

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. 11

November 1958

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM SEPTEMBER UND OKTOBER 1958

	September 1958	September 1957	Oktober 1958	Oktober 1957
Offerierte Tonnenkilometer	19'072'217 + 12 %	17'071'598	17'411'086 + 10 %	15'832'715
Ausgelastete Tonnenkilometer	12'537'037 + 12 %	11'202'393	11'051'056 + 11 %	9'971'144
davon : Passagier-tkm	8'219'795 + 9 %	7'533'488	6'716'502 + 11 %	6'068'609
Gepäck-tkm	2'079'600 + 10 %	1'893'008	1'774'612 + 10 %	1'616'397
Fracht-tkm	1'763'833 + 32 %	1'335'051	2'028'823 + 14 %	1'787'304
Post-tkm	473'809 + 7 %	440'846	531'119 + 6 %	498'834
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	65,8 %	65,8 %	63,5 %	63,2 %

Unser Verkehr im September zeitigte ein gutes Gesamtergebnis. Die Nachfragesteigerung vermochte mit der 12%igen Erhöhung des Angebots Schritt zu halten; damit blieb auch der Auslastungsgrad von 65,8% auf derselben Höhe wie im Vergleichsmonat des Vorjahres. Die Ladefaktoren für die einzelnen Verkehrsgebiete lauten: Europa 60,1% (September 1957: 60,7%); Naher Osten 67,8% (79,5%); Ferner Osten 65,9% (55,4%); Nordatlantik - bei einer um 44% erhöhten Offerte! - 71,6% (75,7%); Südatlantik 68,3% (57,7%).

Ein ähnliches Bild ergibt sich für den Oktober, wo einer um 10% gewachsenen Produktion eine Zunahme der verkauften tkm um 11% gegenüberstand. Die Flüge im regelmässigen Linienverkehr waren insgesamt zu 63,5% (Oktober 1957: 63,2%) ausgelastet. In Europa betrug der durchschnittliche Ausnutzungskoeffizient 57,9% (58,4%), im Nahen Osten 60,6% (70,4%), nach dem Fernen Osten 70,1% (56,7%), über dem Nordatlantik im Passagierverkehr 69,7% (74,8%) und für die Luftfracht 53,5% (62,5%) sowie schliesslich auf den Südamerikakursen 66,7% (51,9%). Erstmals weist der Ferne Osten die beste Auslastung des Gesamtnetzes auf.

DIE SEITE DER GESCHAFTSLEITUNG

Die Swissair wird in nächster Zeit eine Reihe grösserer Bauvorhaben ausführen. Namentlich in Kloten wird eine rege Bautätigkeit einsetzen; allerdings sind wir dort nicht allein Bauherren, sondern auch der Bund, der Kanton Zürich und die FIG (Flughafen-Immobilien-Gesellschaft), die nach dem Volksentscheid vom letzten Sommer an die Flughafenenerweiterung, die sogenannte Bauetappe II, gehen können. Die Aufteilung ist so, dass der Bund ein Flugsicherungsgebäude, der Kanton die Tiefbauten (Pisten, Rollwege usw.), die FIG die Hochbauten (wie Flughafen, Post- und Frachtgebäude, Werfthalle, usw.) und die Swissair diejenigen Bauten übernimmt, welche vor allem ihren eigenen Bedürfnissen dienen.

Die FIG wird sehr bald mit Hochbauten im Werftareal beginnen, sodass die Autos, die dort heute verstreut parkiert werden, anderswo aufgestellt werden müssen; auch später wird auf dem Werftareal kaum mehr Platz zum Parkieren zur Verfügung stehen. Dafür wird im sogenannten "Rietgässli", in der Nähe des Schulgebäudes, ein Parkplatz für 210 Autos eingerichtet, der sich später für 500 Wagen erweitern lässt. Trotzdem mit einfachsten Mitteln gebaut wird, beträgt die Bausumme Fr. 122'500.-.

Wesentlich bedeutender ist der dringend notwendige Ausbau der Energieversorgung und der Telefonkabelanlage für unsere Bauten auf dem Flughafen. Es handelt sich dabei darum, gleichzeitig mit der Erstellung einer Anlage, die den wachsenden Bedürfnissen genügt, ein möglichst wirtschaftliches System namentlich der Energieversorgung zu finden. Sämtliche Energieverbraucher der Swissair in Kloten werden künftig von einer Hochspannungs-Ringleitung bedient, wobei die Einspeisung durch das Elektrizitätswerk und die Messung - was im Hinblick auf den Elektrizitätstarif wichtig ist - nur an einem Punkt erfolgt. Immerhin werden aus Sicherheitsgründen zwei weitere, von der ersten unabhängige Einspeisungen installiert, die durch Fernsteuerung beim Versagen der Haupteinspeisung in Betrieb gesetzt werden können. Da es für die Höhe des Energiepreises auf eine möglichst kleine Belastungsspitze ankommt, wird eine Netzkommando-Anlage erstellt, die gegebenenfalls automatisch oder auf Handschaltung hin bestimmte Verbrauchergruppen vorübergehend ausschaltet. - Um die schon lange nötigen Neuanschlüsse von Telefonen zu ermöglichen und eine gewisse Reserve zu erhalten, wird ausser dem bestehenden Kabel mit 300 Adern ein zusätzliches Kabel von 400 Adern zwischen Flughafen und Werftareal verlegt; ferner müssen eine Reihe Verteilkabel installiert werden. Der Ausbau der Energieversorgung und der Telefonkabelanlage kosten zusammen Fr. 953'000.-.

Bereits letztes Jahr erwies sich das heutige Schulgebäude als zu klein, sodass in den Militärbaracken Kloten und in der Personalkantine Kurse abgehalten werden mussten. Gestützt auf eine umfassende Studie der künftigen Bedürfnisse wurde daher ein Erweiterungsbau geplant, in dem auch der Aertzliche Dienst untergebracht wird. Der Erweiterungsbau wird so gross dimensioniert, dass dort zunächst auch Büros der Departemente III und IV untergebracht werden können; dies hilft mit, kostspielige Zwischenlösungen mit provisorischen Fahrnisbauten bis zur Erstellung eines Verwaltungsgebäudes zu vermindern. Die Kosten für Bau und Einrichtungen werden über 2 Millionen Franken betragen. Das neue, durch einen Trakt mit dem alten verbundene Gebäude wird zunächst fünf Geschosse aufweisen, jedoch so fundamentierte und konstruiert sein, dass eine Aufstockung bis auf zehn Stockwerke möglich ist. Im Erdgeschoss von Altbau und Neubau findet die technische Ausbildung statt; in das Erdgeschoss des Neubaus kommt unter anderem der Aertzliche Dienst. Der erste und zweite Stock des Neubaus dienen von Anfang an der Schule; die provisorischen Büros werden im dritten und vierten Stock eingerichtet. Für die Erweiterung der Räume für Simulator- und Cockpitausbildung ist ein Anbau an das jetzige Gebäude vorgesehen, um eine organische Angliederung an die bestehenden Anlagen zu erhalten.

Ein Unternehmen von der Grösse der Swissair kann auf die Dauer nicht darauf verzichten, selber Lehrlinge auszubilden. Im Dept. IV wurde vor kurzem in einigen Werkstattbetrieben damit begonnen, und mit den Jahren wird diese Ausbildung ausgebaut werden müssen. Wir hatten allerdings die Absicht, erst 1961 besondere Lehrlingswerkstätten zu erstellen. Nun ist aber der schon erwähnte Mangel an Büroraum mittlerweile so gross geworden, dass wir ausser der teilweisen Belegung des Schulhausneubaus mit Büros noch nach weiteren Lösungen suchen mussten. Wir werden daher den Bau für die Lehrlingswerkstätten schon früher erstellen, aber zunächst dort Büros einrichten. Für Fr. 600'000.- wird neben den Schulgebäuden ein quadratischer zweigeschossiger Bau errichtet. Die allgemeinen Schulräume für den theoretischen Unterricht und der grosse Hörsaal des Schulhauses können mitbenutzt werden; vom Betrieb sind die Lehrlingswerkstätten jedoch unabhängig. Die Fundation ist so dimensioniert, dass ein weiteres Stockwerk als Vergrößerung der Lehrlingswerkstätte möglich ist.

Mit einem Betrag von fast 8 Millionen Franken für Bau und Einrichtungen ist das Borddienstgebäude das kostspieligste der in letzter Zeit beschlossenen Projekte. Der Borddienst ist bekanntlich für die Planung und Beschaffung der auf dem gesamten Streckennetz abzugebenden Verpflegung sowie für die Festlegung und Auswahl des gesamten Ausrüstungsmaterials, wie Geschirr, Besteck, Wäsche, Bordliteratur usw., zuständig. Fachlich ist er für die eigenen Verpflegungsbetriebe der Swissair in Zürich, Genf, Basel, New York und Karachi und die Beschaffung der Bordverpflegung auf 45

Aussenstationen verantwortlich. Der grösste Betrieb ist in Zürich, wo ausser den eigenen Flugzeugen auch fremde Gesellschaften beliefert werden; in der Flugküche (die übrigens nur einen verhältnismässig kleinen Teil einnimmt), den beiden Bereitstellungsgruppen für Verpflegung und anderes rotierendes Bordmaterial sowie der provisorischen Wäscherei sind heute, ohne das Verwaltungspersonal, 106 Angestellte beschäftigt. Die Arbeit wickelt sich zurzeit noch in Baracken ab, die bei der bevorstehenden Flughafenerweiterung abgebrochen werden müssen. Bis 1961 muss daher in Zürich (in Genf wird ein Neubau für den Borddienst im kommenden Frühjahr bezugsbereit sein) ein neues Borddienstgebäude in Betrieb genommen werden können. Es wird zwischen Flughafen und technischem Areal erstellt, sodass die Verbindungswege zum Abstellplatz vor dem Flughafen und zur Werft (wo die Flugzeuge eventuell künftig ausgerüstet werden) kurz sind. Bei der Planung waren besonders komplizierte betriebliche Probleme zu lösen, um einen reibungslosen Betriebsablauf zu erreichen. Rationelles Arbeiten ist nicht nur in der Küche und den ihr direkt zugeordneten Betriebsteilen wichtig, sondern auch bei der Ausrüstung und Beladung, damit die Betriebsspitzen ausgegnet und kurze Bodenzeiten eingehalten werden können. Im künftigen Gebäude werden als neue Nebenbetriebe eine Bäckerei-Pâtisserie und die Betriebswäscherei untergebracht. - Der vier Trakte umfassende Neubau wird zollfreies Areal, was wesentliche wirtschaftliche Vorteile bringt.

Aber nicht nur in Kloten werden wir bauen. Die heutige Abfertigung im Hauptbahnhof Zürich ist wesentlich zu klein. Die SBB stellen uns nun auf der Seite des Landesmuseums im Hauptbahnhof das bisherige Garageareal für einige Jahre zur Verfügung. Obwohl wir wissen, dass das keine endgültige Lösung ist, werden wir dort provisorisch einen Airterminal einrichten, der auf Beginn der Sommersaison des kommenden Jahres fertiggestellt sein wird. Die Kosten für Umbau und Einrichtungen werden Fr. 640'000.- betragen.

Auch in der Reservation Zürich sind die Raumverhältnisse mit dem anwachsenden Verkehr sehr knapp geworden. Wir müssen daher an der Weinbergstrasse weitere Räume mieten und einrichten, die mit den bisherigen in Verbindung stehen. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Reservation stellte sich die Frage, ob schon bald auf ein elektronisches Buchungssystem übergegangen werden sollte; eine gründliche Studie hat aber gezeigt, dass noch geraume Zeit auf die bisherige Art ein ebenso rascher und zuverlässiger Buchungsdienst gewährleistet werden kann und sich die sehr hohe Kosten einer elektronischen Anlage noch nicht lohnen. Auch so müssen wir für die Erweiterung mit einem Betrag von Fr. 285'000.- rechnen.

Selbstverständlich wurde bei allen diesen Bauprojekten ganz genau geprüft, wie das beste Ergebnis mit den geringsten Aufwendungen erzielt werden könnte. Auf manches bloss Wünschbare wurde daher verzichtet. Trotzdem müssen für die erwähnten Bauten rund 13 Millionen Franken ausgegeben werden; zudem sind weitere Projekte in Vorbereitung. Dabei ist es wohl richtig, dass diese Summe nicht in einem Jahr verdient werden muss, aber die Amortisationen und Zinskosten belasten die Rechnung erheblich. Das sind unvermeidliche Aufwendungen; doch tragen auch sie zur steten Sorge der Geschäftsleitung um die wachsenden Kosten bei.



Isidor Lack
Chef Departement Technik

ZWEI FERTIGE NEUE BAUTEN AUF DEM WERFTAREAL KLOTEN

Seit Ende Oktober ist der Anbau am Hangar I bezugsbereit. Er ist - teilweise zweistöckig, in Stahl- und Betonkonstruktion - auf der ganzen Länge der Nordfassade des bestehenden Hangars angebaut. Die gesamte überbaute Fläche beträgt 1900 m², der Rauminhalt 16'000 m³ und die nutzbare Bodenfläche 2800 m². Im östlichen Teil ist einmal die Autoreparaturwerkstätte untergebracht, die gleichzeitig 6 bis 10 Fahrzeuge aufnehmen kann. Sie verfügt über zwei modern eingerichtete Wasch- und Schmierboxen mit je einem Wagenheber. Daran anschliessend folgt die Betriebsreparaturgruppe mit der mechanischen Abteilung im Erdgeschoss und derjenigen der Betriebselektriker auf dem galerieähnlichen Obergeschoss. Die Hydraulikwerkstatt beansprucht im Parterre einen Raum für die Schlauchmontage und im obern Stock Platz für die Prüfstände und die Werkbänke. Im westlichen Gebädetrakt befindet sich die Sattlerei und darüber die Radiowerkstatt. Im rückwärtigen Teil des Anbaus, an die Hangarmauer anstossend, sind das Seenotmaterial, das Stuhllager und eine Garderobe für 400 Personen mit moderner Waschanlage, Duscheräumen und Toiletten untergebracht. Die Garderobe im Obergeschoss mit 130 Plätzen dient dem im Hangaranbau arbeitenden Personal. Schliesslich sind im Obergeschoss Lagerräume für die Aufnahme von DC-8-Material vorgesehen.

Vor kurzem wurde auch die Personalkantine Taubenried erweitert. Die ausgebaute und vergrösserte Küche gestattet in Zukunft, je 1700 Mittag- oder Abendessen zuzubereiten, wofür allerdings noch einige Installationen notwendig sind.

Beidseitig der Küchenanlage befinden sich Essräume. Der südseitige Essraum wurde auf 290 Sitzplätze erweitert. Der neu erstellte nördliche Trakt dient vorerst lediglich zum kleinen Teil als Essraum; er kann nach Aufhebung der provisorisch untergebrachten Büros auf 350 Plätze erweitert werden. Dieser Teil enthält auch Räumlichkeiten für Konferenzen und die Bewirtung von Gästen. Die Garderobe für das Kantinenpersonal wurde zusammen mit einem Aufenthaltsraum in den ehemaligen roten Saal verlegt.

NEUE PICs UND FLUGKAPITÄNE

Zu Pilots-in-Command wurden ernannt: Flugkt. Hans Jäckle auf DC-6B/7C (Nordatlantik), Flugkt. A. Schneider auf DC-6B (Ferner Osten), die Piloten Ernst Fischli und Edouard Vuille auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten, sowie die Piloten Georges von Allmen, Armin Bart, Konrad Hauser, Walter Iff, Werner Iselin, Gilles Moret, Kurt Strickler und Rudolf Widmer auf Convair.

Den Rang eines Flugkapitäns erhielten die Piloten Rodolphe Burkhardt, Max Dübendorfer, Paul Habegger, Otto Rentsch und Reinhart Rychener.

Wir entbieten den Neuernannten unsere besten Glückwünsche!

MUTATIONEN IM DEPARTEMENT II

Herr Hans Joos, Chef der Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin, der die Swissair auf Jahresende verlässt, wird auf seinem Posten durch unsern Regionalvertreter in Hamburg, Herrn Walter Speck, ersetzt. An Herrn Specks Stelle übernimmt Herr Kurt Meyer (Deutsch-Schweiz/Tessin) die Regionalvertretung Hamburg. - Der vorher als Resident Salesman in Seattle tätig gewesene Herr Werner Fitze leitet seit 1. September die Regionalvertretung Cleveland. Sein dortiger Vorgänger, Herr Charles Grant, wurde als Agency and Interline Manager nach New York versetzt. - Für unser neues Anflugsziel Bahrain ernannte die Geschäftsleitung Herrn Hans Hildebrand zum Regionalvertreter/Station Supervisor. - Zum Regionalvertreter Nord-Bayern in Nürnberg wurde Herr Carl Kroll, bisher Swissair Hamburg, befördert. Herr Karl Cohnen (vormals Swissair Nürnberg) siedelt nach München über, wo er als Regionalvertreter Herrn Ludwig Nart ersetzt, der seinerseits die Vertretung in Bangkok übernehmen wird. - Wir wünschen allen Herren viel Erfolg im neuen Wirkungskreis.

BEFÖRDERUNGEN IM DEPARTEMENT I

Zum Chef des Dienstes für elektronische Datenverarbeitung wurde Herr Heinz Büchi ernannt. Herr Hans Lüthi übernimmt die Leitung der Datenverarbeitungszentrale. Als Sachbearbeiter der EDP-Anlage amtiert Herr Ernst Gächter, als Sachbearbeiter des Lochkartenbüros Herr Kurt Thomas und als Cheflocherin Fräulein Ella Boesiger. - Wir gratulieren!

DAS BILD DES MONATS

Am 1. November wurde in Kloten der DC-6A "Cargoliner" zu seinem Erstflug nach New York beladen. Bei einer Kapazität von 11 Tonnen wurden Güter im Gesamtgewicht von rund 10,8 Tonnen in seinem Rumpf verstaut, davon vier für Manchester bestimmte Textilmaschinen, die zusammen 1557 kg wogen. Der Frachter transportierte 9,5 t Material über den Atlantik.

UNSER 5. DC-7C

Am 6. November traf unser fünfter, Ende Oktober des letzten Jahres bestellter DC-7C in Kloten ein. Das Flugzeug erhält die Immatrikulation HB-IBP und wird ab 1. Dezember eingesetzt.

SWISSAIR BORDBUFFET NEW YORK GEHT AN LUFTHANSA

Sobald wir im nächsten Jahr unsern im Bau befindlichen Hangar und damit auch ein neues Bordbuffet in Idlewild in Betrieb nehmen, wird die Lufthansa unsere jetzige Flugküche in New York übernehmen.



KADERKURSE IN MAGGLINGEN

Vom 9. bis 15. November fand in Magglingen der erste einer neuen Serie von Kursen für leitendes Swissair-Personal statt. Der zweite Kaderkurs dieses Jahres dauert vom 23. bis 29. November, während für 1959 zwölf weitere solcher Veranstaltungen

vorgesehen sind. Aufgeboten werden jeweils 12 Abteilungs-, Sektions- oder Dienststellenchefs aus dem In- und Ausland. Die Kurse bezwecken, auf die in Grossunternehmen vorhandenen Probleme und deren Lösungsmöglichkeiten hinzuweisen. Die einzelnen Teilnehmer sollen dabei die sachlichen und menschlichen Schwierigkeiten der andern kennen und besser verstehen lernen.



Mit einem Waldlauf beginnt jeweils das Tagesprogramm unserer Kaderkurse in Magglingen.

HAPPY LANDINGS

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

Im Dept. I : 26.9. Fräulein Rose-Marie Sapin, Betriebswirtschaftsdienst (jetzt : Frau Dätwyler).

Im Dept. II :

16.8. Laurent Chavanne, Startdienst Basel ; 28.8. Peter Resch, Reservation ; 6.9. Melvin Baumann, Luftreisebüro Zürich ; 12.9. Gustav Brändli, Reservation ; 13.9. Alfons Meier, Tarife und Passagebestimmungen ; 4.10. Frl. Verena Günter (jetzt : Frau Büchi), Verträge und IATA ; 9.10. Annemarie Hofstetter (jetzt : Frau Helbling), Tarife & Passagebestimmungen ; 10.10. Hermann Dörig, Stationsmechaniker Rom ; 23.10. Erwin Habertur, Startdienst Basel-Blotzheim.

Im Dept. III : 14.6. Paul Götz, Steward ; 30.8. Richard Züst, Dispatch ; 5.9. Walter Blaser, Dispatch ; 20.9. Bruno Dudler, Bereitstellung I ; 22.9. Alfred Schneider, Steward ; 25.9. J.H. Ruoss, Fernmeldedienste ; 26.9. Hermann Dätwyler, Drucksachenzentrale ; 26.9. P. Merz, Pilot ; 29.9. Fritz Nauer, Traffic ; 4.10. Niklaus Grob, Piloten-Asp.

Im Dept. IV : 30.8. Ernst Heusser, Spenglerei ; 30.8. Hans Sala, Administration ; 4.9. Eduard Schneider, Bauabt. ; 10.9. Walter Ochsner, AVOR ; 12.9. Albert Arnold, AVOR ; 13.9. Hans Stampfli, Triebwerk ; 13.9. Hans Bachmann, Werft ; 13.9. Max Burg, Flugbetrieb ; 17.9. Albert Estermann, Materialplanung ; 20.9. Robert Maibach, Flugbetrieb ; 20.9. Alfred Bolliger, Elektro-Werkstatt ; 26.9. Max Lenz, Flugbetrieb ; 27.9. Fritz Obrist, Materialverwaltung ; 27.9. Theodor Tschan, Flugbetrieb ; 27.9. Heiner Wiesmann, Materialplanung.

"OPEN LIST" FUER PERS. 35/I-FLUGSCHEINE

Gemäss Art. 5 unseres Transportvergünstigungsreglementes können Swissair-Angestellte während der Winterflugplanperiode Flüge zu 35 % des anwendbaren Tarifs und mit fester Buchung auf den folgenden Kursen vornehmen :

Europa

ZRH-LON-ZRH	SR 100/101
	SR 104/105
	SR 700/701 1)
GVA-LON-GVA	SR 102/103
	SR 702/703 2)
BSL-LON-BSL	SR 100/101 3)
	SR 104/105 4)
ZRH-MAN-ZRH	SR 118/119 5)
ZRH-PAR-ZRH	SR 140/141
BSL-PAR-BSL	SR 140/141
GVA-PAR-GVA	SR 142/147
ZRH-AMS-ZRH	SR 120/121
GVA-NCE-GVA	SR 148/149
ZRH-FRA-HAM-FRA-ZRH	SR 224/225
ZRH-STR-DUS-STR-ZRH	SR 214/215
ZRH-STR-CGN-STR-ZRH	SR 208/209
GVA-FRA-HAM-FRA-GVA	SR 212/213
ZRH-MUC-ZRH	SR 216/217
ZRH-CPH-ZRH	SR 210/211
ZRH-DUS-STO-DUS-ZRH	SR 250/251

ZRH-ROM-ZRH	SR 300/301 6)
	SR 308/309 7)
GVA-ROM-GVA	SR 302/303
ZRH-MIL-ZRH	SR 304/305
GVA-MAD-LIS-MAD-GVA	SR 150/151
GVA-BCN-GVA	SR 160/161
GVA-PMI-GVA	SR 162/163 8)
ZRH-VIE-ZRH	SR 242/243
	SR 240/241 9)
ZRH-PRG-ZRH	SR 220/221
ZRH-BEG-ZRH	SR 246/247
ZRH-GVA-ZRH	SR 029/028
	SR 021/020
ZRH-BSL-ZRH	SR 004/005

Naher Osten

ZRH-GVA-ATH-GVA-ZRH	SR 340/341
	SR 324/325
	SR 330/331
	SR 322/323
	SR 312/313
	SR 332/333

Naher Osten

ZRH-GVA-IST-GVA-ZRH	SR 324/325
	SR 322/323
ZRH-GVA-TLV-GVA-ZRH	SR 330/331
	SR 332/333
ZRH-GVA-CAI-GVA-ZRH	SR 340/341
	SR 342/343
ZRH-GVA-BEY-DAM-GVA-	SR 360/361
- ZRH	SR 310/311
ZRH-GVA-HBY-DHA-HBY-	
GVA-ZRH	SR 360/361

Nordatlantik

- Alle Kurse, ausgenommen :
SR 410/411 (Tage 5 & 6)
SR 886/887 (Tage 6 & 7)

Südatlantik

- alle Kurse

Ferner Osten

- gem. Auskunft bei den
SR-Flugscheinausgabe-
bestellen

- | | | |
|--|----------------------------------|------------------------|
| 1) Tage 3,5 ZRH-LON ; Tage 1,4 LON-ZRH | 5) Tag 2 ZRH-MAN ; Tag 3 MAN-ZRH | |
| 2) Tag 1 GVA-LON-GVA | 6) nur bis 20.3.59 | 9) nur wenn SR 242/243 |
| 3) 1.11. - 17.12.58 | 7) ab 21.3.59 | nicht verkehrt |
| 4) 18.12. - 31.3.59 | 8) nur bis 28.2.59 | |

Unsere Vertretung in Lissabon macht besonders darauf aufmerksam, dass alle dort zusteigenden Passagiere (also auch Inhaber von Personal-Flugscheinen) sich spätestens am Vorabend des Abfluges persönlich im Swissair-Bureau einzufinden haben, damit die Ausreiseformalitäten erledigt werden können.

AFRIKAFLUG

Das in der Tagespresse erschienene Inserat eines Zürcher Reisebüros über einen vom 28. Dezember bis 15. Januar dauernden Afrikaflug hat zu Missverständnissen Anlass gegeben. Der Flug wird von der Balair mit eigener Besatzung durchgeführt. Die Swissair hat dazu der Basler Chartergesellschaft lediglich einen DC-4 zur Verfügung gestellt.

DIE LOT IN KLOTEN

Das polnische Luftverkehrsunternehmen LOT fliegt als 25. Gesellschaft im regelmässigen Linienverkehr den Flughafen Zürich an.

NEUE SEKTOR-CHEFHOSTESSEN

Fräulein Marianne Hofmann ist zur Chefhostess Europa und ihre Vorgängerin auf diesem Posten, Fräulein Elfriede Schüle, zur Chefhostess Naher Osten ernannt worden.

SWISSAIR-VERTRETER ALS ORDENSTRAEGER

Unser Vertreter in Rio de Janeiro, Herr Albert Rüttimann, ist für seine Verdienste um die Förderung der brasilianisch-schweizerischen Beziehungen mit dem Orden vom Kreuz des Südens dekoriert worden. Wir gratulieren herzlich !

DIE FINNAIR IN GENÈVE

Mit der Aufnahme des Winterflugprogramms hat die Finnair eine neue Strecke nach der Schweiz eröffnet, die von Helsinki über Kopenhagen-Köln-/Bonn-Frankfurt direkt nach Genf (anstatt Basel) führt.

HABEN SIE SCHON GEWUSST, DASS

- der Swissair-Auftrag über 5 Convair-880 das Bestellungstotal für diesen Flugzeugtyp auf 78 erhöhte ?
- die Pan American am 25. Oktober mitteilte, es seien bereits 4'855 Passagen nach Europa mit B-707 vorausgebucht worden ?
- die Revell-Baukasten für Swissair DC-7C-Modelle ein grossartiger Verkaufsschlager sind ? Es sollen weit über 1 Million Exemplare verkauft werden.

<u>PERSONALSTATUS PER 30. SEPTEMBER 1958</u>	
Direktion	8
Generalsekretariat	20
Planungsdienst	25
Zentraler Personaldienst	16
Lehrlingswesen	10
Allg. Personalausbildungsreserve	50
Departement I	293
Departement II	
Personal Schweiz	398
Personal Ausland	1'038
Departement III	
Bodenpersonal	826
Fliegendes Personal	778
Departement IV	1'347
Direktion für die Westschweiz	471
<u>Total</u>	<u>5'280</u>

- die Swissair offenbar mit allen Mitteln den Nachwuchs fördert ? Der jüngste Mitarbeiter der Gesellschaft wurde nämlich gemäss Personal-Mutationsliste No. 8 vom 23. Oktober am 13.10.1958 geboren
- die Benützung eines Lexikons oft Tücken birgt ? Eine unserer VIP-Meldungen bezeichnete einen berühmten Musiker als "notorious pianist" ; demnach hätten selbst notorische Klavierspieler Chancen, VIPs zu werden ! Nüt nalah gönnt
- die Swissair am 28. Weltkongress der ASTA (American Society of Travel Agents), der vom 3. bis 7. November in New York stattfand, den ersten Preis für das beste Luftverkehrsplakat erhielt ?

TARIFKONFERENZ DER IATA

Am 25. Oktober ging die diesjährige, vierwöchige Tarifkonferenz der IATA in Cannes zu Ende. Ueber die von verschiedenen Seiten vorgeschlagenen Zusatztarife für Passagen auf Düsenverkehrsflugzeugen konnte keine Einigung erzielt werden. Dagegen wurde beschlossen, den Service von Sandwiches in der Economy-Klasse über dem Nordatlantik durch kalte Mahlzeiten zu ersetzen. Die Konferenz hat sich vertagt.

MAX GUGELMANN †

Am 3. Oktober verschied unser langjähriger Angestellter Max Gugelmann. Der 1909 Geborene trat am 3. Februar 1947 in die damalige Startmannschaft in Dübendorf ein. Im April 1951 wurde er zum Gruppenführer befördert, um 1954 einen Posten im Gepäckdienst Kloten anzutreten. Der Verstorbene war den Passagieren ein immer dienstbereiter Helfer und seinen Mitarbeitern ein geschätzter Kamerad. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

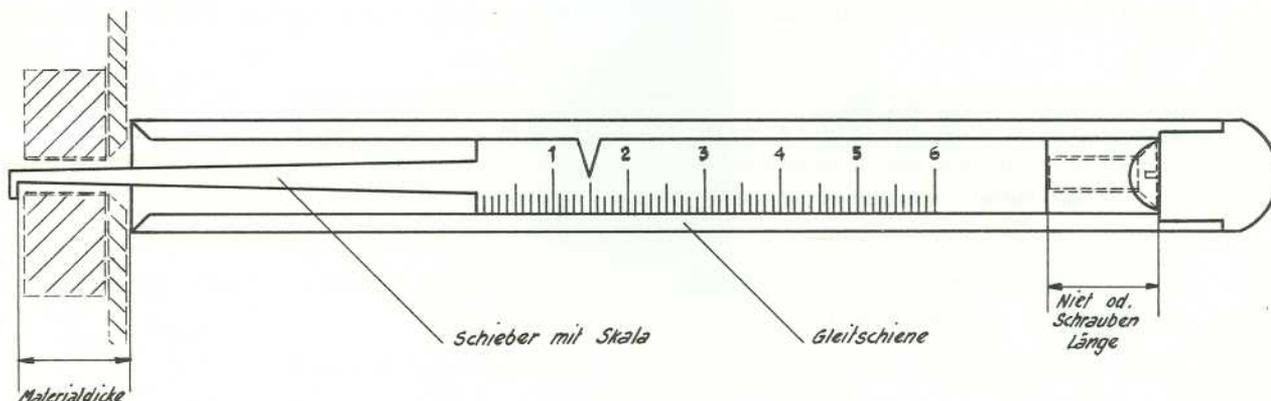
MARCEL BOHLI †

Am 28. Oktober starb im Alter von 39 1/2 Jahren der Chef unseres Technischen Dienstes auf dem Londoner Flughafen, Marcel Bohli. Er wurde im September 1946 als Mechaniker in Dübendorf angestellt und im Februar 1950 zum erstenmal für sechs Monate nach London delegiert. Seit Jahresbeginn 1953 amtete er als Stellvertreter des Chefmechanikers in London, um am 1. Februar 1957 selber die Leitung des dortigen Technischen Betriebes zu übernehmen. Die Swissair verliert in ihm einen tüchtigen Mitarbeiter und fähigen Leiter. Wir werden ihn stets in guter Erinnerung behalten.

In der zweitletzten Nummer der Guten Idee von diesem Jahre können wir vier prämierte Vorschläge veröffentlichen, deren Einsender die folgenden Herren sind :

Herr Josef Achermann, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 50.-	6671
Herr Walter Hammer, Triebwerk, Dept. IV	" 40.-	5914
Herr Jakob Kuhn, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 30.-	6510
Herr Ernst Brupbacher, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 20.-	5707

- 6671 Herr Josef Achermann fertigte ein spezielles Längenmessgerät an, mit dem die Materialdicken gemessen und zugleich die Länge der entsprechenden Nieten oder Schrauben bestimmt werden kann. Da dieses Hilfsmittel besonders die Montagearbeiten an den Flugzeugen erleichtert, werden weitere Messgeräte dieser Art angeschafft.



- 5914 Herr Walter Hammer schlug vor, zum Schleifen der Anlenkbolzen der R-3350-Motoren einen speziellen Aufspanndorn zu verwenden. Ein Schleifversuch, unter Anwendung eines nach seinen Angaben hergestellten Aufspanndornes, ergab, dass damit ein rationelleres und präziseres Arbeiten möglich ist.
- 6510 Damit während der Kontrollarbeiten an den Flugzeugen die Circuit Breaker nicht von Unbefugten eingeschaltet werden, wurde der betr. Schalter bis anhin mit Papierklebeband abgedeckt. Diese ungenügende Sicherung veranlasste Herrn Jakob Kuhn ein Aufsteckschild herzustellen, mit dem die diversen Circuit Breaker auf einfache Art in der OFF-Position gesichert werden können. Dadurch kann ein ungewolltes Einschalten der entsprechenden Anlage vermieden werden.
- 5707 Herr Ernst Brupbacher war der Initiant für das Anbringen eines speziellen Handlochdeckels an den Gondelverschaltungen der DC-7C-Flugzeuge. Der Vorteil dieses Handlochdeckels liegt in der wesentlichen Verbesserung der Zugänglichkeit bei der Montage der Schnellablass-Rohrkupplung.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 2856 Der Vorschlag, einen von Hand zu betätigenden hydraulischen Heber herzustellen kommt leider zu spät. Die Anschaffung einer solchen Hebebühne wurde bereits im August 1957 beschlossen und das Gerät wird voraussichtlich anfangs nächstes Jahr geliefert. Seine Daten sind : Tragkraft 1'200 kg, Hebehöhe 3,5 m ; es besitzt zudem auswechselbare Rollen-Plattformen.
- 2857 Der Vorschlag, die Strebe der vordern Laderaumtüre an den Metropolitan am inneren Ende mit einem Gummischlauch abzudecken, verhindert nicht das Anritzen der Gepäckstücke beim Oeffnen oder Schliessen der Türe durch die Stütze, weil das bewegliche Strebenstück während der Drehung aus dem Gummistück hervortreten würde.
- Das Problem wird jedoch durch den Einbau eines Vorhanges in diesen Laderaum gelöst. Damit wird genügend Raum ausgespart, um der sich teleskopartig verschiebenden Strebe den nötigen Spielraum zu belassen.
- 3286 Für die ganze Swissair-Flotte wird als Schmierstoff das Oel ESSO 100 verwendet. Eine Umstellung von dieser Oelqualität auf ESSO 120 für DC-7C-Flz. würde keine Verbesserung in Bezug auf die Verschmutzung der Kerzen mit sich bringen da die Viscosität des Oels in keinem Zusammenhang mit der Kerzenverschmutzung steht. Wohl liesse sich evtl. ein kleiner Rückgang des Oelverbrauches erzielen, doch wäre er in keinem Verhältnis zu den Umtrieben, die die Verwendung von zwei Oel-Sorten mit sich bringen würde.
- 4417 Die Idee, den Namen unserer Luftverkehrsgesellschaft gross auf die Unterseite der Flugzeuge aufzumalen, ist nicht neu. In der Anfangszeit des kommerziellen Luftverkehrs war eine solche Beschriftung fast das einzige Propaganda-Mittel. Heute, wo das Reisen mit dem Flugzeug zu einer Selbstverständlichkeit geworden ist, verlangt der zukünftige Fluggast eine geschmackvollere und persönlichere Werbung. Ausserdem ist bei der heutigen Operationshöhe der Flugzeuge die Lesbarkeit einer solchen Aufschrift in Frage gestellt und bei Flügen in niedrigen Höhen zeigt das weisse Kreuz im roten Feld eindeutig genug, wohin das Flugzeug gehört.
- 4646 Taschenlampen auf Flugzeugen. Ein Teil der sich auf den Flugzeugen befindenden Stablampen gehört zur Emergency-Ausrüstung und muss im Notfall sofort zur Hand sein. Es ist somit nicht zweckmässig diese Lampen so zu sichern und zu plombieren, dass sie nicht von Unbefugten entfernt werden können. Die in Cockpit und Buffet vorhandenen Lampen jedoch werden nachts zum Arbeiten benötigt und können aus diesem Grunde nicht plombiert werden.
- Um aber dem grossen Verschleiss an Stablampen entgegenzuwirken wurden die Besatzungen angewiesen, diese Lampen besser zu kontrollieren.
- 5177 Dieser Vorschlag behandelt das gleiche Thema wie derjenige unter No. 4646.
- 5401 Zündanlage der DC-7C-Motoren. Die Verwendung eines hochfrequenten Zündstromes in der Zündanlage bietet keine Gewähr, dass damit das Problem der Kerzenverschmutzung behoben sein wird. Im übrigen sind solche tiefgreifende Modifikationen, ohne Einverständnis des Motorenherstellers und der CAA (amerik. Luftamt) nicht zulässig. Das Problem der Kerzenverschmutzung ist zudem in erster Linie eine Sache des Wärmewertes der Kerze und kann durch die Wahl der entsprechenden Kerze gelöst werden. Eine ganz wesentliche Verbesserung in dieser Hinsicht hat bekanntlich die Verwendung von LODGE-Kerzen bereits gebracht.
- 5589 Türwarnung an den Metropolitan-Flugzeugen. Der bestehende Tür-Schliessmechanismus erfährt durch den Einbau einer Einweg-Kupplung, gemäss Convair-Service-Bulletin No. 440-59, eine wesentliche Verbesserung. Diese Modifikation macht die Ueberwachung der Schliessriegel mittels elektrischer Schalter überflüssig, womit auch das Kabel entfernt werden kann, für welches das Anbringen eines Kontrolldeckels vorgeschlagen wurde.
- 5678 Putzlappen-Transportwagen. In bezug auf schmutzige Putzlappen stellen sich verschiedene Probleme grundsätzlicher Art. Es fragt sich z.B. ob es überhaupt zweckmässig sei, die schmutzigen Putzlappen in "öffentlichen" Behältern zu sammeln, oder ob es nicht besser wäre, diese von jedem einzelnen Arbeiter gegen saubere eintauschen zu lassen. Der Transport der Lappen wird entsprechend der Beantwortung dieser prinzipiellen Fragen organisiert.
- 5757 Bug-Podest für Arbeiten an der Radar-Nase. Ein begründeter Bedarf für eine speziell der Bug-Nase angepasste Arbeitstreppe liegt nicht vor. Es ist wirklich davon abzusehen, wie in diesem Fall, ohne zwingende Gründe teure Spezialgerüste anzufertigen.

- 5779 Diese Idee kommt leider zu spät. Vorschlag No. 5164, den wir in einer der nächsten Ausgaben der Guten Idee publizieren werden, behandelt das gleiche Thema.
- 5828 Kühlfluthauben der DC-7C-Turbinen. Die dem Vorschlag entsprechende Aenderung der Kühlfluthauben hat das Service Engineering bereits anfangs dieses Jahres behandelt. Der Versuch, gemäss Versuchsauftrag Publ. No. 61391 bis Nachtrag C, wurde vor Eingabe des Vorschlages durchgeführt. Die definitive Aenderung, inkl. Uebermassbolzen, befindet sich zur Zeit im Stadium der Ausarbeitung.
- 6224 Rauchverbot in den Büros. Es ist eine Frage des Anstandes, dass Raucher auf Nicht-Raucher Rücksicht nehmen. Durch gegenseitige Aussprache sollte es aber sicher möglich sein, eine für beide Teile befriedigende Lösung zu finden. Wo dies zu keinem Ziel führt ist es Pflicht der Vorgesetzten, allfällige Uebermarchungen abzustellen.
- 6225 SWISSAIR-Regenschirme für den Fussgängerverkehr innerhalb des Werft-Areals. Nach unserer Ansicht ist es vorläufig noch Sache des Angestellten, sich auf dem Weg von Büro Büro gegen Regen und Schnee zu schützen. Zudem finden wir den Vorschlag unkameradschaftlich, weil er nur auf den Schutz von wenigen hin tendiert.
- 6228 Die Anregung für das Anbringen eines Abstelltafles in der Toilette der neuen Baracke haben wir an den Hausdienst weitergeleitet.
- 6230 An eine Zusammenlegung des UVD- (Unfallverhütungsdienst) Formulars mit demjenigen für die SUVA ist vorerhand aus folgenden Gründen nicht zu denken :
- erstens dient das UVD-Formular zur Hauptsache dazu, sowohl den Vorgesetzten des Verunfallten als auch den UVD über einen passierten Unfall zu informieren. Im Gegensatz zum SUVA-Fragebogen für Unfälle verlangt es keine ausführliche Unfallbeschreibung oder gar Unfall-Analyse.
 - zweitens lohnt es sich, im Hinblick darauf, dass das UVD-Formular zur Randlochkarte ausgebildet werden soll, um die Meldungen in dieser Form rationeller auswerten zu können, nicht, die beiden Formulare zusammen zu legen.
 - drittens hat eine Zusammenlegung keinen Sinn, da nur 20% der sich ereignenden Unfälle der Versicherung angemeldet werden.
- Für weitere Auskünfte steht Herr E. Nötzli, Dept. IV, dem Einsender gerne zur Verfügung.
- 6523 Verwendung von gebrauchten Dichtungen bei der Montage des Blind-Flansches an Stelle des Propeller-Reglers. Diese Anregung ist nicht neu ; bereits vor zwei Jahren wurde eine dem Vorschlag entsprechende Regelung eingeführt. Ursprünglich montierte man in der End-Montage den an Stelle des Propeller-Reglers anzubringen- den Blindflansch ohne Dichtung, da im Motorenprüfstand Blindflansch und Dichtung durch spezielle, für die Oeldruck-Abnahme hergerichtete Einheiten ersetzt werden. Als jedoch nach dem Prüflauf die Motoren durch das Auslaufen von Oel ständig verschmutzt wurden, ist man dazu übergegangen, den Blindflansch mit einer billigen Klingerit-Dichtung zu montieren. Diese Dichtung wird jeweils bei der Montage des Propeller-Reglers von der Dienststelle Motoren-Einbau zur Wiederverwendung an die End-Montage zurückgeschoben.
- 6532 Der Vorschlag, das Nockenscheiben-Lager und den Oelleitungs-Support mit zwei Gummi-Dichtungen abzudichten, um sich das Ausbüchsen der Oelleitung im Support zu ersparen, ist aus folgenden Gründen nicht durchführbar:
- die Bohrung am Auge des Nockenscheibenlagers ist angefast und weist somit keine Dichtungsfläche auf.
 - Gummiringe dehnen sich im Betrieb aus und dichten dann nicht mehr. Sie müssten schon aussen geführt sein, was jedoch bei diesen Bauteilen nicht möglich ist.
- 6692 Das Ersetzen der beiden Breaker-Deckel an den R-2800- und R-3350-Motoren durch einen einzigen aus Aluminium muss abgelehnt werden, da
- aus Festigkeitsgründen ein solcher Deckel nicht aus Leichtmetall hergestellt werden darf. Die Erzielung einer Gewichtseinsparung ist somit nicht möglich.
 - der jetzt als zweiter Deckel verwendete und zum Motor gehörende Original-Gussdeckel eventuell bei einem späteren Motorenumbau wieder benötigt wird und deshalb nicht liquidiert werden darf.
- Im weiteren wäre die Herstellung von ganzen Stahldeckeln kompliziert und deshalb kostspielig. Auch ein Auflöten oder Aufschweissen von Scheiben auf die Stahl-Zwischendeckel kann nicht in Frage kommen, da sich diese bei der Operation durch die Wärme verziehen und damit eine Nachbearbeitung der Dichtungsfläche notwendig machen würden.

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

- 4661 Entfeuchterkerzen
- 5242 Tuchsicherung für Frachtcompartment CV-440
- 5527 Gummipfeife für Stecker der Torque-Druck-Transmitter
- 5704 Positionslampen für Mertrac
- 6691 Arretierhebel für fahrbare Treppen am DC-7C-Dock
- 5720 Abdeckung der Edison-Feuerwarn-Elemente

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

- 2858 Gummihandschuhe mit Stulpen bei Hrn. H. Engler, Startdienst, Dept. III
- 5687 Span-Absaugvorrichtung für Pressluft-Bohrmaschine bei Hrn. J. Bussmann, Betriebsplanung, Dept. IV
- 5711 Kontrolle über die Bezüge von Radio-Röhren bei Hrn. J. Baumann, IERA, Dept. IV
- 6223 Transporte mit firmaeigenem Lastwagen bei Hrn. H. Forrer, Material-Verwaltung, Dept. IV
- 6226 Consignations-Magazin bei Hrn. H. Forrer, Material-Verwaltung, Dept. IV

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4908 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintritts-Kanal zu Rück- und Druckkabinen-Hydr.-Oelkühler
- 5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/302/410/643/729/730/735/736/789/790/795/797/1424/1454/1455/2508/2513/2695/2858/3357/
4074/4247/4404/4419/4529/4530/4553/4588/4594/4625/4648/4649/4650/4740/4748/4834/4899/4904/
4924/4954/4962/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5164/5176/5196/5250/5263/5284/5303/5304/
5456/5466/5478/5508/5519/5520/5522/5531/5545/5561/5575/5579/5600/5603/5632/5656/5664/5668/
5670/5674/5687/5694/5695/5701/5702/5711/5715/5719/5765/5769/5771/5775/5791/5795/5803/5813/
5849/5850/5854/5858/5861/5862/5874/5875/5876/5881/5886/5902/5910/5918/5922/5930/5945/5946/
5959/5964/6052/6067/6068/6107/6124/6194/6215/6223/6226/6500/6502/6503/6506/6512/6515/6539/
6540/6544/6549/6555/6556/6559/6560/6573/6668/6678/6684/6688/6695.



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Freizeitanlage Swissair Buchwiesen.

Am 26. Oktober ging die Sommersaison auf unserer Freizeitanlage zu Ende. Zum letzten Mal in diesem Jahr reichten sich auf unseren Plätzen die Tennisspieler über das Netz die Hand. Versorgt sind Liegestühle und Sonnensegel, und mit dem Fallen der Blätter kehrte Ruhe ein auf unserem Land.

Auch unsere dienstbaren Geister, Herr und Frau Böniger, haben sich von ihrer anstrengenden Arbeit zurückgezogen. Sieben lange Monate - sie waren in diesem Schönwetersommer besonders lang - haben sie treu und unermüdlich ihre Pflicht erfüllt. Tag für Tag, von morgens früh bis spät in die Nacht hinein, zum Wohle aller, die so oft ihre freien Stunden auf der Freizeitanlage verbrachten. Nun arbeitet Herr Böniger in einer Dienststelle des Dept. IV und Frau Böniger hat endlich wieder die Musse, sie braucht um sich ihrer Familie widmen zu können. Wir alle aber, die wir von ihrem Wirken profitiert haben, wollen beiden aufrichtig danken und hoffen, dass sie im kommenden Frühling wieder mit neuem Mut ihre Arbeit werden aufnehmen können.

Wie schon vor einem Jahr, so wird auch in diesem Winter ein reduzierter Betrieb auf der Anlage aufrechterhalten. Das Haus ist grundsätzlich jeden Montag, Mittwoch und Donnerstag von 1800 - 2200 Uhr geöffnet. Der Tischtennis-Raum jedoch steht am Montag und Donnerstag von 1800 - 2200 Uhr den Mitgliedern des Tischtennis-Clubs zur Verfügung. Frau Böniger ist aber gerne bereit, auf speziellen Wunsch das Haus auch an andern Tagen der Woche zu öffnen. Höflicherweise wird man sie einige Tage vorher um ihre Hilfe bitten.

Falls ein Club (oder warum nicht einmal eine Dienststelle, deren Mitarbeiter eine Party organisieren wollen?) die Räume für sich allein beanspruchen möchte, so sei er gebeten, dies rechtzeitig dem Präsidenten der FPS, Hr. H. Zeller, zu melden. Herr Zeller führt dafür den entsprechenden Kalender und kennt auch die Vorschriften in Bezug auf den Alkoholkonsum.

Damit wünschen wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Swissair manch vergnügte Stunde im Club-Haus auch während der nächsten Monate und hoffen, dass unsere schöne Anlage auch im Winter ihre Aufgabe werde erfüllen können.

Wichtige Tf.-No.:

Freizeitanlage Swissair Buchwiesen	41 55 91
Hr. Renato Böniger, privat	46 42 39
Hr. Hugo Zeller, GO	int. 580

Tennis-Club

Am 26. Okt. ging die diesjährige Tennissaison zu Ende und sozusagen mit dem letzten Schlag der Saison konnte auch das diesjährige Klubturnier unter Dach gebracht werden. Die Sieger in den einzelnen Kategorien sind:

<u>Damen Einzel</u>	<u>Herren Einzel</u>	<u>Herren Doppel</u>	<u>Trostturnier Herren</u>
1. Frau Rapold	1. Hr. Bergsma	1. HH. Bergsma/Blatter	1. Hr. Kübele
2. Fr. Simmen	2. Hr. Bötschi	2. HH. Bötschi/Schenkel	2. Hr. Oberli
3. Frau Barth	3. Hr. Gerhard	3. HH. Gerhard/Steiner	3. Hr. Wirsch
4. Fr. Hürzeler	4. Hr. Blatter	4. HH. Baumgartner/Fischer	4. Hr. Willi

An der Firmensportmeisterschaft haben 3 unserer Mannschaften teilgenommen, die mit recht unterschiedlichen Resultaten aufwarteten. Unsere Damenmannschaft, welche letztes Jahr ohne Verlustpartie den Wanderpreis gewann, konnte dieses Jahr überhaupt keinen Sieg verzeichnen und rangierte im letzten Rang. Auch unserer zweiten Herrenmannschaft ging es nicht viel besser. Sie gewann von 24 Spielen nur zwei und ist mit diesem Resultat Träger der roten Laterne. Die erste Mannschaft welche in Gruppe Promotion mitwirkte, gewann sämtliche Begegnungen mit einem Total-Score von 29 : 7 Spielen und durfte als Belohnung den Wanderpreis mit nach Hause nehmen. Leider ging das Aufstiegs spiel gegen den letzten der A-Gruppe TC SWISSRE (Rückversicherung) 7 : 4 verloren, sodass wir auch nächste Saison wieder in der Promotion mitwirken müssen.

Ski-Club

Das Winterprogramm 58/59 wird in der Dezemberausgabe der Freizeitorganisation-Mitteilungen bekannt gegeben. Nichtmitglieder, die Interesse hätten dem Ski-Club beizutreten, können an den jeweiligen Skitouren und Veranstaltungen teilnehmen, sofern nicht genügend Anmeldungen aus dem Verein vorliegen. Anmeldung an den betreffenden Tourenleiter.

Fussball-Club

Am 1.11.58 wurde in Rom das Freundschaftsspiel FC ALITALIA gegen FC SWISSAIR ausgetragen. Nachdem bekanntlich alle Wege nach Rom führen gelang es den Offiziellen unseres FC, am Freitag, 31.10.58, noch vor Mitternacht alle auf verschiedenen Routen reisenden Spieler glücklich in der Ewigen Stadt zu vereinigen. Am Samstagmorgen betraten die beiden Teams um 10.30 Uhr das Feld im Stadion "Roma". Auf der Tribüne hatten sich an die 400 Zuschauer versammelt und bildeten unter den gehissten Landesfahnen den willkommenen Decor. Vor dem Spiel begrüßte Vice-Direktor Urbani von der ALITALIA die Spieler und überreichte unserem Landesvertreter in Italien, Herrn Brändle, zu Händen unseres Clubs einen wundervollen Pokal.

Anschliessend begann das Spiel sofort resolut und die wendigen, jungen Italiener rollten initiativ Angriff um Angriff auf unser Tor. So merkten unsere Spieler bald, dass sie dieses Treffen nicht würden siegreich bestehen können und bemühten sich um ein nicht zu krasses Resultat. Ihre Anstrengungen wurden denn auch insofern belohnt, als sie den 3 Toren der ALITALIA ein eigenes entgegensetzen konnten.

Nach dem Mittagessen in einem prächtigen Restaurant ausserhalb der Stadt stand der Nachmittag für Sight-Seeing zur Verfügung, und auch abends bummelten unsere Fussballer in Gruppen durch die schöne Stadt. Die Rückreise am Sonntagmorgen via Mailand verlief dank der grossen Zuvorkommenheit der Angestellten der ALITALIA ohne Schwierigkeiten und verstärkte unsere Dankbarkeit gegenüber Herrn G. Ghitti, Personalchef der ALITALIA, der uns mit einer mustergültigen Organisation und fabelhaften Betreuung den Aufenthalt in Rom zu einem grossen Erlebnis werden liess.

M. Strahm

Schach-Club

Im Firmencup gewann am 23. Oktober 1958 unsere Equipe gegen den Schach-Club Escher-Wyss II mit 4:2 Punkten. Das Wintertournier hat am 30. Oktober mit 36 Teilnehmern begonnen.

K. Mordasini

Handball-Club

Erfolgreiche Saison der Swissair-Handballer ! Ungeschlagen beendete die 1. Mannschaft des HC Swissair die diesjährige Feldhandball-Meisterschaft mit deutlichem Punktabstand auf die folgenden Clubs. Damit hatte sie sich die Teilnahme an den Aufstiegsspielen für die 2. Liga gesichert. Für die erste Aufstiegsrunde waren die Swissair-ler glückliche Gewinner des Freiloses (7 Gruppenmeister, wovon 3 aufsteigen). Trotz einem geschwächten Team erkämpften sie dann gegen Pfadfinder Zürich III mit einem verdienten 11 : 9 (4 : 6) Sieg den Aufstieg.

Wenn diese Zeilen in Druck gehen, werden sie gegen den HC Luzern das letzte Feldspiel dieses Jahr um den Titel und Wanderpreis als 3. Liga-Meister der Region Zürich bestreiten (viel Erfolg !)

Das 2. Team konnte leider - trotz zwei Siegen - auch in der Rückrunde das Schlusslicht nicht mehr abgeben, da wegen Spielermangel (Ferien, Militärdienst, Krankheit, etc.) die beiden letzten Spiele forfait verloren gingen. - Schon das zeigt, dass wir dringend auf weitem Zuzug angewiesen sind, da wir weiterhin mit zwei Mannschaften spielen möchten. - Wo sind die Handballer (oder solche Sportbegeisterte, die es gerne werden möchten) in unserer Firma? Wir heissen sie in unsern Reihen herzlich willkommen !

Bereits wird unter dem neuen Trainingsleiter eifrig für die in der zweiten Novemberhälfte beginnende Hallen-Meisterschaft trainiert !

M. Fessler.