

# SWISSAIR



Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:  
Presse und Public Relations  
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs

Edité par:  
Service de Presse et des  
Public Relations Genève

7. Jahrgang

Nr. 1

Januar 1958

Dr. RUDOLF V. HEBERLEIN †



Am 6. Januar 1958 ist der Präsident unseres Verwaltungsrates, Herr Dr. ing.chem. Rudolf V. Heberlein an einem Herzleiden gestorben.

Geborener Auslandschweizer - Dr. Heberlein kam 1901 in Bombay zur Welt - studierte er an der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich Chemie, schloss dort als dipl.ing.chem. ab und erwarb anschliessend in Genf den Dokortitel. Durch seine Tätigkeit in der Familienfirma Heberlein & Co., Wattwil, deren Verwaltungsrat er in den letzten Jahren präsidierte, stand er bald an einem bedeutenden Platz in der schweizerischen Textilindustrie; daneben nahm er auch in andern Wirtschaftszweigen eine führende Stellung ein.

Dem Verwaltungsrat der Swissair gehörte Herr Dr. Heberlein seit 1947 an, 1951 wurde er dessen Präsident. Das war für ihn kein mit blosser Routine erledigtes Amt; er hat sich unserer Sache seit jenem kritischen Zeitpunkt mit grösster Hingabe gewidmet. An dem ungewöhnlichen Aufschwung, den die

Swissair in den letzten sieben Jahren nahm, hat er ein hervorragendes Verdienst. Sein unerschütterlicher Glaube an die Zukunft der schweizerischen Verkehrsluftfahrt und die Ueberzeugung, dass der aktive Luftverkehr privatwirtschaftlich betrieben werden muss, drückten dem Unternehmen recht eigentlich den Stempel auf. Mit weit über dem Durchschnitt stehenden Fähigkeiten und Eigenschaften, Initiative, Tatkraft und Entschlossenheit war Dr. Heberlein so recht der Mann, unbeirrbar und unbeugsam ein grosses Ziel, das er einmal gesetzt hatte, zu verfolgen. Er hatte einen untrüglichen Sinn für das Wesentliche, das er ganz einfach zu formulieren verstand; niemals war er in Dingen, die er als wesentlich erkannte, zu Kompromissen bereit.

Die Swissair lag Dr. Heberlein unter allen seinen verschiedenen Interessen ganz besonders am Herzen. Seinem weltweiten, dem Neuen aufgeschlossenen Geist entsprach die Beschäftigung mit dem Luftverkehr in hohem Masse, er erkannte darin weit über die wirtschaftliche Funktion hinaus tiefere Bedeutung und Sinnggebung. Wir haben dafür seine eigenen Worte, die er in Arbon sprach: "Luftschiffahrt ist kein Beruf, sondern eine innere Bestimmung". Von den abgestürzten Piloten sagte er dann weiter: "Sie fühlten sich angezogen durch die besondere Art der Gemeinschaft, welche die Angehörigen einer Luftverkehrsgesellschaft bindet. Die absolute Pflichterfüllung, das absolute Aufeinanderangewiesensein verschaffte ihnen Genugtuung. - Was den Piloten auszeichnet, das ist die unlösbare Durchdringung von Charakter und Können. Darin liegt der Stolz des Flugkapitäns, dem Menschenleben anvertraut werden, der Stolz und die Befriedigung, und in solcher Weise wird die Kühnheit des Luftverkehrs zu einem geistig-sittlichen Gehalt der Gegenwart."

Aus diesen Sätzen spüren wir die echte und enge Verbundenheit mit der Fliegerei, die Passion für sie. Das lebendigste Zeugnis seines Waltens aber sind die Stellung und Anerkennung der Swissair im In- und Ausland selbst, und der Geist, den Dr. Heberlein seinen Mitarbeitern einzuflössen wusste. Die Swissair verdankt dem grossen Präsidenten Entscheidendes; sie wird ihn nicht vergessen, und sein Werk wird fortleben.

Dr. W. Berchtold  
Direktionspräsident



Unsere Verkehrsergebnisse im Dezember 1957

	Dezember 1957	Dezember 1956
Offerierte Tonnenkilometer	14'537'422 + 67 %	8'706'835
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'080'844 + 49 %	5'405'706
Etappenpassagiere	61'520 + 33 %	46'334
Fracht in kg	1'198'228 + 22 %	980'987
Post in kg	539'463 + 26 %	427'129
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	55,6 %	62,4 %

Die Zunahme unserer Gesamtproduktion im Dezember 1957 gegenüber der entsprechenden Berichtsperiode des Vorjahres erreichte mit 67 % eine in keinem Monat zuvor je erreichte Spitze. Die um 49 % erhöhte Nachfrage vermochte erwartungsgemäss nicht ganz gleichzuziehen, sodass die Kurse des regelmässigen Streckenverkehrs lediglich zu 55,6 % (Dezember 1956 : 62,4 %) ausgelastet waren.

Im europäischen Verkehrsgebiet, wo wir 44 % unserer Leistung anboten, steigerten wir unsere Produktion um 60 %, die Zahl der ausgelasteten tkm nahm nur um 38 % zu, sodass der mittlere Ladefaktor hier auf einem Tiefstand von 46,8 % - gegenüber 54,2 % im letztjährigen Dezember - anlangte.

Den bedeutendsten Rückgang des mittleren Ladefaktors - von 71,9 % auf 58,3 % - stellten wir auf unserm nahöstlichen Kursen fest, bei denen wir unser tonnenkilometrisches Angebot um 29 % steigerten ; nachfrage-seitig konnten wir eine bloss 4 %ige Zunahme registrieren. Erinnern wir uns jedoch, dass vor einem Jahr in diesem Gebiet ausserordentliche Verhältnisse bestanden.

Am erfolgreichsten operierten wir wiederum im Nordatlantiksektor, der ein Drittel unseres Gesamtangebots beanspruchte. Die Mehrofferte belief sich hier auf 30 %, die Zunahme der ausgelasteten tkm auf 29 %. Der durchschnittliche Auslastungskoeffizient blieb mit 69,2 % nur unwesentlich hinter dem des Vorjahres (69,7 %) zurück.

Bei einem Mehrangebot von 93 % vermochten wir auf unsern Südatlantikkursen eine Nachfragesteigerung um 66 % zu erwirken. Die Auslastung von 49,7 % liegt aber immer noch unter dem Durchschnitt des Gesamtverkehrs.

Erfreulich entwickelt sich unser Fernostverkehr. Mit einem mittleren Auslastungsgrad von 58,2 % ; der die Saisonstabilität dieser Strecke unter Beweis stellt, haben wir das beste Monatsergebnis seit der Aufnahme unserer Dienste in diesem Verkehrsgebiet erreicht.

Happy Landings heisst unser Wunsch an die folgenden Neuvermählten : 11.11.57 : Werner Spiegelberg, Stadterminus Basel (II) ; Kurt Müller, Reservation (II).

Ernst Rusterholz † - Am 26. Dezember fand unter tragischen Umständen unser Mitarbeiter Ernst Rusterholz im Alter von 46 Jahren den Tod. Er war seit 1946 bei der Stadtabfertigung Zürich angestellt, wo er die ihm übertragenen Pflichten stets zur Zufriedenheit seiner Vorgesetzten erfüllte. Seinen Angehörigen sprechen wir unser herzlichstes Beileid aus.

Oskar Miez † - In der Nacht auf den 2. Januar verschied im 56. Altersjahr Oskar Miez. Der Verstorbene trat im Frühjahr 1956 als Aushilfsangestellter bei der Reservation Zürich ein, wo er im Sommer 1956 fest angestellt wurde. Aber schon vom Frühling 1957 an machte sich ein früheres, schweres Leiden wieder bemerkbar, das dann kurz vor Weihnachten ein akutes Stadium erreichte und zum Tode führte. Seiner betagten Mutter sprechen wir auch an dieser Stelle unser herzlichstes Beileid aus. Wir werden Oskar Miez ein ehrendes Andenken bewahren.



Zu neuen Pilots-in-Command wurden Flugkpt. Colin Henry auf DC-6B/7C (Nordatlantik) und die Piloten Max Böttschi, Kurt Rutishauser und Kurt Schaaf auf Convair ernannt. Wir wünschen viel Erfolg !

Zum Flugkapitän konnte Pilot Louis Jeanmaire befördert werden. Wir gratulieren !

Weitere Beförderungen im Pilotenkorps - Mit Jahresbeginn übernahm Flugkpt. Robert Staubli die Funktion des Stellvertreters des Chefpiloten der Gesellschaft, Flugkpt. Willi Stierli die des Chefpiloten Europa und Flugkpt. Andrea Bezola die des Stellvertreters des Chefpiloten Ferner Osten. Unsere besten Glückwünsche !

Unsere Vertretung in Dakar ist im Zusammenhang mit der neuen Streckenführung unserer Südamerikakurse aufgelöst worden.

Neue Chefs - Als Nachfolger Herrn Michels wurde Herr Hermann Ochsenbein zum Chef ad interim der Abteilung Passagierflugdienst (Dept. III) ernannt. - In der Abt. Fernmelde-dienst (Dept. III) wurde eine neue Sektion Communications Engineering geschaffen, deren Leitung Herr Ernst Willi innehat. - Frau Hanni Gasser-Blättler, Hostess, amtiert seit 1. Januar als Chef der Dienststelle Flugvorbereitung (Briefing) der Abt. Passagierflugdienst. - Schliesslich wurde im Planungsdienst der Chefposten der langfristigen Strecken- und Einsatzplanung Herrn Mario Selva übertragen. - Allen Neuernannten wünschen wir vollen Erfolg.

Zur Nachahmung empfohlen sei jene Geste einer unserer Dienststellen, die von einem Lieferanten zum Jahreswechsel einen phantastischen Früchtekorb zum Geschenk erhielt. Besagte Dienststelle übergab diesen nämlich dem Personaldienst mit dem Auftrag, ihn an einen bedürftigen Angestellten weiterzuverschenken. Was denn auch getreulich getan wurde.

Eine regierungsrätliche Anerkennung für die im letzten "Swissair-Journal" geschilderte Sonderleistung der Station Blotzheim traf bei Swissair Basel ein. Der Brief lautet wörtlich : "Mit grösstem Interesse habe ich im Swissair-Journal den Bericht über die Erstellung eines Bordbuffets auf dem Flughafen Basel-Mulhouse gelesen. Meinerseits möchte ich den initiativen Angestellten für diese grosse Leistung meinen Dank und meine Anerkennung aussprechen. Ich freue mich über dieses für die Swissair und für den Flughafen nützliche Werk. Möge auch das Bordbuffet zu einer raschen Steigerung der Frequenz auf unserem Flughafen beitragen. Ihnen und Ihren Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen wünsche ich von Herzen ein glückliches 1958. Mit freundlichen Grüssen gez. Prof. Dr. H.P. Tschudi, Vorsteher des Departements des Innern, Basel".

Eine Mutter richtete zum Jahreswechsel folgenden Brief an unsere Piloten : "Liebe Piloten der Swissair ! Zum Jahresende will ich Euch nun einmal einen persönlichen Gruss senden. Viele ungezählte gute Wünsche meinerseits begleiten Euch, sei es nun, wenn ich in der Küche stehe und Ihr über uns kreuzt, oder war es, wenn ich im Garten arbeitete und Eure silbernen Vögel in der Sonne glänzten. Jedesmal schaute ich zu Euch auf ; auch meine Gedanken schweiften in die Ferne, und oft schickte ich einen stillen Gruss mit an meine vielen Freunde in der weiten Welt. Ein leises, inniges "Kommt gesund und heil zurück", ja das galt jedesmal Euch, die Ihr diese silbernen Vögel leitet, aber keine Gewalt habt gegen die Natur. Auch in diesem Jahr werden meine Augen Eurem Fluge folgen, nur mit dem Unterschied, dass Ihr nun wisst : ein Euch unbekanntes Mutterherz wünscht Euch allen gute Fahrt im neuen Jahr und gesunde Heimkehr. Freundlich grüsst, Maria Grünig, Sahlistrasse 57, Bern."

Wir haben uns erlaubt, den lieben Brief im Namen aller Piloten zu beantworten. Frau Grünig hat von uns ein Paar Tüchlein erhalten und wird zu einem Flug von Zürich nach Genf eingeladen. Bei Flügen über Bern wäre fürderhin auf ein freundliches Winken zu achten !

#### Die technische Ecke

Wann haben Flugzeugpneus ausgedient ? - Bei jeder Landung werden die Pneus unserer Flugzeuge abgenützt; der Gummiverschleiss beträgt je nach Typ im Durchschnitt 5 bis 25 Gramm pro Landung. Da Flugzeugpneus aber teuer sind - der Laufradpneu eines DC-7C kostet netto Fr. 1200.- -, werden sie dreimal aufgummiert, bevor sie zum Ausschuss gelangen. Dieses Vorgehen ergibt für jeden Pneu - sofern er nicht durch Beschädigungen wie Risse oder Schnitte vorzeitig ausgemustert werden muss - vier "Laufzeiten". Nach dieser Frist wird die Bereifung ungeachtet ihrer vielleicht noch guten Grundkondition aus Sicherheitsgründen nicht weiter verwendet. Die Frage, wie manche Landung ein Flugzeugpneu aushalte, ist nicht leicht zu beantworten, kann doch schon die erste Landung eine weitere Verwendbarkeit in Frage stellen. Dazu variiert die Zahl je nach Flugzeugtyp. In der Regel darf indessen - dreimaliges Aufgummieren eingerechnet - mit einer mittleren Lebensdauer von 300 Landungen gerechnet werden.



Das Jahr 1957 in einigen Zahlen

	<u>1957</u>	<u>1956</u>	<u>Zunahme</u>
Geflogene km	29'133'419	22'070'053	+ 32 %
Angeborene tkm	169'176'531	110'402'912	+ 53 %
Ausgelastete tkm	104'235'336	73'201'432	+ 42 %
Etappenpassagiere	992'911	773'956	+ 28 %
Fracht in kg	12'372'622	10'421'496	+ 19 %
Post in kg	4'352'863	3'608'345	+ 21 %
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	61,6 %	66,5 %	-
Geleistete Passagier-tkm	66'098'436	45'914'628	+ 44 %
Geleistete Fracht-tkm	15'812'244	11'852'095	+ 33 %
Geleistete Post-tkm	5'441'563	3'798'911	+ 43 %

Die Inbetriebnahme neuer Einheiten auf einem bedeutend verlängerten Streckennetz hat zu einem Produktionsanstieg von 53 % geführt. Diesem Mehrangebot stand auf der Nachfrageseite eine beachtliche, 42 %ige Zunahme gegenüber. Der im Vergleich zum Vorjahr um 4,9 Punkte gesunkene Auslastungsfaktor blieb mit 61,6 % leicht hinter den Budgeterwartungen (62 %) zurück. Der Gesamtverkehr, in ausgelasteten tkm ausgedrückt, verteilt sich wie folgt auf die vier Ladekategorien: Passagiere 63,4 %, Gepäck 16,2 %, Fracht 15,2 % und Post 5,2 %.

87 Millionen Luftreisende sind nach Angabe der ICAO im Weltluftverkehr (ohne Russland und China) 1957 gezählt worden. Jeder Passagier legte dabei im Durchschnitt 940 km zurück. Dieses Ergebnis entspricht der Leistung, die es brauchte, um zwei Millionen Menschen rund um die Erde zu befördern.

Werkbesichtigungen - Unser Technischer Betrieb in Kloten ist im Jahre 1957 von insgesamt 334 Gruppen mit total 10'120 Personen besichtigt worden.

Der erste Flugkilometer wurde am 13. Januar in Issy-les-Moulineux (Frankreich) gefeiert. Vor 50 Jahren - am 13. Januar 1908 - bewältigte dort Henri Farman zum erstenmal in der Geschichte des Motorfluges eine Strecke von über 1'000 Metern. Dazu diente ihm ein Voisin-Doppeldecker mit einem 50 PS-Motor.

Tunesien wurde am 18. Dezember 1958 offiziell als 72. Mitgliedstaat in die ICAO aufgenommen.

Die belgische Luftverkehrsgesellschaft Sabena meldet für 1957 nahezu 700'000 Passagiere oder ungefähr 30% mehr als 1956 (526'600). Mit einer Flotte von 77 Flugzeugen bediente die Gesellschaft 104 Stationen (wovon 46 allein in Afrika) auf einem Streckennetz von 157'500 km.

Russischkurse für BEA-Piloten gelangen gegenwärtig im Zeichen des Luftverkehrsabkommens zwischen Grossbritannien und der Sowjetunion zur Durchführung.

Ein Rücktritt bei der TWA - Nach einjähriger Amtsdauer erklärte der Präsident der TWA, Carter L. Burgess, seinen Rücktritt auf Ende 1957.

49 % weniger No-shows waren seit vergangenen September in den USA zu verzeichnen. Damals beschlossen die amerikanischen Fluggesellschaften, nicht zum Abflug erschienene Passagiere mit 3 Dollar zu büssen.

An die Olympic Airways, Athen, wurde für einige Monate als "Consultant" unser Vertreter für Deutschland, Herr Otto Gersbach, detachiert. Herr Heinrich Moser, Regionalvertreter in Frankfurt, übernimmt inzwischen seine Funktionen als Landesvertreter i.V.

Personalstatus per 31. Dezember 1957

Direktion	8
Generalsekretariat	19
Planungsdienst	26
Zentraler Personaldienst	15
Allg. Personalausbildungs- reserve	34
Departement I	256
Departement II	
Personal Schweiz	361
Personal Ausland	923
Departement III	
Bodenpersonal	760
Fliegendes Personal	732
Departement IV	1'134
Direktion für die Westschweiz	445
<u>Total</u>	<u>4'713</u>

Gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 1956 beträgt der Zuwachs 832 Personen.



Das Jahr 1957 im Vergleich zu früheren Jahren.

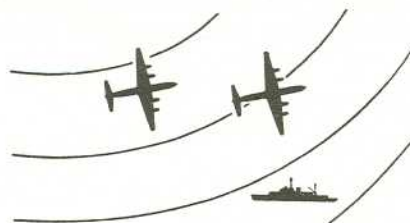
	<u>1952</u>	<u>1953</u>	<u>1954</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>
Total der eingegangenen Vorschläge	436	264	414	360	320	316
Anzahl der prämierten Vorschläge	69	43	45	79	84	77
Total der ausbezahlten Prämien	990.--	1'310.--	2'660.--	6'845.--	5'020.--	5'200.--
Durchschnittsprämie pro prämierten Vorschlag	14.35	30.45	59.10	86.65	58.70	67.55
Höchste Prämie des Jahres	50.--	300.--	300.--	1'600.--	500.--	600.--

Wie unsere Darstellung zeigt, ist das Total der eingegangenen Vorschläge wieder leicht zurückgegangen. Entsprechend sank auch das Total der prämierten Vorschläge, allerdings verhältnismässig zu stark, weil einige der zur Prämierung vorgesehenen Einsendungen aus rein technischen Gründen nicht mehr im alten Jahr abgeschlossen werden konnten.

Umso erfreulicher ist es, dass die Summe der ausbezahlten Prämien angestiegen ist. Sie wäre effektiv noch höher, wenn der im Dezember 1957 publizierte Vorschlag No. 5206 voll hätte abgerechnet werden können. Leider begünstigt er so das Jahr 1957 nur mit seiner Anzahlung von Fr. 500.--.

Ebenfalls erfreulich ist das Ansteigen der Durchschnittsprämie. Dies zeigt deutlich, dass die Qualität der Vorschläge, mindestens der verwertbaren, sich ständig verbessert. Wäre nicht das Jahr 1955 durch seinen "Super-Vorschlag" mit der noch immer höchsten Prämie von Fr. 1'600.-- stark beeinflusst, so hätte das verflossene Jahr mit Fr. 67.55 die Spitze der Durchschnittsprämien.

Beinahe jeden Tag wurde während der letzten 12 Monate ein Vorschlag eingereicht. Hinter dieser Feststellung verbirgt sich eine grosse Arbeit. Wir meinen damit nicht nur die Arbeit all der Dienststellen, die sich mit den Vorschlägen zu befassen haben, sondern auch die, die von den Einsendern selbst aufgewendet wurde. Und wir möchten noch weiter gehen und sagen, dass die 316 eingereichten Vorschläge in schöner Weise dokumentieren, wie gross das Interesse unserer Mitarbeiter an unserer Swissair ist. Fahren wir so weiter, zeigen wir auch im neuen Jahr unser Interesse am Unternehmen durch die Einsendung von zahlreichen guten Ideen - und hoffen wir, dass das Jahr 1958 mit einer noch höheren Summe der ausbezahlten Prämien abschliessen kann.





Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 779 Oel-Ablaufgefässe. Zum Auffangen des abzulassenden Motorenoels existieren für die DC-3- und DC-4-Flugzeuge Wannen, die unter die Motoren gestellt werden können und bisher ihrem Zweck vollauf genügten. Wenn auch die vorgeschlagenen Ablaufgefässe zweckmässiger erscheinen, so sind ihre Vorteile doch nicht so gross, dass sich im heutigen Zeitpunkt eine Herstellung aufdrängen würde. Die Beschaffung der dringend notwendigen Werkzeuge und Betriebseinrichtungen für die neuen Flugzeuge muss vorangestellt werden.
- 2501 Swiss Air Transport Co. Ltd. Beim Kommentar dieses Vorschlages in der letzten Nummer der Guten Idee ist uns ein Fehler unterlaufen : die Swissair wurde im Jahre 1931 in der englischen Bezeichnung als "Swiss Air Traffic Co. Ltd." gegründet, und erst mit der Revision der Statuten im Jahre 1947, die von der Generalversammlung vom 12. Februar 1947 beschlossen wurde, wurde die englische Bezeichnung "Swiss Air Transport Co. Ltd." angenommen. Für den Hinweis aus dem Dept. II danken wir und sagen "sorry" !
- 4411 Auf das Anbringen von Täfelchen in den Flugzeug-Kabinen, die darauf hinweisen sollen, dass das Handgepäck nicht in den Hatracks zu versorgen ist, wird aus ästhetischen Gründen verzichtet. Damit ein solcher Hinweis auch mehrheitlich beachtet würde, müssten entweder TAFELN oder eine ganze Flut von Täfelchen angebracht werden. Diese Massnahme würde jedoch unsere schönen Flugzeugkabinen in ein eisenbahnähnliches Abteil verwandeln, was weder gewünscht noch geschätzt würde.  
Der Fluggast wird übrigens bereits in ganz netter und unaufdringlicher Weise gebeten, sein Handgepäck nicht im Hatrack zu versorgen : Die "Cabin-Label", mit der normalerweise jedes Kabinengepäckstück versehen wird, weist in unmissverständlicher bildlicher Weise auf diese Bestimmung hin, während das blaue Einlageblatt "Lieber Fluggast" in 3 Sprachen darauf aufmerksam macht.
- 4831 Lehre für Passagiergepäck. Dieser Vorschlag ist nicht neu. Bereits im Sommer 1956 wurde von der Abteilung Bodendienst ein entsprechender Versuch mit einer solchen "Mass-Kiste" durchgeführt. Der Erfolg war negativ, weil
- die Platzverhältnisse unter den Sitzen der einzelnen Flugzeugtypen zu stark variieren,
  - beim Wechseln von einer fremden Fluggesellschaft zur Swissair für den betreffenden Passagier eine unangenehme Benachteiligung entstehen könnte (Risiko der Ueberschreitung der Gewichtslimite für Gepäck),
  - diese Lehren je nach Klasse oder Sitz so klein wären, dass nicht einmal unsere eigenen Night Bags toleriert werden könnten.
- 4988 Aenderung des bestehenden Kurbelwellen-Spannbockes zum Ausmessen des Rundlaufes in einem Arbeitsgang. Die im Vorschlag enthaltene Lösung, unter Verwendung von zwei Lagerungen mit Hartstahl-Prismaeinlagen die Kurbelwelle achsial zu lagern, ist gut und bedeutet eine wesentliche Verbesserung des bisherigen Messvorganges.  
Eine Revision der Rundlauf-Ausmessung der R-2800 Kurbelwellen wurde aber bereits vor Eingang dieses Vorschlages studiert. Im weiteren schlägt zudem Pratt & Whitney gem. PWA-Bulletin No. 1489 Rev. A-E eine völlig neue Messmethode vor. Das eingehende Studium aller möglichen Varianten ergab, dass die auf das P & W-Bulletin gestützte Methode die wesentlichste Vereinfachung bringt und dabei voraussichtlich den Zeitaufwand für die Nacharbeit an den Wellen beträchtlich reduziert. Die entsprechenden Einrichtungen zur Anwendung der neuen Messmethode werden ca. ab April dieses Jahres zur Verfügung stehen.
- 5055 Kennzeichnung von Hold-Claimtags. Der Vorschlag No. 4819, kommentiert in der Guten Idee No. 45, behandelte ein ähnliches Problem. Mit seiner Verwirklichung werden zukünftig die Holdtags verschiedenfarbig gedruckt, sodass die vorgeschlagene Unterscheidung ZUERICH, GENF, BASEL schon durch die Farbe gegeben wird und sich ein zusätzlicher Aufdruck erübrigt.



- 5260 Heizspannungsversorgung von Marker-Testsets. Die vorgeschlagene Verwendung von Akkus für die Markertestsets ist deshalb uninteressant, weil sie eine zu kurze Betriebszeit ermöglichen. Der beanstandete Mangel ist schon lange bekannt und wird mit der sich in Durchführung befindlichen Neukonstruktion des ganzen Markertestsets behoben.
- 5270 Zusammenstellen von Spez. Werkzeugsätzen. Dem Vorschlag, die persönlichen Werkzeuge durch auf bestimmte Arbeiten ausgerichtete Spezial-Werkzeugsätze zu ersetzen, liegt eine gute Ueberlegung zugrunde. Doch zeigte es sich bei der Erhebung über die persönliche Werkzeugzuteilung, dass unser Flugzeugpark für eine solche Spezialisierung der Arbeiter noch zu klein und die Anzahl der Flugzeugtypen zu gross ist. Um unter diesen Umständen weiterhin wirtschaftlich arbeiten zu können, muss mit geringen Ausnahmen vorläufig noch jeder Berufsarbeiter als Allround-man auf seinem Fachgebiet eingesetzt werden und stets mit entsprechend vielfältigem Werkzeug ausgerüstet sein.
- 5450 Der Vorschlag, das Zwischengetriebe zur Kompressorkupplung mit einer Blende in der Oelzufuhrleitung zu versehen, um dem häufigen Kupplungswechsel an den DC-6B- und DC-7C-Flugzeugen zu begegnen, beruht auf falschen Voraussetzungen. Wie bereits in der Guten Idee No. 47 vom Dezember 1957 erwähnt, wird die seinerzeitige Anhäufung übermässiger Undichtheit der Kupplungen hauptsächlich auf folgende Ursachen zurückgeführt :
- Einbau von Dichtringen, deren Gummimanchette, die auf ihren qualitativen Zustand unkontrollierbar ist, nicht mehr einwandfrei war,
  - Verwendung von nicht genau planparallel geläpften Schleifringen,
  - Gebrauch von ungeeignetem Dichtungsmaterial für den Einbau der Dichtringe.
- Wie wir bereits erwähnt haben, wird heute dem Lappen der Schleifringe mehr Bedeutung geschenkt und zum Abdichten der Ringe besseres Dichtungsmaterial verwendet mit dem Resultat, dass schon seit einiger Zeit keine Kompressoren oder Kupplungen zufolge übermässiger Undichtheit ausgebaut werden mussten. Ausserdem toleriert die Prüfvorschrift für Kompressorkupplungen des DACO Supercharger Overhaul Manuals eine bestimmte Undichtheit beim Prüflauf nach der Revision, sodass eine absolute Abdichtung gar nicht erreicht werden muss.
- 5624 Motorverschalungsbleche. Ueber das Problem, wie die Motorverschalungsbleche beim Transport und beim Aufbewahren wirksam vor Beschädigungen geschützt werden können, ist schon viel diskutiert worden ohne dass man jedoch zu einer allgemein befriedigenden Lösung gekommen wäre. Auch das vorgeschlagene Anbringen von Schutzkappen an den Blechecken, die mittels einer Feder befestigt werden können, würde nur eine Teillösung des ganzen Komplexes bedeuten. Die Bleche selbst wären nämlich auch so gegen Beschädigungen durch Anstossen oder Schläge nicht geschützt. Die Betriebsplanung, die über das ganze Problem orientiert ist, versucht in dieser Angelegenheit durch verschiedene Vorkehrungen eine umfassende Lösung zu finden.
- 5662 Oelfilter-Sumpfpfzapfen. Eine Verbesserung der Kontrolle auf Spananhäufungen in den Oelfilter-Sumpfpfzapfen der DC-7C-Flugzeuge ist bereits seit längerer Zeit im Studium. Die dem Vorschlag entsprechende Aenderung des Isoliermaterials wird aber bei der bereits vorgesehenen Messmethode kaum notwendig.
- 5679 Blacklight-Kontrolle. Für das Reinigen aller Gegenstände, die nach der Blacklight-Methode kontrolliert werden, steht heute ein spezielles Spülbad zur Verfügung. Zur Zeit wird dieses verbessert, d.h. ausgebaut. Der Vorschlag, diese Teile im Kalt- und Warmwasser-Tunnel zu reinigen, bringt wegen dem umständlichen Transport keine Vorteile. Er würde im Gegenteil den taktmässigen Ablauf der Motor-Revisionen stören.



- 5680 Werkzeug-Ausgabe. Dass das Kontrollsystem für Werkzeuge, die für private Zwecke aus dem Areal des Dept. IV hinausgenommen werden, gewisse Mängel aufweist ist seit jeher bekannt. Im heutigen Zeitpunkt sind ganz einfach die Voraussetzungen für eine einwandfreie Kontrolle noch nicht vorhanden. Auch die vorgeschlagene Regelung vermag das Problem nicht zu lösen und es muss deshalb weiterhin der Disziplin des Personals vertraut werden.
- 5953 Kontrollblatt für periodisch zu erneuernde Ausweise. Obwohl die Besatzungsmitglieder gemäss FOM 1.2.23 selbst für die Erneuerung Ihrer Dokumente verantwortlich sind, führt die Dienststelle Pass & Visa eine Erneuerungskontrolle (nicht für Lizenzen und Brevets). Die zuverlässigeren Leute weisen Ihre Dokumente regelmässig zur Erneuerung vor, während die andern bestimmt trotz der Abgabe eines Kontrollblattes weiterhin stets gemahnt werden müssten. Im übrigen steht es jedem Besatzungsmitglied frei, sich selbst ein solches Blatt mit den notwendigen Angaben vorzubereiten.

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

- 4301 Anbringen von Verstärkungen an den Stiebel-Containern.
- 4540 Aenderung bei den Anschlüssen der Hot Liquids der DC-6B Flugzeuge.
- 5211 Vorschmierer der R-3350 Motoren.
- 5439 Transformereinbau für die Sextanten-Beleuchtung.
- 5587 Vorrichtung für die Satellitenradachsen-Reinigung der R-2800 Motoren.
- 5620 Positionsaenderung der Emergency Air Bottle der CV-440 Flugzeuge.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchstadium :

- 118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches.
- 302 Niederspannungskabel.
- 4378 Anfertigen eines fahrbaren Kompressoren-Prüfstandes.
- 4899 Reserve-Mahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen. Für die Flugküchen Zürich und Genf stellen die 2 Reservemahlzeiten den Durchschnitt dessen dar, was auf Grund mehrjähriger Erfahrung für die flüssige Abwicklung des Betriebes notwendig ist. Dabei wird nicht stur an dieser Zahl festgehalten und es kommt oft vor dass ein Flugzeug mit nur einer oder sogar ohne zusätzliche Mahlzeit abfliegt. Immerhin sind wir gezwungen auf gewissen Strecken mit vielen "last minute"-Buchungen und warmer Verpflegung mehr als 2 Reserven bereit zu halten, weil die im vorliegenden Vorschlag erwähnte Deadline von 20 Minuten nur selten eingehalten werden kann und deshalb bei mangelnder Umsicht Verspätungen unvermeidlich würden.
- Es ist wohl richtig, dass eventuell an Bord fehlende Mahlzeiten in erster Linie den nicht zahlenden Passagieren vorenthalten werden müssten. Diese sind jedoch dem Kabinenpersonal in den meisten Fällen nicht bekannt und wir können es ihm nicht zumuten, solche Passagiere ausfindig zu machen.
- Im Verkehr Ausland - Schweiz wollen wir eine Umfrage bei unseren Stations-Supervisors durchführen, weil hier eventuelle Einsparungen wegen den höheren Gestehungskosten mehr ins Gewicht fallen würden als im Verkehr ex Schweiz. Je nach dem Resultat werden wir dann den Vorschlag versuchsweise einführen.
- 4904 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung.
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druck-Kabinen Hydr. Oelkühler.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/607/643/729/735/736/771/789/1179/1562/2362/2468/2469/2507/2508/2595/2696/3286/3948/  
4162/4247/4299/4378/4404/4406/4502/4529/4530/4553/4570/4588/4594/4625/4627/4646/4648/4649/4650/  
4661/4678/4679/4713/4736/4740/4748/4765/4768/4823/4827/4828/4855/4892/4896/4897/4898/4899/4904/  
4920/4924/4946/4954/4962/4975/5003/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5151/5156/5176/5184/5194/5196/  
5197/5250/5262/5263/5265/5266/5283/5284/5401/5407/5425/5440/5447/5456/5478/5508/5519/5522/5523/  
5531/5545/5560/5561/5575/5579/5582/5589/5601/5603/5619/5637/5649/5656/5663/5666/5668/5670/5671/  
5694/5697/5701/5702/5704/5707/5710/5765/5768/5771/5774/5775/5795/5950/5951.





# Freizeitorganisation Mitteilungen

---

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

## Sportliche Betätigung im höheren Lebensalter.

In der schweizerischen Zeitschrift für Sportmedizin sind in den letzten Nummern die Artikel aus der Arbeitsgemeinschaft zum Studium der Altersfragen im Sport erschienen. Als Verfasser zeichneten die bekannten Sportärzte Dr.med. U.Frey und Dr.med. B.Steinmann. Wir bringen nachfolgend einen Auszug, der viele von uns besonders interessieren dürfte.

Sobald ein Mensch glaubt "sein kritisches Alter" erreicht zu haben, stellt er sich die Frage, ob er seinem Körper eine sportliche Betätigung ohne Risiko noch zumuten kann. Das Risiko nämlich, durch eine Ueberanstrengung körperlichen Schaden zu nehmen, der nicht wieder gut zu machen ist. Die erhöhte Gefährdung des Alterssportlers geht aus der Tatsache hervor, dass einige Todesfälle bei sportlichen Höchstleistungen bekannt sind. Dr.Frey hat in einer Analyse festgestellt, dass es sich dann meistens um Tod infolge Koronarverschluss (Verschluss der Kranzgefässe des Herzens) handelte. Die Aerzte sind daher der Ansicht, dass es für ältere Sportler ratsam scheint, sich vor Inangriffnahme einer Sportart und anschliessend alljährlich untersuchen zu lassen. (Der Verband für Leibesübungen richtet hiefür einen Beitrag von Fr. 3.- aus).

Andererseits ist aber bekannt, dass ältere Sportler im Berufsleben bis ins höhere Alter eine erstaunliche Leistungsfähigkeit aufweisen. Durch das körperliche Training scheint der Alterungsprozess wesentlich verzögert zu werden. Ein Abbruch des Trainings führt zu einem Verfall der Körperform mit Abfall der Leistungsfähigkeit. Die Autoren kamen zum Schluss, dass das Durchschnittsalter der Sportler etwas höher liege als dasjenige Nichtsporttreibender.

Das Problem des Alterssportlers hat auch noch einen psychologischen Aspekt. Eine Untersuchung hat gezeigt, dass es unter aktiv Sporttreibenden weniger Sonderlinge und Neurotiker gibt als unter den "Zuschauern".

Es stellt sich die Frage, welche Sportarten einem älteren Menschen zu empfehlen sind. Grundsätzlich wird man eher Dauerleistungen bevorzugen. Sprinterleistungen, bruske Bewegungen, Reaktionsübungen eignen sich weniger für den älteren Organismus. Als Gesundheitssporte eignen sich daher vor allem Wandern, Waldlauf, Gymnastik, Schwimmen, Skifahren und alle spielerische Beteiligung (kein Wettkampf) in Korbball, Fussball, Tennis und ähnlichen Sportarten.

## Do it yourself - Tu es selber.

Bis Redaktionsschluss ist das Anmelde-Ergebnis auf Grund des Aufrufes in der Dezember-Ausgabe eher enttäuschend ausgefallen. Vielleicht lag es darin, weil die "News" erst nach Weihnachten erschien, und daher die vielen selbstgebastelten Geschenke für die lieben Angehörigen schon gemacht waren, oder dann ist das Sprichwort "Die Axt im Haus erspart den Zimmermann" noch nicht bekannt. Es müsste uns doch eigentlich ein erhabenes Gefühl geben, wenn dem Freund, der zu uns auf Besuch kommt, erklärt wird: du sitzt nun auf einem Stuhl, den ich selber gebastelt habe, oder wenn wir unsern Ehefrauen eröffnen: ich ziehe dir in einer runden Summe den selbstgemachten Tisch und das Büchergestell sukzessive vom Haushaltsgeld ab und lege es auf die Bank. Von der technischen Seite gesehen wird uns endlich die Möglichkeit gegeben, die Personalvorschlags-Ideen in einem Modell zu versuchen, oder gleich im Original herzustellen. Und die vielen Auto- und Motorrad-Besitzer können schlussendlich die fehlende Zierleiste und die lockere Büchse neu anfertigen und ersetzen. Also, was liegt näher als sich heute noch an Herrn O.Ritter, Tel. 2918, Dept.IV, anzumelden.

## Schach-Club

Im November hatte unser Schachclub reich befrachtete Pensa. Ueberraschend mit nur 15/2 : 7 1/2 Punkten verlor unsere Equipe auf 23 Brettern das Simultanspiel gegen den Meisterspieler Crivosaa. Der Ex-Schweizermeister meinte am Schluss: dies sei in dieser Saison sein schlechtestes Resultat. In Genf holte sich eine 12 köpfige Mannschaft den Auderset-Dubois-Pokal und entführte ihn nach Zürich. Schlussendlich mussten sich die "Schächler" der Gebr. Tüscher am 26. November im Firmencup mit 2 : 4 Punkten geschlagen geben. Wenn das so weiter geht, könnte die Prognose wie in der Dezember-Ausgabe vermerkt, doch noch wahr werden.

K.Mordasini



## HABACLU COCKTAIL

Unter diesem Motto führt der Handballclub-Swissair am 1. Februar 1958 mit Beginn um 20.15 Uhr im Restaurant "Neues-Klösterli" eine Soiree für seine Mitglieder durch. Grund zu diesem Fest gibt ihnen der zweite Geburtstag des HCS. Selbstverständlich sind auch Nichtmitglieder und ihre Angehörigen zu dieser Abendunterhaltung herzlich eingeladen. Das bekannte Unterhaltungs-Orchester, Paul Hintermann, Gewinner des Jazz-Festivals 1957, garantiert für ausgezeichnete Musik. Zwischen den Tanzpausen haben Sie die Möglichkeit an einigen unterhaltsamen Gesellschaftsspielen mitzuwirken, oder Ihr Glück im Preiskegeln, Ballwerfen etc. etc. zu versuchen. Für das leibliche Wohl wird der Küchenchef sein Bestes geben. Jung oder Alt, alle werden auf ihre Rechnung kommen.

Billete können im Vorverkauf bei Herrn W. Maurer, Tel. 440, Zürich und Herrn B. Benz, Tel. 2865, Dept. IV, bezogen werden. Die Abendkasse wird um 19.45 Uhr geöffnet. Das Tram Nr. 5 bringt Sie zur Endstation Allmend Fluntern und das "Neue Klösterli" befindet sich gleich vis-à-vis vom Zoo-Eingang. Für den Rücktransport stehen ab 2 Uhr morgens Cars zur Verfügung, die in Richtung Stadt-Mitte, Oerlikon und Seebach fahren. Der HCS erwartet seine Freunde und Mitglieder am 1. Februar im "Neuen Klösterli".

F. Flückiger

### Boccia-Club

An der Gründungsversammlung vom 8. Januar 1958 wurde der Vorstand durch die zahlreichen Anwesenden wie folgt gewählt:

Präsident: Herr RUDOLF KELLER AVOR, Dept. IV, Tel. 2918	Vice-Präs. und Kassier: Herr FRIDOLIN MEIER Verpflegungsdienst, Dept. III, Tel. 2740
Aktuarin: Frau SUSY STAEHELI AVOR, Dept. IV, Tel. 2918	Trainer und Spielleiter: Herr SEVERINO CALDELARI Chef Zubehöwerkstatt Dept. IV, Tel. 2842

Wir wünschen dem Club vollen Erfolg und hoffen gleichzeitig, dass sich noch der oder jene entschliessen könnte dem Club beizutreten. Die Jahresbeiträge wurden auf das Minimum angesetzt. Einzel-Aktiv Fr. 8.-, Ehepaar Fr. 10.-, Passiv Fr. 4.-.

### Fussball-Club

Rangliste; Stand am 30. November 1957

<u>Serie A</u>		<u>Serie C</u>	
1. SWISSAIR 1 * 9 7 - 2 24 : 17 14	1. Fleischwaren AG 8 5 2 1 23 : 11 12		
2. N C R I 8 5 3 - 36 : 12 13	2. SWISSAIR II 8 5 1 2 31 : 19 11		
3. M F O 1 9 4 5 - 22 : 12 13	3. Papierfabrik 8 5 1 2 24 : 11 11		
4. Sais 8 3 3 2 22 : 15 9	4. S R O II 7 5 - 2 29 : 14 10		
5. S R O 1 9 2 4 3 18 : 21 8	5. Autofranz 8 4 - 4 17 : 20 8		
6. Hürlimann 9 2 3 4 23 : 25 7	6. Bez.-gericht 7 1 1 5 13 : 24 3		
7. Philips 9 1 2 6 10 : 36 4	7. Zeughaus 7 1 1 5 9 : 20 3		
8. Migros 9 - 2 7 10 : 27 2	8. Al. Schweisswerk 7 1 - 6 10 : 37 2		

\* Swissair 1 ist somit Wintermeister 1957

In zwei Monaten beginnt bereits die Rückrunde der Saison 1957/58. Unsere beiden Mannschaften werden noch manche hart umstrittene Punkteämpfe zu bestehen haben, um ihre guten Positionen erfolgreich zu verteidigen. Wir können nur hoffen, dass ihnen die Göttin Fortuna wohlgesinnt sein wird.

Der Trainingsbetrieb der Aktiven beginnt am 23. Januar 1958 und wird ab diesem Datum jeden Donnerstag von 18.00 - 20.00 Uhr in der Turnhalle Kolbenacker in Zürich-Seebach durchgeführt.

Es macht uns immer Freude, Anmeldungen von Interessenten für den Fussballsport entgegennehmen zu können.

W. Strahm

### Was ist superlative Rückständigkeit?

Wer die Asiatische Grippe nicht hatte und sich bloss mit der herkömmlichen begnügte - ist ein rückständiger Mensch. Wer die beiden Sputniks nicht mit eigenen Augen sah, oder gar die Bip-Bip-Töne im Radio nicht hörte - ist ein rückständiger Mensch.

Wer aber unsere Freizeitanlage in Seebach nicht kennt, oder in keinem Club der FPS ist - ist der rückständigste Mensch.