1950	27	551	1.97
1951	20	443	1.27
1952	21	386	0.97
1953	28	356	0.77
1954	28	447	0.86
1955	26	407	0.67
1956	27	552	0.78
1957	31	507	0.63
1958	30	629	0.74
1959	28	625	0.66



Wir können heute erfreulicherweise wieder einmal eine grössere Liste von Prämiengewinnern publizieren: Sie umfasst diesmal sieben Personen, nämlich

Herr Bruno Römer,	Dept. IV	Fr. 120.--	7722
Herr Martin Kunz, Section technique, Genève,		Fr. 50.--	802
Herr Paul Volke, Vertretung Diesseldorf,		Fr. 40.--	1327
Herr Franz Candreia, Abt. Zentralbuchhaltung	Dept. I	Fr. 40.--	7711
Herr Lucien Fries, Abt. Administration,	Dept. I	Fr. 40.--	7811
Fräulein Rosemarie Meier, Beschwerdewesen,	Dept. II	Fr. 20.--	5974
Herr Peter Wild, Abt. Tarife und Passagebestimmungen,	Dept. II	Fr. 20.--	7004

Was uns an dieser Ehrentafel besonders freut ist die Tatsache, dass auf ihr wieder einmal ein Mitarbeiter einer Aussenvertretung figuriert. Allen sieben danken wir für ihre Mitarbeit und gratulieren ihnen zu ihrem Erfolg.

### Prämierte Vorschläge

7722 Herr Bruno Römer vervollständigte den bereits vorhandenen Prüfstand mit einer Vorrichtung, die zum Abpressen der Ueberdruckventile der R-2800 Frontölpumpe dient. Aus dieser dadurch geschaffenen Möglichkeit, die Torquemeterpumpe zu prüfen, resultieren folgende Vorteile:

Torquedruckschwankungen beim Prüflauf der Motoren, die auf Störungen an der Frontölpumpe zurückzuführen sind, können weitgehend verhindert werden, wodurch ein Unterbruch im Prüflauf vermieden werden kann.

Bei aufgetretenem BMEP-Abfall kann mit dieser Prüfvorrichtung der fehlerhafte Teil des Systems eingegrenzt werden, wodurch für die Behebung solcher Störungen schneller disponiert und ein unnötiges Wechseln der Frontölpumpe verhütet werden kann.

Die direkten Folgen davon sind: Verbesserung der Qualität der revidierten Motoren, schnelleres Diagnostizieren bei Störungen und damit schnelleres Beheben derselben, was einer bedeutenden Arbeitszeitsparung gleichkommt.

- 802 Herr Martin Kunz entwickelte ein fahrbares Gestell, das für verschiedene Zwecke (Schweissanlage, Sauerstoffanlage, Feuerlöschanlage etc.) verwendet werden kann und durch seine praktische Konstruktion ausserordentliche Zeiteinsparungen ermöglicht. Es steht im technischen Betrieb in Genf seit längerer Zeit in ständigem Einsatz. Nur durch den Umstand, dass Herr Kunz für die Ausführung seines Planes Arbeitszeit und Material der Swissair verwenden musste, konnte die Prämie nicht höher angesetzt werden. So honoriert sie lediglich seine Idee.
- 1327 Herr Paul Volke machte den Vorschlag, bei der Verbuchung der Agentenabrechnungen die Kontokorrent-Buchungen einzusparen, indem nur noch Kassa/Bank-Soll und Flugscheinverkauf-Haben gebucht werden sollen. Der Grund hiezu liegt darin, dass es in Westdeutschland üblich ist, dass die Reisebüros zugleich mit ihren monatlichen Flugscheinabrechnungen einen Verrechnungsscheck in der Höhe des Abrechnungsbetrages einsenden. Im Falle Deutschland hat dieses Verfahren nachweisbar eine Zeiteinsparung gebracht. Die unterschiedlichen Zahlungs- und Abrechnungsmodalitäten der einzelnen Länder lassen aber eine universelle Anwendung dieses Verfahrens nicht zu.
- 7711 Herr Franz Candreia schlug vor, den Arbeits- und Materialaufwand in Verbindung mit der Rechnungsstellung und Verbuchung von Eigenfabrikationsaufträgen zu vereinfachen. Wenn auch sein Vorschlag in der ausgearbeiteten Form nicht verwirklicht werden kann, so hat er doch die Grundlagen für eine Verbesserung der bisherigen Methoden gegeben.
- 7811 Herr Lucien Fries machte die Anregung, die bisher verwendeten grünen Material-Anforderungen zur Nachbestellung der Lagerbestände durch ein von ihm gestaltetes Formular zu ersetzen. Dieses neue Formular ist so aufgestellt und mit Daten ergänzt, dass auf verschiedene interne Meldungen, die bisher beigelegt werden mussten, verzichtet werden kann und eine übersichtlichere Kontrolle möglich ist.
- 5974 Fräulein Rosemarie Meier machte mit ihrem Vorschlag darauf aufmerksam, dass der Briefkopf des normalen externen Briefpapiers mit demjenigen des Luftpostpapiers nicht übereinstimmt. Da aber beide Briefformulare oft zusammen verwendet werden, sollte der Satz analog sein. Gleichzeitig regte sie an, das Adressfeld wiederum mit zwei Punkten zu markieren.
- Für ihre Aufmerksamkeit danken wir Fräulein Rosemarie Meier bestens und können ihr mitteilen, dass ihre Anregungen bei der Bestellung der nächsten Auflagen berücksichtigt werden.
- 7004 Herr Peter Wild regte an, dass sämtliche, für externen Gebrauch verwendeten Gummistempel vereinheitlicht werden. Da damit bei der Kundschaft der Eindruck eines gut organisierten Unternehmens unterstrichen wird und diese Vereinheitlichung praktisch ohne Kosten durchgeführt werden kann, wird bei neuen Bestellungen seinem Vorschlag entsprochen.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 2558 Anbringen von Abfallbehältern an den DC-8-Passagiertreppen. Was für den DC-8 gilt, gilt ebenso sehr auch für die anderen Jetflugzeugtypen, sodass mit dem Anbringen von Abfallbehältern an den DC-8-Passagiertreppen das Problem bei weitem nicht gelöst wäre. Um die Triebwerke vor den auf dem Tarmac liegenden Fremdkörpern zu schützen werden vor dem Laufenlassen der Aggregate die im Bereich des Luftsofes liegenden Zonen jeweils gewischt.



4449 Gummierung der Couverts. Der Vorschlag, die internen Briefumschläge der Reservation in Zukunft ohne Gummierung der Klappe zu bestellen, entspringt der an sich löblichen Einstellung, alle vorhandenen Sparmöglichkeiten auszuschöpfen. Leider sind nun aber diese Möglichkeiten gerade bei dem Artikel äusserst gering. Der Bedarf der verschiedenen Reservationsstellen an der zur Diskussion stehenden Art von Couverts beträgt im Jahr ca. 8'000 Stück. Die bisher angebrachte Gummierung an der Klappe verteuert diese Umschläge um 1/10 Rappen pro Stück, d.h. um Fr. 8.-- pro Jahresbedarf. Es liegt auf der Hand, dass diese an sich mögliche Einsparung rasch und erheblich kompensiert würde, wenn von diesem Artikel zwei verschiedene Sorten angeschafft und gelagert werden müssten, um der Eventualität, die Couverts doch verschliessbar zu liefern, begegnen zu können. Dieses gilt im übrigen nicht nur für dieses, sondern für die internen Couverts überhaupt.

Anders lag der Fall beim Vorschlag Nr. 6340, den wir in der letzten Guten Idee als prämiert publiziert haben. Hier handelte es sich um relativ teure, mehrmals verwendbare Umschläge, die eindeutig nicht verschlossen werden müssen.

4685 Der Einbau eines Zählwerkes auf dem Instrumenten-Panel zur Einstellung der Airspeed-Daten wird aus folgenden Gründen abgelehnt:

1. Das Festhalten dieser Daten wird von den Piloten individuell gehandhabt, so dass ein Zahleneinstellwerk die bisher verwendeten Notizblöcke kaum wird ersetzen können.
2. Der hauptsächlichste Nachteil des vorgeschlagenen Zahleneinstellwerkes liegt aber darin, dass dieses ausserhalb der direkten Blickrichtung zum Geschwindigkeitsanzeigergerät angebracht werden müsste und somit die Beobachtung des Instrumentes beim Ablesen der Airspeed-Daten gestört würde.

Es wird aber angestrebt, ein Anzeigesystem zu schaffen, das erlaubt, die Airspeed-Daten mit direkter Markierung auf dem Instrument einstellen zu können.

4848 Weisse Overalls für die Flugbetriebs-Mechaniker. Die Abgabe von weissen Overalls an die Mechaniker des Flugbetriebes ist ein Postulat, das immer und immer wieder gestellt wird. Zur Zeit wird dieses Problem im Zusammenhang mit ähnlichen, in dieser Richtung liegenden Fragen von der Personalabteilung des Dept. IV studiert.

6324 Flexiblere Handhabung der Ausstellung der Personal-Freiflugscheine. Der Vorschlag würde wohl die Verkaufsstellen entlasten, jedoch eine Mehrbelastung bringen für die ohnehin unter Zeitnot arbeitenden Abfertigungsstellen und ferner der Buchhaltung neue Komplikationen verursachen. Ausserdem würde er das Problem nicht lösen, das sich bei austretendem Personal stellt. Ist es nicht vorzuziehen, hin und wieder Umschreibungen und Rückerstattungen in Kauf zu nehmen, als ein neues System einzuführen, das wohl gewisse Schwierigkeiten beseitigt, gleichzeitig aber andere, zum Teil noch schwerwiegendere schafft?

6378 Zähler für Passagier-Einsteigekarten. Die Idee, für das Auszählen der Passagier-Einsteigekarten elektrische Zählapparate zu verwenden scheint auf den ersten Anblick gut zu sein, verliert aber an Ueberzeugungskraft bei näherer Betrachtung.

Wohl liessen sich an den vorhandenen Passagier-Einsteigetritten solche photo-elektrische Zählanlagen anbringen, komplizierter würde die Sache jedoch dort, wo die Flugzeuge mit Integral-Treppen ausgerüstet sind. In diesen Fällen müssten die Zählanlagen auf irgend ein Fahrzeug montiert und zum Flugzeug gefahren werden - was mindestens auf den Plätzen Zürich und Genf den Vorteil der Integral-Treppen beim Einstieg wieder illusorisch machen würde.

Ob die ausgerechneten Kosten von Fr. 950.-- pro Zählanlage im heutigen Zeitpunkt tragbar sind möchten wir dem Einsender selbst zur Beurteilung überlassen.

Immerhin können wir verraten, dass die Stationsleitung Kloten demnächst ausgedehnte Versuche mit Kontrollzangen unternommen wird, die die gleichen Erleichterungen bringen sollen, jedoch kaum 1/5 der vorgeschlagenen Einrichtung kosten werden und unabhängig sind von der Witterung, dem Vorhandensein elektrischer Anschlüsse und praktisch keine Wartung benötigen.

- 6534 Leckbenzinleitung am R-2800-Motor. Die Leckbenzinleitung kann leider nicht in der vorgeschlagenen Art abgeändert werden. Besonders motorseitig, wo Vibrationen und die Materialdehnungen durch Temperaturschwankungen äusserst gross sind eignet sich eine solche beidseitig angebrachte Gummiabdichtung nicht. Ausserdem haben Gummidichtungen unter diesen gegebenen Umständen die unerwünschte Eigenschaft, nach kurzer Zeit ihre Dehnungsfähigkeit, resp. Elastizität weitgehend zu verlieren.
- 7010 Augmentor-Fehlerwarnung. Bei den, wegen ihrer komplizierten Befestigungsart beanstandeten Adapterbriden, handelt es sich um eine Swissair-Ausführung, die notwendig wurde, weil sich die Originalteile von Convair funktionell nicht bewährt haben. Nun sind aber von Convair neue, verbesserte Connectors (Stecker und Briden) entwickelt worden. Diese werden, entsprechend dem Werkauftrag FLB 765 Publ.-Nr. 32339, auch an unseren Flugzeugen demnächst montiert, wodurch die Montage vereinfacht und somit die angeführten Mängel behoben werden.
- 7070 Halterung der Frachtraumtüren der DC-6- und DC-7-Flugzeuge. Das Anbringen einer weiteren Frachtraumtorstütze würde das Einstellen der Torriegel bei den Revisionen nicht erleichtern oder gar überflüssig machen. Die vorhandene Frachtraumtorstütze scheint richtig dimensioniert und am richtigen Ort angebracht zu sein. Mindestens ist bis heute noch kein Fall von verzogener Torkeonstruktion aufgetreten.
- 7071 Blüromaterial-Einkauf. Wie Vorschlag Nr. 4449 entspringt auch diese Anregung der erfreulichen Einstellung, die Unkosten der Unternehmung so tief wie möglich zu halten. In diesem Sinne sei der Vorschlag auch bestens verdankt. Es darf nun aber nicht ausser acht gelassen werden, dass auch unser Einkaufsdienst stets bemüht ist, alle Gebrauchsartikel zu möglichst günstigen Konditionen zu beschaffen und zu diesem Zweck die Entwicklung auf dem Markt ständig verfolgt. So hat auch er bereits entdeckt, dass die vorgeschlagenen Filzschreiber in verschiedenen Fabrikaten angeboten werden.
- 7095 Shed u Graph für Jet-AVOR. Die Beschaffung eines Shed u Graphs für das Jet-AVOR ist nicht die Aufgabe des Vorschlagswesens, selbst dann nicht, wenn derselbe dringend benötigt wird. Für solche Anforderungen ist der normale Dienstweg zu benützen.
- 7101 Spezielles Werkzeug zum Lösen von randrierten Ueberwurfmuttern an Steckern. Der Einsender hat recht mit seiner Feststellung, dass durch die Verwendung der Polygripzange die Stecker oftmals beschädigt werden. Der Anwendungsbereich des vorgeschlagenen Werkzeuges, mit welchem solche Schäden vermieden werden könnten, ist aber leider äusserst beschränkt. Zudem kann es dort, wo die Stecker am ehesten beschädigt werden, nicht oder nur auf umständliche Art gebraucht werden.
- 7713 INCA-Fräse mit Schmirgelvorrichtung. Der Aufwand für das Anbringen einer Absaugvorrichtung an der Schmirgeleinrichtung der INCA-Fräse lohnt sich nicht. Die Schmirgeleinrichtung wird nur selten gebraucht und ist auch nur für kleinere und kurzfristige Arbeiten gedacht. Für grössere und längere Zeit inanspruchnehmende Arbeiten sind die Einrichtungen in der Schreinerei zu benützen.
- 7726 Plasticbesteck auf den Flugzeugen. Die Entwicklung in der Flugzeugindustrie hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass jede Fluggesellschaft ihren Passagieren weitgehend gleichwertiges Flugmaterial offerieren kann. So bleibt den Gesellschaften nur noch ein kleines Gebiet, in dem sie dem Fluggast mehr bieten kann als die Konkurrenz. Ein solches Gebiet ist zum Beispiel der Service an Bord.

Darauf hat sich die Swissair speziell konzentriert und ist ständig bemüht, ihren Passagieren nur das Beste zu bieten und sie ihre Flugreise in einer Atmosphäre erleben zu lassen, die den höchsten Ansprüchen genügt. Dazu gehört aber eben auch die Pflege der Details. Mit andern Worten; wenn wir unserem Grundsatz treu bleiben und den hohen Standard der schweizerischen Hotellerie in alle Welt hinaustragen wollen, so können wir nicht wie andere Luftfahrtsgesellschaften, unseren Passagieren die Mahlzeiten auf Bakelitgeschirr und mit Stahlbesteck servieren. Wir müssen, mit allen Nachteilen, die dies mit sich bringt, auf den Flugzeugen Porzellan, Glas und Silber verwenden. Der Vorschlag, Besteck und Geschirr aus billigem Kunststoff einzuführen kann einfach nicht diskutiert werden.

- 7800 Reinigen der Kerzenlöcher. Auf das Ausätzen der Kerzenlöcher der R-3350-Motor-Zylinder, eine Reinigungsart, die für die Rissprüfung erforderlich ist, kann in dem vorgeschriebenen Umfang nicht verzichtet werden. Die WAD-Vorschrift verlangt eine genaue Kontrolle in den Vertiefungen der Kerzenbüchsen. Die in diesen Vertiefungen eingebrannten Fettrückstände können mit einem "Fumler" nicht entfernt werden, so dass die Reinigung weiterhin durch Ätzen erfolgen muss.
- 7810 Auszahlung der Spesenabrechnungen. Damit zukünftig die Spesenabrechnungen hauptsächlich für Mittag- und Nachtessen bei Ueberstundenleistung speditiver erledigt werden können wurde kürzlich ein vereinfachtes Procedere besprochen. Dieses wird erlauben, die während eines Monats anfallenden Entschädigungen auf einer Globalliste pro Dienststelle zusammenzufassen und mit je einem Visum für alle Bezüger zur Auszahlung freizugeben.

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

- 7081 Säurebad in der Werft.  
7506 Sitzplan-Halter.  
7618 Zusätzliche Beschriftung der Caravelle-Flugzeuge.  
7621 Schutzvorrichtung für Gummidichtung.  
7732 Reparatur der Luftleitbleche.

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage.  
6652 Aufgummierung der Nylonsäcke mit EC-801.  
7794 Beinschiene.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

815/1464/1585/2528/4247/4407/4447/4625/4748/4847/4954/5111/5627/5795/5861/6052/6071/6087/6124/6226/6234/  
6254/6311/6502/6639/6702/6801/6814/6839/6860/6871/6874/6894/6895/7005/77006/7007/7009/7011/7018/7024/7025/  
7069/7074/7075/7080/7085/7100/7105/7112/7113/7530/7536/7566/7579/7590/7625/7700/7734/7737/7758/7765/7773/  
7774/7776/7780/7797/7798/7812/7825/7840/7846/7847/7850.

Freizeit-  
Organisation

**SWISSAIR**

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



# ktoberfest

Das gesamte SWISSAIR - PERSONAL mit  
seinen Angehörigen und Freunden trifft  
sich am

**Samstag 1. Okt 20 00 Uhr**

in der Kantine Dept. IV, Kloten zum  
traditionellen Oktoberfest der FPS

Eintrittspreis Fr. 2.--

Kassaöffnung 19.30

Taxibetrieb ab 19.30 Zch. Seebach - Kloten Fr. -.50

Und ab 24 Uhr Richtung Zürich, Fahrpreis Fr. -.50 bis 2.--

BUDENBETRIEB

HUMOR

TANZ MUSIK

SHOW

**VIEL VERGNÜGEN**

## Tennis-Club

### Interclub-Meisterschaften der Damen

An den Interclub-Meisterschaften der vergangenen Tennissaison beteiligte sich der Tennisclub Swissair mit zwei Damenmannschaften der Serie D. Die erste Mannschaft setzte sich aus folgenden Spielerinnen zusammen: Frau Barth, Fräulein Mariys Hürzeler und Fräulein Suzanne Siegfried.

Der erhoffte Erfolg blieb besonders in der ersten Runde nicht aus, indem unsere Damen gegen den vielversprechenden Belvoir Club sich mit einem entscheidenden Sieg von 2 : 1 behaupteten.

Auch in der zweiten Runde gegen Glarus zeigten sich Frau Barth und Fräulein Suzanne Siegfried in einer Glanzform. Die kampfthichtigen Glarnerinnen wurden mit einer Niederlage von 1 : 2 nach Hause geschickt.

Weniger glorreich kehrten hingegen unsere Damen von Küsnacht/ZH zurück, wo sie leider in der dritten Runde durch den Sieg der Gastgeber von der Weiterbeteiligung an der Ostschweizerischen Interclub-Meisterschaft ausgeschieden wurden. Immerhin vermochte Frau Barth durch einen harten Kampf von 10 : 8 und 6 : 4 wenigstens einen ehrenhaften Punkt für die Swissair zu gewinnen.

Ebenfalls einen erfreulichen Verlauf nahm das Turnier der zweiten Damenmannschaft, die sich zusammensetzte aus den Damen: Iiona Meyer, Dora Mohr, Miriam Reichstein und Leni Uhr. Bereits in der ersten Runde wurden wir mit einem Sieg von 2 : 1 gegen Uitikon II überrascht. In der zweiten Runde gegen Thalwil war das Glück unseren Damen nicht hold, denn sie mussten eine enttäuschende Niederlage von 3 : 0 in Kauf nehmen. Deswegen wurde aber die Flinte nicht ins Korn geworfen, sondern in der dritten Runde folgte die Revanche mit einem knappen Sieg von 2 : 1 gegen Bankgesellschaft II. Iiona Meyer zeichnete sich bei diesem Treffen besonders aus mit einem Dreisatz-Sieg von 12 : 10, 3 : 6, 7 : 5.

Obwohl unsere Damen nicht als Gruppensieger aus der Interclub-Meisterschaft hervorgingen, verdienen sie mit Recht unsere volle Anerkennung für ihre ansehnliche sportliche Leistung. Sie haben sich ausgezeichnet verteidigt.

J. Casutt

## Schach-Club

Am 3. September fand in Kilchberg ein weiteres Freundschaftsspiel gegen den Schachklub der Firma Lindt & Sprüngli statt. Wir spielten an 12 Brettern und konnten das Treffen mit dem sehr guten Resultat von 8 1/2 : 3 1/2 Punkten zu unseren Gunsten entscheiden.

R. Fischbacher

## Alpine Sektion

Die September-Tour der Alpiner Sektion führte diesmal in's Lukmanier-Gebiet. Nach einer ausserordentlich schönen Fahrt durch das Rhein- und Vorder-Rheintal erreichte die kleine Gruppe ca. um 1600 h Santa Maria, wo Quartier bezogen wurde. Ungewohnt, am Samstag nichts zu leisten, stiegen die Teilnehmer noch am Abend auf den 2'662 m hohen P. dell' Uomo und erlebten dort oben, angesichts eines herrlichen Panoramas, den Einbruch der Nacht. Der Sonntag war dem Aufstieg auf den Passo Corombe und Kletterübungen am Pizzo Corombe gewidmet, und erst spät in der Nacht kehrte die Gruppe nach Zürich zurück. Unvergesslich schön lautete einmütig das Urteil über diese Bergfahrt.

H. Zeller



## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM SEPTEMBER 1960

	September 1960 (in 1'000 tkm)	September 1959 (in 1'000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	25'207 + 37 %	18'398
Ausgelastete Tonnenkilometer	15'376 + 22 %	12'637
dayon : Passagier- und Gepäck-tkm	12'474 + 23 %	10'149
Fracht-tkm	2'390 + 17 %	2'038
Post-tkm	512 + 14 %	450
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	61,2 %	68,7 %

Im September erreichte unser Angebot 25,2 Millionen Tonnenkilometer; das sind 37 % mehr als in der vorjährigen Parallelperiode. Trotz dieser massiven Steigerung wurde das Produktionsbudget immer noch um 3 % oder rund 800'000 tkm unterschritten. Diese Minderleistung war für einen, nahezu 1 Million Franken ausmachenden Teil der Einnahmefälle im Berichtsmonat verantwortlich.

Die Zahl der ausgelasteten tkm nahm um 22 % zu. Die Auslastung des Streckenverkehrs von 61,2 % (September 1959: 68,7 %) entsprach unserem Voranschlag. Die Beförderung von Passagieren und Gepäck - die während des ganzen Sommers eine geringere Zuwachsrate als die Frachtleistungen aufwies - stieg um 23 %, die Gütertransporte um 17 % und der Luftpostverkehr um 14 %.

In Europa führten der Einsatz von Caravelles und von DC-6B, die letztes Jahr noch nach nahöstlichen Destinationen flogen, sowie eine Anzahl von Verdichtungsflügen nach Rom anlässlich der Olympischen Spiele zu einer Angebots-erhöhung von 27 %. Die Nachfrage stieg um 18 %. Der Ladefaktor sank um 4,4 %-Punkte auf 60 %.

Die Passagierkurse über den Nordatlantik, die im vergangenen Jahr mit 76,3 % noch den höchsten Auslastungsgrad aller Sektoren aufwiesen, waren im Berichtsmonat zu 60,5 % ausgenützt, wobei die verkaufte Leistung um 38 % zunahm. Der DC-8-Einsatz hatte eine Mehrproduktion vom 74 % zur Folge, obwohl die letzten DC-7C erst am Monatsende aus dem Verkehr auf dieser Strecke gezogen wurden. Der Sitzladefaktor von 66,7 % beweist, dass die verschlechterte Gesamtauslastung nicht zuletzt den bedeutend grösseren Frachträumen zuzuschreiben ist. Bei einem Minderangebot von 19 % sank hier auch die Auslastung der Frachtkurse, und zwar von 58,3 % auf 50,7 %.

Die Südatlantikflüge waren zu 72,8 % (im Vorjahr: 63,2 %) ausgelastet.

Im Mittelostverkehr, wo wir die offerierten tkm um 19 % steigerten, gab der Ladefaktor von 66,3 % auf 62,7 % nach.

Der fernöstliche Sektor ergab bei einem um 35 % erhöhten Angebot (als Folge des dritten Kurses bis Hongkong) eine Verschlechterung des Auslastungsfaktors vom 74,5 % auf 64,1 %.

Am 28. September haben wir unsern letzten DC-7C vom Nordatlantik zurückgezogen. Seither wird diese wichtige Langstrecke ausschliesslich mit DC-8-Strahlflugzeugen bedient. Mit diesem Datum hat auch die schwierige und von langer Hand vorbereitete DC-8-Einführungsphase ihren Abschluss gefunden. Obschon es verfrüht wäre, die DC-8-Operation im Sinne einer abschliessenden Beurteilung zu beschreiben, sind wir heute immerhin in der Lage, unsern Mitarbeitern einen Ueberblick über die bisherigen Erfahrungen zu geben.

Die Einführungsplanung wurde durch die ca. 6 Wochen verspätete Ablieferung der DC-8-Flugzeuge vorerst empfindlich gestört. Trotzdem die Schulung, vor allem des fliegenden Personals, immer näher an die Spitzensaison herangeschoben werden musste, konnten die einzelnen Ausbildungskurse dank der Einsatzfreudigkeit aller Beteiligten innerhalb der geplanten Zeit erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Den Besatzungen wie den übrigen Angehörigen der Betriebsdepartemente sei an dieser Stelle der Dank der Geschäftsleitung für die zum Teil unter schwierigen Bedingungen geleistete grosse Arbeit ausgesprochen.

Bedauerlicherweise war die Swissair gezwungen, das ursprünglich für den Nordatlantik festgelegte Flugprogramm verschiedentlich umzustellen. Diese Massnahme war zunächst durch die oben erwähnte verspätete Ablieferung der Flugzeuge bedingt. Das anhaltend schlechte Wetter verzögerte ferner die Pistenarbeiten auf unsern grossen Flugplätzen Zürich und Genf, und es ist damit zu rechnen, dass die für Nonstop-Flüge in westlicher Richtung benötigte 3700 m lange Piste in Zürich erst im Laufe des kommenden Winters zur Verfügung stehen wird.

Es ist jedoch zu erwähnen, dass es selbst bei rechtzeitiger Fertigstellung der erforderlichen Pistenabmessungen nicht möglich gewesen wäre, die ursprünglich vorgesehenen Flüge ohne Zwischenlandung ins Programm aufzunehmen. Unsere eigenen Flugerfahrungen der letzten Monate sowie die Fabrikerprobung mit dem DC-8 zeigten nämlich, dass die Nutzlast und damit die Regelmässigkeit, den Ozean auch bei starken Gegenwinden ohne Zwischenlandung in westlicher Richtung zu überqueren, nur verbessert werden kann, wenn das Startgewicht um weitere 2,3 Tonnen und die Brennstoffkapazität um zusätzliche 3600 Liter erhöht werden. Um die Ablieferung der DC-8 durch die Ausführung dieser Aenderungsarbeiten in Santa Monica nicht weiter verzögern zu müssen, hat sich die Swissair seinerzeit entschlossen, diese vom Herstellerwerk zu bezahlenden Modifikationen im Rahmen der ohnehin anfallenden Ueberholungsstandzeiten des kommenden Winters durchzuführen. Im Laufe des Winters 1961/62 planen wir zudem, den DC-8 mit einer aerodynamisch noch besser geformten Flügel Nase auszurüsten. Auf diese Weise kann die Reichweite des Flugzeuges um weitere 4 - 5 % verbessert werden.

Die oben erwähnten Probleme stellen sich für andere europäische Fluggesellschaften nicht oder in weniger drastischer Weise, weil für sie der Flugweg nach New York kürzer ist, ihre Flugplätze durchwegs niedriger liegen und zudem im Durchschnitt tiefere Temperaturen aufweisen.

Es ist vorgesehen, nach Vornahme der oben erwähnten Modifikationen ab Frühjahr 1961 zwei wöchentliche Nonstop-Flüge in westlicher Richtung durchzuführen. In östlicher Richtung ergeben sich, dank der vorherrschenden Rückenwinde, in dieser Beziehung keine Probleme.

Bedingt durch die besondere geographische Lage der Schweiz sind jedoch auch nach Durchführung dieser Modifikationen die Anstrengungen aller Beteiligten notwendig, um die Nutzlasten in Zukunft auf den höchstmöglichen Werten zu halten. Eine scharfe Kontrolle des Gewichtes von Flugzeug, Küchen- und Kabineneinrichtung sowie die optimale Planung und Durchführung jedes einzelnen Fluges sind die unerlässlichen Voraussetzungen zur Erreichung dieses Zieles.

Die Swissair verfolgt im weitem laufend die Entwicklung und die Leistungen von Konkurrenzprodukten. Vergleicht man beispielweise die Leistungen unseres DC-8, wie sie sich nach Durchführung der für diesen Winter geplanten Modifikationen präsentieren werden, mit denjenigen des Konkurrenz-Flugzeuges gleicher Grössenordnung, so ergeben sich für den DC-8 infolge seiner günstigeren Starteigenschaften auf höher gelegenen Flugplätzen bessere Nutzlastwerte auf der Strecke Zürich - New York.

Eine optimale Gestaltung der Nutzlastverhältnisse auf der Strecke Zürich - New York lässt sich lediglich durch die Verwendung des Fan mit grossem Luftdurchsatz, wie er neuerdings von Pratt & Whitney und General Electric gebaut wird, erzielen. Da wir aus Gründen der Standardisierung grossen Wert auf eine einheitliche Triebwerksausrüstung legen, könnte allenfalls eine Anpassung an die neue Entwicklung auf dem Nachbestellungswege erfolgen.

Im weitem werden die fliegerischen Eigenschaften des DC-8 sehr gerühmt. Einer unserer erfahrensten Transatlantik-Flugkapitäne äussert sich dazu wie folgt:

" Die Umschulungen auf neue Flugzeugtypen sind naturgemäss die ereignisreichsten Stufen in der Laufbahn des Piloten. Jede Begegnung mit einer neuen Maschine wird zu einer bedeutungsvollen Bekanntschaft.

In den vergangenen zwölf Jahren habe ich sämtliche Flugzeuge der Swissair kennengelernt und - obwohl

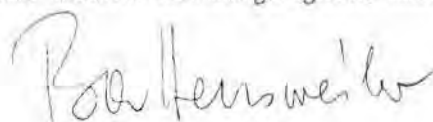
Ich nicht mehr der Jüngste bin - ist meine letzte Bekanntschaft mit dem DC-8 die faszinierendste von allen geworden. Ich bin immer aufs neue begeistert von der Leistungsfähigkeit des DC-8, seinen ausgezeichneten Flugeigenschaften und seiner Leichtigkeit in der Handhabung. Die übersichtliche Anordnung der Instrumente, die hervorragenden Sichtverhältnisse, überhaupt die 'pilotische' Cockpitgestaltung machen unseren Arbeitsplatz zum idealen Kommandoraum. Dass mich dieses Flugzeug auch mehr beansprucht als alle früheren, macht es umso wertvoller; es verlangt mehr Voraussicht, unablässige Aufmerksamkeit, schnellere Entschlüsse und feinere Reaktionen. Es ist und bleibt wahrscheinlich auf lange Zeit mein Flugzeug."

Der DC-8 ist, wie jeder andere neue Flugzeugtyp, von den üblichen Kinderkrankheiten nicht ganz verschont geblieben. In verschiedenen Fällen war der Mangel an Ersatzteilen, die weder beim SAS noch bei der Swissair vorhanden waren, der Grund für Verspätungen. Da heute die Unterteilhersteller der Douglas-Werke immer noch Mühe haben, verschiedene ausstehende Ersatzteile den Fluggesellschaften rechtzeitig anzuliefern, dürfen diese Schwierigkeiten trotz intensivster Bemühungen unsererseits noch einige Zeit andauern.

Wenn man jedoch von den durch einen engen Rotationsplan bedingten Kettenverspätungen absieht, so kann bereits heute festgestellt werden, dass der Umfang der technischen Verspätungen des DC-8 und der Caravelle die entsprechenden Erfahrungswerte der DC-7C und DC-6B Flugzeuge in den letzten 6 Wochen zu unterschreiten beginnen.

Als ausserordentlich zuverlässig haben sich bis heute die Triebwerke des DC-8 erwiesen. Bei der DC-8-Flotte war zwischen Juni und September nur ein vorzeitiger Motorenwechsel nötig, während sich für unseren DC-7C-Park in der gleichen Zeit deren 22 ergaben.

Es war mir daran gelegen, Sie, liebe Mitarbeiter, eingehend über die bisher mit dem DC-8 gemachten Erfahrungen zu orientieren. Das genaue Erkennen dieser Zusammenhänge soll es Ihnen erleichtern, positiv und mit allen Kräften an einer erfolgreichen Ueberführung unseres Kolbenflugzeugparkes in eine moderne Strahlflugzeugflotte mitzuarbeiten.



A. Baltensweiler  
Stv. Direktionspräsident



## ABSCHIED VON DEN "SEVEN SEAS"

Am 24. September startete in Idlewild zum letztenmal einer unserer DC-7C - die HB-IBM "Baselstadt" - zu einem kursmässigen Rückflug nach der Schweiz. Unser Bild zeigt den Abschied, den einige unserer New Yorker Mitarbeiter der HB-IBM bereiteten, die drei Jahre zuvor noch zu den stolzesten Einheiten unserer Flotte zählte. Den historischen Kurs SR 857 kommandierte Flugkapitän Ferdinand Länzlinger.



## CONVAIR CORONADO

Die Firma Convair hatte seiner Zeit den von uns bestellten Mittelstrecken-Strahlflugzeug die Bezeichnung "Convair 600" verliehen. Der Bezeichnung lag die von diesem Typ erreichte Stundengeschwindigkeit von rund 600 Meilen zugrunde. Da das kleinere Flugzeug des gleichen Herstellerwerkes aber den Namen "Convair 880" erhielt, kam die Meinung auf, der CV-880 sei ein grösseres und noch leistungsfähigeres Flugzeug, weil es eine höhere Kennzahl trage.

Swissair und SAS haben sich dann in Zusammenarbeit mit Convair auf den Namen "Convair Coronado" geeinigt und hofften, andere Fluggesellschaften, die das gleiche Flugzeug bestellten, würden diese Benennung ebenfalls überbehmen. Leider sind die American Airlines ihre eigenen Wege gegangen und haben sich für den Namen "Convair 990" entschieden.

Um eine Verwirrung beim Publikum zu vermeiden, beschlossen Swissair und SAS im Einvernehmen mit Convair, das neue Mittelstrecken-Strahlflugzeug "Convair 990 Coronado" zu nennen. Die Bezeichnung "Convair 600" fällt für uns dadurch endgültig weg.

## ZUM WINTERFLUGPLAN

Der diesjährige Winterflugplan tritt am 1. November in Kraft und dauert bis zum 31. März 1961. Diese Zeitspanne wird bereits weitgehend im Zeichen des Strahlverkehrs stehen; die 4 Caravelles und die 3 DC-8 werden an der zu erwartenden Gesamtproduktion von 101'000'000 Tonnenkilometern mit rund 50 % beteiligt sein. Für die beiden Typen wurden bisher 90 Piloten umgeschult - 23 Captains plus 19 Copiloten für DC-8 und 26 Captains plus 22 Copiloten für Caravelles.

Mit dem vermehrten Einsatz der Strahlflugzeuge werden die DC-7C und DC-6B in stärkerem Masse für die Mittelstrecken frei, und der DC-3 scheidet nunmehr fast völlig aus dem regelmässigen Liniendienst aus. In grenzüberschreitenden Verkehr gelangt der DC-3 nur noch auf der Strecke nach Innsbruck (vom 16.12. - 5.3.61) und auf der Nachtpost- und Frachtlinie Zürich-Basel-Amsterdam zum Einsatz.

Die Nordatlantikdienste werden ausschliesslich mit DC-8 bewältigt. In der Zeit vom 1. November bis 3. Dezember und vom 13. März bis 31. März bieten wir wöchentlich 10, zwischen dem 4. Dezember und 12. März 8 Flüge pro Woche in jeder Richtung an. Bei 10 Flügen beträgt das Platzangebot 1200 Sitze, was gegenüber dem vorjährigen Winter einer Verdoppelung entspricht.

Abgesehen von einigen Frequenzverminderungen und der Einstellung des Kurses Zürich - Bern v.v. bringt der Winterflugplan keine grossen Änderungen.

## NEUE PILOTS-IN-COMMAND UND FLUGKAPITÄNE

Zu DC-8-Pilots-in-Command für Europa und den Nordatlantik wurden die Flugkapitäne Rudolf Schärer, Alfred Sooder und Guy Steiner ernannt. Als Caravelle-Kommandanten zeichnen die Flugkapitäne Manfred Bayer, Peter Bietenholz, Heinrich Büchi und Paul Müller (Mittlerer Osten) sowie Paulo Cajado und Robert Falkner (Europa) während Flugkapitän Konrad Hauser den Rang eines DC-6B-Kommandanten und die Kapitäne Arthur Budd und Reginald Ellis denjenigen von CV-440-Kommandanten erhielten.

Die Piloten Adolf Bertschi, Christian Roffler, Kurt Schaaf und Alfred Zuberbühler wurden zu Flugkapitänen befördert.

Wir gratulieren !

## ERNENNUNGEN

Im Direktionspräsidium wurde Herr H. Galli, bisher Chef der Operationsplanung im Dept. III, zum Assistenten von Herrn A. Baltensweiler, Stv. Direktionspräsident, ernannt.

Im Dept. III übernimmt Herr Hans Nicole, bisher Stv. Chef Bodendienst, die Leitung dieser Abteilung. Sein Vorgänger, Herr G.A. Grant, wurde von der Geschäftsleitung mit besonderem Auftrag ins Ausland delegiert.

Wir wünschen beiden Herren viel Erfolg !

## EMISSIONSERFOLG DER SWISSAIR-ANLEIHE

Die in der Zeit vom 4. bis 10. Oktober zur öffentlichen Zeichnung aufgelegte Emission der 4 %-Anleihe der Swissair von 50 Mio Franken hatte guten Erfolg. Da die eingereichten Barbegehren den verfügbaren Betrag 36 Mio Franken übersteigen, müssen bei der Zuteilung Kürzungen vorgenommen werden.

## 300'000 SAS-CARAVELLE-PASSAGIERE

Im September 1960, 16 Monate nach der Aufnahme des Verkehrs mit Caravelles, konnte das SAS seinen 300'000. Caravelle-Passagiere melden.

## IN WENIGER ALS 7 STUNDEN VON CHICAGO NACH LONDON

Pan Am berichtete von einer am 11. September erzielten neuen Bestleistung eines DC-8 auf der Strecke Chicago - London. Die Flugzeit betrug 6 Stunden und 55 Minuten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 976 km/h.

## SWISSAIR - WELTWEIT

Unser Slogan findet sich ab und zu auch in Büro und Werkstatt bestätigt. Auf den Mechaniker Ramindar Singh, einen echten Sikh aus Indien, der in unserer Motorenwerkstatt arbeitet, folgte in der Abteilung für Tarife und Passagebestimmungen, Jacob Gordon, Praktikant aus Nigeria, den wir hier in seiner bunten Landestracht zeigen. Beiden hat es in unserer weltoffenen Luft, wie sie sagten, ausgezeichnet gefallen.



## HB-IRG VERKAUFT

Unser DC-3 HB-IRG, den wir 1946 als C-47 erwarben und für den zivilen Verkehr umbauen liessen, wurde am 7. Oktober nach Spanien verkauft.

## MEHR KABINENPERSONAL FÜR 1961

Unser Bedarf an Kabinenpersonal wird durch die Einführung der Coronados, auf denen 4 Hostessen und 2 Stewards eingesetzt werden, beträchtlich erhöht.

Noch dieses Jahr gelangen zwei weitere Umschulungskurse für Steward-Aspiranten, die keine Erfahrung im Hotelfach haben, zur Durchführung. Der eine hat am 15. August, der zweite am 3. Oktober begonnen.

Am 4. September traten 18 Hostessen und 7 Stewards in einen Grundausbildungskurs ein; diesem folgt am 6. November eine weitere Klasse mit 27 Teilnehmern.

Infolge der nötigen Neuanstellungen werden wir während der Wintermonate einen Ueberbestand an Kabinenpersonal ausweisen.

## HAPPY LANDINGS

Den folgenden neuvermählten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wünschen wir herzlich alles Gute :

Dept. I: 17.8. Leo Güntert, Kasse Dept. IV, mit Frä. Marie Louise Villiger, Lohnbüro Kloten.

Dept. II: 13.8. William Boesch, Reservation Zürich.

Dept. III: 12.3. Frä. Madeleine Born (jetzt: Frau Meister), Passagierdienst; 8.4. Eduard Keck, Dispatch; 7.5. Lorenz Geissberger, Flight Simulator; 28.5. Frä. Elfane Blanc (jetzt: Frau Jucker), Passagierdienst; 4.6. Frä. Alice Hilperts-häuser (jetzt: Frau Matzinger), Kabinenbereitstellung; 20.6. Frä. Doris Furter (jetzt: Frau Senaud), Crew Assignment; 14.7. René Kohler, Kabinenpersonal; 17.7. Jean-Jacques Gautschi, Traffic; 6.8. Werner Lortiz, Traffic; 20.8. Bernhard Bühler, Fernmeldetechnik; 27.8. Philippe Etienne, Drucksachen-Zentrale; 16.9. Johann Stähler, Fernmeldetechnik.

Dept. IV: 23.4. Walter Bauer, Flugzeugwartung; 3.6. Horst Luchsinger, Flugzeugwartung; 7.8. Arno Ruffner, Ingenieur-abteilung; 12.8. Bruno Sommerhalder, Nebenbetriebe; 19.8. Paul Rüeßli, Elektrowerkstatt; 20.8. Hans Baumann, Flugzeugwartung, 26.8. Iwan Heimann, Flugzeugtreibstoffe; 27.8. Rudolf Walker, AVOR Triebwerk; 10.9. Wilhelm Meier, Werft; 10.9. Ernst Camenzind, Flugzeugwartung IERA; 15.9. Walter Lang, Spenglerei.

## AN DIE HALTER VON MOPEDS UND KLEINMOTORRÄDERN

Die neuen Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes schreiben vor, dass vom 1. Januar 1961 an auch die Halter von Kleinmotorrädern ihre bisherige Haftpflichtversicherung durch eine Unfallversicherung ergänzen müssen. Sie werden vermutlich demnächst eine entsprechende Aufforderung von Ihrer Haftpflichtversicherungsgesellschaft erhalten.

Bisher waren Sie als Swissair-Angestellter für Unfälle mit Ihrem Fahrzeug bei der SUVA versichert. Es ist heute noch ungewiss, ob die SUVA das Risiko weiterhin übernehmen wird. Jedensfalls scheint es, dass Sie so oder so nicht von der Pflicht zum Abschluss der neuen obligatorischen Unfallversicherung dispensiert sind.

Unser Büro für Personalversicherungen empfiehlt Ihnen, sich beim Erhalt der eingangs erwähnten Aufforderung oder beim Besuch des Versicherungsvertreters zu vergewissern, ob Ihr Fahrzeug nach Ansicht Ihrer Versicherungsgesellschaft tatsächlich unter die neue Versicherungspflicht fällt. Im übrigen ist es ratsam, die diesbezüglichen Veröffentlichungen der Behörden zu beachten.



## Treffler

Ein Amerikaner, der in A., einer Stadt unseres europäischen Streckennetzes, die Ferien verbrachte, musste wegen eines Todesfalls in seiner Familie unverzüglich nach den USA zurückkehren. Er versuchte vergeblich bei verschiedenen Fluggesellschaften, auf einem Kurs vier Plätze für seine Familie zu buchen. Bei unserem Vertreter in A. hatte er mehr Glück: ohne viel Federlesens erledigte dieser einige schnelle Telefonanrufe und sicherte der Familie Plätze nach der Schweiz. Von dort aus galt es, die entsprechenden Passagen nach New York zu organisieren. Lesen wir, was der Herr aus USA darüber schreibt:

"Zwei Swissair-Vertreter waren besonders hilfreich und befassten sich mit unserem Problem, als ob es ihr eigenes gewesen wäre. Sie versicherten mir, dass sie uns auf einen DC-8-Flug buchen würden. Dieser Service war eine Erfahrung, die ich nie vergessen will, und ich höre nicht auf, die Swissair zu empfehlen. Es war unsere zweite Auslandsreise, und

ich kann Sie versichern, dass ich in Zukunft nur noch Swissair fliegen werde. Unnötig zu erwähnen, dass unser DC-8-Flug nach New York ein weiteres zauberhaftes Erlebnis war. Was Sie auch immer über Höflichkeit und Komfort während des Reisens publiziert haben mögen, ist in jedem Fall eine krasse Unterbewertung."

## DIE ICAO-WETTERSCHIFFE 1959

Ende September wurde der Bericht über die Tätigkeit der neun im Nordatlantik stationierten ICAO-Wetterschiffe veröffentlicht. Von den schwimmenden Meteorologiestationen wurden demnach im Berichtsjahr neun Menschen aus den Fluten des Atlantiks gerettet; dabei handelte es sich um sieben Besatzungsmitglieder von andern Schiffen und zwei Militärpiloten, die zur Notwasserung gezwungen worden waren. Die Schiffe leisteten in 47 Fällen medizinischen Beistand an andere Boote und nahmen 584 SOS-Meldungen - davon nur zehn von Luftfahrzeugen - entgegen. Sie stellten Radioverbindungen mit 51'577 Flugzeugen und 14'791 Schiffen her.

## ICAO-BERATER IN SÜDOSTASIEN

Eine Gruppe von Luftverkehrsfachleuten für Uebermittlung, Flugüberwachung und Meteorologie wird alle Stationen in Südostasien bereisen, um Einrichtungen und Arbeitsmethoden zu prüfen und nötigenfalls Verbesserungen anzuregen.

## PERSONALSTATUS PER 30. SEPTEMBER 1960

Direktion	8
Direktionspräsidium	7
Generalsekretariat	25
Planungsdienst	64
Zentraler Personaldienst	25
Lehrlingswesen	74
Departement I	384
Departement II	
Zentralstellen	280
Aussenstellen	1'761
Departement III	
Bodenpersonal	1'035
Fliegendes Personal	984
Departement IV	1'831
Direktion für die Westschweiz	633
Personalreserve	29
<b>Total</b>	<b>7'140</b>

## DAS DRITTE QUARTAL IN ZAHLEN

	1960 3. Quartal in 1'000 tkm	1959 3. Quartal in 1'000 tkm
Offerierte tkm	74'388 + 32 %	56'462
Ausgelastete tkm	45'606 + 20 %	37'868
davon:		
Passagier- & Gepäck-tkm	36'562 + 20 %	30'587
Fracht-tkm	7'485 + 27 %	5'915
Post-tkm	1'559 + 14 %	1'366
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	61,8 %	67,2 %

... oder die Folgen eines (notabene geringen) Versehens bei der Reservation. Stellen wir wie im Theater zuerst die handelnden Personen vor: Herr A, ein Reiseagent; Herr B, Führer einer Reisegruppe (Herr B arbeitet in der Firma C die Weltruf hat); Swissair-Mitarbeiter D von der Abfertigung in X. Die Szene (in der, wie wir sehen, "Theater" im tiefsten Sinne gespielt wird) geht stark vereinfacht so vor sich: Reiseführer B erscheint mit seiner Gruppe am Schalter in X. Swissair-Mitarbeiter D soll abfertigen. Der DC-6B, der für den fraglichen Kurs vorgesehen war, musste durch einen Metropolitan ersetzt werden. Die Gruppe des Herrn B wurde auf einen Spezialekurs, der X fünf Minuten später verlässt, umgebucht. Auf den Flugscheinen der Gruppe ist diese Änderung nicht vermerkt. Abfertigungsmann D bewahrt nicht ruhig Blut, sondern schimpft über die Unzuverlässigkeit des Reiseagenten A, der offenbar ausserstande sei, Flugscheine richtig auszustellen. Ein Herr, der bei der Gruppe steht, stellt sich zornig bei D als Reiseagent A vor und protestiert energisch gegen die Verunglimpfung seines Namens. Wie sich später herausstellte, war A tatsächlich nie von der Änderung informiert worden. Der Fehler lag eindeutig bei unserer Reservation.



**Nuller**

Resultat: Ein verbitterter Herr A, dessen Fachkenntnis im Beisein des Vertreters einer Weltfirma, die A als Kundin erworben hatte, in Zweifel gezogen wurde (und zwar durch einen Angestellten der Swissair, die zu Reisebüros und Weltfirmen Sorge tragen sollte...); sowie einige enttäuschte Touristen, denen der Krach am Schalter die Illusion der "Sprichwörtlich guten Passagierbetreuung durch die Swissair" gründlich raubte.

### UNSERE UNGARNHILFE

Der Aufgeschlossenheit unseres Personals und seinem Verständnis für Flüchtlingsprobleme ist es zu verdanken, dass die Hilfsaktion für Ungarnstudenten und Flüchtlingskinder bis jetzt weitergeführt werden konnte. Die Abrechnung zeigt folgendes erfreuliches Bild:

	1956 - 1958		1959	
<u>Einnahmen :</u>	50'888.75		12'871.15	
<u>Ausgaben:</u>				
Pestalozzidorf	34'256.25		6'000.--	
Studenten	13'332.75		3'437.30	
Andere Aktionen	1'574.60	49'163.60	100.--	9'537.30
Saldo	1'725.15		3'333.85	
+ Saldovortrag 1.1.1959			1'725.15	
Saldo per 31.12.1959			5'059.--	

Der schriftliche Kontrollbericht Herrn Flückigers, Inspektorat, vom 27. Mai 1960 bestätigt, dass die Abrechnung in Ordnung ist.

Der Ungarn-Student Herr Bertok hat dieses Frühjahr das Architektur-Diplom mit Erfolg bestanden. Seit 1. Mai betätigt er sich praktisch als Mitarbeiter in einem Zürcher Architekturbüro.

Herr Zabrazcky wird sein Studium als Klarinetist und Pianist am Zürcher Konservatorium voraussichtlich noch diesen Herbst beenden.

Im Pestalozzi-Kinderdorf in Trogen werden die Spenden des Swissair-Personals von der 17-köpfigen Ungarn-Kolonie dankbar entgegengenommen.

Die Beiträge aus Mitarbeiterkreisen haben demnach zwei Studenten und 17 Kindern ein schweres Los erleichtert. Unser Leben in der Freiheit verpflichtet uns. Auch die Mithilfe Neueingetretener ist willkommen; wir bitten sie, sich des angefügten Talons zu bedienen und ihn an die Pestalozzi/Ungarnhilfe des Personals der Swissair, Hirschengraben 84, zurückzusenden oder in die Sammelurne einzulegen.



## FLUGKAPITÄN RUDOLF HOFER †

Am Mittwoch, dem 5. Oktober, stürzte Oberlt. Rudolf Hofer anlässlich eines militärischen WK-Fluges mit dem von ihm gesteuerten Vampire-Jagdeinsitzer im Silvrettagebiet ab und fand den Fliegertod. -

Die Trauerbotschaft traf uns schwer: mit Rudolf Hofer ging der Swissair ein ausserordentlich fähiger und beliebter Mitarbeiter verloren. Als Maschineningenieur der ETH begann er am 8. Dezember 1924 Geborene bei der Swissair seine Grundausbildung als Pilot anfangs Dezember 1951, um im Juni 1953 zum DC-3-Commandanten und weiter zum Pilot-in-Command auf CV-440 (April 1955), auf DC-6B (Februar 1958) und auf DC-7C (im März dieses Jahres) ernannt zu werden. Seit 1. Juni 1959 stand Flugkapitän Hofer dem Aero-pers-Verband als umsichtiger Präsident vor.

Rudolf Hofer hinterlässt seine Frau und vier unmündige Buben im Alter von 1, 3, 4 und 6 Jahren. Die hartgeprüfte Familie sei auch an dieser Stelle des herzlichsten Beileids all derer versichert, die Flugkapitän Hofer kannten und schätzen. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

### PLUS ZWEI UND MINUS ZWEI DC-8

Die Alitalia hat ihren DC-8-Auftragbestand von sechs auf acht Einheiten erhöht, während die Panair do Brasil, die ihre ersten beiden DC-8 im November erhält, ihre Bestellung von zwei weiteren Flugzeugen dieses Typs zurückgezogen hat.

### OLYMPISCHER FLUGHAFEN

Der Flughafen Innsbruck soll für 50 Millionen Schilling ausgebaut werden. Das Projekt für Pistenverlängerung und den Bau eines Flughofs berücksichtigt auch den Internationalen Verkehr, mit dem die österreichischen Behörden anlässlich der Olympischen Winterspiele von 1964 rechnen.

### SPITALAUFENTHALTE SIND KOSTSPIELIG

Eine Orientierungsschrift der Dienststelle für Personalversicherungen (Tel. intern 539 oder 586) gibt Aufschluss über die Möglichkeiten, sich gegen die hohen Kosten eines Spitalaufenthaltes zu versichern, die mit den normalen Krankenkasse-Beiträgen nicht gedeckt werden. Vorsorge ist auch hier am Platz!

### UNITED AIRLINES: INTERLINE-REISEN DURCH DIE USA

Vom 5. bis 9. November 1960 und vom 11. bis 25. März 1961 organisieren die United Airlines besondere Interline-Reisen für Angehörige anderer Luftverkehrsgesellschaften von der Ost- zur Westküste der USA. Die Route führt von New York nach San Francisco - Los Angeles - San Diego - Washington D.C. und zurück nach New York. In allen Zentren werden die wichtigsten Sehenswürdigkeiten besucht. Für nähere Auskünfte wende man sich an:

UNITED AIRLINES,  
Interline Department,  
36 South Wabash,  
Chicago 3, Illinois, USA.

### WEITERE USA-LUFTVERKEHRSFUSION

Der in den Juni-"News" gemeldeten Fusion der TWA mit den Northeast Airlines folgt nun der Zusammenschluss der United mit den Capital Airlines.



Diese Ausgabe der Guten Idee fällt leider mager aus, obwohl verschiedene Vorschläge, auch prämiierbare, praktisch abgeschlossen werden konnten. Der Grund dafür liegt darin, dass unser bewährter Betreuer des Vorschlagswesens seit einigen Wochen ernstlich erkrankt im Bett liegt und somit manches nicht getan werden konnte, das hätte getan werden müssen. Wir bitten die Einsender von Vorschlägen deshalb um Nachsicht und hoffen mit ihnen, dass die November-Ausgabe der Guten Idee entsprechend umfangreicher wird ausfallen können.

Einen Vorschlag können wir als prämiert publizieren, nämlich denjenigen von

Herrn Hermann Raurich, Abteilung Flugzeugunterhalt

Fr. 20.- 7621

Wir danken Herrn Raurich für seine Idee und gratulieren ihm zu seinem Erfolg.

7621 Herr Hermann Raurich schlug vor, die Tordichtungen der Flugzeuge während den Standzeiten durch ein gebogenes Leichtmetallblech von ca. 1 m/m Dicke zu schützen. Es kam bisher immer wieder vor, dass diese Tordichtungen, deren Auswechseln einen Mechaniker einen vollen Tag lang beschäftigt, durch in den Frachtraum ein- oder aussteigende Mechaniker oder durch Kupplungsstücke heraushängender Schläuche und Kabel beschädigt wurden. Durch das Abdecken dieser Dichtungen mit einem Blech können in Zukunft solche kostenverursachende und zeitraubende Beschädigungen vermieden werden.

Vorschläge, die nicht prämiert werden konnten:

4447 "Situation financière".

Der Vorschlag zeugt von einer überaus erfreulichen und lobenswerten Einstellung gegenüber der Swissair. Nur geht leider der Einsender von einer falschen Annahme aus. Es ist nämlich nicht so, dass die gegenwärtigen Schwierigkeiten darin bestehen, die Barmittel für den laufenden Betrieb oder die Neuananschaffungen aufzutreiben zu können. Es stehen uns gerade jetzt, nach erfolgreicher Auflage unserer vierten Obligationenanleihe, genügend flüssige Mittel zur Verfügung. Was uns hingegen Sorgen macht, das ist die Tatsache, dass die Kosten (Ausgaben) grösser zu werden drohen als die Erträge (Einnahmen). Hier muss der Hebel angesetzt und gegen diese Gefahr muss gekämpft werden, und zwar von jedem einzelnen, wo er auch in der Organisation stehe. So gut der Vorschlag auch gemeint ist, mit einem temporären Verzicht auf einen Teil der Saläre würden die Kosten aber nicht absolut verringert, sondern nur in ihrer Fälligkeit hinausgeschoben. Dies jedoch hätte auf das Jahresergebnis keinen Einfluss.

6096 Formular Irregularity Report.

Schade, dass der Einsender dieses Vorschlags sich nicht vor dessen Abfassung besser orientiert hat. Er wäre nämlich selbst auf folgendes gekommen :

1. Die auf der Rückseite des uns eingereichten ALITALIA-Formulars reproduzierte "Baggage Identification Chart" ist die weltweit verwendete IATA-Chart. Wir brauchen diese Aufstellung seit Jahren und zwar mit den angegebenen Typen-Nummern. Ein entsprechendes Feld ist auch in unserem Irregularity Report und in der dazugehörigen Lost-/Found-Meldung enthalten.
2. Für den Druck der "IATA-Identification Chart" auf der Rückseite jedes einzelnen Blattes reicht leider der zur Verfügung stehende Platz nicht aus. Aus diesem Grunde ist die Abbildung der "Identification Chart" seit langem auf der Innenseite des Kartonumschlags der einzelnen Formular-Blocks angebracht.

Das, was der Vorschlag will, ist also bereits verwirklicht.

7005 Verteilung der Swissair-News.

Es ist bekannt, dass viele Mitarbeiter die Swissair-News mehr oder weniger ungelesen in den Papierkorb wandern lassen. Was übrigens schade ist. Es ist nun aber falsch, zu meinen, jedermann müsse unbedingt seine News erhalten. Die News erhält, wer dafür Interesse hat und es ist Sache der einzelnen Dienststellenschafs, bei der Sektion Post und Versand so viele Exemplare zu bestellen, als für interessierte Leser tatsächlich benötigt werden. Wenn das bisher nicht so gemacht wurde, so wäre es jetzt höchste Zeit sich der geltenden Regelung zu entsinnen.

7061 Zusammenschweissen von Zentralflansch und Kühlschildschalen.

Die vorgeschlagene Lösung kann aus folgenden Gründen nicht übernommen werden:

1. Durch ein "Ueberspannen der Bolzen" würden vermehrte Spannungen auftreten, die sich nachteilig auf die Schweissungen auswirken würden.
2. Die beanstandete Verschiebung der einzelnen Kühlschildschalen lässt sich auch durch eine im Detail sauber ausgeführte Arbeit auf ein Minimum beschränken.
3. Die zusammengeschweissten Kühlschilder werden bereits auf der Vorrichtung 808522 (SR 102162) in warmem Zustand gerichtet.

7069 Ruf-Anlage für Vorgesetzte im Dept. IV.

Die Abt. Fernmeldewesen des Dept. III sucht schon seit geraumer Zeit nach einer Lösung, die die Einführung einer drahtlosen Ruf-Anlage im Departement Technik gestatten würde. Gerade im Flughafen-Areal sind aber die Schwierigkeiten, die sich einem solchen Projekt entgegenstellen, mannigfach. Man denke nur an die Vielzahl der schon vorhandenen Funkverbindungen und die Komplikationen bei der Bestimmung von

Frequenz und Reichweite neuer Anlagen. Leider ist es auch nicht möglich, in der Telephon-Zentrale des Flughafens Kloten ein Suchsystem einzubauen, das dann später in einem eventuellen eigenen Verwaltungsbau weiterverwendet werden könnte. Nach bisheriger Erkenntnis bleibt uns nichts anderes übrig als den Zeitpunkt der Errichtung einer Swissair-eigenen Telephonzentrale auf dem Flughafen-Areal abzuwarten.

7113 Sauerstoff-Nachfüllung in den SE-210/DC-8-Flugzeugen.

Was für die Militärfliegerei recht ist, ist für die Zivilluftfahrt nicht unbedingt billig. So verbietet zum Beispiel eine Vorschrift der amerikanischen Federal Aviation Agency (FAA) das Auffüllen von Hochdruckflaschen im Flugzeug selbst. Auf den Vorschlag kann deshalb - leider - nicht eingetreten werden.

7687 Numerierung der Baracken in Dept. IV.

Wiewohl der Vorschlag gut ist können wir ihn nicht präzisieren - er bringt leider keinen neuen Gedanken. Schon vor Wochen hat die Personalabteilung des Dept. IV die Abt. Anlagen und Bauplanung gebeten, die Baracken im Technischen Betrieb mit grossen, gut sichtbaren Nummern zu versehen und einen "Baracken-Plan" aufzustellen. Andere und dringendere Arbeiten der beauftragten Stellen verhinderten bis heute die Erledigung dieses Auftrages.

7825 Telephonbloes

Natürlich kann man für alles ein Formular entwickeln, auch für das Weitermelden von telephonischen Anrufen. Abgesehen davon, dass wir bereits Tf.-Blocks am Lager halten (Art. No. 161) muss man sich doch allmählich fragen, ob wir nicht in einen mindestens im Moment reichlich deplazierten Luxus verfallen. Warum soll ein Blatt Makulatur nicht genügen, um dem Kollegen oder auch dem Vorgesetzten einen Telephon-Anruf auszurichten? Hat nicht auch Schubert seine herrlichsten Lieder auf seine - Manchetten geschrieben?

7850 IBM-Programme für Poolabrechnung

Der Einsender dieses Vorschlags hat bei seinen Ueberlegungen verschiedene Punkte ausser acht gelassen. So zum Beispiel:

1. Die Aufstellung von zwei Programmen für die Abrechnung unserer Pools ist nicht deshalb notwendig, weil ein Programm zu umfangreich wäre, sondern weil ein solches, zusammengefasstes Programm so vielen Aenderungen unterworfen wäre, dass dann die Speicherkapazität der Maschine nicht mehr ausreichen würde.
2. Die Informationen für die Pool-Statistik-Karte (Informationsträger für die Erstellung der Pool-Statements) entstehen als Resultatkarte in einem viel früheren 650er-Durchlauf. Der Programmierer muss deshalb bei seiner Arbeit darauf Rücksicht nehmen, ob eventuelle Aenderungen sich auch auf dieses Programm auswirken.
3. Eine Aenderung der Pool-Grundlagen (pro Flugplanperiode) bringt in den wenigsten Fällen nur eine Aenderung von konstanten Begriffen, sondern eben meistens eine Aenderung von Konditionen, die ein ganzes Programm beeinflussen können.

Was der Einsender vielleicht nicht wusste, ihm aber hiermit gesagt sein soll, das ist die Tatsache, dass grundsätzlich keine 650er-Programme mehr umgestellt werden, da alle verfügbaren Leute der Abteilung Datenverarbeitung bereits intensiv an den Programmen der 7070/1401-Maschinen arbeiten. Diese kommenden Geräte werden ganz neue Kombinationen ermöglichen, d.h. auch die Pool-Abrechnung wird sich in Kürze ganz anders abwickeln.

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

- 7122 Bezeichnung der Oxygen-Leitungen.
- 7654 Werkbank für CV-440-Türen.
- 7773 Lagerung der Ausbauteile der Flugzeuge.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 6375 Ausfüllen der MCO's.
- 7081 Behebung von Korrosion an ausgebauten Teilen.
- 7506 Sitzplan-Halter beim Büffet DC-6/DC-7C.
- 7618 Beschriftung der SE-210-Flugzeuge.
- 7732 Reparatur der Luftleitbleche.
- 7794 Beinschiene.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

- 815/816/1464/1585/2528/2561/4247/4407/4625/4748/4847/4934/  
4954/5111/5305/5627/5795/5861/5977/6052/6071/6087/6124/  
6226/6234/6254/6260/6311/6380/6502/6639/6642/6702/6801/  
6814/6839/6860/6871/6874/6894/6895/7006/7007/7009/7011/  
7018/7024/7025/7027/7046/7047/7048/7074/7075/7080/7085/  
7100/7102/7105/7112/7117/7120/7121/7124/7125/7170/7530/  
7536/7566/7579/7590/7625/7690/7694/7700/7734/7737/7758/  
7765/7774/7776/7780/7797/7798/7812/7840/7845/7846/7847/  
7849.





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

### Freizeitanlage Swissair Buchwiesen

Am Sonntag, den 23. Oktober, ging die diesjährige Sommersaison auf unserer Freizeitanlage in Seebach zu Ende. Zu früh, leider, sagen wir mit den Tennis-Spielern, die in diesem Jahr des vielen schlechten Wetters wegen wirklich kaum auf ihre Rechnung kamen.

Entgegen der bisherigen Regelung bleibt das Clubhaus während den kommenden Wintermonaten nicht nur an drei Abenden pro Woche offen, sondern an jedem Abend von Montag bis Freitag. Diese, von den Clubs sicher geschätzte Erleichterung können wir einführen, weil Herr Böniger erstmals auch während der Winterszeit voll zur Verfügung der FPS steht.

Dass das Clubhaus auch während den stillen Monaten von unseren Clubs rege benützt werde ist unser aufrichtiger Wunsch. Wir möchten auch immer wieder betonen, dass kaum ein anderes Lokal unseren Clubs eine derart sympathische Atmosphäre zu vermitteln vermag wie gerade unser Club-Lokal.

### Oktoberfest 1960

Auch dem diesjährigen Oktoberfest war ein voller Erfolg beschieden. Es konnten über tausend Eintrittskarten verkauft werden. Dass bei so vielen Gästen bald nach Beginn des Festes in allen Sälen Hochstimmung herrschte, liegt auf der Hand. Wie hoch die Wellen schlugen und was es alles zu sehen und zu erleben gab, das wird in dem Bericht unseres Redaktors zu lesen sein, den wir in der November-Ausgabe der FPS-Mitteilungen publizieren werden.

### Schach-Club

Am 29. September fand in unserem Klublokal die ordentliche Generalversammlung des Swissair-Schachklubs statt. Nach einer speditiven Erledigung der ordentlichen Geschäfte wurde das neue Spielreglement für das Swissair-Winterturnier und den Cup mit 2 Aenderungen von der Versammlung einstimmig angenommen.

In der Zürcher Firmen-Schachmeisterschaft 1960/1961 beteiligt sich unser Klub wiederum mit 2 Mannschaften und wir wünschen den Spielern viel Erfolg in diesem Turnier. Unser Winterturnier ist auch bereits wieder gestartet wor-

den und wir hoffen, dass auch diesen Winter wiederum zahlreiche Mitglieder unsere Schach-Abende am Donnerstag im Café Capitol besuchen werden.

R. Fischbacher

### Tisch-Tennis-Club

Der Tisch-Tennis-Sport scheint in der Swissair doch sehr beliebt zu sein. Im Sommer dieses Jahres haben sich einige Idealisten entschlossen einen neuen Tisch-Tennis-Club auf die Beine zu stellen. Nicht ganz ohne Bedenken, nachdem der alte Club mangels Interesse scheiterte. Der Idealismus wurde aber belohnt und die Bedenken sehr bald zerstreut. Heute zählt der Club über 30 Aktiv-Mitglieder. Das Training wird eifrig besucht und spielerische Fortschritte sind offensichtlich, besonders bei den ganz Fleissigen, welche sogar zweimal in der Woche trainieren. Unser erster Club-Match gegen den Tisch-Tennis-Club Kloten ging zwar ziemlich deutlich verloren. Aber wir haben dabei etwas gelernt und es wurde weiterhin hart trainiert. Die Früchte davon zeigten sich im zweiten Club-Spiel gegen die Firmen-Mannschaft der Escher Wyss, indem unsere A-Mannschaft deutlich mit 10 : 6 Punkten gewann. Dass die B-Mannschaft gegen die zweite Garnitur der Escher Wyss mit dem gleichen Resultat, d.h. 6 : 10, unterlag, war ein kleiner Schönheitsfehler. Die Hauptsache aber ist, es wurde gekämpft und kein Spiel von Anfang an verloren gegeben.

T. Riesen

### Tennis-Club

#### Freundschaftstreffen SWISSAIR - KLM

Am 10./11. September war eine Mannschaft der KLM Amsterdam bei uns zu Gast, um ein schon lange fälliges Freundschaftstreffen gegen unseren Klub auszutragen.

Eine Delegation unseres Klubs erwartete die 2 Spielerinnen und 4 Spieler des KLM-Teams auf dem Flugplatz. Die Fahrt ins Hotel und anschliessend in die Stadt zum "shopping" bot Gelegenheit zur ersten Kontaktnahme, wobei sich unsere Gäste als äusserst liebenswürdige Menschen zeigten.

Am frühen Nachmittag trafen wir uns dann wieder zum

gemeinsamen Bummel auf die Freizeitanlage, wo alsbald mit den Spielen begonnen wurde.

Die Holländer machten gleich ernst und zogen gegen K. Gerhard und F. Steiner 2 : 0 in Führung, wobei K. Gerhard seinem Gegner nach knapp 20 Minuten mit 6 : 0 das bessere Ende überlassen musste.

Frl. H. Zufferey wehrte sich tapfer gegen die ausgezeichnet spielende Mrs. V. Berskamp, konnte aber auf die Dauer nicht verhindern, dass die Holländerin sie immer und immer wieder mit ihrem kräftigen Forehand Drive ausplazierte und das Resultat auf 3 : 0 verbesserte. Inzwischen erkämpfte Frl. Ilona Meyer auf Platz 2 den ersten Satz und einen Matchball im 2. Satz beim Stand von 5 : 4. Die Entscheidung war aber noch keineswegs gefallen. Das KLM-girl holte auf und sicherte sich unter Aufbietung aller Kräfte sogar den Satz mit 7 : 5. Das erste Game im dritten Satz dauerte volle 10 Minuten. Hin und her ging der Ball, auf und ab wogte der Kampf, beide Spielerinnen abwechselungsweise in Führung bringend, bis Frl. Meyer zum x-ten Mal "Vorteil" hatte und endlich den entscheidenden Punkt machen konnte. Die Holländerin war vollständig ausser Atem und vielleicht auch etwas deprimiert, sodass Ilona Meyer ohne grosse Mühe die nächsten 5 Games und damit den Satz und den ersten Sieg für die SR buchte !

Die Hoffnung auf eine weitere Resultatverbesserung lag auf U. Bergsma der für unser Team Nr. 1 spielte. Leider war die Rechnung aber ohne den Wirt gemacht. U. Bergsma spielte zwar zeitweise hervorragend und führte in jedem Satz 5 : 3, doch konnte sein Gegner beide Male mit 7 : 0 obenausschwingen. F. Imobersteg hätte seine Partie mit etwas mehr Glück und in Normalform auch gewinnen können, doch auch ihm war Fortuna nicht hold. Damit erhöhte die KLM auf 5 : 1 und stellte den Endsieg sicher, denn die 3 restlichen Doppel konnten keine Wendung zu unseren Gunsten mehr bringen.

Nichts desto trotz wurde in diesem Doppel mit vollem Einsatz gekämpft. Das Herrendoppel spielte unser Klubmeisterpaar W. Blatter/P. Bergsma. Im ersten Satz siegten sie gegen das KLM-Paar Hartogh-Heys/J. Hiskes glatt 6 : 4, doch ging der 2. Satz ebensorash und widerstandslos an die Holländer verloren. Im 3. Satz gelang P. Bergsma alles nach Wunsch, während die Gegner wieder etwas

nachliessen, sodass der Sieg schliesslich doch für die SR gebucht werden konnte. Von den Mixed-Doubles gewann je eines die KLM und eines die SR, wobei in beiden Spielen der Kampf recht lange unentschieden hin und her wogte, bis ein Team schliesslich den Sieg an seine Fahne heften konnte.

Endresultat 6 : 3, Sieg für unsere Gäste !

#### Resultate:

##### Herren Einzel:

1. U. Bergsma	- H. Hartogh	5:7	5:7
2. K. Gerhard	- T. Bastiaenen	0:8	0:6
3. F. Steiner	- J. Hiskes	3:6	3:6
4. F. Imobersteg	- J. van Rijn	4:6	2:6

##### Herren Doppel

1. P. Bergsma / W. Blatter	6:4	2:6	6:1
H. Hartogh / J. Hiskes			

##### Damen Einzel

1. H. Zufferey	- V. Berskamp	2:6	2:6
2. I. Meyer	- T. de Laater	6:4	4:6 6:0

##### Mixed Doppel

1. T. Barth / D. Schmid	4:6	5:7	
V. Berskamp / T. Bastiaenen			
2. D. Caflisch / Ch. Bücheler	6:1	2:6	6:4
T. de Laater / J. van Rijn			

Am Abend traf sich die ganze Gesellschaft, verstärkt durch eine ansehnliche Zahl von Schlachtenbummlern, im Rest. Morgensonne zu einem gemeinsamen, fröhlichen Nachtessen. Zu unserer freudigen Ueberraschung überreichte uns Herr Hiskes, Captain der KLM-Mannschaft, ein speziell für dieses Treffen angefertigtes, schönes Fanion, das jetzt mit den Unterschriften der Teilnehmer versehen, unser Klubhaus schmückt und uns das Freundeschaftstreffen KLM-Swissair stets in Erinnerung halten wird.

P. Bergsma



## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM OKTOBER 1960

	Oktober 1960 (in 1'000 tkm)	Oktober 1959 (in 1'000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	26'578 + 66 %	16'048
Ausgelastete Tonnenkilometer	14'753 + 40 %	10'518
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	11'521 + 49 %	7'721
Fracht-tkm	2'658 + 15 %	2'302
Post-tkm	574	495
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	55,5 %	65,7 %

Im Produktionsmonat wurde das Produktionsbudget seit März 1960 zum erstenmal wieder überschritten - und zwar um nahezu 5 %. Die Gesamtangebote von 26,6 Millionen Tonnenkilometern war um 66 % höher als im vorjährigen Oktober; wir haben bisher noch nie in einem Monat soviel angeboten. Leider kam die an sich willkommene Steigerung erst nach Abschluss der Reisesaison zustande, während wir zum Beispiel im Juni um 13,4 % hinter der veranschlagten Anzahl tkm zurückblieben. - Die Nachfrage wuchs um 40 %. Der Auslastungsgrad des Linienverkehrs, der vor einem Jahr auf 65,7 % stand, betrug noch 55,5 %.

Am stärksten erhöhten wir unser Angebot über dem Nordatlantik. Das Mehrangebot auf den Passagierkursen machte durch den ausschliesslichen Einsatz von DC-8 bei 12 statt nur 9 wöchentlichen Retourflügen 162 % (!) aus. Die verkaufte Leistung stieg um 81 %. Der Ladekoeffizient stellte sich auf 52,9 % (im Vorjahr: 76,4 %). Die Sitzauslastung allein war besser; sie betrug 58,6 %. Häufigkeit und Kapazität der Frachtkurse blieben unverändert; dabei sank allerdings der Ladefaktor um 13,2 %-Punkte auf 56,3 %.

Auch die europäischen Routen, wo in vermehrtem Masse freigewordene DC-7C verwendet wurden, trugen zur Verkehrsbelebung bei. Das Angebot nahm hier um 37 %, die Nachfrage um 27 % zu. Die Auslastung sank von 62,1 % auf 57,3 %.

Interessant ist in diesem Zusammenhang die deutliche Verlagerung des Hauptanteils des gesamten Verkehrsvolumens von Europa nach dem Nordatlantik: Im Oktober 1959 hielten sich beide Gebiete quotenmässig mit je 34 % die Waage. Dieses Jahr ging der Anteil des Kontinents auf 28 % zurück, derjenige der Passagier- und Frachtflüge zwischen Europa und USA nahm indessen auf 47 % zu.

Trotz einer 24 %igen Vermehrung der offerierten tkm vermochten wir über dem Südatlantik den Ladefaktor von 48,5 % auf 59,3 % zu verbessern.

Der Mittlere Osten zeigt ein ähnliches Bild: Das Angebot wurde um 14 %, die Auslastung von 55,6 % auf 57,8 % erhöht.

Die Fernostkurse waren bei einer um 51 % gesteigerten Offerte zu 56,7 % (i.V.: 73,1 %) ausgelastet.

## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

### Technische Erfahrungen mit den Swissair-Strahlflugzeugen im Sommer 1960

Die Swissair-Strahlflugzeugflotte steht seit dem 28. September vollständig im flugplanmässigen Einsatz. Die Ablieferungs- und Einsatzdaten der Flugzeuge waren:

		<u>Ablieferungsdatum</u>	<u>Einsatzdatum</u>
DC-8	HB-IDA Matterhorn	24. April	30. Mai
	IDB Jungfrau	26. Juni	4. Juli
	IDC Piz Bernina	31. August	2. September
SE-210	HB-ICW Solothurn	2. Mai	21. Mai
	ICX Chur	25. Juni	15. Juli
	ICY Lausanne	9. Juli	15. Juli
	ICZ Bellinzona	14. August	20. August

In der Zeit zwischen Ablieferung und Einsatz waren die Flugzeuge zur Durchführung der "Post Delivery Modifications" und für Schulungszwecke beim SAS in Arlanda.

Bei der Einführung der Strahlflugzeuge, insbesondere beim DC-8 wurde in der Anlaufzeit auf eine grosse Ausnützung bewusst verzichtet und einer schrittweisen Steigerung mit wachsender Erfahrung der Vorzug gegeben.

Die für unsere Strahlflugzeuge errechneten Werte sind in untenstehender Tabelle angegeben.

#### Tägliche Ausnützung unserer Strahlverkehrseinheiten

Monat (+ Anzahl Flugzeuge)	Effektive Flugstunden pro Tag (Durchschnitt pro Einheit)	
	Caravelle	DC-8
Juni (1 Caravelle/1 DC-8)	6*50	6*40
Juli (3 Caravelles/2 DC-8)	5*55	8*26
August (4 Caravelles/2 DC-8)	6*40	9*47
September (4 Caravelles/3 DC-8)	7*37	8*21
Oktober (4 Caravelles/3 DC-8)	7*03	10*20

Zum Vergleich seien die von der United Airlines genannten Ziffern für ihre Strahlflotte (30 DC-8 und 11 B-720) angeführt:

DC-8 im inneramerikanischen Verkehr: 8 Std. 53 Min.  
 " auf der Linie nach Honolulu : 7 Std. 58 Min.  
 B-720 : 4 Std. 27 Min.

Die graphische Darstellung auf der folgenden Seite über die Häufigkeit der technischen Abflugverspätungen zeigt, in welcher Zeitperiode wir die Anlaufschwierigkeiten überwunden haben. Wir können feststellen, dass die Erfahrungen unserer skandinavischen Freunde seit dem Mai 1959 mit der Caravelle uns eine reibungslose Einführung dieses Flugzeuges wesentlich erleichtert haben. Die HB-ICW Solothurn hat am 21. Mai den Pendelverkehr zwischen Zürich und London übernommen und ca. 4 Wochen lang keine einzige Verspätung von über 2 Stunden verursacht. Als dann das Streckennetz im Juli erweitert wurde, kamen naturgemäss Störungen dazu, die aber in kurzer Zeit auf ein Mass gesenkt werden konnten, wie wir es nur beim Convair Metropolitan gewohnt sind. Diese Regelmässigkeit konnten wir seither aufrecht erhalten.

Beim DC-8 hatten wir grössere Schwierigkeiten zu überwinden. Der Verkehr über den Nordatlantik mit einem einzigen DC-8 und später mit 2 Strahlflugzeugen war mit vielen Verspätungen verbunden. Scharfe "minimum requirements", Schwierigkeiten in der Ersatzteilbeschaffung, Verspätungen aus der Flugbetriebskontrolle in Arland und die noch unbekanntenen Eigenschaften dieses Flugzeuges haben unseren Spezialisten in der Flugzeugwartung, im Störungsdienst und im Engineering verschiedene Nüsse zum knacken gegeben.

Inzwischen hat sich auch beim DC-8 die Situation konsolidiert und die technische Zuverlässigkeit liegt heute zwischen dem DC-6B und dem DC-7C, ist also bedeutend besser als wir erwartet haben.

Diverse technische Modifikationen, betriebliche Anpassungen sowie Ergänzungen im Ersatzteillager werden uns zweifellos gestatten, die Regelmässigkeit weiter zu verbessern.

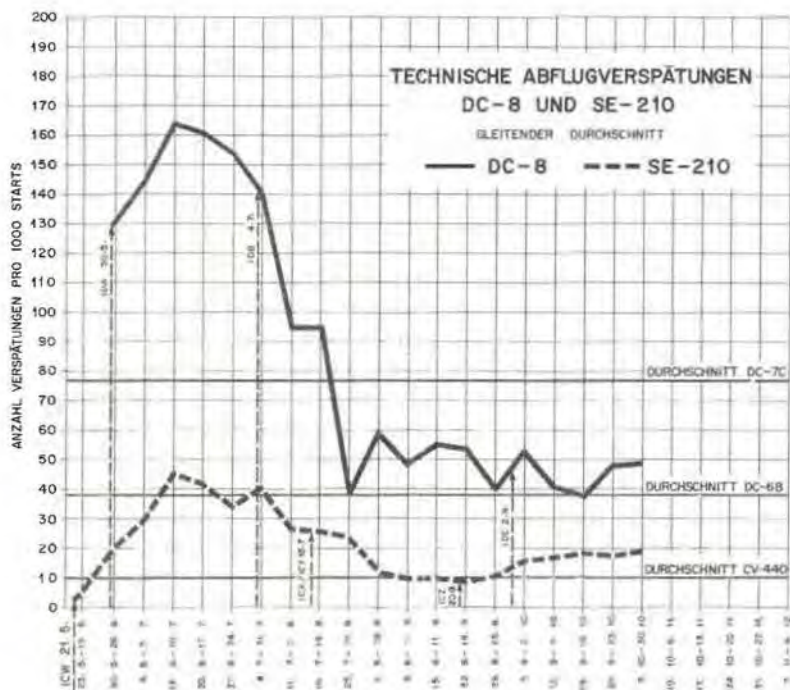
Die betrieblichen Erfahrungen mit den Strahlflugzeugen werden dauernd ausgewertet und bei der Einführung des Convair Coronado berücksichtigt. Bekanntlich haben wir die volle technische Verantwortung für das Coronado Flugzeug, d.h. wir erstellen auch für das SAS die entsprechenden Vorschriften und führen für unsere Freunde sowohl die Flugbetriebskontrolle wie auch die Blocküberholungen durch.

Gestützt auf die guten Erfahrungen, die wir mit unseren Strahlflugzeugen gemacht haben, sehen wir auch der Einführung des Convair Coronado mit voller Zuversicht entgegen. Ich möchte es nicht unterlassen, auch an dieser Stelle allen unseren Mitarbeitern für ihren vollen Einsatz bei der erfolgreichen Einführung unserer Strahlflugzeuge bestens zu danken.

*F. Roth*

F. Roth

Chief ad. int. Dept. IV pvsr



## FLUGZEUGTAUFEN

Drei von unsern vier Caravelles - die HB-ICZ "Bellinzona", die HB-ICW "Solethurn" und die HB-ICX "Chur" - wurden Ende Oktober und anfangs November in Kloten feierlich "getauft". Unser Bild zeigt den Augenblick, da der Churer Stadtpräsident am 5. November das Wappen am Bug der ICX mit Champagner überschüttet. An allen drei Veranstaltungen wirkte, sehr zum Vergnügen der geladenen Gäste, unsere stramme Swissair-Musik mit.



(Photopress)

IN DIESER NUMMER

nehmen wir unsere Artikelreihe über den Strahlflugverkehr, die

SWISSAIR JETOLOGY

mit der 16. Folge wieder auf.

## DIENSTJUBILÄUM

Am 18. November jährte sich zum zwanzigsten Mal der Tag, an dem Hans Borner in seinem 26. Altersjahr als Bordfunker - Aspirant in die Dienste der Swissair eintrat. Mit der vorerst noch zaghaften Wiederaufnahme des Linienverkehrs nach Kriegsende wurde er als selbständiger Funker eingesetzt. Ab 1. März 1948 bekleidete er das Amt eines stellvertretenden Cheffunkers der Gesellschaft. Seinen millionsten Flugkilometer legte Hans Borner am 30. Mai 1949 zurück. Dreifacher Flugmillionär wurde er bereits im August 1954. Mit dem Aufkommen der Radiotelefonie waren Funker bald nicht mehr gefragt; Hans Borner lernte um und wurde im Juni 1956 zum selbständigen Navigator ernannt. Als auch der Navigatorenberuf auf dem Aussterbe-Etat erschien, trat Hans Borner zu Beginn des Jahres 1958 in einen speziell für Navros veranstalteten Pilotenkurs ein, den er erfolgreich bestand. Am 1. März 1959 begann der Flugerfahrene wieder von neuem, diesmal als Co-Pilot! - Wir gratulieren dem Jubilaren zu seiner beispielhaften Tatkraft und wünschen ihm, dass sie ihn auch in Zukunft nie verlasse.

## NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Die folgenden Flugkapitäne sind zu DC-8-Kommandanten (Sektoren Europa und Nordatlantik) ernannt worden: Rudolf Bockhorn, Colin Henry, Fred Hüttenmoser und Robert Schwärzler.

Den Rang eines Pilot-in-Command auf Caravelle (Sektor Mittlerer Osten) erhielt Flugkapitän Hans Kaufmann.

Wir gratulieren!

## ERNENNUNGEN

Im Dept. I wurde Herr Robert Wick zum Chef des Statistikdienstes (Abt. Betriebswirtschaft) befördert, nachdem sein Vorgänger, Herr Dr. Rolf Bächtold, aus der Swissair ausgetreten ist.

Im Dept. II übernahm Herr Konrad Lindenmann, bisher in der Ingenieur-Abteilung (Dept. IV) tätig, den neugeschaffenen Posten eines Technischen Chefs in New York.

Im Dept. III sind zu neuen Gruppen-Chefhostessen Fräulein Béatrice Zingg (Mittlerer Osten; früher Europa) und Fräulein Marie-Rose Kolly (Europa) ernannt worden.

Wir gratulieren den Neuernannten und wünschen ihnen guten Erfolg!

## LEHRABSCHLUSSPRÜFUNGEN

Am 14. Oktober haben Andreas Stucki und Rolf Lüchinger, die ersten Spengler-Lehrlinge der Swissair, ihre Lehrzeit beendet. Sie bestanden ihre Lehrabschlussprüfung in Wädenswil mit gutem Erfolg.

Bravo!

## HAPPY LANDINGS

Den folgenden neuvermählten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wünschen wir herzlich alles Gute :

Swissair-Photo AG: 1.8. Josef Bischofberger

Dept. I: 16.7. Walter Frauenfelder, Fracht Verkehrsabrechnung, 24.9. Max Schlegel, Materialabrechnung

Dept. II: 10.8. Hugo Lenggenhager, Verkehrsplanung, 1.9. Herbert Lips, Verkehrsplanung, 17.9. Max Hofmann, Reservation Zürich, 26.9. Karl Kellenberger, Reservation Zürich

Dept. III: 20.5. Armin Schwarz, Bordausrüstungsdienst, 27.6. Heinz Zjörjen, Ing. Abt., 3.9. Willy Huber, Operationsplanung, 3.9. Louis Zuber, Fracht, 16.9. Fredy Jacot, Bordmechaniker, 19.9. Eugen Weder, Abt. Bodendienst, 24.9. Eduard Martin Brühlhart, Buffetbereitstellung, 26.9. Willy Sonderegger, Traffic, 26.9. Ernst Wüst, Fracht Import, 29.9. Dieter Escher, Start, 22.10. Frieda Krenger (jetzt: Frau Wacek), Kabinenpersonal Hostessen

Dept. IV: 27.2. Walter Kunz, AVOR-Flugzeugüberholung, 7.4. Charles Henry, Betriebsdienst Geräte, 30.4. Peter Columberg, Schreinerei, 4.6. Peter Matzinger, Flugzeugwartung, 3.8. Jean-Marc Fontaine, Traffic-school III/60, 3.9. Niklaus Forrer, Werft, 10.9. Arthur Gachnang, Werft, 10.9. Friedrich Kunz, Flugzeugwartung, 10.9. Kurt Schärer, Instrumentenwerkstatt, 10.9. Rolf Schwab, IERA-Flugzeugwartung, 10.9. Hans Wartmann, Ing. Abt., 15.9. Heinz Suter, TEKO-IERA, 16.9. Peter Bircher, Spenglerei, 17.9. Ernst Balmer, Flugzeugwartung, 17.9. Werner Bärtschi, IERA-Flugzeugwartung, 17.9. Heinz Meyer, Flugzeugwartung, 17.9. Christian Pletscher, Flugzeugwartung, 24.9. Adolf Bruggmann, Flugzeugwartung, 24.9. Hans Fäh, Instrumenten-W., 24.9. Hans Muggli, Werft, 24.9. Jakob Schenkel, Jet-Flugzeugwartung, 29.9. Peter Walther, Ing. Abt., 15.10. Heinz Näf, AVOR-Flugzeugüberholung.



## WIRTSCHAFTLICHER DC-8

Die Pan Am-Kurse über den Atlantik nach Rom werden seit einiger Zeit nicht mehr mit Boeing 707, sondern mit DC-8 befliegen. Einer Agenturmeldung zufolge soll Pan Am erklärt haben, dass der DC-8 wirtschaftlicher sei.

## VIER DC-8 FÜR CANADIAN PACIFIC

Die Canadian Pacific hat bei den Douglas-Werken eine Bestellung für vier DC-8 mit Rolls Royce-Conway-Triebwerken aufgegeben. Die Gesellschaft optiert auf fünf weitere Einheiten.

## 20 GESELLSCHAFTEN FLIEGEN DC-8

Ende Oktober wurde der nationalen Fluggesellschaft Mexikos, der Aeronaves de Mexico, vorzeitig ein DC-8 ausgeliefert. Die Einheit war ursprünglich für die Eastern Airlines vorgesehen, die mit der spätern Uebernahme eines andern DC-8 vorlieb nahm. Die mexikanische Gesellschaft ist das zwanzigste Luftfahrtunternehmen, das den DC-8 gewählt hat.

## KOSTSPIELIGE LÄRMBEKÄMPFUNG

Douglas-Ingenieure beziffern die Kosten, die den Luftverkehrsgesellschaften durch die Schalldämpfung eines einzigen Jet von der Grössenordnung der DC-8 erwachsen, auf jährlich 93'000 Dollar. In zehn Jahren ergibt das rund 17 % des Kaufpreises.

## SEIT SECHS JAHREN SAS-NORDPOLROUTE

Am 15. November 1954 beflog zum erstenmal ein DC-6B des SAS die Nordpolroute zwischen Europa und der USA-Westküste. Bis zum sechsten Jahrestag der Routeneröffnung sind auf der Strecke Kopenhagen-Los Angeles, die gegenwärtig in beiden Richtungen fünfmal wöchentlich mit DC-8 bedient wird, nahezu 125'000 Passagiere befördert worden.

## EIN WEITERES JET-MODELL DER CONVAIR

Ende Oktober bestellten die Alaska Airlines bei Convair einen im April 1961 lieferbaren CV-880-M, die neueste Version des 880er-Modells. Die Tragfläche des neuen Typs ist mit Vorflügeln ausgerüstet und die Wirkung des Seitensteuers verbessert worden. Dadurch kommt das Flugzeug mit kürzeren Start- und Landepisten aus.

## KEINE "FLÜSTERNDE RIESEN" MEHR

Die Firma Bristol Aircraft, Hersteller der Bristol "Britannia", haben bekanntgegeben, dass sie die Produktion des Flugzeugtyps eingestellt habe. Total wurden 85 Britannias gebaut, drei davon als Prototypen.

## HABEN SIE GEWUSST, DASS .....

... in Idlewild ein neues Tierhotel besteht, das für die Uebernachtung eines Truthahns 25 Cents, eines Löwen oder Tigers 4 Dollar und eines Sacks voller Kobras 1 Dollar verlangt?

... im Jahre 1959 die Zahl der amerikanischen Touristen, die ihre Ueberseereisen auf dem Luftweg antraten, diejenigen ihrer seefahrenden Kollegen um das Vierfache übertraf?

... ein Reiseagent in Kairo einem ägyptischen Vater ein für Familienreisen reduziertes Flugbillet für ihn selber, seine vier Frauen und elf Kinder verkaufte?

... ein Retourflug über den Nordatlantik nach dem billigsten anwendbaren Tarif heute weniger kostet als ein einfacher Flug vor zehn Jahren?

... die IATA-Tarifbestimmungen für Flüge auf rund 60'000 Strecken des Weltluftverkehrsnetzes gültig sind?

... die heutigen Jets rund  
zweimal so schnell,  
dreimal so geräumig,  
viermal so schwer,  
sechsmal so stark und  
achtmal so teuer

sind als die vor zehn Jahren gebräuchlichen Kolbenmotorflugzeuge?



## DIE 12 GRÖSSTEN IATA-GESELLSCHAFTEN

Die folgenden zwölf IATA-Gesellschaften des internationalen Linienverkehrs wiesen im Jahre 1959 über 100 Millionen ausgelastete Tonnenkilometer aus :

1. Pan Am	mit 631'324'000 tkm
2. BOAC	" 344'760'000 "
3. KLM	" 299'180'000 "
4. Air France	" 245'898'000 "
5. SAS	" 200'323'000 "
6. TWA	" 135'847'000 "
7. BEA	" 128'151'000 "
8. Sabena	" 121'352'000 "
9. TCA	" 118'983'000 "
10. Swissair	" 116'983'000 "
11. Qantas	" 113'773'000 "
12. Lufthansa	" 100'936'000 "

## ADOLF STIRNEMANN †

Am 15. November erlag Adolf Stirnemann, der Chef unseres Flugplanbüros, Dept. II, unerwartet einem Herzschlag.

Adolf Stirnemann wurde am 20. Januar 1898 geboren. Nachdem er an der Eisenbahnschule des Kantonalen Technikums Winterthur das Diplom erworben hatte, verbrachte er längere Jahre im Ausland, u.a. als Angestellter der SBB-Informationsbüros in London, Paris und Berlin. Seine Kenntnisse in internationalen Verkehrsfragen stellte er seit Februar 1946 der Swissair zur Verfügung. Seit Januar 1948 zeichnete er als Handlungsbevollmächtigter unserer Gesellschaft.

Die immer komplizierter werdende Gestaltung unserer Flugpläne stellte immer schwerere Aufgaben; er verstand es, sie mit grosser Gewissenhaftigkeit und Hingabe zu bewältigen. Die Swissair verliert in ihm einen wertvollen und beispielhaft verantwortungsbewussten Mitarbeiter.

Seiner Frau sei auch an dieser Stelle das herzliche Beileid aller Swissair-Angestellten ausgesprochen, die Adolf Stirnemann kannten und schätzten. Sie werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.



In dieser Nummer können wir erfreulicherweise wieder einmal einen grösseren Prämiegewinn publizieren. Wir hoffen aber auch, dass wir in der nächsten Ausgabe der "Guten Idee", der letzten dieses Jahres, noch einigen Einsendern von guten Vorschlägen eine Weihnachtsüberraschung präsentieren können. Die Prämiegewinner in diesem Monat sind :

Herr Karl Mordasini, Aerztlichen Dienst, GS	Fr. 400.-	7794
Herr Walter Naegeli, Service Hotelier, Genève	Fr. 40.-	7009
Herr Ernst Schmid, Fiz.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 20.-	7654

### Prämierte Vorschläge:

7794

Jährlich werden von der Swissair zirka 100 Passagiere mit gebrochenen Beinen transportiert. Die für einen solchen Transport vorhandene Einrichtung ist nicht nur recht primitiv, sondern auch unbequem, besteht sie doch nur aus einer Holzkiste worauf der Verletzte das eingegipste Bein legen kann, und 2 - 3 Wolldecken, die unter das Knie des verletzten Beines geschoben werden. Neben dem Umstand, dass ein dermassen gebetteter Passagier während des ganzen Fluges seine einmal eingenommene Stellung nicht wesentlich verändern kann, was auf die Dauer sehr unangenehm ist, beansprucht ein solcher Transport in den meisten Fällen 2 Sitzplätze, die dem Passagier verrechnet werden.

Aus dieser Situation heraus konstruierte Herr Karl Mordasini eine Beinschiene, die im Kniegelenk, sowie auch in der Länge und Höhe verstellbar ist und mit 3 Welcro-Bändern am eingegipsten Bein befestigt wird. Neben einer viel grösseren Bewegungsfreiheit beim sitzen erlaubt diese Einrichtung dem Passagier

durch aufklappen der Höhenstütze das Gehen. Ausserdem beansprucht ein solcher Verletzentransport nur noch einen Sitzplatz. Neben der reinen Zweckmässigkeit in Bezug auf die Krankentransporte bringt dieser Vorschlag somit eine wesentliche Verbesserung des Passagierkomfortes.

Wie immer geht auch hier das geistige Eigentum der Erfindung an die Swissair über.

Prämie : Fr. 400.-

7009

Herr Walter Naegeli schlug vor, die 4-fach-Container mit 2 Griffen auszurüsten, da das Gewicht der heute verwendeten Container für den bisher angebrachten Einzelgriff zu gross ist. Die Untersuchung seines Vorschlages bestätigte seine Begründung, denn es zeigte sich, dass sich das Gewicht der vollen Geschirrkisten gegenüber früher verdoppelt hat und daher der einzige Griff nicht mehr genügt. Es wurde veranlasst, dass bei den Reparaturen an den Containern gleichzeitig der Vorschlag ausgeführt wird.

Prämie : Fr. 40.-

7654

Herr Ernst Schmid machte den Vorschlag, die bisher als Auflage für die Convair-Türen während deren Revision verwendeten Böcke durch einen einfachen Werkbank zu ersetzen. Die stets wiederkehrenden Revisionsarbeiten an diesen Türen rechtfertigen die Herstellung einer solchen Spez.Bank, besonders da dadurch eine zweckmässigere Arbeitseinrichtung geschaffen und die bisherige Gefahr des Hinuntergleitens der Türen behoben werden kann.

Prämie : Fr. 20.-



Nicht prämierte Vorschläge:

816

Blachen-Befestigung an den Frachtwagen. Es ist bereits ein Versuch im Gange, die Blachen mit speziellen, aus neuartigem Gummi hergestellten Strippen zu befestigen. Somit kann die Kalamität, welche als Folge des Verfaulens der Lederriemen bestand, behoben werden.

4934

Seenotsender. Das Anbringen eines Reissverschlusses an Stelle der bisherigen Verschnürung und Aufnähen eines Futerals für das oben befestigte Seil muss aus folgenden Gründen abgelehnt werden.

1. Ein Reissverschluss, besonders bei so grosser Länge, ist immer der Gefahr ausgesetzt, dass er durch Fremdkörper blockiert wird. Im Ernstfalle könnte eine Bereitstellung deshalb wesentlich erschwert, wenn nicht gar verunmöglicht werden.

Es wurde auch geprüft, ob als Verschluss Welcro-Bänder verwendet werden könnten, doch es zeigte sich, dass das Gewicht des Senders dafür zu gross ist. Beiden Lösungen (Reissverschluss und Welcro-Band) haftet ausserdem der Nachteil an, dass sie beim Eindringen von Wasser zufrieren können.

2. Das Anbringen einer Tasche für das oben befestigte Seil muss aus den gleichen Gründen abgelehnt werden. Es sollte aber selbstverständlich sein, dass das Gerät nicht an diesem Seil getragen wird.

Im übrigen scheint es, dass die heute im Betrieb stehenden Seenotsender in den nächsten Jahren durch vollautomatische VHF-Sender ersetzt werden.

5305

Passagierabfertigung. Der Vorschlag, der auf eine sog. direkte Abfertigung der Passagiere, auch bei einem vorgesehenen Streckenwechsel, tendiert, ist nicht neu. Bis vor 2 Jahren wurde zwischen Zürich und Genf nach einem mit dem Vorschlag identischen System gearbeitet (Durchmanifestierung), welches aber in der Folge aufgehoben wurde, da die ständig vorgekommenen Unstimmigkeiten zu zahlreich waren und es wegen der Verkehrszunahme nicht mehr genügte. Einige der spezifischen Gründe für den Entscheid liegen in

1. der Schwierigkeit der Trennung der Transit und Lokalpassagiere.
2. der Sitzzuteilung auf den Caravelle-Strecken, wo der Sitzplatz auf der Einsteigekarte vermerkt wird.
3. der Einschaltung von Stopover von Transitpassagieren in Zürich.
4. den sich ergebenden Diskrepanzen bei der Manifestübermittlung.
5. der vermehrten Kontrollarbeit.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass der Vorschlag nicht mehr in den Rahmen der jetzigen Organisation passt und er die Probleme der heute vorhandenen Situation viel zu wenig berücksichtigt.

6380

Bureau litiges

Aenderungen von Bezeichnungen von Dienststellen sind nicht über das Vorschlagswesen, sondern auf dem normalen Dienstweg zu beantragen. Im übrigen könnten wir auch keine Hellebarden und Morgensterne zur Verstärkung eines bureau litiges abgeben!

7024

Schutzvorrichtung für Jet-Triebwerke. Aus diesem Vorschlag geht nicht klar hervor, ob die vorgeschlagene Schutzvorrichtung für die am Boden, oder für die in der Luft befindlichen Flugzeuge gedacht ist. Doch kann allgemein zu diesem Problem folgendes gesagt werden:

Um die am Boden laufenden Triebwerke vor Beschädigungen durch Fremdkörper zu schützen, werden vor dem Laufenlassen der Aggregate die im Bereich des Luftsoges liegenden Zonen jeweils gewischt. Ausserdem besitzen die in Bodennähe montierten Triebwerke der DC-8 Flugzeuge eine separate Vorrichtung (Blow away jet) die einen kleinen Teil der vom Triebwerk angesogenen Luft schräg nach unten auf die Piste lenkt. Dieser Luftstrom verhindert das Entstehen eines Soges, der die allfällige noch auf dem Boden liegenden Fremdkörper in das Aggregat saugen könnte. Bei den Caravelle-Flugzeugen liegen die Triebwerke so hoch, dass sich eine solche mechanische Vorkehrung erübrigt.

Das Belassen von Drahtgittern vor der Lufteintrittsöffnung der Triebwerke während des Fluges kommt schon gar nicht in Frage. Erstens wäre die Gefahr der Vereisung, die durch den Niederschlag der in der Luft vorhandenen Feuchtigkeitspartikel an diesen Gittern auftreten kann, viel zu gross und zweitens würden solche Gitter bei dem sehr grossen Luftdurchsatz den Luftstrom so empfindlich stören, dass eine Leistungseinbusse unvermeidlich wäre.

7048

Anschaffung einer Münzmaschine für die Salarbereinstellung. Bereits vor einem Jahr wurde ein Versuch mit einer solchen Münzmaschine durchgeführt, der aber nicht "gross einschlug". Auf Grund weiterer Anregungen in dieser Angelegenheit, u.a. auch auf diesen Vorschlag hin, wurde für das Einlegen des Oktoberzahlungstages nochmals ein Münzwechsler eingesetzt. Dabei zeigte es sich aber wiederum, dass die daraus resultierende Zeiteinsparung nicht so gross ist, wie allgemein angenommen wurde. Ein wesentlicher Teil des Zeitgewinnes wird leider durch zusätzlich bedingte andere Arbeitsoperationen wieder eliminiert.

Im übrigen steht eine neue Art der Gehaltsauszahlung in Bearbeitung, welche eine bedeutende Vereinfachung bringen wird und eine solche Münzmaschine zum vorneherein überflüssig macht.

7080

Schutzkästen für die Lademanifeste. Die Idee, die Lademanifeste gegen Nässe zu schützen, ist an und für sich gut. Der zur Herstellung vorgeschlagene Kästen kommt jedoch im Vergleich zu dem daraus resultierenden Nutzen viel zu teuer zu stehen. Es gibt bedeutend einfachere Methoden um die Manifeste vor Witterungseinflüssen zu schützen.

7105

Verstärken der Kontrolldiode im Triebwerkstartkreis der SE-210 durch parallelschalten einer 2ten Diode. Das Problem war schon lange vor Eingang des Vorschlages bekannt. Gemäss Mitteilung von SUDAVIATION und laut GTM - 389 des SAS ist der Einbau von grösseren resp. stärkeren Dioden vorgesehen und dürfte im Verlaufe des nächsten halben Jahres vorgenommen werden.

7164

Ueberspritzten der Abschrankungständer mit Leuchtfarbe. Der Vorschlag ist nicht neu. Bereits vor einigen Jahren wurden Versuche mit Leuchtfarbe durchgeführt, die jedoch negativ verlaufen sind. Es zeigte sich nämlich, dass durch die Scheinwerfer und die Lichter des Aufnahmegebäudes der Leuchteffekt fast gänzlich in den Hintergrund gedrängt wird.

7506

Sitzplanhalter beim Buffet der DC-6B und DC-7C Flugzeugen. Das erschwerte Wechseln der Einlagen beim Sitzplanhalter und die damit verbundenen Beschädigungen kommen nur bei der alten Ausführung vor. Die neuen Plexiglashalter sind bereits mit einem grösseren Ausschnitt versehen. Somit erübrigt sich die Herstellung und Montierung der vorgeschlagenen teuren Klappdeckel.

7690

Bestuhlung der Passagieraufenthaltsräume im Flughafen und Terminus. Für die Möblierung dieser Räumlichkeiten im Flughafen ist die FIG (Flughafen Immobilien Ges.) zuständig. Für die relativ kurze Aufenthaltszeit der Passagiere im Terminus, für den die Swissair verantwortlich ist, dürfte die dort vorhandene Art der Bestuhlung genügen.

7694

Reklame auf den Passagierbegleitschirmen. Natürlich können die Flächen der grossen Regenschirme für die Passagiere gegen gutes Geld als Reklameträger verkauft werden. Aus Prinzip muss aber zu diesem Vorschlag NEIN gesagt werden. Es geht nicht an, unsere Passagiere, die ihren Flugpreis bezahlt haben, zu wandelnden Plakatsäulen zu degradieren. Sicher würde der Hemdenfabrikant Meier, der wegen eines grossen Verkaufsabschlusses nach New York reist, und dafür ganz selbstverständlich die SWISSAIR benützt, sich nur ein einziges Mal mit einem Schirm, der für die Bünzli-Hemden wirbt, an ein SWISSAIR-Flugzeug begleiten lassen. Dass dann zukünftig auch die Flugzeuge der Gesellschaft SILVER WINGS und nicht mehr diejenigen der SWISSAIR seine Hemden nach Amerika tragen würden, dürfte sehr wahrscheinlich sein.

7765

Kohlenhalter DC-6B / CV-440. Die Untersuchung dieses Vorschlages hat ergeben, dass die Ursache für das Verbrennen der Anschlussbügel und Enteiskohlenhalter nicht in dem zu kleinen Kontaktdruck liegt. Auch könnte der Kontaktdruck durch unterlegen eines Aluminium- oder Stahlplättchens nicht zufriedenstellend erhöht werden. Eine Verbesserung muss deshalb auf eine andere Art gefunden werden.

7846

Feuerfestes Verzinken der auf dem Tarmac benötigten Geräte. Mit dem feuerfesten Verzinken solcher Einrichtungen wird ebenso wenig ein dauerhafter Oberflächenschutz erreicht, wie mit dem bisherigen, bedeutend billigeren Farbanstrich. Durch das unvermeidliche Verschieben und Aneinanderschlagen dieser Einrichtungsgegenstände wird auch ein solcher Oberflächenschutz beschädigt und das darunter befindliche Material Korrosionen ausgesetzt.

Verwendung von zentralen Anlass-Aggregaten. Die Verwendung von zentralen Anlass-Aggregaten würde für die einzelnen Flugzeugtypen eine feste Zuteilung der Standplätze bedingen, was aber beim heutigen Verkehr nicht möglich ist. Ausserdem würden solche Einrichtungen die Beweglichkeit der Organisation auf dem Tarmac zu stark einschränken.

Betonsockel an den Abschrankungsständern. Die Verwendungsart dieser Ständer erlaubt keine so schweren Sockel.

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

- 6320 Pressluftbad für Domreinigung
- 7122 Bezeichnung der Oxygen-Leitungen.
- 7121 Herstellen von Augmentorrohrbriden.
- 7758 Nippel zum Einziehen der Bedienungskabel.
- 7773 Lagerung der Ausbauteile von Flugzeugen.
- 7849 Neugestaltung der SR-News.

Wir bitten den Einsender des Vorschlages

7075 Schutzhülle für Bugraddeckel sich bei Herrn E. Nötzli, Sicherheitsbeauftragten Dept. IV zu melden.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 6375 Ausfüllen der MCO's
- 6652 Reparieren der Steuer-Windfänge.
- 7021 Trockeneis-Verpackung.
- 7081 Behebung von Korrosionen an Flz.-Bauteilen.
- 7618 Beschriftung der SE-210-Flugzeugen.
- 7732 Reparatur der Luftleitbleche.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

- 815/1464/1585/2528/2561/4247/4407/4625/4748/4847/
- 4954/5111/5627/5795/5861/5977/6052/6071/6087/6124/
- 6226/6234/6254/6260/6311/6502/6639/6642/6702/6801/
- 6814/6839/6860/6874/6894/6895/7006/7007/7011/7018/
- 7025/7027/7046/7047/7049/7050/7074/7075/7085/7100/
- 7102/7110/7112/7117/7120/7124/7125/7130/7133/7137/
- 7170/7172/7173/7201/7530/7536/7566/7579/7590/7625/
- 7682/7700/7734/7737/7774/7776/7780/7797/7798/7812/
- 7840/7845/7847.



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

### Das Oktoberfest 1960 (1. Okt.)

Es war wohl die Folge des für diese Jahreszeit ungewöhnlichen Wärmeausbruchs, dass der grosse Harst der Besucher des Oktoberfestes erst gegen 21 Uhr erschien. Dann aber setzte eine Invasion ein, die nicht mehr abreißen wollte. Selbst gegen 1 Uhr begehrteten noch Besucher Einlass. Sei es, dass die Fackelbeleuchtung beim Portiereingang diese "Nachtfalter" anzog, sei dass sie ein Fest unter Swissairangestellten anlockte; jedenfalls konnten auch die eingefleischten Swissairler keinen Damm gegen die auswärtigen Zuzügler aufrichten. Entlang der Flughafenstrasse parkierten Privatwagen - deren Besitzer für die meisten von uns gänzlich unbekannt waren.

Selbst die Radio-Glückschette musste von unserem Fest gehört haben. Hoffen wir, dass die Festteilnehmer die Notleidenden im Ausland nicht vergessen haben, und dass den beiden Sammlern ein ansehnlicher Betrag an Spenden zugeflossen ist.

Wiederum dürften etwa 1400 Personen am Fest der FPS, dessen Reinertrag bekanntlich in die Kassen der Clubs fließt, teilgenommen haben. Zu den rassigen Rhythmen der Orchester drängte sich das Jungvolk auf den Tanzflächen im grossen und kleinen Saal der Kantine, derweil die Gesetzteren in der Bierschwemme (in der Garage) hinter einer Mass Bier sassen. Wer aber etwas Stärkeres genehmigen wollte, der wechselte hinüber in die Bar des FCS und schlürfte seinen "Näppi" bei mehr oder weniger lauter Musik des Wurlizer-Automaten. Gleich nebenan konnte der Besucher seine Treffsicherheit beim Pistolen-schiessen beweisen. Angeregt durch seine Schiesskunst oder durch den inzwischen "inhalierten Preis" versuchte männiglich sein Glück beim Ballenwerfen auf die politischen Querköpfe, beim Luftgewehrschiessen, oder beim Gummizapfen werfen. Und wer seinen aufgetauten Zorn gegen seinen Chef endlich verpuffen wollte, der konnte sein leeres Glas für nur 50 Rappen gegen eine Klagemauer schmettern. Manch einen sah man gelöst und entspannt von diesem Stand wegtreten. Gleich aber wurde er vom festenden Volk wieder mitgerissen - für Stunden waren die täglichen Sorgen vergessen.

Mit Verlaub zu sagen: Die Swissairangestellten sind ein zähes Festvolk. Sie hielten aus bis zum Schluss. Um 5 Uhr

früh musste die Kantine "fast mit Gewalt" geräumt werden. Das ist sicher ein Beweis dafür, dass sich jeder an diesem Fest aufs köstlichste amüsiert hat.

Dank dafür gehört allen, die dem Fest das Fundament gegeben haben und den vielen Besuchern, die das Fest eigentlich ermöglichten. Speziellen Dank gebührt der FIG und den verantwortlichen Chefs der Swissair, die durch die Ueberlassung der Räumlichkeiten der FPS einmal mehr gedient haben.

O. Ritter

### Tennis - Club.

#### Club - Turnier.

Es ist nicht immer leicht, ein Club-Turnier zu organisieren und durchzuführen, das sich vom 23. Juli bis 22. Oktober 1960 (Saisonschluss) ausdehnt. Was man aber immer gerne hört: Es geschahen keine Unfälle. Ich entdeckte überall eine gehörige Dosis Spielfreude und vernahm keine ins Gewicht fallenden Misstöne. Es wurde mit Begeisterung gespielt, mit viel Einsatz, was wesentlich zu einem interessanten Club-Turnier beitrug. Dass zu diesem guten Gelingen auch die herrliche Sportplatzanlage beigetragen hat, sei nicht unerwähnt. Durch den vielen Regen erlitten die Spiele gelegentliche Unterbrechungen, doch konnten bis Saisonschluss sämtliche Finalspiele unter Dach gebracht werden.

#### Aus dem Wettkampf: Damen-Einzel.

Bis in die Viertelfinals gelangten die Damen Frl. Francine Aeschlimann mit 6 : 4, 6 : 2 gegen Frl. Aline Tanner; Frl. Dorli Caflisch mit 6 : 2, 6 : 2 gegen Frl. Ilona Meyer; Frl. Hélène Zufferey mit 5 : 7, 6 : 2, 8 : 6 gegen Frau Otilie Müller und Frau Trudy Barth mit 6 : 1, 6 : 1 gegen Frau Liselotte Gautschi.

Im Halbfinal siegten Frl. D. Caflisch mit 6 : 0, 6 : 2 gegen Frl. F. Aeschlimann und Frau T. Barth mit 6 : 0, 6 : 0 gegen Frl. H. Zufferey.

Als die sicherste und routinierteste Spielerin gewann Frau Trudy Barth den Final mit 7 : 5, 6 : 1 gegen Frl. Dorli Caflisch, die sich tapfer zur Wehr setzte.

### Herren-Einzel

Im Gegensatz zum letzten Jahr war der Titelkampf viel offener. Es war zwar voranzusehen, dass der Sieger entweder beim Titelverteidiger Pieter Bergsma (B 1) oder bei Max Bötschi (B 2) anzutreffen sein werde. Hingegen ist es eine erfreuliche Tatsache, dass sich einige jüngere Spieler nach vorne drängten, so unter anderen der noch im Juniorenalter stehende Carlo Böniger (Sohn des Klubhaus-Abwartes), der sich im Laufe dieser Saison zu einem recht guten Spieler entwickelt hat.

In die Viertelfinals stiessen vor: Max Bötschi mit 6 : 1, 6 : 1 gegen Jim Casutt; Ulrich Bergsma mit 4 : 6, 7 : 5, 6 : 2 gegen Daniel Schmid; Yvo Gadola mit w. o. gegen Arne Rasmussen und Pieter Bergsma mit 6 : 0, 6 : 1 gegen Peter Neumeyer.

Die Halbfinals gewannen M. Bötschi mit 6 : 4, 6 : 2 gegen U. Bergsma und P. Bergsma mit 6 : 4, 7 : 5 gegen Y. Gadola.

Das Endspiel bestritten somit die beiden Favoriten P. Bergsma und M. Bötschi. Max Bötschi gewann in einem anfänglich umstrittenen Kampf in 2 Sätzen mit 7 : 5 und 6 : 2. Sein Sieg war nicht gerade unverdient, wurde aber durch die Umstände etwas begünstigt. Der nasse schwere Boden erschwerte P. Bergsma sein sonst auf Angriff eingestelltes Spiel.

### Herren-Doppel

Im Feld der 21 Paare zeigte sich in der oberen Hälfte bald die Ueberlegenheit der Kombinationen U. Bergsma/D. Schmid und K. Gerhard/F. Steiner, die im Halbfinal aufeinandertrafen. Der Ausgang des Treffens war bis zum Schluss unbestimmt, aber als kleine Ueberraschung gewannen schliesslich K. Gerhard/F. Steiner im dritten Satz mit 6 : 8, 6 : 4, 6 : 3.

In der unteren Hälfte zogen die letztjährigen Sieger P. Bergsma/W. Blatter mit einem Verlust von nur 8 Spielen in 3 Runden als Favoriten in den Final ein. In einem sehr fairen und phasenweise schönem Kampf siegte die Paarung Pieter Bergsma/Willy Blatter mit 10 : 8 und 6 : 3 gegen Gerhard/Steiner.

### Trost-Turnier

Bis in die Halbfinals konnten sich folgende Spieler durchsetzen: Christian Bücheler gegen Emil Siegenthaler mit 6 : 3, 6 : 4 und Walter Werlen gegen Harry Baltensperger mit 9 : 7, 6 : 4.

Den Final gewann in einem zähen Kampf Werlen gegen Bücheler in 3 Sätzen mit 3 : 6, 6 : 1, 6 : 3.

### Rangliste:

Zusammenfassend ergeben sich für die Saison 1960 folgende Clubmeister:

Damen-Einzel: Frau Trudy Bardi  
Herren-Einzel: Max Bötschi  
Herren-Doppel: Pieter Bergsma / Willy Blatter  
Trost-Turnier: Walter Werlen

Die Preisverteilung findet anlässlich des Abschlussabends am 21. Januar 1961 statt.

In gewohnt aufmerksamer Weise sorgte die Familie Böniger mit Getränken und Leckerbissen für den guten Ablauf des Club-Turniers und den kameradschaftlichen Kontakt unter den Teilnehmern.

Last but not least möchte ich meinen Spielkommissions-Mitgliedern, den Herren W. Werlen, D. Schmid und J. Casutt für ihre tatkräftige Mithilfe meinen besten Dank aussprechen.

Der Spielleiter: W. Blatter

### Die Swissair-Pistolen-Gruppe in Schweden

#### Pistolenmatch SAS - Swissair

Am 8. Oktober fand auf dem Grimsta-Schiessplatz bei Stockholm der traditionelle Pistolenmatch zwischen den Teams der beiden Luftverkehrsgesellschaften SAS und Swissair statt. Es war der 8. Wettkampf um den begehrten Douglas-Wanderpreis, ein Modell einer DC-6B. Das Programm wurde nach internationalem Reglement durchgeführt: grosskalibrige Pistole, Distanz 25 Meter, 30 Schüsse auf Match- und 30 Schüsse auf Olympia-Scheibe.

Für die Pistolengruppe der Swissair war das Treffen von besonderer Tragweite; denn eine Niederlage hätte auch den endgültigen Verzicht auf den Wanderpreis zur Folge gehabt. Mit dieser bitteren Tatsache vor Augen begann die schweizerische Mannschaft den Wettkampf und erreichte, mühsam Punkt um Punkt Vorsprung gewinnend, den Sieg über das schwedische Team.

Beide Gruppen gingen mit je sechs Schützen ins Feuer; die fünf besten Resultate zählten für das Mannschaftsklassement. Ergebnisse: Mannschaftswertung Total:  
1. Swissair 2589 Pt. 2. SAS 2520 Pt. Matchscheibe:  
1. Swissair 1302 Pt. 2. SAS 1282 Pt. Olympia-Scheibe:  
1. Swissair 1287 Pt. 2. SAS 1238 Pt.  
Einzelwertung: 1. Lüthi (Swissair) 549 Pt. 2. Arvedson (SAS) 545 Pt. 3. Schaltenbrand (Swissair) 522 Pt. 4. Pfister (Swissair) 513 Pt. 5. Hugentobler (Swissair) 505 Pt. 6. Lundh (SAS) 505 Pt. 7. Dürsch (Swissair) 500 Pt. 8. Pihl (SAS) 497 Pt. 9. Gätzi (Swissair) 495 Pt. = Streichresultat 10. Hassmén (SAS) 491 Pt. 11. Holmqvist (SAS) 481 Pt. 12. Brage (SAS) 470 Pt. = Streichresultat.

Der Wanderpreis wurde bis heute von jeder Mannschaft viermal gewonnen (SAS: 1953, 1956, 1957, 1958; Swissair: 1952, 1955, 1959, 1960). Im Jahre 1954 fand kein Match statt. - Gemäss den geltenden Bestimmung geht der "Flieger" in den endgültigen Besitz derjenigen Mannschaft über, die ihn zum fünften Mal gewinnt. Es ist deshalb im nächsten Jahr mit einem besonders spannenden Endkampf um den Douglas-Preis zu rechnen.

H. Hugentobler

Schach-Club

Unseren beiden Mannschaften, welche am diesjährigen Zürcher Firmenschachcup teilnehmen, ist ein hoffnungsvoller Start geglückt: In der ersten Runde dieses Turniers gewann Swissair I gegen Schweiz. Volksbank, Zürich sehr deutlich 5 : 1, bei Swissair II fiel der Sieg gegen die Mannschaft der Tip-Top Garagen mit dem Resultat von 3 1/2 : 2 1/2 Punkten etwas knapper aus. Wir wünschen den beiden Mannschaften auch an dieser Stelle für die weiteren Runden alles Gute. Am 3. Nov. führte unser Klub ein weiteres Freundschaftstreffen im Klublokal durch und zwar gegen die Schachfreunde des Schweiz. Bankvereins, Zürich. Es wurde an 12 Brettern gespielt und wir gewannen dieses Treffen mit 9 : 3 Punkten.

R. Fischbacher

BOCCIA-CLUB

Die diesjährige Boccia-Saison ist zu Ende. In der nur kurzen Zeit, in der wir unseren Sport ausüben konnten, brachten wir die Einzel- wie die Gruppenmeisterschaft leider nicht ganz unter Dach. Doch ist es möglich die folgenden Resultate zu melden:

Einzelwettkampf

1. S. Caldelari	8 Spiele	118 Pkt.
2. G. Antognini	8 "	107 "
3. E. Grippa	8 "	106 "
4. A. Bassi	7 "	101 "

Gruppenwettkampf

1. G. Mazzoni - F. Nünlist	5 Spiele	75 Pkt.
2. G. Antognini - Frau Nünlist	4 "	51 "
3. S. Caldelari - Frau Güdel	5 "	50 "

In den nächsten Tagen erscheint das neue Spielreglement, nach welchem an 1961 gespielt werden muss. Allen Mitgliedern wird das Reglement zugestellt.

F. Nünlist

Reit - Club

Am 30. Oktober führte der Reit-Club Swissair erstmals ein Reitertag durch, und zwar in einer verlassenen Kiesgrube in der Nähe von Dietikon. Mit neun, von befreundeten Reitvereinen ausgeliehenen Pferden, wurde von den Anfängern und Fortgeschrittenen ein Parcours abgeritten, der alle Schwierigkeitsgrade enthielt. Mit verschiedenen Spielen und gestellten Aufgaben wurde der Anlass zu einem interessanten Treffen aufgelockert.

Die Herren Baumann und Bansagly, versierte Pferdefreunde gaben den Anfängern mit einem Lautsprecher-Megaphon dauernd Verhaltens-Massregeln, so dass das Pferd unter dem Schenkeldruck seines Reiters gehorchen musste.

Wir wünschen dem Reit-Club weiterhin guten Erfolg und hoffen, dass sich noch viele Mitarbeiter der Swissair für diesen edlen Sport begeistern möchten.



# SWISSAIR

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

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

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



9. Jahrgang

Nr. 12

Dezember 1960

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM NOVEMBER 1960

	November 1960 (in 1'000 tkm)	November 1959 (in 1'000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	22'240 + 51 %	14'681
Ausgelastete Tonnenkilometer	10'882 + 31 %	8'291
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	7'616 + 35 %	5'641
Fracht-tkm	2'590 + 22 %	2'129
Post-tkm	676 + 30 %	521
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	49,1 %	56,5 %

Im November betrug unser Transportangebot etwas über 22 Millionen Tonnenkilometer; unser Produktionsbudget wurde damit um 4,8 % übertroffen. Die Erhöhung gegenüber dem selben Monat des Vorjahres machte 51 % aus, wobei die Nachfrage um 31 % anstieg. - Im Linienverkehr sank der Auslastungsgrad auf 49,1 % (gegenüber 56,5 % im November 1959) und damit auf den tiefsten Stand des laufenden Jahres; er war aber immer noch etwas höher als im Budget veranschlagt (rund 44 %).

Von den einzelnen Verkehrsgebieten erbrachten lediglich der Südatlantik und der Mittlere Osten verbesserte Ladefaktoren. So waren die Südamerikakurse zu 57,4 % (i.V.: 48,3 %) und diejenigen nach unsern nächstlichen Destinationen zu 48,8 % (i.V.: 47,6 %) ausgelastet. Trotz leichter Vermehrung der Transportkapazität in beiden Sektoren gingen deren Anteile am Gesamtangebot zurück.

In Europa steigerten wir die Zahl der offerierten tkm um 30 %. Das Nachfragemehr erreichte 24 %. Die Auslastung stellte

sich auf 50,0 % oder 2,2 %-Punkte schlechter als im vorjährigen Parallelmonat.

Über dem Nordatlantik vermehrten wir auf den Passagierkursen das Angebot um 141 %. Die verkaufte Leistung vermochte diesen Produktionsprung nicht einzuholen, obwohl sie ihrerseits beachtlich, d.h. um 68 %, zunahm. Der Ladekoeffizient sank von 64,4 % auf enttäuschende 44,9 %. - Bei den DC-6A-Frachtkursen - sie sollen übrigens vor Weihnachten dieses Jahres endgültig eingestellt werden - konnten 56,0 % (i.V.: 63,5 %) der angebotenen Produktion verkauft werden.

Schliesslich zeitigten auch unsere Fernostflüge auslastungsmässig nicht mehr ein so gutes Resultat wie vor Jahresfrist (54,8 % gegenüber 64,1 %), wobei wir allerdings eine um 38 % vermehrte Offerte in Betracht ziehen müssen. Auf der Nachfrageseite betrug hier der Zuwachs immerhin 18 %.



ALLEN LESERN  
DER "SWISSAIR NEWS"  
WÜNSCHEN WIR RECHT  
FROHE WEIHNACHTEN UND  
EIN GLÜCKLICHES NEUES JAHR

DIE REDAKTION

## ZUM JAHRESWECHSEL

Liebe Swissair-Mitarbeiter,

Das zu Ende gehende Jahr hat für unsere Gesellschaft eine ganz besondere Bedeutung. Im Frühsommer ist unsere Flotte durch modernste Strahltriebflugzeuge vergrössert worden, und die Caravelles und DC-8 stehen seit mehr als sechs Monaten nun im Einsatz. Die Swissair ist der nie ruhenden Entwicklung der Technik gefolgt und demonstriert damit ihren Willen und ihre Fähigkeit, den immer härter werdenden Konkurrenzkampf erfolgreich durchzuhalten.

Ich weiss um die grossen Schwierigkeiten, welche diese neueste Etappe in der Geschichte unserer nationalen Fluggesellschaft gebracht hat und um die Unzulänglichkeiten, welche zum Vorschein gekommen sind. Ich bin mir auch bewusst, dass das kommende Jahr noch schwieriger sein kann, und dass es an unsere gesamte Organisation und an jeden Mitarbeiter die höchsten Anforderungen stellen wird. Ich bin überzeugt, dass Sie alle mit mir den Wunsch haben, dass wir am Ende des Jahres 1961 befriedigt sein dürfen über das Geleistete und mit Vertrauen der Zukunft entgegenblicken können.

Wir sind berechtigt, stolz zu sein auf die stetige Entwicklung der Swissair in den vergangenen Jahren, auf den guten Ruf, den sie in weitesten Kreisen, besonders aber bei unseren Passagieren geniesst und auf die Achtung, welche uns auch unsere Konkurrenz entgegenbringt. Ich möchte Ihnen allen, die Sie zu diesem Resultat beigetragen haben, meinen aufrichtigen und herzlichen Dank aussprechen.

Was veranlasst mich, mit Vertrauen und Zuversicht der Zukunft entgegenzuschauen? Es sind dies hauptsächlich vier Gründe:

Erstens zähle ich auf das Können aller Mitarbeiter, auf ihre Einsatzfreudigkeit und ihren Willen, das Beste zu leisten. Jede Leistung und jeder Erfolg hängen schliesslich von der menschlichen Arbeit ab, wobei es nicht darauf ankommt, ob sie im Bureau, in der Werkstatt, am Boden oder im Flugzeug geleistet wird. In einem grossen und so weit verzweigten Unternehmen wie der Swissair ist es dabei besonders von Bedeutung, dass der Einzelne sich bewusst ist, dass seine Arbeit nicht allein wichtig, sondern dass sie ein Teil des Ganzen ist. Zusammenarbeit, Rücksichtnahme auf den Nebenmann und Hilfsbereitschaft erzeugen eine Atmosphäre, welche die Zusammengehörigkeit und den Teamgeist fördert und dem Einzelnen sowie dem gesamten Unternehmen Nutzen bringt.

Ich glaube, dass dieser wertvolle Geist der Gemeinsamkeit, des "Am-Gleichen-Strick-Ziehens", im Personal der Swissair vorherrscht. Ich freue mich darüber; denn dieser Geist verhindert - wie wir dies in der Vergangenheit wiederholt erfahren durften - dass Einzelne oder bestimmte Gruppen ihre Interessen vor diejenigen der Gesamtheit stellen.

Zum zweiten möchte ich feststellen, dass die Swissair das Vertrauen und die Unterstützung unserer Behörden und unserer Bevölkerung geniesst. Mehrere hundert Personen, von denen viele aus bescheidenen Verhältnissen kommen, haben im abgelaufenen Jahr Aktien der Swissair gekauft und Tausende haben von unseren Obligationen gezeichnet, welche 1960 im Gesamtbetrag von 100 Millionen Franken zur Ausgabe gelangten. Wir sind verpflichtet, durch unsere Leistungen das uns entgegengebrachte Vertrauen zu rechtfertigen.

Zum dritten darf ich sagen, dass unsere Wahl für die neuen Flugzeuge die richtige war; DC-8 und Caravelle haben sich bereits bewährt. Die Kinderkrankheiten, die jeder neue Flugzeugtyp durchzumachen hat, sind bei beiden nicht aussergewöhnlich und zum grossen Teil bereits überwunden. Der Conqonado wird ihnen kaum nachstehen. Sie verdienen Vertrauen, und es muss für alle diejenigen, die damit zu tun haben, eine Freude sein, sie mit Liebe und Sorgfalt zu fliegen und zu warten.

Zum vierten - an Bedeutung jedoch nicht an letzter Stelle - zähle ich auf die Fortführung der so langjährigen Tradition, auf die Begeisterung und Liebe aller Mitarbeiter zur Swissair, die je und je, besonders aber in schwierigen Zeiten, mitgeholfen haben, die Leistungen zu steigern und Schwierigkeiten und Hindernisse zu überwinden.

Sind dies nicht genügende und gute Gründe, um im kommenden Jahr mit Vertrauen an die Arbeit zu gehen? Dabei wollen wir uns bewusst sein, dass wir durch unsere Arbeit nicht nur für das tägliche Brot sorgen, sondern mitwirken an einer schönen und stolzen Aufgabe.

Meine herzlichen Wünsche für das neue Jahr gelten Ihnen allen sowie Ihren Angehörigen.

Ernst Schmidheiny  
Präsident des Verwaltungsrates

### EIN HALBES JAHR SWISSAIR-JETS

In den ersten sechs Monaten seit den Caravelle- und DC-8-Eröffnungsflügen am 21. bzw. 30. Mai dieses Jahres ergaben sich für die beiden Flugzeugtypen folgende Verkehrsergebnisse:

	DC-8 30.5. - 30.11.	Caravelle 21.5. - 20.11.
Eiassenpassagiere	72'726	115'927
Flugkilometer	2'749'321	2'145'111
Bediente Stationen	9	19

Im gleichen Zeitraum wurden mit DC-8 insgesamt 32'174 Fluggäste über den Atlantik befördert.

## Dienstjubiläum

Am 8. Dezember konnte Herr Hermann Wunderli, Wartung Kolbenflugzeuge, Dept. IV, auf zwanzig Jahre Dienst in unserer Gesellschaft zurückblicken. Der Jubilar begann seine Tätigkeit bei der Swissair in Dübendorf allerdings bereits im Februar 1938. Kurz nach Kriegsausbruch verliess er uns jedoch vorübergehend, um dann Ende September 1942 seine Arbeit bei der Flugzeugmontage wieder aufzunehmen. Der 8. Dezember 1940 ist also ein errechnetes Eintrittsdatum.

1944 wurde er mit einer Equipe weiterer Mitarbeiter nach Emmen detachiert, wo Swissair-Mechaniker den Unterhalt von Morane-Jagdflugzeugen der Armee besorgten. Im Mai 1945 erfolgte seine Ernennung zum Mechaniker I. Fünf Jahre später versah Herr Wunderli während zwei Monaten ablösungsweise den Posten eines Stationsmechanikers in Kopenhagen. Auf Neujahr 1957 konnte er zum Schichtenführer ernannt werden.

Wir wünschen Herrn Wunderli, der sich um seiner Geselligkeit willen grosser Beliebtheit bei seinen Kollegen erfreut, noch manches Jahr erfolgreichen Wirkens.

## NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Flugkapitän Pierre Rellstab erhielt den Grad eines Caravelle-Kommandanten (Sektor Mittlerer Osten). Die Piloten André Borrand, Antoine Crivelli, Alex Hager und Peter Ritter sind zu CV 440 Pilots-in-Command und Flugkapitän Carlyle Carleton zum DC-3-Kommandanten ernannt worden.

Wir gratulieren!

## DEFINITIV IM AMT

Die Leitung der Operationsplanung des Dept. III wurde definitiv Herrn Hans Bachofen übertragen. Wir wünschen Herrn Bachofen viel Erfolg.

## SWISSAIR STELLT KAISERLICHEN NAVIGATOR

Aus Anlass des Staatsbesuches Haile Selassie I. in Brasilien wurden die Ethiopian Airlines Anfang Dezember mit der Durchführung eines DC-6B-Charterfluges für den Monarchen von Addis Abeba über Monrovia nach Rio beauftragt. Da sich beim fliegenden Personal der abessinischen Gesellschaft keine Südatlantik-Navigatoren fanden, erging eine Anfrage an die Swissair, die Herrn Pierre Vuille in das kaiserliche Gefolge delegierte.

## AUSDEHNUNG DES EIGENEN FERNSCHREIBNETZES

In enger Zusammenarbeit mit unserm Partner SAS nehmen wir Mitte Dezember in Frankreich, Grossbritannien, Belgien, den Niederlanden, Deutschland, Dänemark, Schweden, Finnland, Polen, der Tschechoslowakei, Jugoslawien und den Balkanländern ein eigenes Fernschreibnetz in Betrieb.

## WEITERE FLUGZEUGVERKÄUFE

Im November verkauften wir die folgenden beiden Einheiten unseres Flugzeugparks:

am 18.11. den DC-3 HB-IRS nach Spanien und  
am 29.11. den DC-7C HB-IBN nach den USA.

## PENSIONSKASSE

Die Mitglieder der Allgemeinen Pensionskasse der Swissair können den Betrag einer allfälligen monatlichen Salärerhöhung während der ersten drei oder sechs Monate des kommenden Jahres auf ihr persönliches Sparkonto einzahlen. Sie erhalten entsprechende Anmeldeformulare oder nähere Auskünfte bei den Personaldiensten der Departemente oder beim Büro für Personalversicherungen (Tel. int. 586).



## "ROLL-OUT" DES ERSTEN "CORONADO"

Am 23. November konnte auf dem Lindbergh-Flughafen von San Diego der "Roll-out" des ersten Convair 990 "Coronado" gefeiert werden.

Mit "Roll-out" bezeichnen die Flugzeugwerke den Zeitpunkt, an dem die erste bis auf den Innenausbau fertige Einheit die Werkstätten verlässt.



## AB WEIHNACHTEN: EIGENER ZUBRINGERBUS

Der Verwaltungsrat hat kürzlich einem Auftrag zugestimmt, für den Autozubringerdienst zwischen Zürich-Stadterminus und Flughafen einen gesellschaftseigenen Fahrzeugpark in Auftrag zu geben. Es handelt sich dabei um elf 45-plätzigige Autobusse mit Chassis und Unterflurmotor der Firma Saurer und einer Carrosserie der Firmen Ramseier & Jenzer AG, Bern, und Tüscher & Co., Zürich. Der Prototyp kann bereits ab Weihnachten 1960 erprobt werden, während die Serie von zehn Fahrzeugen 1962 zur Ablieferung gelangen wird.

Die Firma Winterhalder AG, die den Zubringerdienst seit 1945 besorgt hat, wird diese Aufgabe noch bis zur Ablieferung des neuen Fahrzeugparks durchführen. Hernach übernimmt die Swissair den Betrieb mit eigenem Personal; der Fahrzeugunterhalt wird den Verkehrsbetrieben Zürich anvertraut.

Mit dieser auch wirtschaftlich vorteilhaften Neugestaltung des Busdienstes wird dem wachsenden Bedürfnis für einen raschen Zubringerdienst mit grosser Transportkapazität bestmöglich Rechnung getragen.

Unser Bild zeigt das Modell des neuen Swissair-Zubringerbus in Zürich. Die bequemen Sitzplätze sind durch zwei Türen gut zugänglich. Im Heck des Fahrzeuges befindet sich ein gross dimensionierter Gepäckraum.

## SWISSAIR-REKORD

### NEW YORK - ZÜRICH UM EINE VIERTELSTUNDE UNTERBOTEN

In der Nacht auf den 4. Dezember - ein Monat und ein Tag nachdem die HB-IDC mit einer Flugzeit von 6 Stunden 31 Minuten eine neue Bestleistung auf dem Weg von New York nach Zürich aufgestellt hatte - legte unser DC-8 HB-IDB "Jungfrau" dieselbe Strecke in 6 Stunden 15 Minuten zurück. An Bord des von Flugkapitän Armin Borner gesteuerten Flugzeugs befanden sich 73 Passagiere und 1160 kg Fracht. Die durchschnittliche Geschwindigkeit lag bei 1090 km/h, wobei Spitzen bis zu 1210 km/h - bei einem Rückenwind von 170 Knoten - erreicht wurden.

## SAS-REKORDFLUG ÜBER DEN POL

Mitte November stellte ein neuer DC-8 des SAS während des Ablieferungsfluges auf der 10'130 km messenden Polstrecke zwischen Los Angeles und Kopenhagen einen Rekord auf. Das Flugzeug legte die Distanz ohne Zwischenhalt in 10 Stunden 43 Minuten zurück, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 950 km/h entspricht.

## ZUTRITT ZUM TECHNISCHEN AREAL IN KLOTEN

Aus Sicherheitsgründen musste die Bewachung unseres technischen Areals beträchtlich verschärft und die Personenkontrolle auch auf Betriebsangehörige der Swissair ausgedehnt werden. Die folgenden Regeln sind ab sofort allgemein verbindlich:

1. Der Zutritt zum technischen Bereich hat grundsätzlich durch den Haupteingang beim Portierhaus zu erfolgen. Während der normalen Arbeitszeit kann das Areal auch durch die Strassenunterführung vom Schulhaus her betreten werden. Radfahrer sind berechtigt, die Baustrasse von Rümliang her zu benutzen.
2. Swissair-Angestellte haben beim Betreten des technischen Areals durch Firma-Abzeichen oder Personalausweis ihre Zutrittsberechtigung zu beweisen.
3. Die Bewachungsorgane im technischen Areal sind befugt, Personen jederzeit zur Ausweisleistung aufzufordern.
4. Sämtliche Fahrzeuge sind auf den dafür vorgesehenen Parkplätzen, bzw. Veloständern ausserhalb des technischen Areals abzustellen.
5. Kantinenbesuchern ist strikte untersagt, die Rollwege zu benutzen.

## HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand gratulieren zu dürfen:

Planungsdienst: 17.10. Jo Hannes Wild, Anlagen und Bauplanung

Generalsekretariat: 20.8. Frid. Monica Anselmi (jetzt: Frau Weiss), Presse & Public Relations

Dept. I: 15.10. Alfons Bar, Büro für Bodenorg.kosten, 29.10. Beat Nagel, Passagier-Verkaufsabrechnung Internat

Dept. II: 8.10. Frid. Anita Rügger (jetzt: Frau Schneeberger), Studienbüro, 29.10. Frid. Gretli Keller (jetzt: Frau Bartschi), Reservation Zürich

Dept. III: 6.5. Walter Schmid, Buffetbereitstellung, 27.6. Kurt Ris, Flight Ops, 10.9. Heinrich Sidler, Bordmechaniker, 26.9. Harry Straub, Traffic, 7.10. Kurt Christinat, Kabinenpersonal, 8.10. Werner Gimmi, Bordmechaniker, 15.10. Kurt Wohlgenut, Flight Ops, 9.11. Hans Vetsch, Frachtdienst

Dept. IV: 7.10. Josef Ziltener, Planung und Analyse, 10.10. Peter Giladoni, Garage, 29.10. Karl Baumann, Instrumentenwerkstatt, 29.10. Erich Kradolfer, Aggregate-Werkstatt, 20.11. Harry Malsacher, Werft

## RATSCHLÄGE FÜR VORSITZENDE UND SOLCHE, DIE ES WERDEN WOLLEN



Wie behandelt man seine Konferenzteilnehmer am zweckmässigsten?

- 1 Der Streitsüchtige:  
Bleibe ruhig, lass Dich nicht ein mit ihm. Hindere ihn daran, die Diskussion an sich zu reißen.
- 2 Der Positive:  
Eine grosse Hilfe in der Diskussion. Lasse ihn häufig zu Wort kommen.
- 3 Der Alleswisser:  
Die anderen Teilnehmer sollen sich mit seinen Theorien auseinandersetzen.
- 4 Der Geschwätzige:  
Unterbrich ihn taktvoll. Beschränke seine Redezeit.
- 5 Der Schüchterne:  
Stelle ihm leichte Fragen. Stärke sein Selbstbewusstsein. Gib ihm eine Chance.
- 6 Der Unkollegiale, Widerborstige:  
Kürze seinen Ehrgeiz. Anerkenne sein Wissen und seine Erfahrung und lütze sie aus.
- 7 Der Dickhäutige:  
Frage ihn über seine Arbeit aus. Er soll ihm interessierende Beispiele aus seiner Tätigkeit erzählen.
- 8 Der Ueberhebliche:  
Kritisiere ihn nicht. Wende die "Ja, aber-Technik" an.
- 9 Der ewige Frager:  
Er versucht, den Vorsitzenden in eine Falle zu locken. Gib seine Fragen an die anderen Teilnehmer weiter.

GOLDENER PINSEL FÜR DIE SWISSAIR

Am 3. Dezember konnte unser Propagandachef René Nordmann in Village-neuf (Elsass) vom bekannten Graphiker Donald Brun den "Goldenen Pinsel" - den vom Bund Graphischer Gestalter gestifteten Preis für qualitativ hochstehende Werbung - entgegennehmen. Unser Bild hält den Moment der Uebergabe fest. In den "Basler Nachrichten" lesen wir dazu folgenden Kommentar: "Donald Brun fiel die Ehre zu, den goldenen Pinsel erstmals zu verleihen. Die Auszeichnung fiel der Swissair zu, die sich seit Jahren erfolgreich bemüht, ihre Werbung bis ins kleinste Detail graphisch sauber zu führen und damit auch auf diesem Gebiet eine ebenso hohe Qualität wie in ihren Flugleistungen pflegt." (Bild: Christian Baur)



ZOO-LOGISCHES

Auf dem Basler Flugplatz sind initiative Kräfte am Werk. Nachdem die Angehörigen des Technischen und des Start-Dienstes bereits vor drei Jahren im do-it-yourself-Verfahren eine Bordküche eingerichtet hatten, haben sie seither das Bordbuffet durch einen Lagerraum, eine Abwaschanlage und ein Brennstoffmagazin ergänzt. Eines Tages kam nun der Stationsleiter auf die Idee, man könnte eigentlich auch die Abfälle des Küchenbetriebes noch nutzbringend verwerten. Da sich kein Käufer fand, machte man sich selbst auf die Suche nach einem Futtermittel. Und da, im nahen St. Louis wurde ein Schweinestall gefunden, wo die Sau Antoinette - unser Bild - von Stund an kräftig gemästet wurde und sich dabei sautwohl fühlte. Inzwischen ist sie aber bereits - mit einem Gewinn von 300 Franken - dem Metzger verkauft worden. Unsere Kollegen in Blorzhelm werden im kommenden Jahr drei bis vier Ferkel aufziehen, womit Swissair Basel wohl die einzige Station sein dürfte, die über einen kleinen landwirtschaftlichen Nebenbetrieb verfügt.

(Bild: Pacchinetti)



### 80 ICAO-MITGLIEDSTAATEN

Ende November trat die Republik der Elfenbeinküste als 80. Mitgliedstaat der ICAO bei.

### 176 PASSAGIERE AUF EINEM DC-8

In der Nacht auf den 30. November beförderte ein von der amerikanischen Regierung gecharterter Swissair-DC-8 die bisher grösste Anzahl Personen in einem einzigen Flugzeug über den Atlantik. An Bord waren 120 Gattinnen von in Deutschland stationierten Soldaten, 56 Kleinkinder und elf Besatzungsmitglieder.

### CARAVELLE-AUFTRÄGE

Die jüngste Zählung der Caravelle-Aufträge ergab ein Total von 109 Bestellungen und 35 Optionen. Die Entwicklungskosten sind bei einer Verkaufsziffer von 220 Einheiten gedeckt. Der Präsident der Sud-Aviation-Werke, Georges Hérel, kündigte berechnete Hoffnungen auf den Eingang weiterer Aufträge - namentlich aus Nordamerika - an. Sud-Aviation schätzt die zu ersetzende Anzahl Kolbenflugzeuge vergleichbarer Grössenordnung (DC-4, C-46 sowie Constellation-, Convair- und Viscount-Typen) auf 1456; davon sind nahezu 600 in Nordamerika und über 300 in Europa stationiert.

### BIS 1963: 600 STRAHLVERKEHRSLUGZEUGE

Eine Statistik der IATA hält fest, dass bei ihren Mitgliedschaften Ende 1958 insgesamt 14 und ein Jahr später 140 Strahlmaschinen im Betrieb waren. Für Ende 1963 wird ein Bestand von 600 Jets geschätzt.

### ROBERT LOOSLI †

Am 1. Dezember erlag Navigator Robert Loosli, ein lieber und geschätzter Mitarbeiter, in seinem 40. Lebensjahr völlig unerwartet einer Herzkrise.

Der Verstorbene wollte ursprünglich den väterlichen Beruf erlernen und studierte deshalb während sieben Semestern an der ETH Forstwirtschaft. Mitte Juli 1947 trat er, von der Fliegerei unwiderstehlich angezogen, als Angestellter in die Navigationsabteilung der Swissair ein. Ab Neujahr 1949 war er als Linkstrainer-Instruktor tätig; er behielt dieses Amt auch noch, als er am 1. August 1952 zum selbständigen Navigator ernannt wurde. Seit dem 1. März 1959 arbeitete Herr Loosli bei uns nur noch zur Hälfte, um an der rechts- und staatswirtschaftlichen Fakultät der Universität Zürich erneut eine akademische Laufbahn zu beginnen. Anfang November berichtete er unserem Personaldienst, dass er ab 1. Dezember - nach Abschluss der Examen - seinen Dienst wieder voll versehen könne ...

Seiner schwergeprüften Gattin sei auch an dieser Stelle das herzlichste Mitgefühl aller seiner Arbeitskollegen ausgedrückt. Wir werden Robert Loosli ein ehrendes Andenken bewahren.



Diesmal treten wir wirklich als Weihnachtsmann auf. Seit Jahren konnten wir keine "Gute Idee" publizieren, die einen so grossen Totalbetrag an Prämien aufweist. Den glücklichen Gewinnern gratulieren wir bestens und wünschen Ihnen gleichzeitig recht frohe Festtage.

Frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr wünschen wir aber auch allen andern Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Swissair. Wir hoffen, dass wir im 1961 möglichst vielen möglichst hohe Prämien aus dem Vorschlagswesen zusprechen

nen.

\*\*\*\*\*

Hr. Werner Anker, Abt. Passagierflugdienst, Dept. III	Fr. 500.--	7021
Hr. Werner Walder, Abt. Geräteüberholung, Dept. IV	Fr. 350.--	7121
Hr. Josef Achermann, Abt. Flzg.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 350.--	7732
Hr. Angelo Bont, Abt. Flzg.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 200.--	6652
Hr. Jakob Leuenberger, Abt. Flzg.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 140.--	6320
Hr. Werner Ebnöther, Abt. Flzg.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 120.--	7081
Hr. Rudolf Müller, Kontroll-Abteilung, Dept. IV	Fr. 70.--	5627
Hr. Emil Rosenberger, Ing.-Abteilung, Dept. IV	Fr. 50.--	7053
Hr. Christian Egli, Abt. Flzg.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 50.--	7122/7773
Hr. Kurt Wassmer, Abt. Flzg.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--	7758
Hr. Ivo Meier, Abt. Flzg.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--	7025

\*\*\*\*\*

7021

für die Bordbuffets benötigte Trockeneis wurde bis anhin in Wellkarton und Packpapier verpackt angeliefert und bei uns portionenweise in Kisten umgepackt. Dieses System hatte den Nachteil, dass beim heutigen Grossverbrauch an Trockeneis die Verpackung jährlich hohe Kosten verschlang und zudem beim nachträglichen Umpacken enorme Substanz-Verluste durch Verdampfen in Kauf genommen werden mussten.

Herr Werner Anker machte nun den Vorschlag, für den Transport und die Aufbewahrung des Trockeneises spezielle, gut isolierte Kisten anzufertigen und das Eis direkt durch den Lieferanten gebrauchsfertig in diese verpacken zu lassen. Damit können die gesamten Verpackungskosten eingespart und der Verlust durch Verdampfen auf ein Minimum reduziert werden. Selbst nach Abzug der Anschaffungskosten für die relativ teuren Kisten und unter Berücksichtigung der höheren Transportkosten resultiert aus diesem Vorschlag eine ganz bedeutende jährliche Einsparung.

7121

Es zeigte sich mit der Zeit, dass die Scheuerstellen und Risse an den meisten der noch vorhandenen Augmentorrohrbriden nicht mehr wie bisher durch Auflöten resp. Schweißen repariert werden können, sondern die defekten Teile durch neue ersetzt werden müssen.

Die hohen Kosten, die durch den Kauf von Original-Teilen entstehen, bewogen Herrn Werner Walder die Möglichkeit der Eigenfabrikation zu studieren. Durch geringfügiges Abändern eines bestehenden alten Werkzeuges gelang es ihm, die für eine solche Fabrikation äusserst wichtige Bördellehre herzustellen. Mit dieser können nun diese fraglichen Teile ohne grossen Kostenaufwand im eigenen Betrieb angefertigt werden.

7732

Herr Josef Achermann machte darauf aufmerksam, dass infolge der Vibration die Luftleitbleche am Zylinderfuss ständig durchgescheuert werden. Um die dadurch entstehenden kostspieligen Reparaturen zu umgehen schlug er vor, den Befestigungskragen der Luftleitbleche durch Aufnieten einer Scheuerauflage in Form eines dünnen Stahlstreifens zu schützen, so dass jeweils nur diese Scheuer-

aufgaben ersetzt werden müssen. Es konnte durch diese Verbesserung bereits eine namhafte Zahl an Arbeitsstunden eingespart werden.

6652

Es ist eine statische und aerodynamische Forderung, dass die Nylon-Windfänge an den Höhen- und Seitenrudern der CV-440-Flugzeuge keine Risse oder Löcher aufweisen dürfen. Um aber die beschädigten Windfänge nicht durch neue ersetzen zu müssen, schlug Herr Angelo Bont vor, diese Teile mit verdünntem EG-801-Kitt zu überstreichen. Dieser Kitt bildet selbst einen gewissen Schutz und schafft aber vor allem die Voraussetzung, dank derer Risse und Löcher einwandfrei repariert werden können. Der über eine längere Zeit durchgeführte Versuch ergab, dass dadurch pro Jahr 6 Windfänge eingespart werden können.

6320

Zum Reinigen der Propeller-Dome im Flugbetrieb konstruierte Herr Jakob Leuenberger eine Waschorruchtung. Dieselbe bringt eine Erleichterung bei der alle 250 Flugstunden durchzuführenden Reinigung der Dome, indem darin der Schmutz dieser Teile selbsttätig abgespült wird. Gleichzeitig lässt sich damit noch eine wesentliche Einsparung an White-Spirit erzielen. Da die ganze Einrichtung fast ausschliesslich aus Alt- oder nicht mehr benötigtem Material gebaut wurde, konnte mit geringen Kosten eine wesentliche Verbesserung des bis dahin bestehenden Arbeitsverfahrens geschaffen werden.

7081

Herr Werner Ebnöther machte den Vorschlag, in der Werft ein Säurebad zu errichten. Dieses soll dem Zweck dienen, die Korrosionen an verschiedenen Flugzeug-Bauteilen, die bisher durch Bürsten und Schaben entfernt werden mussten, durch blosses Einlegen zu entfernen. Eingehende Versuche haben ergeben, dass für viele solcher Bauteile diese Methode genügt. Dadurch ist es möglich, den Aufwand an Handarbeit weitgehend zu reduzieren, besonders an Bauelementen, wo die Zugänglichkeit mit Bürste und Schaber erschwert ist.

5627

Beiden Revisionsarbeiten an der Landeklappe und am Fahrwerk lässt es sich leider nicht vermeiden, dass das Hydraulik-System unter Druck gesetzt werden muss, bevor die Arbeiten an einem der beiden Teile abgeschlossen sind. Im Gegensatz zur Landeklappe, die in jeder beliebigen Position blockiert werden kann, besitzt das Fahrwerk nur die beiden Endstellungen "EIN" und "AUS". Die Arbeiten am Fahrwerk lassen sich aber in den meisten Fällen nur ausführen, wenn dieses eingeknickt ist, was jedoch bedingt, dass kein hydr. Druck auf dem System vorhanden ist, ansonst das Fahrwerk in eine der beiden Endstellungen läuft. Um jede Unfallgefahr auszuschliessen wurden bisher die entsprechenden Leitungen jeweils abgehängt. Diese umständliche und langwierige Arbeit veranlasste Herrn Rudolf Müller einen Sicherungsbügel anzufertigen, der am Wählerventil eingesetzt werden kann, den Ventilschieber blockiert und das Fahrwerk auf einfache Art vor einem Ein- oder Ausfahren absichert, ohne dasselbe vom Hydraulik-System abzutrennen.

7053

Herr Emil Rosenberger stellte über die ihm zugewiesene Spezialarbeit, nämlich das Honen (Feinbearbeitungsverfahren) verschiedener Motorenteile, eine Dokumentation zusammen. Indem er nämlich verschiedene technische Fachpublikationen betr. das Honen mit Dokumentationen über die in unserem Betrieb ausgeführten Arbeiten ergänzte, hat er einen Leitfaden zusammengestellt, der alles Grundsätzliche und Wissenswerte über das Honen vermittelt. Dieser Leitfaden dient zugleich als wertvolle Anleitung bei der Einarbeitung neuer Arbeitskräfte.

Für das bewiesene Arbeitsinteresse sei Herrn Rosenberger Dank gesagt. Möge die ihm zugesprochene Prämie viele andere Mitarbeiter zu gleicher Initiative anspornen.

7122

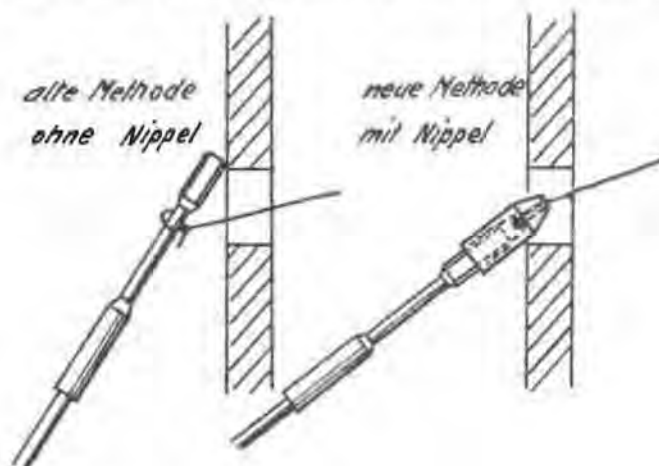
Um die Oxygen-Leitungen eindeutig und frühzeitig genug als solche erkennen zu lassen und damit der Gefahr, dass sie mit Oel abgepresst werden, zu steuern, regte Herr Christian Egli an, diese Leitungen sofort, d.h. direkt nach ihrer Fertigstellung, mit dem grünen "OXYGEN"-Band zu bezeichnen.

7773

Im weiteren schlug er für die Lagerung von Flugzeug-Bauteilen, die zwecks Reinigung, Korrosionsbehandlung, Revision oder Reparatur ausgebaut werden müssen, verschiedene Verbesserungen vor. Wenn bei der durchgeführten Reorganisation auch nicht alle seine vorgeschlagenen Verbesserungen berücksichtigt werden konnten, so lösten doch einige davon verschiedene längst bestehende Probleme.

7758

Um das Einziehen der Bedienungskabel am Flugzeug zu vereinfachen schlug Herr Kurt Wassmer vor, spezielle Nippel anzufertigen, die am Kabelendstück aufgeschraubt werden können. Die durch das Nippelzentrum laufende Schnur ermöglicht nun, die Kabel ohne Schwierigkeiten durch die Durchführungen und über die Rollen zu ziehen.



7025

Der Vorschlag von Herrn Ivo Meier, die Aufhängevorrichtung der Aussenbordkabel im Jet-Hangar weiter gegen die Mitte zu versetzen ist zweckmässig. Es wird ihm so bald wie möglich Rechnung getragen.



Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

6814

Weglassen des Supportes in der Mitte der Synchr.-Stange bei den R-3350-Motoren. Dieser Support ist aus Sicherheitsgründen angebracht worden. Er dient dazu, allzu starke Druckbiegungen, die zu einer bleibenden Verformung der Synchr.-Stange führen könnten, zu vermeiden. Aus diesem Grunde kann er nicht weggelassen werden. Zudem ist die Montage nicht so zeitraubend, dass sich eine andere Lösung aufdrängen würde.

7074

Schutz der Cockpitfenster gegen Beschädigungen durch Kopfhörer. Die Kratzer an den Cockpitfenstern lassen sich leider auch mit den vorgeschlagenen Schutzvorkehrungen nicht vermeiden, da sie von ganz verschiedenartigen Ursachen herühren. Das einzige wirksame Mittel, um solche Schäden zu verhüten, liegt in einer äusserst sorgfältigen Behandlung dieser leicht verletzbaren Scheiben. Immerhin ist festgestellt worden, dass die seitlichen Cockpitfenster nur ganz selten wegen vorhandenen Kratzern ersetzt werden müssen; in den weitaus meisten Fällen müssen die Scheiben ausgewechselt werden, weil sich zwischen den Glasschichten Separationen gebildet haben.

7049

Ausbau der Seifenspender aus den Flugzeugen. Sicher könnten die Seifenspender für flüssige Seife dort ausgebaut werden, wo zusätzlich solche für Seifenstücke vorhanden sind. Da aber mit dem Ausbau keine nennenswerte Einsparung erzielt wird und er nur mit zusätzlichen Instandstellungsarbeiten am Flugzeug verbunden ist, werden vorläufig diese Spender an ihrem Ort belassen. Ausserdem zeigt die Erfahrung, dass der weitaus grösste Teil der Passagiere die flüssige Seife vorzieht.

7112

Änderung der Gummiunterlagen bei den Kohlenträger-Anschlüssen der Propellerentleistung DC-6. Diese Gummiunterlagen können nicht abgeändert werden, weil sie nicht nur Unterlagen, sondern gleichzeitig als Abdichtung zu dienen haben. Zudem ergab die Untersuchung der festgestellten Troubles, dass die Störungsursache in den allerwenigsten Fällen im zu geringen Kontaktdruck liegt.

7130

Neugestaltung der Reparaturkarten. Die Untersuchung der Zweckmässigkeit der bestehenden Betriebspapiere bildet einen Teil der einer Arbeitsgruppe übertragenen Aufgabe. Im Zuge dieser Arbeit wird auch die Gestaltung der Reparaturkarte neu überprüft werden.

7137

Überziehen der Spannschlösser der Entleerklappenkabel mit einem Gummischlauch. Dieser Vorschlag ist nicht neu. Die gleiche Idee, Spannschlösser nebeneinander liegender Kabel mit Schutzhüllen zu umgeben lag auch dem Vorschlag 7767 zu Grunde, der in Nr. 77 der "Guten Idee" prämiert wurde.

7618

Zusätzliche Beschriftung der Caravelle-Flugzeuge. Die vorgeschlagene zusätzliche Beschriftung, die alle unsere Flugzeuge an der Rumpfnase tragen, wird auch auf den Cara-

velle-Flugzeugen aufgemalt. Da aber diese Flugzeuge nicht der Swissair, sondern dem SAS gehören, musste vorgängig der Bemalung die Eigentümerin konsultiert werden, was in der Zwischenzeit geschehen ist. Auch die notwendigen Vorarbeiten sind schon seit längerer Zeit abgeschlossen.

7692

Ändern der Holzgriffe an den Türen im neuen Schulhaus. Das Abändern dieser Griffe ist bereits vorgesehen, wobei entweder die Kanten mehr abgestossen oder die oberen Griffflächen mit einer abgerundeten Leiste überdeckt werden.

7753

Lagerhaltung von Filterblech. Die Lagerung von Filterblech lohnt sich nicht. Die Zahl der Filter, deren Blech zu ersetzen ist, beträgt pro Jahr durchschnittlich kaum 10 Stück.

7774

Die Verwendung von weicherem Material für die Anfertigung der Scheuerbleche bei den Triebwerken der Kolbenmotor-Flugzeuge ist einerseits nicht zulässig und würde andererseits vermehrt zu Scheuerstellen führen. Die gegenwärtig bestehende Version wurde durch das DACO-Bulletin 294 vom 31.10.58 angeordnet und eine Änderung müsste bei einem eventuellen Verkauf der Flugzeuge zwangsläufig zu Schwierigkeiten mit den FAA führen.

---

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

- 5795 Reparatur defekter Rohrsiebe
- 6502 Magnetantrieb
- 7100 Wechsel des Fault Detector Panels
- 7011 Abgabe von Nightbags
- 7530 Isolation der Breeze-Schläuche

---

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

- 815/1464/1585/2528/2561/4247/4407/4625/4748/4847/
- 4954/5111/5861/5977/6052/6071/6087/6124/6226/6234/
- 6254/6311/6639/6642/6702/6801/6839/6860/6874/6894/
- 6895/7006/7007/7018/7027/7046/7047/7050/7051/7075/
- 7085/7102/7110/7117/7120/7124/7125/7133/7161/7170/
- 7172/7173/7201/7205/7208/7209/7536/7566/7579/7590/
- 7625/7659/7680/7682/7700/7734/7737/7776/7780/7797/
- 7798/7812/7840/7845/7847.



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

Der Zentralvorstand des FPS, die Clubvorstände und die Redaktion wünschen allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Swissair recht frohe Festtage und im neuen Jahre alles Gute.

### Zentralvorstand

Wir machen alle Besucher unserer Freizeitanlage darauf aufmerksam, das unser Platzwart Herr R. Böniger von 13. Dezember 1960 - 8. Januar 1961 seine wohlverdienten Ferien bezieht und die Anlage aus diesem Grunde während dieser Zeit geschlossen bleibt. Der Familie Böniger wünschen wir recht schöne Ferientage.

### HC Swissair.....

die Ueberraschung des Tages hiess es im "Sport" vom 14. Nov. 1960. Unser Klub nahm am Eröffnungsturnier der stadtzürcherischen Hallenhandballmeisterschaft teil. Die Mannschaft schlug sich grossartig, belegte sie doch im Schlussklassement den dritten Rang hinter HC Wollishofen und Grasshoppers..

Es war erfreulich, wie die Mannschaft spielte, schlug sie doch einen Nat. Liga B Klub sowie einige 1. Ligavertreter. Hoffen wir, dass die Hallenmeisterschaft ebenso erfolgreich abgeschlossen werden kann. Unser erstes Spiel gewannen wir gegen HC Maag Zahnräder 14:4. Die letzten Meisterschaftsspiele finden an folgenden Daten statt :

So. 08. Jan. 11.30 Uhr Gessnerallee  
gegen TV Oberstrass II

So. 29. Jan. 11.30 Uhr Gessnerallee  
gegen kathol. Ballsportklub.

E. Gonseth

### OL-Gruppe Swissair

Saisonschluss bei den Orientierungsläufern.

Es ist unseren beiden Kameraden, Alfred Hürlimann und Hans Ried zu verdanken, dass die Saison 1960 einen sehr schönen Abschluss genommen hat.

Am 1. Dezember führten sie uns hinaus ins Hagenholz. Es war für jeden Teilnehmer ein Genuss, im mondbeschie-

Dez. 60/41

nenen Wald und zwischen den mit Rauhreif geschmückten Bäumen die auf originellste Art getarnten Posten zu finden. Der Schreibende ist überzeugt, dass jeden Läufer der Ernst des Wettkampfes verliess und einem beglückenden Gefühl Platz machte.

Leider wurde die grosse Mühe der Veranstalter, durch eine schwache Beteiligung, nicht sehr hoch belohnt.

Dass die beiden Organisatoren uns nach dem Lauf mit Nüssen und Süssigkeiten noch einen fröhlichen Santiklaus-schmaus boten, war für uns eine weitere freudige Ueberraschung.

Der Rückblick auf die Tätigkeit unserer Gruppe im scheidenden Jahr ist recht erfreulich. Gute Besuche der Trainingsläufe und vor allem häufiges Mitmachen am den immer wieder schönen Wettkämpfen brachten uns einige beachtenswerte Erfolge. Wenn auch in der ganzen Saison nur ein Sieg (Walter Köppel am Zürcher Nacht-OL) registriert werden konnte, so wäre doch eine lange Liste von sehr guten Rängen zu publizieren.

Ermutigt durch die schönen Resultate hoffen wir, dass alle diejenigen, die sich für unseren Sport interessieren noch viel mehr an unseren Trainings erscheinen und auf diese Weise mit uns die immer neuen spannenden Momente vom Geheimnis der Laufroute und Resultaten geniessen können.

Ab Januar 1961 trainieren wir wieder alle Donnerstage mit Ausgangspunkt Swissair-Freizeitanlage Buchwiesen 18.30 Uhr (oder nach spezieller Mitteilung).

Lassen wir es also im 1961 nicht nur beim Vorsatz bleiben, sondern sichern uns von Anfang an mit eifrigem Mitmachen Gesundheit und Freude durch frohes Bewegungsspiel in freier Natur.

Der 3. grosse Swissair OL findet am Samstag den 11. März 1961 statt.

Allen unseren Freuden entbieten wir die besten Wünsche für das neue Jahr.

E. Rosser

Fussball - Club SWISSAIR

Mit einem voll gestopften Sack feinsten Leckerbissen und einem ebenso prall gefassten Sack Ermahnungen war am 2. Dezember der Samiklaus bei den Fussballern zu Gast. Etliche Herren waren im Strafregister des gestrengen Herrn eingeschrieben und mussten ihm versprechen, sich im Laufe des nächsten Jahres zu bessern. Bevor der Samiklaus seine Gaben verteilte, erinnerte er seine Spieler, dass der Kameradschaftsgeist in der neuen Saison gefördert werden müsse.

Am 10. Dezember ist im Firmenfussball "Ende Feuer" geblasen worden und deshalb haben wir bis auf weiteres das Training eingestellt. Voraussichtlicher Wiederbeginn des Training ist am 8. Februar 1961.

Des Fussball-Club wünscht allen Ehren- Passiv- und Aktivmitgliedern sowie den zahlreichen Fussballfreunden frohe Festtage und ein gutes 1961.

Ranglistenstand am 10.12.60 (Vorrunde)

Serie A

1.) Swissair I	8	5	2	1	24:15	12
2.) SRO I	7	5	1	1	36:13	11
3.) Maag Zahnr.	9	4	3	2	27:21	11
4.) Hota	7	3	4	-	21:13	10
5.) Bankverein	8	2	3	3	22:29	6
6.) Brown Boveri	7	3	-	4	16:21	6
7.) NCR I	7	2	-	5	12:29	4
8.) MFO I	9	-	1	8	13:30	1

Serie C

1.) BBC	8	Sp.	13	Pkt.
2.) Micafil	6	Sp.	11	Pkt.
3.) Swissair II	7	Sp.	8	Pkt.
4.) Schulthess	7	Sp.	5	Pkt.
5.) Kant. Verwalt.	6	Sp.	4	Pkt.
6.) Volksbank	5	Sp.	3	Pkt.
7.) BP Benzin + Petrol	5	Sp.	0	Pkt.

HR. Widmer