

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. 3

März 1958

Unsere Verkehrsergebnisse im Februar 1958

	<u>Februar 1958</u>	<u>Februar 1957</u>
Offerierte Tonnenkilometer	13'662'271 + 50 %	9'083'806
Ausgelastete Tonnenkilometer	7'284'573 + 27 %	5'715'767
davon : Passagier-tkm	4'244'205 + 27 %	3'342'123
Gepäck-tkm	1'143'481 + 28 %	895'654
Fracht-tkm	1'399'888 + 25 %	1'121'769
Post-tkm	496'999 + 40 %	356'221
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	53,3 %	62,7 %

Zum erstenmal verzichten wir in der vorliegenden Nummer der Swissair-News auf den Ausweis der Fracht- und Postleistungen in Kilogramm sowie auf die Bekanntgabe der Zahl von Etappenpassagieren. Der Grund ist der, dass beispielsweise ein über die acht Etappen von Zürich nach Tokio beförderter Fluggast achtmal gezählt wird; je mehr also der Verkehr auf Langstrecken mit zahlreichen Etappen zunimmt, desto mehr wird bei der herkömmlichen Betrachtungsweise das wirkliche Bild getrübt.

Zur Vermeidung von Missverständnissen und um die statistischen Mitteilungen den neuen Verhältnissen anzupassen, werden wir in Zukunft unsere Verkehrsleistungen nur noch in der Produktionseinheit des Tonnenkilometers ausweisen. Ein Tonnenkilometer (tkm) entspricht bekanntlich der Leistung, deren es bedarf, um eine Last von 1000 kg über die Distanz von 1 km zu befördern.

Auch das Februar-Ergebnis liess, wie schon das des Vormonats, zu wünschen übrig. Die Auslastung von 53,3 % blieb hinter den Erwartungen zurück.

Auf unsern Europastrecken erhöhten wir das Angebot um 34 %; auf der Nachfrageseite vermochten wir eine bloss 18 %ige Steigerung herbeizuführen, so dass die mittlere Auslastung hier von 55,8 % auf 49,2 % sank.

Enttäuschend war unser nächstlicher Verkehr, wobei allerdings die Vergleichsgrundlagen durch die Aenderung der politischen Situation gestört sind. Trotz einer um 36 % gewachsenen Produktion ging die Zahl der ausgelasteten tkm um 1 % zurück. Der 49,9 %ige Auslastungsgrad steht in keinem Verhältnis zu dem im Februar 1957 erreichten Wert von 68,7 %.

Im Nordatlantikverkehr nahm das Angebot um 13 % zu, die Verkehrsnachfrage lediglich um 2 %. Hier wird vor allem ein Rückgang des Auswanderungsverkehrs spürbar, der letztes Jahr besonders florierte; allerdings werden die Auswanderer zu stark reduzierten Tarifen befördert. Der durchschnittliche Ladefaktor verschlechterte sich von 72,5 % auf 65,7 %.

Von der um 145 % vermehrten Offerte über dem Südatlantik lasteten wir 109 % mehr aus als im Februar 1957. Der Auslastungskoeffizient ging von 51,2 % auf 43,7 % zurück.

Ein relativ befriedigendes Ergebnis zeigten unsere Flüge nach Japan. Sie waren zu 53,7 % ausgelastet (Januar: 45,6 %; Dezember: 58,2 %) und hielten sich damit auf der Durchschnittshöhe des Gesamtverkehrs.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden befördert: Flugkpt. B. Schneeberger auf DC-6B/7C (Nordatlantik); Flugkpt. Rudolf Hofer und Pilot L. Jeanmaire auf DC-6B (Europa und Naher Osten); Pilot Arne Leibing auf DC-4 (Nordatlantik); Flugkpt. William Pink auf DC-4 (Europa); die Piloten Willy Blaser, R. Jenny, G. Pagnamenta, P. Rellstab und R. Rychener auf Convair sowie die Piloten Rudolf Aerni und Karl Berlinger auf DC-3. Ihnen gelten unsere besten Glückwünsche.

Die technische Ecke

Wie funktioniert der Radiokompass? - Ein wichtiges Navigationsmittel für die Luftfahrt ist der Radiokompass. Sein Hauptelement ist die Rahmenantenne (Loop), die seit einigen Jahren in den Heimradios wieder eingebaut wird. Sie ist richtungsempfindlich und ergibt den besten Empfang, wenn ihre Ebene auf den gewünschten Sender weist. Dreht man die Antenne um 360°, zeigt die Rahmenebene zweimal auf den Sender; wir haben also zweimal ein Empfangsmaximum. Zwischen diesen beiden ziemlich maximalen Stellungen liegen zwei scharf ausgeprägte Empfangsminima. Es liegt nahe, diese Minimumstellen zur Peilung zu verwenden. Durch geeignete Kombination des Loopsignals mit dem einer gewöhnlichen Antenne lässt sich unterscheiden, ob sich der Sender links oder rechts vom Empfangsort befindet. In unsern Flugzeugen ist der Radiokompass soweit automatisiert, dass sowohl die Drehung des Rahmens als auch die Links-Rechts-Unterscheidung ohne Bedienung erfolgt und der Instrumentenzeiger immer auf den eingestellten Sender zeigt. Daher auch die Bezeichnung "ADF" = Automatic Direction Finder.

Den Flugkapitänegrad haben die Herren Felix Stadelmann und Hans Stutz erhalten. Wir gratulieren!

Als neue Dienstchefs im Dept. I figurieren inskünftig: im Betriebswirtschaftsdienst Herr Peter Neumeyer (Wirtschaftlichkeitskontrolle) und Herr Jakob Schmid (Kalkulationsdienst); in der Allgemeinen Buchhaltung Herr Adalbert Zefferer (Büro für Materialabrechnung) und Herr Paul Spörri (Büro Kloten der Materialabrechnung).

Aenderungen im Dept. III - Flugkpt. Andrea Bezzola wurde auf seinen Wunsch von der Funktion des Chefpiloten Europa entbunden und zum Stellvertreter des Chefpiloten Ferner Osten ernannt. Er hält sich zur Zeit als Flight OPS Consultant bei Olympic Airways auf. Bis zu seiner Rückkehr aus Athen übernimmt Flugkpt. Kurt Liljequist ad interim den Stellvertreterposten des Chefpiloten Ferner Osten.

Neue Dienststelle im Dept. IV - Die Dienststelle Fluggewichte und Beladung, die bis dahin dem Planungsdienst angehörte, wurde am 1. März 1958 vom Dept. IV übernommen.

Rücktrittsalter des Bodenpersonals - Der Zentrale Personaldienst teilt mit: Die Direktion hat kürzlich zur Frage des Rücktritts infolge Erreichens der Altersgrenze Stellung genommen. In Anlehnung an die Bestimmungen bei den meisten andern Unternehmungen ist festgesetzt worden, dass männliche Mitarbeiter grundsätzlich mit der Vollendung des 65. Altersjahres und weibliche Mitarbeiter mit der Vollendung des 60. Altersjahres ihren Rücktritt nehmen sollen.

Etwa ein Jahr bevor die betreffenden Mitarbeiter aus den Diensten der Swissair scheiden, findet eine Besprechung mit dem zuständigen Personaldienstleiter statt, in der die mit dem Rücktritt zusammenhängenden Probleme erörtert und im besonderen Umfang und Art der Leistungen der Allgemeinen Pensionskasse der Swissair (Renten, Ratenzahlungen oder Abfindungen) abgeklärt werden.

Bekanntlich verzichtet die APK auf die Erhebung von Einkaufssummen. Sie vergütet aber andererseits auch keine zum voraus bestimmten Renten. Ihre Leistungen werden auf Grund der Beiträge berechnet, die vom Angestellten und von der Swissair auf das individuelle Sparkonto einbezahlt worden sind. Für Mitarbeiter, die nur während weniger Jahre Mitglied der APK gewesen sind, ergeben sich dementsprechend relativ niedrige Leistungen, so dass sie evt. trotz Pensionskasse und AHV auf ein weiteres Einkommen angewiesen sind.

Die Swissair ist bestrebt, in ausgesprochenen Härtefällen vorübergehend eine Ausnahmeregelung zu treffen. Ueber eine zeitlich begrenzte Weiterbeschäftigung entscheidet die zuständige Direktionsstelle im Einvernehmen mit dem Chef des Zentralen Personaldienstes, der auch die Ausführungsbestimmungen über das Vorgehen bei altersbedingtem Rücktritt erlässt. Für das fliegende Personal gelten besondere Bestimmungen.

.....
Mit dem Presse- und Public Relations-Dienst ist auch die
Redaktion der "Swissair-News" und des "Swissair-Journals"
in das "Vorderhaus" der Zentralverwaltung am Hirschengraben (2. Stock, Büro Nr. 206)
umgezogen.
.....

Unsere ausländischen Piloten haben sich zu einem Verein zusammengeschlossen, der "Foreign Pilots Association in Swissair (FPAS)" heisst.

Die Verkehrsstatistiken der europäischen Flughäfen erfahren ab 1. Januar im Einklang mit den Empfehlungen der ICAO eine Aenderung. Demnach werden die Passagiere im direkten Transit, d.h. Passagiere, die mit dem gleichen Flugzeug ankommen und weiterreisen, inskünftig nur noch einmal gezählt. Auf die Zählung von Fracht- und Postsendungen im direkten Transit wird verzichtet, weil sie die Einrichtungen der Flughäfen in keiner Weise belasten. Auch die Transportleistungen im nicht gewerbsmässigen Verkehr figurieren in den abgeänderten Verkehrsstatistiken nicht mehr.

Die Port of New York Authority, die Verwaltungsstelle für die Hafeneinrichtungen New Yorks, den Flughafen Idlewild, die Piers von Brooklyn und New Jersey, den Holland- und den Lincoln-Tunnel, den Helikopter-Flughafen, verschiedene Fracht- und Lastwagenstationen sowie für eine Anzahl Flughäfen in den Staaten New York und New Jersey eröffnet auf Ende März unter dem Namen "Continental Trade Development Office" in Zürich ein Zweigbüro. Seine Aufgabe ist die Ausarbeitung der jeweils günstigsten Bedingungen, unter denen Frachtgüter nach und von den USA transportiert werden können. Es steht den europäischen Spediteuren sowie Interessentengruppen des Handels und der Wirtschaft als Auskunftsstelle zur Verfügung.

Neue Gesellschaften in Kloten - Die neugegründete österreichische Luftverkehrsgesellschaft Austrian Airlines (AUA) wird ab April dreimal in der Woche Kloten anfliegen. Die Trans Canada Airlines (TCA) werden den Zürcher Flughafen ebenfalls benützen, und zwar einmal wöchentlich ab Mai und zweimal wöchentlich ab Juni 1958. Mit ihnen erhöht sich die Zahl der Kloten im regelmässigen Verkehr anfliegenden Gesellschaften auf 21.

Zur fliegerischen Nachwuchsförderung unternahm der Aero-Club der Schweiz eine Aktion, die den Absolventen der Motorpilotenprüfung finanzielle Erleichterungen bringt: 35 schweizerische Flugplätze haben sich bereit erklärt, bei den zum Erwerb des Privatpilotenbrevets erforderlichen Aussenlandungen auf die ihnen zustehenden Gebühren zu verzichten.

Die ICAO in Genf - Im Februar tagte in Genf die 4. regionale Luftverkehrskonferenz für Europa und die Mittelmeerländer im Palais des Nations, 27 Mitgliedstaaten und fünf internationale Organisationen hatten Vertreter, die Sowjetunion hatte Beobachter entsandt. Die Verhandlungen galten Problemen im Zusammenhang mit der bevorstehenden Inbetriebnahme turbinenangetriebener Flugzeuge.

Rekordflug eines DC-7C - Ein neuer DC-7C der Japan Air Lines legte die 6157 km lange Strecke von Tokio nach Honolulu anlässlich eines Testfluges ohne Zwischenhalt in der neuen Rekordzeit von 9 Stunden 46 Minuten zurück. Der Flug eröffnet insofern interessante Aspekte, als die Ankunftszeit in Honolulu neun Stunden vor dem Start in Tokio lag! Diese seltsame Tatsache wurde allerdings erst durch das Ueberfliegen der internationalen Datumgrenze möglich.

Ein Jahr SAS-Fernostflüge via Nordpol - Am 24. Februar beging SAS den ersten Jahrestag der Eröffnung der Fernostroute über den Nordpol. Innerhalb eines Jahres wurden auf der genannten Strecke 210 Flüge mit insgesamt 7000 Passagieren und 250 Tonnen Fracht durchgeführt.

Der 10'000. Ozeanflug der Seabord & Western - Seit ihrer Betriebsaufnahme im Jahre 1947 führte die Seabord & Western am 3. März ihren 10'000. Ozeanflug durch. Etwas mehr als zwei Drittel dieser Flüge führten über den Atlantik, die übrigen den Pazifik und zwar vor allem während des Korea-Krieges.

3 B-707 für die South African Airways - Die South African Airways bestellten 3 Düsenverkehrsflugzeuge des Typs B-707, die auf ihren Flügen nach Europa zum Einsatz gelangen sollen.

Roy Pershing Zimmerman † - In der Nacht auf den 22. Februar fiel Roy P. Zimmerman, seit 1953 Vertreter der Douglas-Werke bei der Swissair in seinem 39. Altersjahr einem Auto-Unfall zum Opfer. Der Verstorbene war während 11 Jahren Service Representative der Douglas-Werke. Um ihn trauern seine Gattin und drei Kinder, denen wir unsere herzliche Anteilnahme versichern. Wir werden Roy Zimmerman ein ehrendes Andenken bewahren.

Ehrenvolle Berufung - Unser Chefmeteorologe, Herr Raymond Schneider, der seit 1955 in unsern Diensten stand, ist vom Bundesrat zum neuen Vizedirektor der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt gewählt worden.

Das Flughafengelände von Basel-Mülhausen und die Siedlung Blotzheim - La-Chaussée, die bisher zur Gemeinde Blotzheim gehörten, sind gemäss Regierungsdekret der Stadt St. Louis angegliedert worden.

Der britische Flugzeugexport neigt dazu, sich wertmässig zugunsten der Verkehrsflugzeuge zu entwickeln. Die Erlösquote aus dem Export ziviler Flugzeuge stieg von 36 % im Jahre 1956 auf 46 % im Jahre 1957.

Trachtenhostessen stark gefragt - Der Brauch, auf den Fernoststrecken die Hostessen in der nationalen Tracht arbeiten zu lassen, setzt sich immer mehr durch. So beabsichtigt nun die BOAC, indische und pakistanische Hostessen im Sari zu beschäftigen; sie versehen ihren Dienst auf den Strecken von Beirut nach Karachi, Kalkutta und Colombo.

Der flinkste Quartiermeister der Welt, nämlich eine IBM Cardatype-Maschine, ist gegenwärtig im Brüsseler Hauptbahnhof in Betrieb. Das Gerät erledigt die Zimmerbestellungen für über 40 Millionen Touristen, die zum Besuch der Brüsseler Weltausstellung 1958 erwartet werden. Der Besucher, der noch kein Zimmer hat, füllt ein kurzgefasstes Formular aus; seine Wünsche werden darauf einer Lochkarte eingestanzt, die durch den Cardatype geschleust und bearbeitet wird. Innert weniger Sekunden schreibt eine elektrische Maschine den Quartierschein aus.

Berichtigung - In der letzten Nummer berichteten wir von der Wahl Herrn Dr. Ernst Froelichs in den Ausschuss unseres Verwaltungsrates. Entgegen unserer Meldung ist Herr Dr. Froelich nicht mehr Generaldirektor der Schweizerischen Rückversicherungsgesellschaft; er gehört indessen noch ihrem Verwaltungsrat an.



Der gute Zug im Vorschlagswesen scheint anzuhalten : auch heute können wir eine über-
durchschnittliche Zahl prämiierter Vorschläge publizieren ! Wir freuen uns darüber und
wünschen den nachstehend genannten Herren ein speziell frohes Osterfest.

Herr Serge Jaksetich, Betriebswirtschaftsdienst, Dept. I	Fr. 80.--	4765
Herr Emil Hässig, Materialeinkauf, Dept. IV	" 50.--	5755
Herr Eugen Brunner, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 40.--	5649/5661
Herr Robert Müller, Technische Instruktion, Dept. III	" 30.--	5439
Herr Georges Schoeni, Reservation, Genève	" 20.--	4406
Herr Kurt Weibel, Station London,	" 20.--	4540
Herr Franz Baselgia, Buchhaltung, Dept. I	" 20.--	4759
Herr Willi Wüthrich, Techn.Kontrolle, Dept. IV	" 20.--	5211

4765 Herr Serge Jaksetich schlug vor, den Ablauf für die Auszahlung von Rückerstattungen an
Passagiere zu vereinfachen. Neben anderen liegt der wesentliche Vorteil seines Vorschlages
darin, dass eine zusätzliche Kopie des Briefes vom Rückerstattungen an den Kunden als
Zahlungsauftrag für die Hauptkasse gilt.

Diese Neuerung hat zur Folge, dass

- der Kunde 3 - 4 Tage früher in den Besitz des Geldes kommt
- das Schreiben von durchschnittlich 80 Zahlungsaufträgen pro Monat wegfällt.

5755 Herr Emil Hässig hat massgebend dazu beigetragen, eine mustergültige Terminverfolgung
zu schaffen. Der übersichtliche Aufbau dieser Terminüberwachung sowie die rationellere
Abwicklung der damit verbundenen Terminaktionen sind weitgehend das Resultat seiner
Initiative und seines Interesses an der Arbeit.

5649 Herr Eugen Brunner fertigte für das Wechseln der Grommets (spez. Gummidichtungen) an
den Benzinleitungen der Heizer-Reglerbox eine Vorrichtung an, womit diese Grommets
müheless und schnell gewechselt werden können.

5661 Ferner schlug er vor, für die Rückhaltung des Gust-Lock-Hebels an den DC-6B- und DC-7C-
Flugzeugen während den Werftkontrollen ein Gummiseil zu verwenden. Das bereits vor-
handene Gummiseil, das an Stelle von Stahldraht verwendet wird, verhindert Beschädigungen
am Pedestal.

- 5439 Herr Robert Müller schlug den Einbau eines Transformers für die Sextantenbeleuchtung im Astrodrom vor. Damit fällt der grosse Trockenbatterie-Verbrauch während den Navigatorenkursen weg, womit eine Einsparung erzielt werden kann. Der Versuch mit einem privaten Transformier zeigte gute Resultate.
- 4406 Das von Herrn Georges Schoeni vorgeschlagene "Booking Form" weist gegenüber den z.Z. gebräuchlichen "Reservations-" und "Freebooking Forms" unbestreitbare Vorteile auf, kreuzt sich jedoch mit den Studien, die vom Reservationswesen schon seit einiger Zeit gemacht werden.
- Der Vorschlag hat aber andererseits neue Anregungen gegeben, die bei der definitiven Form berücksichtigt, bzw. ausgewertet werden können (z.B. graphische Gestaltung der Booking Forms).
- 4540 Die mangelhafte Anschluss-Konstruktion der Hot Liquids in den DC-6B-Flugzeugen veranlasste Herrn Kurt Weibel vorzuschlagen, an der Wand hinter den Anschlüssen Isolierplatten zu montieren. Diese Isolation verhindert einen Masse-Schluss, wenn durch die Stossbelastung beim Einschieben der Hot Liquids die Halterung der Steckerbuchsen beschädigt wird. Diese Verbesserung wird mit Werkauftrag Publ. Nr. 31'452 ausgeführt.
- 4759 Der Vorschlag von Herrn Franz Baselgia geht dahin, die Kasse des Dept. IV mit der Kantine wohl täglich, mit der Finanzbuchhaltung jedoch nur noch einmal pro zehn Tage abrechnen zu lassen. Dadurch lassen sich die Kontierungs- resp. Locharbeiten wesentlich reduzieren. Nach Vereinbarung mit den betreffenden Dienststellen wurde diese Anregung bereits in die Tat umgesetzt.
- 5211 Herr Willi Wüthrich stellte den Antrag, die Vorschrift FLB-60868 über das Verschmieren der R-3350-Motoren zu ändern. Die Prüfung seines Vorschlages ergab, dass die Durchführung desselben eine gewisse Vereinfachung, verbunden mit einer kleinen Einsparung pro Vorölvorgang, mit sich bringt. Die entsprechende Vorschrift wurde revidiert.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 786 Bogenlampen und Flügelrampe für DC-3/4 Docks in Genf. Für die Werfthalle in Genf ist eine Verbesserung der Beleuchtung vorgesehen. Ein entsprechender Versuch ist seit Mitte Januar 1958 im Gange, wobei jedoch die definitive Ausführung mit der Verlegung der Convair-Basis von Zürich nach Genf im Zusammenhang steht.
- Anträge auf Verbesserungen des DC-4-Docks mussten schon früher abgelehnt werden, da ja bekanntlich unsere DC-4 Flugzeuge gelegentlich verkauft werden sollen. Aus diesen Ablehnungen eine allgemeine negative Haltung gegenüber dem Service technique in Cointrin ableiten zu wollen, ist sehr verfehlt : auch in Kloten sind noch viele Wünsche unerfüllt.
- 1562 Versand der Manual-Blätter in Dienstpost-Couverts. Das gleiche Problem wurde bereits in Nr. 45 der "guten Idee" behandelt. Wir weisen deshalb lediglich darauf hin, dass das Manual Office für den Versand von Handbuch-Nachträgen die billigen Einlage-Taschen verwenden wird, sobald diese verfügbar sind.

3948 Von einer Verlängerung des Betätigungsgestänges für die manuelle Landklappenbetätigung im CV-440 wird aus folgenden Gründen abgesehen :

- Die Verlängerung des Gestänges wäre raummässig und aus montagetechnischen Gründen nur schwer ausführbar,
- Die Handbetätigung der Landklappe birgt gewisse Gefahren in sich, auf welche im AFM 7.2.2 (Air Flight Manual) hingewiesen wird.

Der Betätigungshebel ist daher wohlbegründet unter dem Cockpit-Boden montiert.

Um aber die Umständlichkeit beim Oeffnen des Bodens weitgehend zu kompensieren, wird mit Werkauftrag Publ. Nr. 57049/FLB 914.72 ein Werkzeugetui mit 2 Schraubenziehern hinter dem linken Pilotensitz montiert.

4627 Jahres-Auftrag für das Komplettieren der persönlichen Werkzeug-Sätze. Die Einführung der neuen Lochkarten hat bereits mit sich gebracht, dass für das Bereitstellen der persönlichen Werkzeuge nur noch ein Jahres-Auftrag gemacht werden muss. Hingegen ist beim Bezug eines Werkzeugsatzes pro Werkzeug eine Materialbezugskarte zu erstellen und somit jedem Werkzeug eine Skontro-Nummer zu geben.

4678/ Aenderung am Druckkabinen-Hydr. Oelsystem. Alle drei Vorschläge gehen dahin, durch
4679/ eine Aenderung am Hydr. Oelsystem der Druckkabine die Lagerschäden an der variablen
4920 Pumpe des Kompressors zu eliminieren.

Entgegen der vorgebrachten Begründung zur Abänderung des Oelsystems, haben die durchgeführten Versuche auf dem Kompressorenprüfstand aber gezeigt, dass sich das Gehäuse der V.D.-Pumpe über den Steuerschieber des Airflow Valve nicht entleert.

Ebensowenig konnte eine Verfärbung der beschädigten Lager durch Hitzeentwicklung festgestellt werden, die auftreten müsste, wenn die Lager ohne Oel laufen würden.

Wie an den demontierten V.D.-Pumpen nachgewiesen werden konnte, sind auch nur die Achsiallager stark beschädigt, während die auf der gleichen Welle sitzenden Radiallager nur geringe Schäden aufweisen, die von den Spänen der Achsiallager herrühren.

Gemäss DACO konnte bei Testversuchen eindeutig festgestellt werden, dass diese Achsiallagerschäden durch Schläge entstehen, die durch die zeitweilige Unterbrechung der Oelzufuhr zur V.D.-Pumpe bei steilem Steig-oder Sinkflug hervorgerufen werden. Um in den erwähnten Fluglagen ein stabileres Oelniveau zu erhalten, werden alle Kompressorengehäuse zur Zeit mit einem vergrösserten Sumpf versehen und zugleich der Hilfsöltank ausgebaut.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir darauf hinweisen, dass bei der Beurteilung von Vorschlägen, die eine Aenderung eines Systems oder Aggregates verlangen, die Austauschbarkeit der Bauteile auf Aussenstationen im Falle von Störungen in Betracht gezogen werden muss. Solche Teile können aber unter den Vertragspartnern nur ausgetauscht werden, wenn sie der offiziellen Version entsprechen oder nur ganz geringfügige Abweichungen aufweisen.

4713 Schutzhülle für Lochkarten-Tickets. Mit der Frage der Einführung von Lochkarten-Tickets wurde auch das Problem einer entsprechenden Schutzhülle behandelt und dafür ein ansprechend bedruckter Halbkarton-Umschlag gewählt. Dieser ist fest genug um nicht gefaltet werden zu können, bietet die Möglichkeit des Eintrages der Zubringerdienste und ist auf der Rückseite mit einer Aussparung zum Einstecken des "Claim Tag" versehen.

- 4835 Das Anbringen von Windschutzscheiben an den Mertraks (Pistentraktoren) wurde schon vor einiger Zeit in die Wege geleitet. Diese Windschutzscheiben werden im Dept. IV hergerichtet und dem Startdienst zur Montage angeliefert. (Der Auftrag trägt die Nummer 2702)
- 4897 Der Vorschlag, in den Metropolitan die sich nach oben öffnenden Türchen der beiden Kästchen mit einer Arretiervorrichtung zu versehen, ist berechtigt, kommt aber leider zu spät. Bereits im Oktober 1957 wurde schon ein diesbezüglicher Antrag eingereicht und mit Verkauftrag Nr. 57060 sind entsprechende Haltestützen in Arbeit gegeben worden.
- 4946 Um Unfälle zu verhüten, soll der bestehende Drehschalter an der grossen Säulenbohrmaschine in der Schlosserei durch einen Druckknopfschalter ersetzt werden, der so anzu-bringen wäre, dass er gut sichtbar und mit der rechten Hand erreichbar sei. Der sich seitlich an der betreffenden Bohrmaschine befindliche Drehschalter ist bestimmt nicht glücklich angeordnet. Jedoch wird mit dem Anbringen eines Druckknopfschalters auf der Vorderseite der Maschine der heutige Zustand nicht wesentlich verbessert. Bei vor-schriftsgemässer Bedienung der Bohrmaschine, wobei u.a. verlangt wird, dass beim Bohren von Löchern über 6 mm das Werkstück einzuspannen sei, besteht praktisch keine Unfall-gefahr.
- 5003 Das Anbringen eines zusätzlichen Geländers oder Handgriffes am Passagier-Ausgang der CV-440-Flugzeuge ist wegen technischen Schwierigkeiten nicht möglich. Beidseitig des Ausganges befinden sich Verkabelungen und Leitungen, abgedeckt durch schwache Seiten-wände, die eine entsprechende Montage nicht erlauben würden. Das Kabinenpersonal ist jedoch stets gerne bereit, den Passagieren beim Aussteigen behilflich zu sein.
- 5056 Auszahlung von Rückerstattungen auf Grund einer unterzeichneten Briefkopie des Rücker-stattungsdienstes. Der unter Nummer 4765 prämierte Vorschlag in dieser Ausgabe behandelt das gleiche Thema. Der Vorschlag kam leider einige Wochen zu spät.
- 5137 Der Vorschlag, den Landeklappen-Einziehmechanismus so abzusichern, dass er erst nach dem Einzug des Fahrwerkes betätigt werden kann, lässt sich vorderhand nicht verwirklichen. Einerseits bedarf eine solche Aenderung der Zustimmung der Hersteller-Werke, die sich jedoch ein eingehendes Studium dieses Problems vorbehalten; andererseits befürwortet un-sere Flight Operations keine Modifikation des Landeklappen-Systems, die die Betätigungsmöglichkeiten einschränken könnte. Die Flight Engineers sind für alle Handgriffe, die während des Startes auszuführen sind, entsprechend "gedrillt", sodass Verwechslungen von Fahrwerk- und Landeklappenhebel bei-nahe ausgeschlossen sind.
- 5184 Auf eine Abgabe von Elektro-Sterilisatoren an die Besatzungsmitglieder auf der Fernost-Strecke, wird verzichtet, weil
- zum Trinken und zum Zähneputzen ohnehin Filterwasser abgegeben wird,
 - als Infektionsquelle eher gewisse Nahrungsmittel, eventuell auch Getränke bei Tisch in Frage kommen, die mit einem Elektrosterilisator nicht keimfrei gemacht werden können,
 - das ständige Mittragen eines solchen Gerätes zu umständlich wäre und daher wahr-scheinlich nicht konsequent durchgeführt würde.
- 5447 Ersetzen der Stoppmuttern AN 365-1032A der Rollenträgerbefestigung am Vorderholm in Gondel 4 durch Anniestoppmuttern ESNA 22A 24-02. Anniestoppmuttern dürfen aus Sicherheitsgründen nur für Verbindungen und Befestigungen untergeordneter Teile verwendet werden, weil bei periodisch sich wiederholendem Wechsel die Klemmkraft abnimmt. Da es sich bei diesem Rollenträger jedoch um einen Teil der Motorbedienung handelt kann die Ausführung des Vorschlages nicht verantwortet werden.

5666. Mit dem Problem, die Energie aus der beschleunigten Propellerluft weiteren Zwecken dienlich zu machen, haben sich schon anerkannte Fachleute auseinandergesetzt, ohne jedoch zu einem positiven Ergebnis zu gelangen. Wenn auch dem vorgeschlagenen Projekt einige gute gedankliche Ueberlegungen nicht abzusprechen sind, so ist dasselbe doch in der dargelegten Konzeption aus folgenden Gründen undurchführbar :

1. Der finanzielle Aufwand für die Einrichtung der Flugzeughunker und der notwendigen Installationen würde Millionen von Franken betragen.
2. In unmittelbarer Nähe der Pisten dürften keine solche Bauten hingestellt werden.
3. Der Reibungsverlust der Luft in den Umleitkanälen wäre so gross, dass ein allfälliger Energiegewinn aus dem Luftstrom wirtschaftlich unbedeutend wäre.
4. Durch die Zuführung der warmen, mit Abgasen gesättigten Luft, würde die Motorleistung reduziert und es ergäbe sich somit beim Run-up ein falsches Bild in bezug auf die effektive Motorleistung.
5. Die ganze Anlage basiert auf dem Einsatz von propellerbetriebenen Flugzeugen. Dieselben werden jedoch in den nächsten Jahren von solchen mit Düsentriebwerken abgelöst, wodurch sich auch die bezüglichen Verhältnisse grundlegend ändern.

5671 Umbau des Oeltankwagens auf elektrischen Betrieb. Der bemängelte Oeltankwagen wurde der Swissair von einer Benzingesellschaft zur Verfügung gestellt. Um denselben an jedem Ort, d.h. unabhängig von elektrischen Zuleitungen einsetzen zu können, wurde er mit einem Benzinmotor ausgerüstet.

Wenn nun dieser Wagen beim Auftanken von Oel im Flugbetriebshangar verwendet wird, so ist er so aufzustellen, dass die Auspuffgase nicht direkt gegen das Flugzeug ausgestossen werden. Wird diesem Umstand Beachtung geschenkt, so sollte die Gefahr von gesundheitsschädlicher Verpestung der Luft nicht bestehen, da sich die Abgase im grossen Raum sofort verflüchtigen.

5768 Festlegung der Flugzeugstandzeiten für Flugbetriebskontrollen vor der Erstellung des Rotationsplanes, auf Grund der vorgesehenen Gesamt-Flugstunden.

Dieser Vorschlag strebt einen auf den Flugbetrieb ausgerichteten Idealzustand, der sich jedoch vorläufig nicht verwirklichen lässt.

Die einseitige Festlegung der Flugbetriebskontrollen nach den Bedürfnissen des Dept. IV würde eine gewaltige Einschränkung der Dispositionsmöglichkeiten bei der Flugplangestaltung bedeuten. Bei der heute geübten intensiven Ausnützung unseres Flugzeugparkes ist jedoch eine sorgfältige Abstimmung der Kontrollzeiten auf die Flugpläne unumgänglich. Die Bemühungen für die Verbesserung der Verhältnisse gehen ganz allgemein in der Richtung eines vermehrten gegenseitigen Ausgleichs durch häufigere Kontaktnahme und engeren Gedankenaustausch der beteiligten Stellen.

Der vorgebrachte Vergleich unserer Verhältnisse mit denjenigen der PAA ist nicht angebracht, da das Streckennetz und der Flugzeugpark der beiden Gesellschaften komplett verschieden sind. Die Grösse und das Flugnetz der PAA gestatten die Schaffung zahlreicher Reserven, die sich die Swissair nicht leisten kann.

5778 Spezialzange zum Auswechseln der Little Fuse Sicherungen. Eine dem Vorschlag entsprechende Spezialzange zum Wechseln der Little Fuse Sicherungen herzustellen wäre an und für sich möglich. Da jedoch die Gummihalter mit den eingesetzten Sicherungen nur auf den DC-6B-Flugzeugen eingebaut sind und zudem diese Sicherungen sehr wenig gewechselt werden müssen, wäre die Anschaffung solcher Zangen für alle IERA-Mechaniker mit viel zu grossen Kosten verbunden.

Die Halterung der fraglichen Sicherungen ist so konstruiert, dass diese ohne weiteres von Hand ausgewechselt werden können. Wenn eine Verletzungsgefahr beim Wechseln solcher Sicherungen besteht, so nur deshalb, weil der Schraubenzieher sicher nicht das geeignete Werkzeug für diese Arbeit ist.

5789 Kinderportionen für Hauptmahlzeiten im Flugzeug. Die Bereitstellung und Abgabe von speziell bemessenen Portionen für Kinder bringen mehr Nach- als Vorteile mit sich. Einige dieser Nachteile lassen sich wie folgt begründen :

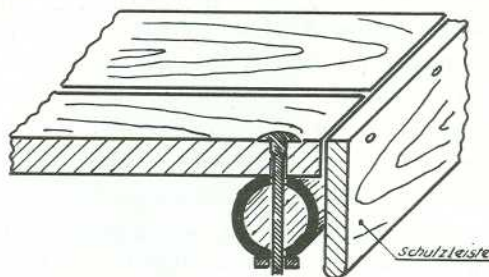
- Um die Kinderportionen richtig zu bemessen, wäre bei der Buchung die Meldung des Alters notwendig, was jedoch die Buchungsmeldung komplizieren würde.
- Die Mahlzeiten müssten speziell bezeichnet, versorgt und mit einer bestimmten Gruppe der normalen Mahlzeiten serviert werden. Auf Langstreckenflügen würde dies das Aufwärmen so komplizieren, dass ein speditives Arbeiten nicht mehr gewährleistet wäre, im besonderen wenn sich mehrere Kinder an Bord befinden.
- Der Appetit der Kinder ist unberechenbar. Es gibt 10 - 11jährige Kinder, deren Appetit demjenigen einer erwachsenen Person nicht nachsteht.
- Die meisten Kinder werden von erwachsenen Personen begleitet, die, wenn nötig, die Quantität des Essens beschränken. Ist keine Begleitung vorhanden, so wird die Hostess von sich aus gerne die notwendige Betreuung übernehmen.

5800 Laufzeiten-Aenderung der Brennstoffeinspritz-Pumpen. Anträge für Laufzeiten-Aenderungen von Flugzeug- und Motoren-Aggregaten und Bauteilen können aus prinzipiellen Gründen nicht über das Vorschlagswesen behandelt werden. Den Vorschlag haben wir im Sinne eines Laufzeiten-Aenderungs-Antrages an die Laufzeitenkommission weitergeleitet.

5804 Schutz für Handläufe an Hatracks und Angleichen der DC-6B-Kabine an diejenige des DC-7C. Der Vorschlag kommt leider zu spät. Die Kabinen-Kommission hat beide Anregungen bereits in einer Sitzung vom 29.10.57 eingehend behandelt. Der Handlaufschutz für die Hatracks befindet sich z.Z. noch in Prüfung, während auf die Angleichung der DC-6B-Kabine an diejenige der DC-7C in Anbetracht der hohen Kosten und des Zeitmangels verzichtet werden musste.

5838 Der Vorschlag, in der Duschenanlage des Technischen Betriebes Vorhänge aus Plastic oder Nylonstoff anzubringen wurde seinem Sinn entsprechend als Antrag an den Hausdienst weitergeleitet.

5840 Wir danken den Einsender für seine Aufmerksamkeit und sind mit ihm einig, dass bei den vorstehenden Schraubenenden am seitlichen Convair-Dock Kopfverletzungen möglich sind. Wir unsererseits haben allerdings für die Behebung dieser Gefahr eine einfachere Lösung und schlagen vor, auf der ganzen Länge des Docks eine seitlich abgerundete Holzleiste anzubringen.



5884 Benzin-Einspritzleitung DC-7C. Die Vermeidung eines Motorenwechsels auf den Aussenstationen wegen lecken Einspritzleitungen wurde vom Service Engineering bereits vor Eingang des Vorschlages eingehend studiert. Als Lösung wurde eine äussere Einspritzleitung entwickelt, bei deren Montage, im Gegensatz zum Vorschlag, eine Demontage des Pumpenadapters nicht notwendig ist. Entsprechende Leitungen werden zur Zeit hergestellt.

6040 Eine Verlegung der Telefoninstallation vom 3achsigen Raum im Parterre des Hirschengrabens in den Keller ist leider nicht durchführbar. Die Gründe hierfür sind darin zu suchen, dass

- im vorderen Hirschengrabengebäude kein geeigneter Kellerraum verfügbar ist,
- der Betrieb während dem Umbau nicht unterbrochen werden kann und somit parallel zur bestehenden Zentrale eine vollständige Installation neu aufgebaut werden müsste.

6352 Meals and Refreshments on Ground. Die Untersuchung über die vorgeschlagene Abgabe von Mahlzeiten- und Erfrischungs- Informationsblättern an Transit/Transfer-Passagiere zeigte, dass die Einführung solcher Blätter sich nachteilig auswirken würde. Erstens würden daraus bedeutende Kosten erwachsen. Auf vielen der 50 angeflogenen Stationen werden die Meal and Refreshment Vouchers sowohl auf dem Flughafen als auch in den Town Terminals abgegeben. Die Auflage wäre also sehr bedeutend. In Ländern, wo die Preise starken Schwankungen unterworfen sind, müssten die Blätter vermutlich alle Monate neu gedruckt werden. Es besteht somit kein Zweifel, dass die seltenen Fälle des Missbrauchs der Swissair weniger kosten, als der mit dem vorgeschlagenen System zu betreibende Aufwand. Zweitens wäre es, vom psychologischen Standpunkt aus gesehen, eine schlechte Methode, dem Passagier eine Zuvorkommenheit zu bekunden und aber gleichzeitig zu sagen, dass diese Zuvorkommenheit höchstens so- und soviel kosten dürfe. Die Reaktion vieler Passagiere wäre dann sicher das oft zu Unrecht angebrachte "typisch schweizerisch".

Immer wieder werden Vorschläge eingereicht mit dem Hinweis, dass die gewünschten Verbesserungen an Flugzeugen und Aggregaten bereits durchgeführt seien oder sich schon so und solange bewährt hätten. Bei der Untersuchung solcher Vorschläge muss dann aber oft festgestellt werden, dass die entsprechende Fachdienststelle des Service Engineering über die angebrachten Änderungen gar nicht informiert war und die Neuerungen teilweise auch nicht sanktionieren konnte.

Werden solche Änderungen und Neuanfertigungen nach mündlichen Angaben bzw. nach Muster ausgeführt, so besteht die Gefahr, dass die Spezifikationen des Flugzeugherstellers nicht eingehalten werden. Die Kontrollabteilung hat ausserdem zufolge Fehlens der Unterlagen keine Möglichkeit, die Arbeit auf ihre Richtigkeit zu prüfen.

Wir verweisen deshalb ausdrücklich auf die administrative Weisung Publ. Nr. 10475 vom 12.9.57, des Chefs des Dept. IV und wiederholen, dass,

Änderungen an Flugzeugen, Reparaturen welche nicht im Overhaul-Maintenance- oder Repair-Manual beschrieben sind, sowie die Herstellung von Ersatzteilen in eigener Werkstätte oder bei fremden Fabrikanten (Original-Hersteller ausgenommen) nur erfolgen dürfen, sofern eine entsprechende Werkstattzeichnung des Service Engineering zur Verfügung steht. Im Notfalle wird eine Handskizze, welche vom Service Engineering geprüft wurde, als Herstellungsunterlage angenommen.

auf der Home Base jede Arbeit durch die Kontrollabteilung unter Beiziehung des Service Engineering geprüft werden muss.

Wir werden in Zukunft die Vorschläge von Einsendern, die dieser Weisung zuwiderhandeln, nicht nur nicht mehr prämiieren, sondern die betreffenden Fehlbaren zur Rechenschaft ziehen.

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

- 4899 Reserve-Mahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen
- 5194 Begleitpapiere für Extern-Aufträge
- 5407 Spezial-Zange für Durable-Druckknöpfe
- 5523 Polsterdüse für Staubsauger
- 5821 Frachtcontainer DC-6B / DC-4
- 5957 Sampling-Abrechnungen

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches
- 302 Niederspannungskabel
- 4378 Anfertigen eines fahrbaren Kompressoren-Prüfstandes
- 4904 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-
Hydr.-Öelkühler

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/607/643/681/729/735/736/771/789/1056/1179/2362/2468/2469/2508/
2595/2596/3286/4074/4162/4247/4378/4404/4502/4529/4530/4553/4570/4588/4594/
4625/4646/4648/4649/4650/4661/4736/4740/4748/4768/4827/4828/4837/4855/4874/
4892/4898/4904/4924/4954/4962/4965/5025/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5150/
5151/5656/5164/5176/5196/5197/5250/5262/5263/5265/5266/5283/5284/5401/5425/
5440/5456/5466/5478/5508/5519/5522/5527/5531/5545/5560/5575/5579/5589/5600/
5601/5603/5619/5637/5656/5661/5663/5664/5668/5670/5674/5676/5694/5697/5701/
5702/5704/5710/5765/5769/5771/5775/5791/5795/5800/5801/5803/5807/5809/5811/
5813/5821/5841/5849/5858/5862/5863/5910/5911/5914/5917/5918/5919/5955/5956/
5957/5958/5959/6040/6350/6351/6352/6353/6354.



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Swissair-Skitag in Unterwasser

Nach einer riesigen Vorbereitung, über dessen Umfang der Vorstand des Skiclub Swissair jederzeit den Ueberblick hatte und nach dem mündlichen Prälidium von Mann zu Mann, vom Angestellten zur Angestellten, nahm die diesmal mit besonders grosser Spannung erwartete Skimeisterschaft am Samstag 1. März in Unterwasser ihren Anfang. Der Aufmarsch der 65 Wettkämpfer und 35 Schlachtenbummler war ein sichtbarer Beweis dafür, dass der Alpine Skisport in der Swissair am meisten dominiert.

Wer Gelegenheit hatte, schon am Samstag in Unterwasser zu sein, der nützte den herrlichen Tag, sich einfach im Pulverschnee zu tummeln, sei es, um im provisorisch ausgeflaggten Riesenslalom das "Wedeln" noch auszubessern, oder um sich auf dem Jltios von der Sonne bräunen zu lassen.

Im Hotel Säntis, wo die ganze Swissair-Familie gut untergebracht war, begrüßte am Abend der Präsident des Skiclubs, Herr Willy Zweili, die Anwesenden. Er erinnerte daran, dass es das 21. Clubrennen sei. Besonders würdigte er Bordmechaniker Othmar Breitenstein, der seit der Gründung des Skiclubs jedes Rennen mitgefahren ist. Grüssende Worte richtete er auch an die TWA-Equipe, die das erste Mal an der Swissair-Meisterschaft teilnahm. Anschliessend bereitete den Organisatoren die Startreihenfolge der verschiedenen Altersklassen einiges Kopfzerbrechen. Schlussendlich einigten sie sich auf die Ladies first, dann Sen. III, Sen. II und Sen. I. Nach der Startnummer-Verlosung sah man etwelche enttäuschte Gesichter. Nur die, welche eine tiefe Nummer zogen, lachten sich ins Fäustchen, wussten sie doch, dass sie auf ihrem Parcours nicht so viele Badewannen vorfinden würden.

Im Anschluss an die Startnummer-Abgabe fand die eigentliche Skichilbi statt. Wer dabei war, weiss, dass er nächstes Jahr wieder mitmachen wird und sei es ausschliesslich der Fröhlichkeit wegen. Es ist erstaunlich wieviele "ausserbetriebliche" Witzbolde mit uns in der Swissair arbeiten. Der Berichterstatter hat mit einigen davon auch im Geschäft zu tun und dabei können die Genannten "ihre Pflichten" mit todernter Miene erledigen - von Witz keine Spur.

Nachdem in vorgerückter Stunde mit dem Schlafen sehr pressiert wurde, fand am Sonntag nach einem ausgiebigen Frühstück der Aufstieg zum Riesenslalom statt. Die Bedenken unserer Wettkämpfer und auch der einheimischen Internationalen, die dem Vorstand als Berater beistanden, unser Rennen komme dem Schwierigkeitsgrad nach eher einem FIS-Rennen gleich, wurden inzwischen etwas abgeschwächt, indem einige Tore versetzt wurden. Nach dem einstündigen Aufstieg postierten wir uns beim Start der Damen, die ca. 150 m HD tiefer als die Herren ins Rennen gingen. Der Rennstrecke nach reichte unser Blick 500 m hinunter bis zum "Kulminationspunkt", unter dem der steile Hang zum Ziel führte. Punkt 10 Uhr wurden die 8 Damen im Minutenstart "losgelassen". Die 6 Tore, die in unserem Blickfang lagen, nahmen 6 Damen sturzfrei. Es war ein Genuss zuzusehen, wie die wieselflinke Emma Schnyder mit den Toren fertig wurde. Wie uns die Rangliste später zeigte, fand sie auch den kürzesten Weg zum Ziel. Während des Rennens der Damen erreichte uns leider die Nachricht, dass Fräulein Sonja Schoch im Zielhang schwer gestürzt sei und sich dabei einen komplizierten Beinbruch zugezogen habe. Wir alle wünschen Sonja recht gute Besserung.



Foto: J. Seifritz, Service Engineering, Dept. IV
Die gestrenge Jury beim Ziel. In der Mitte der Präsident des Skiclubs Herr Willy Zweili.

Die Herren liessen einige Zeit auf sich warten. (Vermutlich hatte der Starter eine nasse Zündschnur). Wahrscheinlicher aber hatten die Wettkämpfer ihren Startplatz nicht rechtzeitig erreicht, mussten sie doch einen 2,2 km langen Weg mit 400 m Höhendifferenz zurücklegen. Endlich erschien mit Nr. 12 als erster Jules Seifritz, seinen Vormann mit Nr. 11 musste er bereits weiter oben überholt haben. Mit geschlossener Skiführung durchfuhr er die Tore und verschwand im Zielhang. In pausenloser Reihenfolge versuchten 6 Sen. III, 17 Sen. II und 34 Sen. I einander die Ränge abzulaufen. Der grösste Teil der "Renner" verdiente eine besondere Würdigung, man sah, es war Kampfgeist und Siegeswillen vorhanden. Aber auch die, die in der Rangliste unter "ferner liefen" figurieren, wollen wir nicht vergessen, denn: Mitmachen kommt vor dem Rang. Bravo !

Aus dem Rennen der Bewährung konnten nurmehr 25% aller beteiligten Herren um den Skimeister-Titel kämpfen. Somit selektionierten die 3 Altersklassen 16 Mann zum Spezial-Slalom, der mit 28 Toren gespickt als eher mit schwer zu bezeichnen war. Im ersten Durchgang verzeichnete H.Dörig mit 41 Sekunden die kürzeste Zeit, gefolgt von seinen Kameraden E.Küng, A.Trüeb und W.Cejka. Gespannt warteten wir auf den zweiten Lauf, bei dem in umgekehrter Reihenfolge gestartet wurde. Wird H.Dörig die Nervenbelastung aushalten? Jawohl, er schaffte es auch im zweiten Lauf mit einer wahrlich meisterlichen Fahrt. Der Zeitunterschied von nahezu 3 Sekunden auf den zweiten A.Trüeb enthebt uns jedes Kommentars.

In "unserem Hotel" fand um 16 Uhr die Preisverteilung statt. Die ersten Ränge aller Disziplinen wurden mit einem Silber-Becher belohnt, die nachfolgenden 2 Ränge mit einem Swissair-Feuerzeug, allen Uebrigen wurde als besonderer Preis ein schmackhaftes Restbrot serviert. Kurz vor der Heimfahrt kam dann auch wieder der verlorengedangene Utensiliensack zum Vorschein. Jeder nahm seine Felle und Skijacken in Empfang, setzte sich mit freudestrahlendem Gesicht in den bereitgestellten Car, im Bewusstsein, dass die 2 Tage ihm recht frohe Stunden beschert hatten, ohne ein zu grosses Loch in seinen Geldbeutel gerissen zu haben.

In der nachfolgenden Rangliste geben wir nur die ersten Ränge bekannt, für die Uebrigen verweisen wir auf die Anschläge, die in jedem Departement aufliegen.

Riesen-Slalom

Damen :	1. Emma Schnyder	2:26,2	2. Heidi Zellweger	2:32,4	3. Maya Suter	2:55,6
Sen.I Herren :	1. Hermann Dörig	3:08,8	2. Bernhard Oertli	3:12,2	3. Erich Küng	3:13,4
Sen.II Herren :	1. Albert Trüeb	3:11,6	2. Willy Cejka	3:22,0	3. Hans Luginbühl	3:28,4
Sen.III Herren :	1. Jules Seifritz	3:24,4	2. Emil Zeugin	4:30,4	3. Robert Ernst	6:01,6

Spezial- Slalom :

Herren :	1. Hermann Dörig	82,2	2. Albert Trüeb	87,4	3. Willy Cejka	88,0
----------	------------------	------	-----------------	------	----------------	------

Kombination

Herren :	1. Hermann Dörig	O P	2. Albert Trüeb	5,05 P	3. Jakob Brunner	11,78 P
----------	------------------	-----	-----------------	--------	------------------	---------

Skimeister 1958

Damen : Emma Schnyder

Herren : Hermann Dörig

Alpine Sektion

Am 7.3.1958 führte die Alpine Sektion im Clubhaus ihre 2.ordentliche Generalversammlung durch. Dabei wurden alle Vorstandsmitglieder für ein weiteres Jahr in ihrem Amte bestätigt und an Stelle der aus statutarischen Gründen ausscheidenden Revisoren neu gewählt Frl. H.Schläpfer und Herr E.Weder. Der Erledigung der off. Traktanden folgte ein einfaches Nachtessen, und anschliessend vergnügten sich die Anwesenden bei Spiel und Tanz bis weit nach Mitternacht.

Handball-Club

Anlässlich der I. ordentlichen Generalversammlung hat sich der Vorstand des Handball-Club Swissair wie folgt neu konstituiert : Präsident : Herr E.Gonseth, VZVO ; Aktuar : Herr E.Vettiger, VVRE ; Kassier : Herr W.Grossenbach, TUTC ; Obmann der SPIKO : Herr J.Els, VVRE und als technischer Berater Herr M.Fessler, VVRE. Die im letzten Herbst gegründete Damen-Korbball - Abteilung wurde mit grossem Mehr in den HCS aufgenommen. Der Vorstand hofft, dass die Trainings, die jeden Donnerstag um 20 Uhr in der Turnhalle Buchwiesen, Zürich-Seebach stattfinden, rege besucht werden.

Schach-Club

Am 22.Februar kamen die Genfer-Schachfreunde nach Zürich zu Gast, um im geistigen Ringen zur Rückrunde des Auderset-Dubois Wanderpokals zu starten. Der erste Tag brachte keiner Partei nennenswerte Erfolge, mit 3 : 3 Punkten trennten sie sich und gingen zum gemütlichen Teil (Zürcher-Fasnacht) über. Der zweite Tag brachte dann aber den fasnachtgewohnten Zürcher doch noch einige Erfolge. Mit 4 1/2 : 1 1/2 Punkten wurden diese Hocks beendet. Zusammen mit den in der Vorrunde in Genf gehaltenen Punkte erhöht sich somit das Endresultat von 16 : 8 Punkten zu Gunsten der Zürcher. Der Wanderpokal bleibt ein weiteres Jahr in Zürich. Die Auslosung der Spieler brachte folgende Paarungen zusammen : Brun(Z) : Müller(G), Weiss(Z) : Ecuyer(G), Widmer(Z) : Wagner(G), De Lorenzi(Z) : Cerf(G), Wüthrich(Z) : Duby(G) und Antonini(Z) : Heinz(G). Cupsieger 57/58 im Zürcher-Schachclub wurde Herr E.Neukom, Zürich. Wir gratulieren.

Clubhaus in Zürich-Seebach

Am Dienstag 1.April 1958 wird unser Clubhaus für den ganztägigen Betrieb wieder geöffnet. Sofern es das Wetter erlaubt, werden am Ostersonntag alle 3 Tennisplätze und die Bocciabahn spielbereit sein. Der Vorstand der FPS hofft, dass unser schönes Clubhaus recht viel besucht wird. Auch für Swissair-Angestellte, die keinem Club der FPS angeschlossen sind, wird sich ein Besuch lohnen.

Bei Redaktionsschluss trifft noch die Meldung ein, dass der Soireé annuelle vom 8.3.58 in Genf ein voller Erfolg beschieden war. Einen ausführlichen Bericht veröffentlichen wir in der nächsten Nummer der FPS-Mitteilungen ; heute sei nur gesagt, dass leider allzuvielen "Nicht-Genfer" ein amüsantes Fest verpasst haben.