

# 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. 12

Dezember 1958

## Unsere Verkehrsergebnisse im November 1958

	November 1958	November 1957
Offerierte Tonnenkilometer	15'714'175 + 6 %	14'813'595
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'651'172 + 7 %	8'102'782
davon : Passagier-tkm	4'593'772 + 2 %	4'494'579
Gepäck-tkm	1'228'112 + 3 %	1'189'904
Fracht-tkm	2'281'467 + 21 %	1'886'033
Post-tkm	547'821 + 3 %	532'266
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	55,1 %	54,8 %

Mit einer mittleren Auslastung unseres Angebotes von 55,1 % war des Verkehrsergebnis im November 1958 um 0,3 Punkte besser als im gleichen Monat des Vorjahres, dies allerdings hauptsächlich dank dem Anwachsen des Frachtverkehrs.

In Europa verminderten wir die Produktion um 8 %; die Zahl der verkauften tkm nahm um 3 % ab. Das bewirkte eine Erhöhung der mittleren Auslastung um 2,6 Punkte auf 50,7 %. Der Anteil dieser Region am Gesamtangebot fiel von 39 % auf 33 %.

Im Nahen Osten betrug die Zunahme der angebotenen Leistung 12 %, diejenige der Nachfrage indessen nur 5 %. Daher sank die durchschnittliche Auslastung um 3,6 Punkte auf 49,5 %. Anteilsmässig beanspruchte dieses Verkehrsgebiet 14 % der totalen Produktion.

Auf dem Nordatlantik boten wir mit unsern Passagierkursen 20 % mehr tkm an. Der Nachfrage-Zuwachs von 7 % blieb aber beträchtlich zurück, so dass sich der Ladefaktor im Passagierverkehr von 68,9 % auf 61,4 % reduzierte.

Durch den Einsatz des DC-6A ab 1. November stieg die Zahl der mit unserm Frachtflugzeug offerierten tkm um 83 % an. Die Vermehrung an ausgelasteten tkm betrug 75 %. Der Ladekoeffizient ging von 64,8 % auf 62,1 % zurück. An der Totalleistung war der Nordatlantik mit 33 % (gleich wie Europa) beteiligt.

Südatlantik. Hier schrumpfte das Angebot um 12 %. Die Nachfrage fiel um 15 %. Die Auslastung gab von 46,5 % auf 44,7 % nach, womit diese Region das weitaus schwächste Ergebnis lieferte. Produktionsanteil: 8 %.

Ein erfreuliches Resultat erbrachte der Ferne Osten, wo bei einem um 9 % gesteigerten Angebot der Mehrverkauf 25 % ausmachte, wodurch der mittlere Auslastungsgrad um 8 Punkte auf 62,9 % kletterte. Dieses Verkehrsgebiet partizierte mit 12 % an der Gesamtleistung.

\* \* \*

#### DIE SEITE DER GESCHAEFTSLEITUNG

Vor zwei Monaten orientierten wir Sie über das Geschäftsergebnis des ersten Halbjahres 1958. Nun liegt der Zwischenabschluss vom 30. September vor, der die Entwicklung im dritten Quartal -der Hochsaison- zeigt.

Der kleine Verlust, den wir Ende Juni noch verzeichnen mussten, hat sich in einen Reingewinn von mehreren Millionen Franken verwandelt. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass die beiden letzten Monate des Jahres regelmässig wieder Verluste bringen; wenn sich die Ergebnisse der einzelnen Jahreszeiten seit der Vermehrung der Langstrecken-kurse auch nicht mehr so krass unterscheiden wie früher, so müssen wir doch immer noch mit beträchtlichen saisonalen Schwankungen rechnen. Der Oktober war glücklicherweise noch günstig, aber vom Oktober auf den November ist der Verkehr stark zurückgegangen.

Bei einer Erhöhung des Angebotes um 14 % stiegen im dritten Quartal die Kosten im Vergleich zur gleichen Periode des Vorjahres um 11 %, die Erträge um 16 %. Der Betriebsüberschuss war um 34 % besser als in den gleichen Monaten des Jahres 1957. Die Nachfrage nahm stärker zu als das Angebot; das heisst, der Auslastungsgrad stieg.

Vom 1. Januar bis 30. September erzielten wir Gesamterträge von rund 190 Mio Fr., das sind 21 % mehr als im Vorjahr. Unser Verkehrsangebot im gleichen Zeitraum war dabei um 26 % höher als in der Vergleichsperiode des Vorjahres.

Die Kosten konnten in befriedigender Weise unter Kontrolle gehalten werden. Besonders ins Gewicht fallen dabei immer die Personalkosten, die einen Drittel der Gesamtkosten ausmachen. In den ersten drei Quartalen erreichten sie einen Betrag von nahezu 58 Mio Fr.; das sind 10 Mio Fr. oder 22 % mehr als im Vorjahr. Bei einer Vergrößerung des mittleren Personalbestandes um nur 17 % zeigt das die Erhöhung des Lohnniveaus.

Ein gutes Ergebnis ist 1958 dringend notwendig, weil wir einem angespannten Finanzjahr 1959 entgegensehen. Bei den Erträgen können wir bei hochgespannter Budgetierung nur eine Steigerung um 6 %, von 248 auf 263 Mio Fr., erwarten. 90 % der Erträge stammen aus dem Streckenverkehr, der Rest vorwiegend aus Leistungen für Dritte (technische und betriebliche Dienste usw.). Die vorgesehene Erhöhung des Verkehrsangebots um 8 % wird aus verschiedenen Gründen voraussichtlich nicht zu entsprechenden Mehrerträgen führen. Einmal entfällt die Hälfte der Produktionszunahme auf den Frachter, der infolge der niedrigeren Frachttarife weniger einbringt als die Passagierflugzeuge. Vor allem aber wird 1959 die Konkurrenzierung durch die Düsenflugzeuge anderer Gesellschaften empfindliche Ertragseinbussen zur Folge haben. - Wir hoffen allerdings, die Erträge aus Nebenleistungen verbessern zu können.

Dagegen werden die Gesamtkosten 1959 selbst bei knappsten Budgetzuteilungen von 218 mindestens auf 235 Mio Franken, also um 8 % ansteigen. Den Ausschlag geben dabei wiederum die um 10 % erhöhten Personalkosten, während eine Reihe anderer Kostenarten (Material-, Bodenorganisations-, Bordbuffet-, Verkaufs- und Propaganda-, sowie Provisionskosten) sich nur unwesentlich verändern werden. Die starke Zunahme bei den Personalkosten ergibt sich natürlich zum grossen Teil aus der frühzeitigen Einstellung von Mitarbeitern im Hinblick auf die Einführung der Düsenflugzeuge.

In der schwierigen Uebergangsphase, die vor uns liegt und im Budget 1959 zum Ausdruck kommt, wird natürlich der persönliche Einsatz und das gute Zusammenspiel Aller von grösster Bedeutung sein. Angesichts der tüchtigen, flotten Leistungen im Jahre 1958 dürfen wir auch den neuen Problemen mit Zuversicht entgegen gehen.

*W. Berchtold*

WIR WÜNSCHEN ALLEN UNSERN  
LESERN FROHE WEIHNACHTEN  
UND EIN GLÜCKLICHES  
NEUES JAHR !



Die Redaktion

#### 25 Jahre im Dienste der Swissair

Am 1. Dezember 1958 konnte unser Flugkapitän Walter Eugène Borner auf eine 25jährige Tätigkeit als Pilot in unserem Unternehmen zurückblicken. In diesen zweieinhalb Jahrzehnten verbrachte er 18'600 Flugstunden - das entspricht rund 775 Tagen oder 2 Jahren und 45 Tagen - in der Luft, wobei er eine gesamte Strecke von nahezu 5,7 Millionen km bewältigte. Wir anbieten dem Jubilar auch an dieser Stelle unsere herzlichsten Glückwünsche und hoffen, dass ihm noch viele happy landings beschieden sein mögen !

#### Beförderung zum Flugkapitän

Das Eidgenössische Luftamt hat die Piloten Karl Berlinger (per 24.11.58), Peter Bietenholz (per 9.12.58), Julius Brägger (per 25.11.58), Eugène Heiz (per 27.11.58), Giuseppe Pagnamenta (per 26.11.58) und Richard Schilliger (per 25.11.58) zu Flugkapitänen ernannt. Wir gratulieren herzlich !

#### Pool zwischen BEA und Swissair

Die seit einiger Zeit zwischen den British European Airways und der Swissair geführten Verhandlungen haben nunmehr ihren Abschluss gefunden. Am 9. Dezember 1958 wurde in Zürich eine grundsätzliche Einigung erzielt, die eine Betriebsgemeinschaft zwischen beiden Gesellschaften vorsieht. Danach werden mit Wirkung ab 1. April 1959 die auf den zwischen der Schweiz und dem Vereinigten Königreich betriebenen Fluglinien erzielten Einnahmen gepoolt. Das Abkommen dürfte uns erlauben, einen bisher im Englandverkehr eingesetzten Metropolitan für andere Aufgaben freizuspielen.

#### New York - Zürich non stop in 9:29 ...

In der Nacht auf den 11. Dezember 1958 legte unser DC-7C HB-IBP "Schwyz" die 6'464 km messende Strecke von New York nach Zürich in direktem Flug in der Bestzeit von 9 Stunden und 29 Minuten zurück. Die IBP, begünstigt von der Windströmung, erreichte vorübergehend eine höchste Geschwindigkeit von 804 km/h und erzielte im Durchschnitt 682 km/h.

Die bisherige Bestzeit im Verkehr USA - Schweiz wurde vom DC-7C HB-IBL "Genève" gehalten, der am 26. Januar 1957 die 6'350 km zwischen New York und Genf in 9 Stunden und 55 Minuten bewältigt hatte.

#### ..... neue Bestzeit New York-Köln .....

Der am 5. Januar 1958 auf der 6'250 km langen Strecke New York - Köln mit einem DC-7C aufgestellte Rekord von 9 Stunden und 55 Minuten ist in der Nacht auf den 12. Dezember 1958 vom DC-7C HB-IBN "Bern" (!) unterboten worden : die IBN entwickelte eine maximale Geschwindigkeit von 800 km/h, eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 640 km/h und brauchte nur 9 Stunden und 51 Minuten.

#### ..... und New York - Lissabon.

Der DC-7C HB-IBP "Schwyz" stellte am 15. Dezember auch auf der Strecke New York - Lissabon eine neue Bestzeit von 8 Stunden und 7 Minuten auf.



Wie wir bereits mitteilten, erhielt die Swissair für das beste Luftverkehrsplakat des Jahres den ersten Preis der ASTA (American Society of Travel Agents). Unser Bild zeigt die Uebergabe der Auszeichnung durch den letztjährigen ASTA-Präsidenten A.L. Simons (rechts) an Dr. Hugo Mayr, Chef unserer Vertretung Nordamerika.

### Neue Pilots-in-Command

Zu Pilots-in-Command wurden ernannt :  
Für den Sektor Nordatlantik Flugkapitän Claude Ocroft (auf DC-6A/B) und Pilot Keith Johnson (auf DC-6A) ; für den Fernen Osten Pilot Louis Jeanmaire (DC-6B) ; für Europa und den Nahen Osten Pilot Viktor Blum, Flugkapitän Joseph Ghirardello und Pilot Peter Schmid (alle auf DC-6B), auf Convair die Piloten Werner Keller, Hans Leuthold und Fredy Peyer und auf DC-3 Pilot Kenneth Lockyer. Wir wünschen alles Gute !

### Vermählungen

Den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gratulieren wir herzlich zu ihrer Vermählung :

Dept. I : 17.11. Martin Junger, Betriebswirtschaftsdienst ; 29.11. Viktor Frauenfelder, Abschluss und Budgetdienst.

Dept. II : 8.11. Robert Lindegger, Fracht-Verkaufsförderung.

Dept. III : 26.7. Ernst Jakob, Startdienst ; 13.9. Frl. Benita Ghezzi (jetzt: Frau Lamanuzzi), Bereitstellung I ; 17.10. Franz Wyrsh, Drucksachenzentrale ; 27.10. Frl. Anna Iten (jetzt: Frau Heumos), Uebermittlungszentrale ; 6.11. Friederich Wegmüller, Startdienst.

Dept. IV : 2.10. Frl. Gertrud Morf (jetzt : Frau Egli), Technischer Einkauf ; 4.10. Eugen Rütegger, Elektrowerkstatt ; 11.10. Fritz Appenzeller, Flugbetrieb.

### Swissair-Verkaufswettbewerb 1958

Den Wanderpreis für die beste Verkaufsaktion im Jahre 1958, die Armbrust, erhielt Swissair U.S.A. in Anerkennung der gut durchdachten Kampagne zur Einführung der Economy-Klasse. Die Kuhglocke als Auszeichnung für die beste einzelne Verkaufspublikation ging nach Prag, wo sie dadurch verdient wurde, dass auf dem vom staatlichen tschechischen Reisebüro herausgegebenen offiziellen Plan dieser Stadt die Flugverbindungen der Swissair aufgeführt werden konnten. Swissair Deutschland, seit Einführung des "Sales Contest" im einen oder andern Wettbewerb immer im 2. Rang, wurde als Trostpreis ein "Geissenglögli" verehrt.

### Neuer Swissair-Werbefilm

Unsere Propaganda-Abteilung hat einen neuen Werbefilm mit dem Titel "Asien erlebt" herstellen lassen. Als Regisseur zeichnet der Amerikaner Günther V. Fritsch. Der Streifen hat eine Laufdauer von rund 30 Minuten und steht auch dem Personal in deutscher, französischer und englischer Sprache für Vorführungen zur Verfügung. Der Film erlebte seine Premiere anfangs November und ist von der Presse sehr günstig beurteilt worden.

### Köln-Wahn zweiter Düsenflughafen Deutschlands

Laut Mitteilung des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen wird der Kölner Flughafen Wahn zum zweiten Düsenverkehrszentrum Westdeutschlands (nach Frankfurt) ausgebaut. Damit hat Köln das Rennen vor Düsseldorf gewonnen. Nach dem Ausbau wird der Flughafen Köln-Wahn den Namen "Rhein/Ruhr-Flughafen" erhalten.

### Der erste Convair-880 flugbereit

Am 15. Dezember verliess der erste Convair-880 mit einem Vorsprung von zwei Wochen auf den Zeitplan die Montagehallen in San Diego. Es handelt sich um das erste Exemplar der "Kontinentalversion", das im Januar ausgedehnte Probeflüge unternommen wird.

### HOHE Auslastung der Transatlantik-Jets

Die Düsenverkehrsflugzeuge der Pan American World Airways waren in der ersten Woche des regelmässigen transatlantischen Verkehrs auf den Flügen von Europa nach den U.S.A. zu 99 % und in umgekehrter Richtung zu 96 % ausgelastet.

## *Haben Sie sich je überlegt,*

wieviel Geld eingespart werden könnte, wenn im Verkehr zwischen Zürich und Genf anstelle des Telefons unsere eigene Fernschreiberleitung benützt würde ?

Eine per Fernschreiber übermittelte Nachricht kommt im Durchschnitt viermal billiger zu stehen als ein Telefonanruf.

Unsere Telexverbindung nach Genf ist ungenügend ausgenützt und sollte deshalb in vermehrtem Masse und zur Einsparung von Telefongebühren beansprucht werden. Wenn immer möglich ist daher auf Telefonate zu verzichten und der Fernschreiber zu gebrauchen.

## *Prüfen Sie Ihr Gewissen !*

### Sabena-Navigatoren im Swissair-Dispatch-Training

In unsern Dispatchzentren Zürich und New York werden vom Dezember 1958 bis Mai 1959 und vom Oktober bis und mit Dezember 1959 Sabena-Navigatoren in die Organisation unserer Operationskontrolle eingeführt. Die Sabena plant, ihr eigenes Netz an Dispatchzentren auszubauen; bisher unterhielt sie eine eigene Kontrollstelle in Shannon.

### Eigene Radioanlagen der Swissair

Wie unser Dispatchzentrum in Lissabon, das seinen Sender schon am 1. Mai 1958 in Betrieb nehmen durfte, verfügt nun auch das Homebase Dispatch Center seit dem 15. November über eine sogenannte Company Frequency. Diese swissaireigenen Radioanlagen ermöglichen einen direkten Sprechfunkverkehr zwischen Dispatcher und Pilot. Vom Dispatch Center in Kloten aus kann die Verbindung mit Flugzeugen bis zu einem Umkreis von ca. 90 km hergestellt werden; in Lissabon, wo die Ausbreitungsbedingungen wesentlich besser sind, ist ein Meldungs austausch auf dem 131,9 Mc Swissair-Band bis zu Distanzen von 250 km nichts aussergewöhnliches. Diese Neuerung wird es erlauben, die Abwicklung des täglichen Verkehrs noch rationeller und flexibler zu gestalten. Ähnliche Anlagen werden auf Jahresbeginn in den Dispatch Centers Beirut und Shannon dem Betrieb übergeben.

### Uebertrag von Flugzeugnamen

Unser fünfter DC-7C HB-IBP erhielt den Kantonsnamen "Schwyz", während der unter HB-IBC immatrikulierte DC-6B "Uri" und der Cargoliner HB-IBB "Nidwalden" heissen. Die drei Namen werden von den DC-4 auf die neuen Einheiten übertragen.

### Letzter DC-4 Frachtflug

Im Rapport über den Frachtflug mit der HB-ILU vom 29. Oktober schrieb Pilot-in-Command H.R. Christen: "Die Sonne schien reichlich, doch Blumen und Musik fehlten zum letzten Frachtflug der DC -4 HB-ILU über den Nordatlantik. - 4 1/4 Jahre lang hat uns das brave Schiff immer wohlbehalten ans andere Ufer des grossen Wassers getragen".

### Erster Flug eines DC-8 mit J-75 Triebwerken

Am 29. November unternahm ein mit Pratt & Whitney J-4A (J-75)-Aggregaten ausgerüsteter DC-8 der auch von Swissair und SAS bestellten Interkontinentalversion den ersten Probeflug. Das Flugzeug ist mit einem neuartigen Schalldämpfer ausgerüstet und entwickelte nach Berichten von Ohrenzeugen keinen grösseren Lärm als konventionelle Typen mit Kolbenmotoren.

### Ablieferung des letzten Flugzeugen der DC-7 - Serie.

Die Douglas-Werke haben anfangs Dezember das letzte, nämlich das 338. Flugzeug der DC-7-Serie abgeliefert. Es handelte sich um einen DC-7C für die KLM. Auch die DC-6-Serie steht unmittelbar vor ihrem Abschluss, da nur noch drei DC-6A für die brasilianische Gesellschaft LOIDE ausstehen.

## DIE ABTEILUNG FUER PERSONALVERSICHERUNGEN TEILT MIT :

### Skifahrer : Achtung !

Ist Ihnen in den vergangenen Wintern auch aufgefallen, wieviele Beinbrüche und Verstauchungen die Folge unserer Wintersportfreuden sind ? Die Absenzen an Montagen nehmen beängstigende Ausmasse an ; die Swissair mit ihrem jungen Personal steht in bezug auf Sportunfälle an vorderster Front. Das ist insofern nicht richtig, als die Arbeit oder die "überlebenden" Kameraden unter der Abwesenheit der Verunfallten leiden müssen. Draufgängertum in Ehren, aber es ist die Pflicht des verantwortungsbewussten Sportlers, alles zu tun, was einen Unfall verhüten hilft. Dazu gehört auch beherrschtes Skifahren.

### Pensionskasse

Wir machen unsere Pensionskassenmitglieder auf die Möglichkeit aufmerksam, während der drei oder sechs ersten Monate des Jahres 1959 den Betrag einer allfälligen monatlichen Besoldungserhöhung auf ihr persönliches Sparkonto bei der Allgemeinen Pensionskasse der Swissair einzuzahlen. Anmeldeformulare und weitere Auskünfte bei den Personaldiensten der Departemente oder direkt bei der Abteilung für Personalversicherungen (Telefon intern : 586).

### SUVA - Nichtbetriebsunfallprämie

Mit Wirkung ab 1. Januar 1959 ändert die SUVA die Prämie für Nichtbetriebsunfälle. Wir verweisen auf den Anschlag an den offiziellen Anschlagbrettern.

### Abrediversicherung bei unbezahlten Urlauben

Die Versicherung, welche unsere Mitarbeiter für die Dauer eines unbezahlten Urlaubes abschliessen können, erfährt ab 1. Januar 1959 eine wesentliche Aenderung. Vor Antritt eines unbezahlten Urlaubes erkundigen Sie sich bei Ihrer Dienststelle.

Die gute

Idee



Nr. 59

Dezember 1958

Herausgegeben durch:  
Büro für Organisations-  
Manual und Vorschlagswesen

Wir haben uns bemüht, auf Ende dieses Jahres noch möglichst viele pendente und vor allem zu prämiierende Vorschläge abzuschliessen. Hier ist das Resultat : genau Fr. 1'100.- können wir auf den Gabentisch von acht Herren legen, begleitet mit unseren besten Wünschen für frohe Festtage.

Frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr wünschen wir aber auch allen andern Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Swissair und hoffen, auch im Jahre 1959 zahlreiche gute Ideen bearbeiten zu können.

Herr Fritz Wittwer, Vertretung Amsterdam	Fr. 500.-	4899
Herr Karl Gurtner, Triebwerk, Dept. IV	" 260.-	299
Herr Walter Hammer, Triebwerk, Dept. IV	" 100.-	5164
Herr Walter Scherrer, Garage, Dept. IV	" 80.-	5791
Herr Hans Hurter, Mot.-Prüfstand, Dept. IV	" 70.-	4661
Herr Vicente Raurich, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	" 40.-	5720
Herr Paul Bischof, Stationsleitung, Kloten Dept. III	" 30.-	2858
Herr Esper Weingart, IERA, Dept. IV	" 20.-	5527

4899 Herr Fritz Wittwer hat vorgeschlagen, die 2 Reserve-Mahlzeiten, die bisher grundsätzlich für unsere Europa-Strecken bestellt wurden, auf eine zu reduzieren. Er begründete seinen Vorschlag damit, dass die heutigen Flugküchen, soweit sich diese auf dem Flugplatz selber befinden, ohne weiteres in der Lage sind, jede Mahlzeiten-Bestellung innert ca. einer halben Stunde auszuführen. Dadurch ist es möglich, auch die Essen für "Last minute"-Passagiere bei der Mahlzeitenbestellung weitgehend zu berücksichtigen.

Vor Einführung des Vorschlages wurde vom Borddienst eine Umfrage bei den Aussenstationen veranstaltet, um deren Meinung zur Reduktion der Reservemahlzeiten zu erfahren ; elf davon haben sich in positivem Sinne geäussert.

Die daraufhin verfügte Anweisung an diese Stationen, bis auf weiteres nur noch eine Reserve-Mahlzeit abzugeben, hat bisher keine besonderen Schwierigkeiten, wohl aber beachtliche finanzielle Einsparungen gebracht.

299 Herr Karl Gurtner machte vor drei Jahren die Anregung, Zündspulen, deren Isolationshülsen Haarrisse aufweisen, für weitere zwei Motorenlaufzeiten zu verwenden. Die daraufhin durchgeführten Versuche ergaben, dass eine solche Rissbildung in den Isolationshülsen die elektrische Eigenschaft der Spule nicht ändert, sofern sie ein gewisses Mass nicht überschreitet. Auf Grund dieser Erkenntnis wurde die Weiterverwendung solcher Spulen angeordnet und Herrn Gurtner eine Prämieanzahlung von Fr. 100.- zugesprochen.

Die Auswirkungen seines Vorschlages mussten jedoch im Betrieb weiterverfolgt werden. Es zeigte sich dabei, dass keine vermehrten Zündstörungen auftraten und die fraglichen Zündspulen einwandfrei funktionierten. Somit bringt die Weiterverwendung dieser Spulen bedeutende Einsparungen mit sich und Herr Gurtner erhält eine Prämienanzahlung von Fr. 260.-.

- 5164 Die Enden der in die Oelkühler neu eingezogenen Oelröhrchen wurden bisher mit einem Senker einzeln entgratet. Da im Durchschnitt jährlich die Oelröhrchen von 45 Oelkühlern ausgewechselt werden müssen, ergibt sich ein Oelröhrchenwechsel von 108 000 Stück, oder das Entgraten von 216 000 Enden, da diese Operation beidseitig auszuführen ist. Diese gewaltige Arbeit veranlasste Herrn Walter Hammer, sich nach einem einfacheren und schnelleren Arbeitsverfahren für das Entgraten umzusehen. Sein Versuch, die Brauen durch Kernstrahlen (d.h. Strahlen mit Teilen natürlicher Obststeine) auf der vorhandenen Anlage zu beseitigen, war erfolgreich. Dieses Verfahren darf vom technischen Standpunkt aus ohne weiteres angewendet werden und bringt eine ganz wesentliche Arbeitseinsparung.
- 5791 Betankungswagen für die Diesel-Aggregate des Startdienstes  
Schon lange bestand das Bedürfnis nach einem Tankwagen zur rationellen Betankung der Diesel-Aggregate des Startdienstes. Da im Ausbauprogramm des Flughafens eine spezielle Betankungsanlage vorgesehen ist, wollte man jedoch auf eine so kostspielige Neuanschaffung verzichten. Herr Walter Scherrer machte nun den Vorschlag, einen Tankwagen aus noch vorhandenem und nicht mehr benötigtem Material herzustellen. Im Einverständnis mit der zuständigen Fachdienststelle hat er auf ein ausgedientes Lawrance-Fahrgestell ein Methanolfass montiert und dasselbe mit einer Allweilerpumpe versehen. Der mit so einfachen Mitteln gebaute Betankungswagen steht nun schon längere Zeit in Betrieb und hat sich gut bewährt.
- 4661 Herr Hans Hurter stellte den Antrag, die zur Lagerung ins Magazin gelangenden Motoren zukünftig nur mit einem statt wie bisher mit zwei revidierten Entfeuchterzapfen pro Zylinder auszurüsten. Diese Massnahme ist umso eher gerechtfertigt, als die Standzeiten der Reservemotoren heute sehr kurz gehalten sind. Für das Verschliessen der zweiten Zündkerzenöffnung können jeweils "alte" Entfeuchterzapfen verwendet werden.  
Die Durchführung dieses Vorschlages reduziert die Ueberholungskosten der Entfeuchterzapfen um ca. die Hälfte, was eine namhafte Einsparung ausmacht.  
Eine entsprechende Weisung an den Betrieb wird vom Triebwerksbüro erlassen.
- 5720 Herr Vicente Raurich schlug vor, die Edison-Feuerwarnelemente der CV-440-Motoren, welche beidseitig des Oelkühlers montiert sind, gegen das Hängenbleiben von Metallteilen zu schützen. Verschiedentlich schon verursachten solche an diesen Thermoelementen hängengebliebene Metallteile Störungen im Feuerwarnsystem, die dann ihrerseits zu Verspätungen im Flugzeug-Einsatz führten.  
Um dies in Zukunft zu verhindern werden die Thermoelemente anders montiert, wobei gleichzeitig eine bessere Zugänglichkeit zu denselben erreicht wird. Ein entsprechender Werkauftrag, Publ. Nr. 31'691, befindet sich bereits in Bearbeitung.
- 2858 Herr Paul Bischof schlug vor, für den Enteisetrupp spezielle Handschuhe anzuschaffen, deren Stulpen über dem Ellbogen durch einen Gummizug abgeschlossen sind und die das Tragen zusätzlicher wollener Handschuhe erlauben. Das Eindringen der die Hände stark unterkühlenden Enteisungsflüssigkeit kann dadurch vermieden werden, was bedeutet, dass die Arbeiter ihre Arbeit nicht mehr zum Händewärmen unterbrechen müssen und somit das Enteisen rascher vor sich gehen kann.
- 5527 Zum Schutze der rechtwinkligen Stecker der CV-440-Torque-Druck-Transmitter werden die gleichen geraden Gummipfeifen verwendet wie für die geraden Stecker der DC-6B-BMEP-Transmitter. Herr Esper Weingart machte mit seinem Vorschlag nun darauf aufmerksam, dass die Gummipfeifen am CV-440 durch den am Stecker angebrachten Sicherungsnocken an ihrer Knickstelle immer wieder durchgescheuert werden. Gleichzeitig regte er an, für diese Typen spezielle rechtwinklig geformte Gummipfeifen anzuschaffen.  
Um diesem Uebelstand abzuhelpen ist nun vorgesehen, den abgewinkelten Stecker auf den CV-440-Motoren durch den geraden Typ, wie er auf den DC-6B-Motoren verwendet wird, zu ersetzen. Dadurch erübrigt sich die Herstellung spezieller Gummipfeifen und ausserdem werden die BMEP-Transmitter-Stecker beider Flugzeug-Typen vereinheitlicht.  
Wenn sich die getroffene Verbesserungs-Massnahme auch nicht mit derjenigen des Vorschlages deckt, so hat doch die Anregung die ganze Angelegenheit ins Rollen gebracht.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 2513 Benzin-Messtab für Mertrak-Traktoren. Die Anschaffung solcher Messtäbe ist überflüssig. Es besteht nämlich eine Weisung, dass diese Fahrzeuge sowohl am morgen wie auch am abend aufzutanken sind. Wenn diese Vorschrift befolgt wird, sollte es nicht vorkommen, dass der Benzinvorrat während einer Fahrt ausgeht.
- 4962 Nachschnitten der Gewinde in den Oelabschlussbüchsen R2-4-25858 zur Weiterverwendung derselben. Bereits bei Eingang dieses Vorschlages war bekannt, dass die DC-4-Flugzeuge, zu deren Motor-Bestandteilen die fraglichen Büchsen gehören, verkauft werden. Demzufolge wurde dieser Vorschlag nicht mehr bearbeitet.
- 5242 Gepäcksicherung im vordern Fracht-Compartment der CV-440-Flugzeuge.  
Auf Grund eines bereits früher eingereichten, gleichen Vorschlages wurde das Problem der Gepäcksicherung für beide Frachträume studiert und gemäss Werkauftrag Nr. 57043 bereits im hintern Frachtraum ein entsprechendes Sicherungstuch angebracht. Da eine gleiche Gepäcksicherung im vordern Compartment zurückversetzt montiert werden muss, um der Türstrebe den nötigen Spielraum zu belassen, und diese ausserdem beim Beladen des Frachtraumes über die Flugzeugtreppe als Abschlusswand zu dienen hat, stellen sich für deren Befestigung besondere Probleme. Sobald jedoch eine geeignete Lösung gefunden ist, wird die Gepäcksicherung auch im vordern Fracht-Compartment eingebaut.
- 5478 Auswechseln der Kipphebelbüchsen der DC-7C-Motoren. Der Vorschlag, diese Kipphebelbüchsen mit einem Dorn herauszupressen, ist nicht neu. Eine Anregung im gleichen Sinne, die vor längerer Zeit von einem Meister ausserhalb des Vorschlagswesens gemacht wurde, musste seinerzeit abgewiesen werden, weil infolge dringlicherer Arbeiten auf dieses Problem nicht eingegangen werden konnte. Die inzwischen gemachten Untersuchungen ergaben nun, dass das vorgeschlagene Arbeitsverfahren angewendet werden darf.  
So werden denn die Büchsen bereits mit dem, auf den ersten Vorschlag hin angefertigten, Dorn entfernt, und zwar ohne ein Ausdrehen der einen Büchse.
- 5603 1. Einbau einer zweiten Funkenstrecke in den Sekundärkreis der Zündanlage der DC-7C-Flugzeuge zur Verringerung der starken Kerzenverschmutzung durch Blei oder Oelkohle.  
Die Kerzenverschmutzung bei den CHAMPION-Kerzen steht in keinem Zusammenhang mit der Zündanlage und kann demzufolge auch nicht mit der vorgeschlagenen Modifikation behoben werden. Die Verschmutzungen sind in der Hauptsache vom Wärmewert der Kerzen und teilweise auch von der Bedienung des Triebwerkes abhängig. Bekanntlich konnte aber mit der versuchsweisen Einführung von LODGE-Kerzen das Problem weitgehend gelöst werden.
2. Verwendung des dickflüssigeren Oels ESSO 120 an Stelle der bisherigen Qualität ESSO 100.  
Eine Umstellung von 120er auf 100er Oel ist für die R-3350-Motoren ohne weiteres zulässig. Vorteile aber würden daraus keine erwachsen, da ein etwas dickflüssigeres Oel nicht unbedingt besser schmiert; im Gegenteil ist bei kaltem Motor das dünnflüssigere 100er Oel dem andern vorzuziehen. Die Verwendung von 120er Oel ist eigentlich nur bei den Carriern zu empfehlen, die ausschliesslich in heissen Klimata operieren. Ausserdem würde der Gebrauch von zweierlei Oel in unserer Flotte zu grosse Umtriebe verursachen.
3. Messen der Oelaustrittstemperatur zur Feststellung der Spitzenbelastung des Motors und frühzeitigem Ergreifen von Massnahmen zum Schutz der Triebwerke gegen Ueberlastungen.  
Der Vorteil, den die Installation der vorgeschlagenen Oelaustrittstemperatur-Anzeige bringen würde, ist auf Grund von gemachten Erfahrungen sehr fraglich. Auftretende Störungen lassen sich viel eher mittels der BMEP-Anzeige und andern bekanten Erscheinungen (z.B. Backfiring) sowie mit dem Ignition-Analyzer erkennen. Aus diesem Grunde wurde sowohl von Pratt & Whitney wie auch von Wright eine solche Installation nicht in Erwägung gezogen.
- 5664 Abdichten der DC-6B- und DC-7C-Kompressoren-Kupplungen.  
Wie wir bereits in der guten Idee Nr. 47 vom Dezember 1957 mitgeteilt haben bestand seit langem die Vermutung, dass die häufig auftretenden Undichtheiten unter anderem auch von der Verwendung ungeeigneten Dichtungsmaterials herrühren könnten. Die Untersuchungen in dieser Richtung ergaben denn auch tatsächlich, dass das Permatex I als Dichtungsmaterial der Dichtungsringe vom Skydrol aufgelöst wird. Zur Zeit werden nun Versuche mit Cat-a-Lack-Primer durchgeführt. Fest steht aber, dass von der vorgeschlagenen Lösung, das Verlieren von Oel durch Einlegen von 2 O-Ringen in den Stop-Up-Flansch zu beheben, abgesehen werden muss, weil  
- der Steg des Flansches ein Eindrehen zweier Nuten nicht erlaubt und  
- solche O-Ringe speziell angefertigt werden müssten, was wiederum zu kostspielig wäre.



5715 Autowaschen auf dem Betriebsareal.

Vorläufig muss auf die Einrichtung einer Waschgelegenheit für die Privat-Autos auf dem Areal des Dept. IV verzichtet werden. Die im Gange befindlichen und vorgesehenen Bauarbeiten lassen eine solche Installation gegenwärtig nicht zu. Wenn einmal sämtliche Bauten erstellt sind kann die Frage der Reinigung der privaten Autos erneut aufgegriffen werden. Ob dann eine Lösung im Sinne des Vorschlages gefunden oder allenfalls von der Swissair verbilligtes Waschen offeriert wird - das sei vorläufig noch dahingestellt.

6068 Meilennachweis über geflogene Swissair-Strecken.

Einen ähnlichen Vorschlag haben wir schon in der Oktober-Ausgabe der Guten Idee (Vorschlag 6361) kommentiert. Unsere nachfolgende Stellungnahme kann auch als Ergänzung zu jenem Kommentar betrachtet werden.

Bestimmt gibt es Mitglieder des Swissair Air Travel Clubs, die an einem Flugmeilennachweis Freude hätten. Aber gerade bei diesen Passagieren, die das Flugzeug oft benützen, ist doch die Gefahr gross, dass das Interesse an einem solchen Ausweis bald abflaut. Und da sich der Trophäenwert bei zunehmender Kartenausgabe verringert, würde sich der hierfür notwendige Kostenaufwand genau entgegengesetzt zum Propagandawert verhalten.

Ausserdem würde die Einführung des Vorschlages auf wenig Gegenliebe bei den Flugzeugkommandanten stossen, denn diese müssten ja die eingetragenen Daten kontrollieren und mit ihrer Unterschrift bestätigen.

6229 Milchverkauf an Betriebsangehörige .

Die Kantine wird, sobald die Verbandsmolkerei ebenfalls pasteurisierte Frischmilch in Wegwerfpackungen anbietet, solche Milch abgeben. Der Verkauf in der Nähe der Bürobaracken ist dann zur gegebenen Zeit mit der Kantine zu regeln.

6506 Nieteisen für Nietungen am Randbogen der DC-3.

Die Spenglerei verfügt über mehr als 400 Nieteisen, worunter sicher für jede vorkommende Nietung ein geeignetes oder eines, das ohne grossen Aufwand umgeformt werden kann, zu finden ist. Es darf doch vorausgesetzt werden, dass ein Spengler für Nietarbeiten das richtige Nieteisen verwendet oder, wenn nötig, dieses seinen speziellen Bedürfnissen anpasst.

6515 Aenderung des Auspuffes an den Vorwärmaggregaten.

Gemäss den feuerpolizeilichen Vorschriften müssen die Auspuffleitungen dieser Aggregate nach oben gerichtet sein, damit sich die Auspuffgase besser verflüchtigen können. Bekanntlich sind diese Abgase schwerer als Luft und deshalb würde, besonders bei stehenden Aggregaten, ein in Bodennähe ausmündender Auspuff zu sehr gefährlichen Gasansammlungen führen.

Damit nun beim Vorwärmen der Kabinen der DC-3-Flugzeuge, die in Ermangelung eines Adapters durch die Türe aufgeheizt werden müssen, solche Abgase nicht in die Kabine eindringen können, ist es notwendig, das Vorwärm-Aggregat je nach der Windrichtung zu plazieren, d.h. es entweder vor oder hinter dem Kabineneingang aufzustellen.

6549 Anbringen eines Handlochdeckels im Flügel der DC-7C-Flugzeuge zur Erleichterung des Ein- und Ausbaues der Landeklappenzyylinder.

Der Landeklappenbetätigungs-Zylinder hat eine Laufzeit von 6400 Std. ; d.h. dass dieser Teil normalerweise nur ca. alle zwei Jahre ausgebaut werden muss. Der Ausbau erfolgt dann während einer Werft-Standzeit, wo für den Wechsel dieses Teiles auch unter erschwerten Verhältnissen genügend Zeit zur Verfügung steht. Für die sehr seltenen Fälle, wo dieser Landeklappenzyylinder wegen einem Defekt vom Flugbetrieb gewechselt werden muss, lohnt sich das Anbringen der vorgeschlagenen Handlochdeckel nicht.

6556 Reduzierung des Verbrauchs von AC-Reiniger.

Das Problem der Anwendung von Reinigungsmitteln wird bereits vom Sicherheitstechniker des Dept. IV, Herrn E. Nötzli, bearbeitet. Er wird sich gleichzeitig mit der Beschaffung von zweckentsprechenden Einrichtungen und Behältern befassen.

6559 Montieren eines Microschalters bei den Steckdosen für die Container-Stecker.

Dieser soll einerseits beim Herausnehmen der Container den Stromkreis unterbrechen bevor die Steckerstifte ausgezogen werden und andererseits beim Einbauen der Container erst einschalten nachdem die Steckerstifte eingeschoben sind. Dadurch könnte die oft auftretende, schlechte elektrische Leitfähigkeit, welche durch

das Verbrennen der Anschlussstecker hervorgerufen wird, vermieden werden. Diese Argumentation ist richtig und der Einbau eines Microschalters würde es wohl ermöglichen, den Container nur in stromlosem Zustand zu wechseln, doch müsste damit eine weitere Störungsmöglichkeit (Schaltereinstellung usw.) in Kauf genommen werden. Mit der Technischen Information 31 377 vom 1. August 1957 wurde das Bedienungspersonal speziell angewiesen, die Container nur in ausgeschaltetem Zustand zu wechseln. Dies ist nämlich ohne weiteres möglich, besonders da eine spezielle Lampe die jeweilige Schalterstellung zusätzlich anzeigt. Da aber verbrannte Stecker nur ein Teil der an den Containern und Bordbuffet-Anlagen immer wieder festgestellten Beschädigungen sind, werden die verantwortlichen Dienststellen demnächst mit einer Zusammenstellung über die in einem bestimmten Zeitabschnitt aufgewendeten Reparaturkosten erneut auf die Wichtigkeit einer sorgfältigen Behandlung der Buffetgeräte aufmerksam gemacht.

6668 Flammbleche der DC-7C-Motorenhauben. Das Reissen der Flammbleche an der Punktschweisstelle der Bügel hat mit der Konstruktion der Bleche nichts zu tun. Die Ursache liegt bei der Schweissung selber, die auf der vorhandenen Punktschweissmaschine nicht in der gewünschten Güte gemacht werden kann. Es ist aber vorgesehen, diese Punktschweissmaschine durch eine neue zu ersetzen, auf der dann eine einheitliche Schweissung erster Güte erreicht werden sollte.

6688 Mannschafts-Transporter für den Verkehr auf dem Tarmac.

Von einer Anschaffung solcher Spezial-Wagen für den Transport von Bodenpersonal zu den Flugzeug-Abstellplätzen wird aus folgenden Gründen abgesehen :

1. Die Verkehrs-Belastung des Tarmacs durch die bereits vorhandenen Fahrzeuge ist schon gross genug.
2. Der prompte Einsatz des Bodenpersonals bei den angekommenen Flugzeugen ist mehr ein Organisations- als ein Transport-Problem.
3. Bei Störungen an Flugzeugen oder deren Motoren, wo sofort Mechaniker eingesetzt werden müssen, werden diese schon seit langem zusammen mit dem notwendigen Werkzeug per Jeep zum Flugzeug gefahren.

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

- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufttrittskanal zu Rück- und Druckkabinen-Hydr.-Oelkühler.  
5719 Farben-Code an den Ersatzteil-Schubladen.  
5890 Fettpresse mit speziellem Nippel zum Schmieren der Lager an Trimmklappen, Landeklappen und Fahrwerk der CV-440-Flugzeuge.  
5930 Wählerschalter der CB-Feuerlöschanlage.  
6560 Verbesserung am Puller zum Auswechseln der Oelröhrchen.

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

- |   |   |
|---|---|
| 2695 Kontrolle der Einlagerung von Holdgepäck | bei Herrn K. Meister, Stationsleitung Kloten, Dept. III |
| 6223 Transporte mit firmaeigenen Lastwagen    | bei Herrn H. Wehrli, Material-Verwaltung, Dept. IV      |
| 6226 Consignations-Magazine                   | bei Herrn H. Wehrli, Material-Verwaltung, Dept. IV.     |

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4908 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung  
5557 Kombination von Service-Luftfrachtbrief und Lieferschein.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/302/410/643/729/730/735/736/789/790/795/797/799/1424/1454/1455/2508/2516/2695/3357/4074/4247/4404/4419/4529/4530/4553/4588/4594/4625/4648/4649/4650/4740/4748/4834/4904/4924/4954/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5176/5196/5250/5263/5284/5303/5304/5456/5466/5508/5519/5520/5522/5531/5545/5561/5575/5579/5600/5632/5656/5668/5670/5674/5687/5694/5695/5701/5702/5711/5714/5719/5765/5769/5771/5775/5795/5803/5813/5849/5850/5854/5858/5861/5862/5874/5875/5876/5881/5886/5902/5910/5918/5922/5930/5945/5946/5959/5964/6052/6067/6107/6124/6194/6215/6223/6226/6500/6502/6503/6512/6533/6539/6540/6543/6544/6555/6560/6565/6573/6580/6585/6604/6678/6684/6695.



# Freizeitorganisation Mitteilungen

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



## Handball-Club

Ueber das letzte Oktober-Wochenende empfangen die SWISSAIR-Handballer ihre Sportskameraden von der DLH aus Hamburg zu einem Gegenbesuch in Zürich. Die Vorrunde, die vor Jahresfrist in Hamburg ausgetragen wurde, endete bekanntlich mit einem 13:5 Sieg der Deutschen.

Allgemeiner Treffpunkt am Samstagnachmittag war unsere Freizeitanlage Buchwiesen, wo die Gäste vorerst bei einem kleinen Imbiss unser gediegenes Clubhaus bewunderten. Dann bildete das Korbball-Spiel unserer neugegründeten Damensektion gegen die Damen der Schweiz. Rentenanstalt in Zürich den Auftakt zum sportlichen Geschehen dieses Tages. Schon das einheitliche Tenue der geladenen Spielerinnen verriet, dass unsere Amazonen es mit einem spielgewohnten Gegner zu tun haben werden. Der Spielverlauf war dann auch entsprechend: lange Zeit wehrten sich unsere Damen hitzig - der Traineranzug, der den Körper warmhalten sollte, wurde ausgezogen - schlussendlich mussten sie aber doch mit 2:9 Toren geschlagen das Feld verlassen. Sie haben sich gut gehalten, und wir publizieren mit Stolz ein Bild aus diesem fairen Spiel.

Inzwischen hatte sich einiges Publikum eingestellt um dem internationalen Freundschaftstreffen SV Lufthansa gegen HC Swissair beizuwohnen. Nach der üblichen Begrüssung und der Uebergabe von Blumen und Erinnerungsgeschenken entwickelte sich vom Anpfiff an ein rassiges, schnelles und spannendes Spiel, dessen Niveau erfreulich hoch stand. Balltechnisch waren die Deutschen unserem Team klar überlegen, aber mit Einsatz und Tempo versuchten unsere Spieler dieses Manko wettzumachen. Es wäre ihnen auch beinahe geglückt und mit etwas mehr Chance hätte das Schlussresultat umgekehrt lauten können, wenn nicht leider gegen das Spielende hin unsere Mannschaft den Zusammenhang etwas verlor. So endete der Match mit einem 12:13 für die Lufthansa, nicht zuletzt aber auch deshalb, weil bei den Siegern ein Oberliga-Spieler mitwirkte, der mit einem halben Dutzend Tore das Resultat wesentlich beeinflusste.

Anschliessend vergnügten sich die beiden Clubs bei einer gemütlichen Metzgete auf dem Land.

M. Fessler

Anmerkung der Red.: Der HC Swissair hat bei diesem Besuch ein Beispiel gegeben, das wir sehr zur Nachahmung empfehlen möchten: alle anwesenden Hamburger-Spieler -und es waren immerhin 15 an der Zahl- waren bei Clubmitgliedern in Privat-Quartieren in Zürich und Umgebung untergebracht!

## Ski-Club

Winter-Programm 1958/59

11. Jan. 1959	Tour mit Skikurs Farner	1. März 1959	Tour Tanzboden
18. Jan. 1959	Tour Hochstuckli	14./15. März 1959	Tour Kärfp
24./25. Jan. 1959	Tour Piz Sol	22. März 1959	Tour Andermatt
1. Febr. 1959	Tour Ibergereg	25./26. April 1959	Tour Leckihorn
7./8. Febr. 1959	Swissair-Skirennen Riedbad	Mai 1959	Tour Diavolezza
im Febr. 1959	ASIA-Skirennen	Juni 1959	Tour Sustenhorn
22. Febr. 1959	Tour Käserruck		

Der Skikurs und die Touren werden unter Leitung bewährter Mitglieder durchgeführt.

Der Vorstand

## Schach-Club

Vom Wettkampf um den Auderset Dubois Pokal gegen die Genfer Schachfreunde kehrte unsere Zürcher Mannschaft mit 8:4 Punkten geschlagen zurück. Wir hoffen, dass dieselbe Equipe bei der Rückrunde im Februar 1959 in Zürich den Verlustpunkt wieder aufholen kann. Im Firmencup gewann unser Team gegen die Firma Bührlé mit 4:2 Punkten.

K.M. Dept.IV

Der Vorstand meldet uns noch, dass die Spielabende, entgegen anderer Meinung, immer noch im Rest. Capitol, Neumühlequai 6, durchgeführt werden, und dass man dort sehr gut und preiswert essen könne. Gleichzeitig wünscht er allen seinen Mitgliedern und Freunden recht frohe Festtage.

\*\*\*\*\*  
\* Der Zentralvorstand der FPS und die Redaktion wünschen allen \*  
\* Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der Swissair recht frohe Fest- \*  
\* tage und alles Gute für's kommende Jahr. \*  
\* \* \* \* \*  
\*\*\*\*\*

Philatelisten-Club Swissair

Am 16. Dez. referierte Herr E. Wolfensberger, Kreispostdirektor, Zürich, über "Luftverkehr und Philatelie" zu einem grossen Interessenkreis im Landhus in Zürich-Seebach.

Luftpost und Philatelie, so meinte Herr E. Wolfensberger einleitend, sei weitgehend von der sich rasch entwickelnden Technik abhängig. Dass das Flugzeug sehr bald auch für die Post grosse Bedeutung bekommen würde, war vorauszusehen, da es die Möglichkeit schuf, den Verkehr in grossartiger Weise zu beschleunigen. Von den Markensammlern wurde diese Entwicklung mit grossem Interesse verfolgt. Die Luftpostmarken traten in Erscheinung und so begann auch für die Philatelie eine neue Zeitspanne.

Die erste Beförderung von Postsendungen in der Schweiz auf dem Luftwege erfolgte mit besonderer Erlaubnis der Postverwaltung im Jahre 1913. Es handelte sich um 15 Gelegenheitsflüge mit Luftpostbeförderung, deren Reinertrag für die Förderung der Militäraviatik bestimmt war. Oskar Bider (1891-1919) hat diese Flüge ausgeführt. Der erste Flug erfolgte am 9. März 1913 von Basel nach Liestal. Damit hatte die Geburtsstunde für den schweizerischen Luftpostverkehr geschlagen.

Erst 6 Jahre später gelangte die amtliche Luftpostmarke zur Ausgabe. Die zuschlagspflichtigen Briefpostsendungen wurden mit gewöhnlichen Marken, die aber das Militärfliegerabzeichen aufgedruckt hatten, frankiert. In der Folge erschienen die eigentlichen Luftpostmarken mit Fliegerkopf-Eindecker-Doppeldecker-Vignetten. Dass Ikaros, der erste Mensch, der nach der antiken Sage zum Himmel fliegen wollte, auch auf Luftpostmarken erscheinen würde, war selbstverständlich. In den folgenden Jahren wurden verschiedene Luftpostmarken, die von Schweizerkünstlern entworfen wurden, in Umlauf gesetzt.

Der 2. Mai 1947 war für die Philatelisten wiederum ein grosser Tag. Zum ersten Mal verkehrte an jenem Tag ein Passagierflugzeug der Swissair zwischen Genf und New York. In Verbindung mit diesem Erstflug, der auch zur Postbeförderung benützt wurde, gab die PTT eine Sondermarke zu Fr. 2.50 heraus. Sie stammt vom Künstler Bernhard Reber, Graphiker in Bern.

Die letzte Sonderflugpostmarke wurde anlässlich der Einweihung des Flughafens Zürich-Kloten am 29./30. August 1953 herausgegeben. Die Graphiker Eugen und Max Lenz in Zürich haben diese Marke zu 40 Rp., die in der blauen Farbe der Swissair gehalten ist und das Hauptgebäude des Flughafens Kloten mit dem Kontrollturm zeigt, entworfen.

Abschliessend sagte der Referent: Die Philatelie ist ein Wissensgebiet besonderer Art, ein Hobby, das vielen Sammlern mehr als blosser Zeitvertreib bedeutet, weil es jeden, der sich damit befasst, über die persönliche Sphäre hinaus in Beziehung zur weiten Welt bringt. Man kann den Postwertzeichen keine Betrachtung widmen, ohne von den Schönheiten der mannigfaltig gestalteten Erde, der kulturellen Entwicklung ihrer Bewohner und den Errungenschaften der Technik ergriffen zu werden. Und dies in besonderem Masse, seit der Luftverkehr die Kontinente einander näher gebracht hat und dadurch die Postverbindungen von Land zu Land und von Mensch zu Mensch enger gestaltet werden konnten.

Gründung einer Sportfluggruppe Swissair.

Am 24. Juli 1958 erfolgte die Gründung der Sportfluggruppe des Personals der Swissair (SFS). Der Verein bezweckt, seinen Mitgliedern die Erlernung und Ausübung des Motor- und Segelflugsportes unter günstigen Bedingungen zu ermöglichen. Auf dem Sektor Segelflug wurde die aktive Tätigkeit bereits aufgenommen. Die praktische und theoretische Ausbildung von über 20 Schülern ist erfreulich fortgeschritten, und weitere Interessenten werden gerne aufgenommen. Auskunft erteilt der Aktuar Herr A. Diener, Planungsdienst, Tel. 340, sowie der Techn. Leiter Herr W. Kobel, Betriebsplanung, Dept. IV, Tel. 2817

VORANZEIGE  
SWISSAIR - BALL  
IM KONGRESSHAUS  
31. Januar 1959

"TROPICANA"  
\*\*\*\*\*

3 ORCHESTER  
T O M B O L A : 1. Preis - Flug  
nach Hongkong inkl. Hotel

Billet - Vorverkauf ab 5. Januar 1959  
Für Swissairangestellte : (exkl. Billetst.) \_\_\_\_\_ Fr. 10.-  
Hirschengraben : \_\_\_\_\_ Empfang  
Swissair Terminus HB : \_\_\_\_\_ Change  
Terreniahaus : \_\_\_\_\_ Frachtannahme  
Departement III : \_\_\_\_\_ Kasse  
Departement IV : \_\_\_\_\_ Kasse  
Nicht-Swissairangestellte : (exkl. Billetst.) \_\_\_\_\_ Fr. 12.-  
Swissair Terminus HB : \_\_\_\_\_ Change

Reservierte Tische. Tischreservation nur mit gleichzeitigem  
Billet-Bezug

