

# SWISSAIR



Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:  
Presse und Public Relations  
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs

Édité par:  
Service de Presse et des  
Public Relations Genève

7. Jahrgang

Nr. 9/10

September/Oktober 1958

## Unsere Verkehrsergebnisse im August 1958

	<u>August 1958</u>	<u>August 1957</u>
Offerierte Tonnenkilometer	20'038'537 + 18 %	16'933'231
Ausgelastete Tonnenkilometer	13'155'226 + 23 %	10'683'364
davon : Passagier-tkm	8'699'426 + 18 %	7'376'950
Gepäck-tkm	2'171'285 + 20 %	1'814'215
Fracht-tkm	1'813'237 + 69 %	1'073'614
Post-tkm	471'278 + 13 %	418'585
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	65,7 %	63,1 %

Im August 1958 erreichte unser gesamtes Verkehrsangebot zum ersten Mal innerhalb eines einzigen Monats eine Summe von über 20 Millionen Tonnenkilometer (im ganzen Jahr 1948 : 16,8 Mio ; 1949 : 24,4 Mio !). Diese Offerte war um 18 % höher als im August 1957. Bei den ausgelasteten tkm ist die Zunahme (+ 23 %) noch grösser, sodass der mittlere Ladefaktor eine Verbesserung von 63,1 % auf 65,7 % erfuhr. Der Frachtverkehr verzeichnet mit 69 % die bedeutendste Zuwachsrate, was allerdings weitgehend auf das eher magere Ergebnis im vorjährigen Vergleichsmonat zurückzuführen sein dürfte. An dem im ganzen genommen erfreulichen Resultat waren die einzelnen Verkehrsgebiete mit unterschiedlichem Erfolg beteiligt. Auffallend sind die durchwegs gestiegenen Auslastungsgrade auf den ausgesprochenen Langstrecken.

In Europa stand der um 2 % erhöhten Produktion eine um 1 % geringere Nachfrage gegenüber. Die schon letztes Jahr unbefriedigende Auslastung von 58,6 % sank nochmals um 1,6 Punkte auf 57,0 %.

Im Nahen Osten war das Verhältnis zwischen Angebots- und Nachfragezuwachs (16 % : 11 %) ebenfalls unausgeglichen ; der durchschnittliche Auslastungsgrad ging in der Folge von 71,1 % auf 68,0 % zurück.

Ausgezeichnet ist das Ergebnis unserer Nordatlantikkurse. Trotz der um 45 % erhöhten Zahl der angebotenen tkm stieg der Ladefaktor von 73,1 % auf 75,8 %.

Der Verkehr mit Südamerika ergab nicht mehr einen so hohen Auslastungskoeffizienten wie in den beiden Vormonaten. Mit 68,9 % ist er indessen immer noch um 4 Punkte besser als im August des letzten Jahres.

Unsere Fernostflüge waren mit 65 % recht gut ausgelastet. Während wir hier das Angebot um 40 % erhöhten, wuchs die Nachfrage um volle 104 %.

## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Der Verwaltungsrat der Swissair und sein Ausschuss haben dieser Tage einige Beschlüsse von ausserordentlicher Tragweite gefasst, worüber unsere Mitarbeiter hiermit orientiert werden sollen.

Bekanntlich hatte die Swissair an Düsenverkehrsflugzeugen bisher nur 3 DC-8 bestellt. Diese sehr grossen Einheiten werden ab 1960 auf einige Zeit unsern Bedürfnissen im Nordatlantikverkehr genügen. Für unser übriges Liniennetz blieb das Problem der Modernisierung des Flugzeugparks noch zu lösen. Die Betriebsökonomie der Düsenflugzeuge ist so geartet, dass der Anpassung der einzelnen Typen an die zu lösenden Verkehrsaufgaben hinsichtlich Fassungsvermögen und Reichweite eine viel grössere Bedeutung zukommt, als bei den bisherigen Kolbenmotorflugzeugen. Bei der Struktur unseres Liniennetzes erwies sich jede Lösung, die mit zwei Flugzeugtypen auszukommen suchte, als verhältnismässig unwirtschaftlich, und die Wahl je eines besonderen Typs für grosse, verkehrsintensive Langstrecken, für mittlere und für kürzere Etappen drängte sich auf. Dieses Problem zu lösen, war umso schwieriger, als wir erkennen mussten, dass unser technischer Betrieb neben dem DC-8 anfangs der Sechzigerjahre höchstens noch einen weiteren Düsenflugzeugtyp zur Wartung übernehmen könnte; hinzu kommt, dass der Unterhalt zu kleiner Flottengruppen sehr teuer ist. Nunmehr ist, in Zusammenarbeit mit dem Scandinavian Airlines System (SAS), eine Lösung erzielt worden, für die es keine Vorbilder gibt, die aber günstige Aussichten für die Zukunft eröffnet.

Die Swissair bestellt fünf Convair 880-Flugzeuge, die ungefähr Ende 1960 abgeliefert werden sollen. Zwei dieser Flugzeuge wird sie für vier Jahre an SAS vermieten, jedoch die Revisionen an allen fünf Einheiten besorgen, während SAS an seinen beiden Flugzeugen den laufenden Unterhalt durchführt. SAS vermietet dagegen ebenfalls für vier Jahre, jedoch bereits Sommer 1960 vier Caravelle-Flugzeuge an Swissair und besorgt an diesen Einheiten sowohl die Revisionen als auch den laufenden Unterhalt. (Durchgangs- und tägliche Service-Kontrollen ausgenommen.)

Swissair überträgt SAS die Revisionen an ihren drei DC-8 und behält den laufenden Unterhalt an diesen Flugzeugen. Sämtliche Flugzeuge der drei genannten Typen sind zwischen den beiden Gesellschaften völlig standardisiert und damit auch auswechselbar. Die Ersatzteile für jeden Flugzeugtyp werden im Prinzip durch diejenige Gesellschaft beschafft, welche die Revisionen durchführt; hieraus ergibt sich eine erhebliche Verbilligung des Betriebs. Damit hat nun die Swissair so gut wie auch SAS den Schlüssel dazu gefunden, bald nach Anbruch der Ära der Düsenflugzeuge drei sehr geeignete Typen solcher Flugzeuge im Betrieb zu haben. Die Caravelles werden von beiden Gesellschaften in Europa und nach dem Mittleren Osten eingesetzt, die Convair 880 nach Südamerika und dem Fernen Osten (von Swissair ausserdem nach dem Mittleren Osten, von SAS nach Südafrika). Aushilfsweise kann der Convair 880 notfalls auch Nordatlantikflüge übernehmen, allerdings mit Zwischenlandungen.

Es ist klar, dass eine solche Vereinbarung nur bestehen kann, wenn die beiden Gesellschaften zueinander volles Vertrauen haben und auch auf andern Gebieten eine weitgehende Zusammenarbeit pflegen. Die Vereinbarungen sehen denn auch vor, dass die bestehende kommerzielle Zusammenarbeit wesentlich ausgedehnt wird und dass Swissair und SAS sich gegenseitig in allen Angelegenheiten des Betriebes unterstützen und ergänzen werden; hierzu gehört namentlich auch der gemeinsame Gebrauch wertvoller Betriebsmittel, einschliesslich der Verbindungsmittel, und der koordinierte Einsatz geeigneter Teile der Bodenorganisation. Alle diese Bemühungen sind auf das Ziel ausgerichtet, die Konkurrenzfähigkeit beider Gesellschaften zu verbessern und dabei die Gestehungskosten zu ermässigen.

Unsere Mitarbeiter müssen sich darüber klar sein, dass diese Beschlüsse und Vereinbarungen eine sehr grosse Bedeutung für den erfolgreichen Existenzkampf unserer Gesellschaft im kommenden Jahrzehnt haben werden. Kleine Luftverkehrsgesellschaften werden in einer Zeit, wo ein einziges Flugzeug soviel kostet wie früher eine ganze Flotte, nur mit grossen Schwierigkeiten bestehen können, wenn jede ganz allein durchzukommen sucht. Die Dispositionen unserer obersten Geschäftsinstanzen sind realistische Folgerungen aus den neuen Gegebenheiten im Weltluftverkehr.

Mit SAS gewinnt die Swissair einen Partner, der in allen Erdteilen hohes Ansehen geniesst und uns in jeder Beziehung bereits heute nahe steht. Die beiden Gesellschaften sind durch eine aufrichtige Freundschaft und gegenseitiges Vertrauen verbunden. Ihre Zusammenarbeit wird ein voller Erfolg werden, wenn alle Mitarbeiter sich loyal nicht nur für die Interessen der eigenen, sondern auch für diejenigen der Partnergesellschaft einsetzen. Vor allem sind die Flugzeuge mit den SAS - Farben so zu behandeln, als wären es die eigenen Flugzeuge der Swissair.

Unsere Dienststellen werden für ihre Fachgebiete die notwendigen Instruktionen erhalten. Heute fordert die Geschäftsleitung alle Mitarbeiter der Swissair auf, mit vollem Einsatz zum Erfolg der abgeschlossenen Vereinbarungen beizutragen. Es dient damit ein jeder auch sich selber und seiner eigenen beruflichen Zukunft.

Dr. W. Berchtold.



### Unser Geschäftsergebnis im 1. Halbjahr 1958

Wir werden die Mitarbeiter der Swissair von jetzt an periodisch über die Geschäftsergebnisse orientieren, um ihnen Einblick in den Finanzhaushalt des Unternehmens zu geben und ihnen anschaulich zu machen, wie der Erfolg immer wieder erkämpft werden muss. Zu diesem Erfolg kann und muss ein jeder an seiner Stelle beitragen. Das wirtschaftliche Denken und Handeln eines jeden Mitarbeiters ist von grösster Bedeutung.

Im ersten Halbjahr 1958 ist unser Umsatz, verglichen mit dem ersten sechs Monaten des Vorjahres, beträchtlich angestiegen. Die gesamten Einnahmen betragen 113 Mio. Fr., gegenüber 90,5 Mio. Fr. in der vorjährigen Vergleichsperiode; die Steigerung beträgt 25 %. Dabei sind die eigentlichen Streckenerträge hinter unserem Budgetziffern etwas zurückgeblieben, woran vor allem der Rückgang des England-Verkehrs schuld ist. Den Ausgleich fanden wir aber durch erfreulich gute Erträge aus Nebenleistungen - Abfertigung und Belieferung anderer Gesellschaften, technische Arbeiten für Dritte etc. -, die im ersten Halbjahr 10,3 Mio. Fr. einbrachten. Das Total der Kosten (ohne Abschreibungen) stellte sich auf 103 Mio. Fr. gegenüber 85 Mio. Fr. in den ersten sechs Monaten 1957; hier macht die Zunahme 22 % aus. Von den Kosten entfällt mehr als ein Drittel auf die Personalkosten, die wegen der Lohnerhöhung um 23 % gestiegen sind, während der Personalbestand selber um 16 % zunahm.

Wir erzielten somit einen Betriebsüberschuss von rund 10 Mio. Fr., verglichen mit rund 6 Mio. Fr. im Vorjahr. Ein Betriebsüberschuss ist aber kein Reingewinn; dieser ergibt sich erst nach Deckung der Abschreibungen. Unsere teuren Flugzeuge und Betriebseinrichtungen müssen, entsprechend der kommerziellen und technischen Entwertung, verhältnismässig rasch abgeschrieben werden, was laufend sehr hohe Beträge erfordert. Von jedem Franken, den die Swissair einnimmt, muss sie gut 10 Rappen für Abschreibungen aufwenden. Für das erste Halbjahr 1958 errechnen sich unsere Abschreibungen auf annähernd 12 Mio. Fr., was gegenüber der Vergleichsperiode im Vorjahr eine Zunahme um mehr als 40 % bedeutet. Diesen Betrag vermag also der gesamte Betriebsüberschuss von 10 Mio. Fr. nicht ganz zu decken.

Wenn somit das erste Halbjahr mit einem kleinen Verlust abgeschlossen hat, ist dies immerhin noch keine aussergewöhnliche Erscheinung, da für uns die Hauptsaison ins zweite Halbjahr fällt. Das Ergebnis entspricht ungefähr den budgetmässigen Erwartungen. Insgesamt darf der Geschäftsverlauf im ersten Halbjahr 1958 als befriedigend bezeichnet werden.

### Verkauf eines DC-4

Der DC-4 HB-III, den wir am 29. April 1947 als dritte Einheit dieses Typs erhielten und mit dem wir am 2. Mai des gleichen Jahres den Erstflug nach den USA unternahmen, ist an die Syrian Airways verkauft worden.

### STOP PRESS

Unsere 4 % Obligationenanleihe, für welche die Zeichnungsfrist am 29. September abließ, hatte einen sehr guten Erfolg. Die eingereichten Zeichnungen überstiegen mehrfach den zur öffentlichen Emission aufgelegten Betrag, so dass auf die Anmeldungen nur reduzierte Beträge zugeteilt werden können.

Mehr Kabinenpersonal - Zwischen Oktober 1958 und Ende 1959 benötigt die Swissair zusätzlich 26 Stewards und 130 Hostessen. Diese grosse Zahl bedingt zum ersten Mal die ganzjährige Durchführung von Instruktionkursen.

Neue Piste in Hongkong - Am 12. September wurde die neue, ins Meer hinausragende Piste des Hongkonger Flughafens Kai-Tak eröffnet. Die Start- und Landebahn misst rund 2,5 km in der Länge und 250 m in der Breite.

Schweizermeister im Radball - Unser Mitarbeiter Georges Lienhard, Mechanische Werkstatt, Dept. IV, hält zusammen mit seinem Partner R. Breitenmoser den Schweizermeister-Titel im Radball pro 1958. Das Team Lienhard/Breitenmoser hat am 2. und 3. August in Chemnitz (Karl-Marx-Stadt, DDR), an den Welt-Meisterschaftskämpfen teilgenommen. Die schweizerische Mannschaft belegte von acht beteiligten Ländern hinter dem neuen Weltmeister Ostdeutschland den zweiten Platz. Zu diesem schönen Erfolg gratulieren wir Herrn Lienhard aufs Beste!

Swissair-Büro im 5. Erdteil - Herr August Weber Regionalvertreter in Manchester, ist für einige Monate nach Sydney detachiert worden, um dort unsere neue Regionalvertretung für Australien und Neuseeland zu organisieren.

Die Auslandvertreter-Konferenz findet in diesem Jahr vom 18. bis 20. November in Bern statt.

Demonstration von Turbinen-Flugzeugen - Am 10. Oktober wird die Sud-Aviation in Zürich und Genf das Düsenverkehrsflugzeug "Caravelle" vorführen. Für den 11. und 12. November sind in Zürich und Genf Vorführungsflüge mit der Lockheed "Electra" geplant.

Der DC-6A "Cargoliner", den wir im Juli 1957 bestellt haben, ist am 3. Oktober in Kloten eingetroffen. Dieses fensterlose Flugzeug trägt die Immatrikulation HB-IBB.

#### Beförderungen

Zu Pilots-in-Command wurden ernannt: Flugkpt. Robert Scheitlin auf DC-6B (Ferner Osten), die Piloten Willy Meier und Willi Neuschwander auf Convair sowie die Flugkapitäne Arthur Budd, Laurence Idle und Bertram Jones auf DC-3.

Zu Flugkapitänen ernannte das Eidg. Luftamt die Piloten Ernst Gaiser, Walter Meyer, Peter Schmid und Walter Spycher.

Wir wünschen allen diesen Herren guten Erfolg!

Happy Landings - Wir gratulieren den folgenden Mitarbeitern recht herzlich zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

Planungsdienst: 17.7. Ida Bolt (jetzt Frau Ryffel). Dept. II; 12.7. Hansruedi Biedermann, Frachtdienst Basel; 3.7. Irlanda Blöchliger, Luftreisebüro Basel (jetzt: Frau Bernegger); 18.8. Achilles Zuber, Frachtdienst Basel; 25.8. Theophil Schwarz, Luftreisebüro Zürich. Dept. III; 2.6. Max Schneebeli, Navigator-Aspirant; 7.6. Margrit Hintermann, Bereitstellung II (jetzt: Frau Schippert); 12.7. Emma Schlatter, Flugküche Zürich (jetzt: Frau Perenzin); 23.8. Adolf Flückiger, Fernschreibbetrieb; 30.8. Rita von Arx Abt. Passagierflugdienst (jetzt: Frau Wettstein); 30.8. Johann Schweizer, Kantine Taubenried. Dept. IV; 29.7. Hugo Hügli, Spenglerei; 8.8. Arnold Baumann, Flugzeugunterhalt; 16.8. Ernst Grossenbacher, Hausdienst; 23.8. Pierre Sauge, Fahrwerkstatt.

Zweite Swissair-Obligationen-Anleihe - Zur teilweisen Deckung unseres Finanzbedarfes für die Erweiterung und Modernisierung des Flugzeugparkes nahmen wir in der Zeit vom 24.-29. September eine zu 4% verzinsliche Anleihe von 30'000'000.- Franken nominal auf. Ihre Laufzeit beträgt 15 Jahre, wobei uns das Recht zusteht, sie nach 12 Jahren zur Rückzahlung zu kündigen. Für besondere Zwecke reservierte sich die Swissair einen Betrag von 7'000'000.- Franken. Die restlichen 23'000'000.- Franken wurden von einem Banken-Konsortium unter Führung der Schweizerischen Kreditanstalt fest übernommen.

IATA-Verkehrskonferenz - Die diesjährige IATA-Verkehrskonferenz, die ungefähr drei Wochen dauert, begann am 23. September in Cannes. Behandelt werden vor allem die rund 70'000 Tarifarten, die ab 1. April 1959 zur Anwendung gelangen sollen.

Erster Einsatz von Düsenverkehrsflugzeugen über dem Nordatlantik - Die Pan American Airways haben auf den 26. Oktober 1958 den ersten Transatlantikdienst mit Düsenverkehrsflugzeugen angekündigt. Zunächst soll die Strecke New York-Paris-Rom und ab 16. November täglich die Linie New York-London mit Boeing-707 beflogen werden.

Prag-Kairo mit TU-104 - Die tschechische CSA setzt neuerdings auch zwischen Prag und Kairo russische Strahltriebflugzeuge des Musters TU-104 ein, nachdem sie bisher schon die Linien nach Moskau und Brüssel mit solchen Typen bediente. Der TU-104 benötigt von Prag nach Kairo - rund 2'000 km - etwas mehr als 3/2 Stunden.

Ein Vierteljahr Economy-Klasse - Von den 335'615 Passagieren, die in den Monaten April, Mai und Juni 1958 den Nordatlantik überflogen, benutzten gemäss einer Mitteilung der IATA 200'133 oder 59,6% die seit 1. April bestehende Economy-Klasse. 70'452 oder 21% bedienten sich der ersten und 65'030 oder 19,4% der Touristenklasse.

Der Gesamtverkehr zwischen Nordamerika und Europa stieg im 2. Quartal 1958, verglichen mit der gleichen letztjährigen Periode, um 24,6% bei einer gleichzeitigen Zunahme der Sitzplatzkapazität um 49,5%. Im Juni erfolgten im Tagesdurchschnitt über 110 Flüge.

Ein DC-8 Flight Simulator bei Douglas - Am 12. September eröffneten die Douglas-Werke ein Jet Training Centre mit einem Flight Simulator für den DC-8, in dem Cockpit-Besatzungen von 17 Luftverkehrsgesellschaften -darunter auch der Swissair- ihre erste Ausbildung im Pilotieren von strahlangetriebenen Flugzeugen erhalten.

#### ..... WAS BRINGT DER WINTERFLUGPLAN NEUES ?

Der Winterflugplan tritt am 1. November 1958 in Kraft und bleibt bis Ende März 1959 gültig. Er bringt im wesentlichen fünf Neuerungen:

1. Die Oel-Metropole Bahrein im gleichnamigen britischen Protektorat am Persischen Golf wird Etappenort auf unserem Fernostkurs SR 501/2.
2. Der DC-6A "Cargoliner" versieht wöchentlich zwei Retourflüge über den Nordatlantik. Der eine Kurs hat Genf zum Ausgangspunkt und führt über Zürich, Basel und Manchester nach New York und von dort über Shannon und Basel zurück nach Zürich. Der zweite startet in Zürich - mit Zubringerdienst aus Genf - über Basel und Manchester nach New York und verkehrt in der umgekehrten Richtung über Shannon und Genf bis Zürich.
3. Auf dem Nordatlantik wird die bisherige Touristenklasse aufgehoben.
4. Ab 27. November werden die beiden wöchentlichen Südatlantikkurse bis Buenos Aires geführt. Montevideo wird nur noch auf einem Kurs als Anflugziel berücksichtigt; die andere Linie verläuft direkt von São Paulo nach Buenos Aires.
5. Nach einer provisorischen Abmachung mit den Austrian Airways werden wir auf der Linie nach Wien während fünf Tagen in der Woche nur noch den Vormittagsflug besorgen. An diesen fünf Tagen übernimmt die AUA die Nachmittagsflüge. An den restlichen zwei Tagen der Woche führen wir wie bisher beide Kurse durch. Die Einnahmen aus den fünf Flügen der AUA und aus den zwei Nachmittagskursen der Swissair werden gepoolt.

### Das Convair-880-Flugzeug der Swissair

Das von der Swissair in fünf Exemplaren bestellte und 1960 lieferbare Düsenverkehrsflugzeug des Typs Convair-880 ist zum Einsatz auf Mittelstrecken bestimmt, das heisst für Etappenlängen bis zu 5'000 km. Hersteller sind die Convair-Werke in San Diego, die eine Unterabteilung der General Dynamics Corporation bilden. Der CV-880 weist eine Spannweite von 36,58 m, eine Länge von 38,29 m und eine Höhe von 11 m auf. Der Rumpf ist 3,5 m breit und 3,77 m hoch.

Das Flugzeug hat Pfeilflügel und ist mit vier General Electric CJ 805-3 Düsenaggregaten ausgerüstet, mit denen es eine Gipfelhöhe von 12'000 m aufsuchen kann. Mit einer Nutzlast von 11,2 t vermag es in einer durchschnittlichen Flughöhe von 9'000 m eine maximale Reisegeschwindigkeit von 920 km/h zu entwickeln. Sein Aktionsradius bei einem Abfluggewicht von maximal 90'7 t beträgt 4'600 km, bei einer Reishöhe von 9'000 m und einer mittleren Geschwindigkeit von 890 km/h. Das höchstzulässige Landegewicht liegt bei 70,3 t.

Die Swissair wird diesen Flugzeugtyp auf ihren Linien nach Südamerika sowie nach dem Mittleren und Fernen Osten einsetzen. In der Kabine können 20 Passagiere in der ersten und 65 in der Touristen-Klasse untergebracht werden, wobei den Erstklasspassagieren noch eine kleine Lounge zur Verfügung steht. Wird die Lounge weggelassen, so können im Erstklassabteil 22 Fluggäste Platz finden. Für die Verpflegung der Passagiere, die das Flugzeug durch zwei getrennte Türen betreten können, sind zwei Bordküchen vorhanden. Die Kabineneinrichtung ist mit allem Komfort versehen, um die Reise möglichst angenehm zu gestalten. Die Luft wird alle 2 1/2 Minuten gänzlich erneuert. Die Lichtverhältnisse im Flugzeuginnern sind dank der zahlreichen Fenster von 22,8 cm auf 31,5 cm ausserordentlich günstig.

Unterhalb der mit Druckausgleich versehenen Passagierkabine befinden sich zwei grosse, ebenfalls druckausgegliche Frachtabteile, so dass in allen Räumen der Luftdruck selbst bei einer Flughöhe von 10'000 m stets demjenigen in 2'000 m entspricht.

Der Convair-880 kann zur Versorgung seiner vier Strahltriebwerke von je 5'080 kg Schub (= 5'200 PS bei der Abhebegeschwindigkeit beim Start) ein Maximum von 42,17 t Brennstoff (52'535 l.) mitführen. Die Düsenmotoren sind mit Schalldämpfern und einer Vorrichtung versehen, um den Strahl umzukehren und damit die Bremswirkung zu erhöhen. Selbstverständlich ist auch der CV-880 mit Wetterradar und allen modernen technischen Hilfsmitteln für die Navigation ausgerüstet.

### Das Düsenflugzeug Caravelle

Bei den vier Caravelle-Flugzeugen, die das Scandinavian Airlines System (SAS) ab Sommer 1960 für vier Jahre an die Swissair vermietet, handelt es sich um Düsenflugzeuge für Kurzstrecken bis zu 1'600 km. Erbauerin dieses Typs ist die Société Nationale de Constructions Aéronautiques Sud-Aviation in Toulouse. Die Caravelle hat eine Spannweite von 34,3 m, eine Länge von 32,0 m und eine Höhe von 8,7 m. Der Rumpf misst 3,2 m im Durchmesser.

Das Flugzeug hat Pfeilflügel und ist mit zwei am Rumpf angebrachten Rolls-Royce Avon RA 29 MK 527 Düsenaggregaten ausgerüstet, mit denen es eine Gipfelhöhe von 12'000 m erreichen kann. Mit einer Nutzlast von 8,3 t vermag es in einer durchschnittlichen Flughöhe von 9'000 m eine maximale Reisegeschwindigkeit von 900 km pro Stunde zu entwickeln. Sein Aktionsradius bei einem maximalen Abfluggewicht von 45 t beträgt 1'500 km, bei einer Reishöhe von 9'000 m und einer mittleren Geschwindigkeit von 760 km/h. Das höchstzulässige Landegewicht liegt bei 41,8 t.

Die Swissair wird diesen Flugzeugtyp auf gewissen Linien in Europa und nach dem Mittleren Osten einsetzen. In der Kabine können 20 Passagiere in der ersten Klasse und 50 in der Touristenklasse untergebracht werden. Die Inneneinrichtung ist mit allem Komfort versehen, um die Reise möglichst angenehm zu gestalten. Die Luft wird alle 2 1/2 Minuten gänzlich erneuert. Die Lichtverhältnisse im Flugzeuginnern sind dank der zahlreichen Fenster ausserordentlich günstig. Unterhalb der mit Druckausgleich versehenen Passagierkabine befinden sich zwei grosse ebenfalls druckausgegliche Frachtabteile, so dass in allen Räumen der Luftdruck selbst bei einer Flughöhe von 10'000 m stets demjenigen im maximal 2'000 m entspricht. Die Caravelle kann zur Versorgung ihrer zwei Strahltriebwerke von je 5'170 kg Schub (4'500 PS bei Abhebegeschwindigkeit beim Start) ein Maximum von 14,3 t (17'800 l.) Brennstoff mitführen. Selbstverständlich ist auch die Caravelle mit Wetterradar und allen modernen technischen Hilfsmitteln für die Navigation versehen.



Da die Swissair-News diesmal ausnahmsweise erst anfangs Oktober erscheinen werden, publizieren wir die Gute Idee unabhängig von den News und freuen uns, folgende Prämiengewinner vorstellen zu können:

Herr Robert Stocker, Section Technique, Genève	Fr. 60.-	798
Herr Traugott Spiess, Schulung und Administration, Dept. IV	" 50.-	5502
Herr Walter Dürr, Garage, Dept. IV	" 30.-	6676
Herr Arthur Hochstrasser, Stationsleitung, Dept. III	" 30.-	4840
Herr Willy Bühler, AVOR, Dept. IV	" 20.-	6205

- 798 Die Ueberlegung, dass das Publikum den sich in Bewegung befindlichen Ausstellungsobjekten mehr Aufmerksamkeit schenkt, bewogen Herrn Robert Stocker, einen Globus, wie wir sie bereits als Propaganda-Mittel besitzen, umzubauen.



Er führte rings um die Globuskugel eine Spirale, auf der kleine Flugzeug-Modelle befestigt sind. Kugel und Spirale verband er mit einem im Fuss des Globus montierten Elektromotor, welcher beide Teile in gegenläufige Bewegung versetzt.

Die Idee ist gut und die Propagandaabteilung gedenkt, den Vorschlag gelegentlich auszuführen.

- 5502 Verschiedene Dienststellen verwenden für ihre Karteien das Keysort-Kartensystem. Da die Kosten der Karten dieses Systems, für die wir die notwendigen Angaben liefern, sehr hoch und die Lieferfristen bei Nachbestellung sehr lang sind, suchte Herr Traugott Spiess nach einer vorteilhafteren Lösung. Er fand sie darin, dass zukünftig leere, zugeschnittene Karten angeschafft und der Druck und die Lochung in der Swissair selber gemacht werden. Auf diese Art kommen wir nun seit einem halben Jahr bedeutend billiger und schneller zu den erforderlichen Randlochkarten.
- 6676 Die Vergrößerung des Swissair-eigenen Autoparkes brachte es mit sich, dass die vorhandenen Garage-Einrichtungen nicht mehr genügen. Herr Walter Dürr erfuhr von alten DC-4-Verladerampen, die seit langem nicht mehr gebraucht werden. Da diese fahrbar und somit beweglich sind, können sie als Ablegetische bei der Demontage und Montage von Motoren voll und ganz einen neuen Zweck erfüllen. Mit geringen Aenderungen werden sie für die Arbeiten in der Garage zurecht gemacht und erübrigen damit kostspielige, notwendige Neuanschaffungen.
- 4840 Herr Arthur Hochstrasser stellte den Antrag, für die Reinigung der Abstellplätze auf dem Tarmac, soweit es Sache der Swissair ist, ein entsprechendes Fahrzeug anzuschaffen. Bis anhin wurden neben einem alten Abfallwagen Kessel für Benzin und Sägemehl, sowie Besen und Schaufel verwendet, die von Platz zu Platz nachgeschleppt werden mussten. Einerseits genügen diese primitiven Mittel bei dem intensiven Flugverkehr nicht mehr, andererseits haben wir ein Interesse daran, dass auch ein sauberer Tarmac für die Swissair wirbt. Auf Grund dieser Ueberlegungen hat die Stationsleitung die Anschaffung eines kombinierten Reinigungswagens, wie ihn Herr Hochstrasser vorgeschlagen hat, gutgeheissen.

6205 Von den Arbeitsaufträgen für die Werkstätten müssen je nach der Art der Arbeit mehr oder weniger Kopien hergestellt werden. Die Angaben für die Vervielfältigung wurde bisher auf einem speziellen Blatt notiert, das dem Arbeitsauftrag beigeheftet wurde. Herr Willy Bühler schlug nun vor, das Schema für diese Vervielfältigungsangaben direkt auf die Rückseite der Arbeitsaufträge zu drucken und das Beiblatt fallen zu lassen. Der Vorschlag wurde sofort verwirklicht und damit eines der vielen Swissair-Formulare eliminiert.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

1179 Die Notierung der Ordnungsnummern der bezüglichen Vorschriften in den Manuals, auf den verschiedenen Dokumenten und Formularen hat Vor- und Nachteile. Als Vorteil wäre der eindeutige Hinweis auf den Zweck und die Bestimmung solcher Formulare und Dokumente in den Manuals zu betrachten, der namentlich die Arbeit des neuen Personals erleichtern würde.

Der Nachteil hingegen ist der, dass bei allen Ergänzungen, Revisionen oder neuen Ausgaben von Manualblättern die entsprechende Ordnungsnummer auf den Formularen ebenfalls geändert werden müsste, wenn dieselben tatsächlich à jour sein sollten.

Mit der vorgeschlagenen Aufnahme der Bezeichnung kämen daher die Formulare und Dokumente in eine so grosse Abhängigkeit zu den Manualblättern, dass sich die Idee leider nicht verwirklichen lässt.

Als weiteren, wenn auch nicht ausschlaggebenden Faktor kann noch gesagt werden, dass Angestellte im Laufe der Zeit genau wissen, wo und in welchen Manual die entsprechenden Unterlagen zu den von ihnen zu bearbeitenden Formularen zu finden sind.

2469 Die Ausrichtung eines periodischen fixen Betrages für die individuelle Anschaffung von Kugelschreibern muss abgelehnt werden, weil die Kosten hierfür ein Vielfaches des bisherigen Systems ausmachen würden.

Jeder Swissair-Angestellte benötigt doch ein bis zwei Kugelschreiber und hätte somit Anrecht auf die Auszahlung dieser Vergütung. Die Höhe der Vergütung aber müsste

1. um unnötige administrative Umtriebe zu vermeiden, für alle Angestellten gleich hoch sein, unabhängig davon, ob die Stylos viel oder wenig gebraucht werden,
2. so hoch angesetzt werden, dass diejenigen, die zwei oder mehrere Stylos in diversen Farben benötigen, nicht zu kurz kommen.

Dass dabei die jährlich auszahlende Summe bedeutend höher wäre als der einzusetzende Betrag für den durchschnittlichen Jahresverbrauch an Kugelschreibern sollte klar sein.

4416 Flugplan-Handbuch. Auf den farbigen Einlageblättern ist der Hinweis auf die zum Flugplan-Handbuch eingetretenen Aenderungen bereits enthalten. Wiederholte Versuche, solche Vermerke auch auf den Separatdrucken der deutsch/französischen Flugplan-Angaben anzubringen, sind infolge der umfangreichen Aenderungsangaben aus Platzgründen gescheitert. Dagegen ist bei der sich im Studium befindlichen Umgestaltung des Flugplan-Handbuches der Aenderungsvermerk auf allen Blättern vorgesehen.

4736 Der Vorschlag, in den Personal-Toiletten an Stelle von Handtüchern Papierservietten zum Abtrocknen der Hände zu verwenden, bringt keine Einsparung, kommt doch neben dem einmaligen Aufwand für die Anschaffung der notwendigen Papier- und Abfallbehälter auch noch derjenige für die vermehrte Arbeit für das tägliche Wegräumen des nassen Papiers hinzu, was der Einsender sicher nicht in Betracht gezogen hat.

4855 Ersetzen der Farbdrucke in den AFM und FOM durch Rasterdrucke. Bereits vor Eingang der Vorschläge wurde verschiedentlich versucht, die Farbdrucke der Manualblätter durch Rasterdrucke zu ersetzen. Doch stiess man immer wieder auf Ablehnung bei den zuständigen Fachdienststellen. Mit dem Aufruf zum Sparen gelang es im letzten Jahr doch in vielen Fällen, den Raster an Stelle von Farben zu verwenden.

5267 Domreinigung. Die Propeller-Reinigungsarbeiten zeigen immer wieder, dass die Verschmutzungen im Propellerdom zu stark sind als dass sie in einem Benzin/Whitespritbad weggespült werden könnten. Ein einwandfreies Reinigen ist nur dann möglich, wenn diese Arbeit manuell, d.h. nach dem bisherigen System durchgeführt wird. Zudem kann die notwendige Sichtkontrolle nur ausgeführt werden, wenn die Domglocke ausgebaut ist. Der Vorschlag für die Herstellung eines speziellen Reinigungsbades muss aus diesen Gründen abgelehnt werden.

5756 Das Installieren einer 3-Minuten-Sanduhr bei jedem externen Telephonanschluss würde nur Kosten, aber keine Einsparungen bringen. Jedem vernünftigen Menschen sollte es bewusst sein, dass man geschäftlich nicht aus Zeitvertrieb, sondern aus einer Notwendigkeit heraus telephoniert. Demzufolge dauert ein Gespräch nicht eine bestimmte Zeit, sondern solange es eben die Notwendigkeit verlangt. Um ein Gespräch aber möglichst kurz zu halten braucht es keine Sanduhr, sondern die Ueberlegung, was effektiv gesagt werden soll. Schiesst der Einsender mit seinem Vorschlag nicht am Problem vorbei ?

- 5870 Gewiss könnten die Motoren-Transporte Zürich-Kopenhagen-Zürich von der Swissair selber durchgeführt werden, doch käme dadurch der Transport nicht billiger zu stehen. Auch die Swissair muss für das eingesetzte Fahrzeug mit einem Kilometer-Ansatz von ca. einem Franken rechnen, da neben den beweglichen Kosten der auf den Fahrtkilometer abzuwälzende Betrag für Kapitalzins, Amortisation, Steuern, Versicherungen für Fahrzeug und Besatzung u. a. m. weit höher liegt als der Einsender des Vorschlages glaubt. Dazu kommt noch,
- dass bei solchen Ferntransporten unerwartet auftretende Schwierigkeiten von geschultem und erfahrener Personal besser gemeistert werden können.
  - dass der Swissair im gegebenen Moment nicht immer die entsprechenden Transportmittel und Besatzungen zur Verfügung stehen.
- Abgesehen davon gehören solche Strassentransporte zu den Ausnahmefällen ; normalerweise werden die Motoren billiger, d. h. per Bahn spediert.
- 5958 Verwendung von Einmal-Kohlepapier. Die Idee von der nachträglichen Verwendung des Einmalcarbons der Tabellierlisten in den Büros ist schon lange verwirklicht. Unsere Dienststelle FFE führt grundsätzlich Bestellungen von Kohlepapier so aus, dass sie 50 % neues, normales Carbon und 50 % gebrauchtes Einmalcarbon liefert. Vorbildlich sind unsere Dienststellen der Direktion für die Westschweiz ; sie verlangen geradezu und fast ausschliesslich gebrauchtes Einmalcarbon ! Was wir sehr zur Nachahmung empfehlen möchten !
- 6053 Für Tische und Stühle in den Empfangszimmern wurde die schwarze Farbe gewählt, weil diese neutral ist und somit zu jeder andern vorhandenen Farbtonung passt. Dies ist besonders auch wegen der neuen Mode, die Wände der Räume farbig zu streichen, wesentlich. Leider sind auf allen Kunstharzplatten Staub und Fingerabdrücke gut sichtbar, so dass auch mit helleren Farben keine wesentliche Besserung erreicht würde.
- 6203 Reklametexte in den Flugplänen. Die Idee, unsere Druckkosten für die Flugpläne durch die Aufnahme von Inseraten zu reduzieren, ist nicht neu. Vom Oktober 1950 bis April 1956 enthielten alle deutsch/französischen und englischen Gesamtausgaben der Swissair-Flugpläne Werbetexte fremder Firmen.
- In der Praxis zeigte es sich aber, dass der für Inserate verfügbare Platz schwer zu verkaufen war. Einerseits fielen gewisse Branchen (Hotellerie, Kurorte, Reiseagenturen etc.), die wohl weltweite Beziehungen anstrebten, aus Gründen der Gleichberechtigung ausser Betracht, und andererseits schrumpfte damit der Kreis derjenigen Unternehmen, die daran interessiert waren, dass ihre Inserate sowohl in Stockholm als auch in New York oder Buenos Aires gelesen wurden, derart zusammen, dass die Annoncenfelder zu billig verkauft werden mussten.
- So hat dann die Geschäftsleitung beschlossen, allfällig zur Verfügung stehenden freien Raum in den Flugplänen ausschliesslich für Werbezwecke der Swissair zu verwenden.
- 6210 Die tägliche Uebermittlung interner Nachrichten durch Lautsprecher in Büros und Betriebsräumen wird abgelehnt. Den Informationsbedürfnissen des Personals soll durch entsprechende Gestaltung der Swissair-News Rechnung getragen werden. Mitarbeiter, die sich ungenügend orientiert fühlen, können dies stets ihrem Vorgesetzten gegenüber geltend machen.
- 6217 Swissairblaue statt rote Regenschirme. Sicher könnten die Schirme auch mit swissairblauen Tuch überzogen werden, doch liegt hiefür kein zwingender Grund vor. Im Gegenteil, da unsere Swissair-Flugzeuge und alle Transportmittel, die auf dem Tarmac verkehren, ebenfalls rot bemalt sind, passt der gleichfarbige Schirm gut dazu.
- Die blaue Farbe hat ausserdem den Nachteil, dass sie mit der Zeit verblasst und die Schirme dadurch ein unansehnliches Aussehen im Alter bekämen.
- 6356 Beidseitiges Beschreiben der Briefkopien. Die Idee, die Briefkopien beidseitig zu beschreiben, d. h. an Stelle des zweiten Blattes die Rückseite des ersten zu verwenden, verspricht auf den ersten Blick grosse Einsparungen. Bei näherer Betrachtung zeigt es sich aber, dass dem gar nicht so sehr ist. Für 1'000 Blatt Durchschlagspapier bezahlen wir nämlich nur Fr. 4,10. Ferner haben sich alle Chefs, die wir konsultiert haben, bedenklich über die Komplikation geäussert, die beim Visieren der Kopien in Kauf genommen werden müsste. Und schliesslich fehlt die Möglichkeit, eine diesbezügliche, für alle Dienststellen gültige Weisung zu erlassen - und ihre Einhaltung auch durchzusetzen. Immerhin empfehlen wir die Idee allen Sekretärinnen, die an ihrem Arbeitsplatz den Willen zum Sparen dokumentieren wollen.
- 6357 Internes Telephonverzeichnis. Mit ein wenig Ueberlegung hätte der Einsender selber ausrechnen können, dass es nicht möglich ist, die ca. 3000 Namen der internen Telephonbenützer auf einem Blatt noch einigermaßen leserlich unterzubringen.

Wir haben uns die Mühe genommen, die auf einer Seite des amtlichen Telephonverzeichnisses, das wohl an die unterste Grenze der noch brauchbaren Schriftgrösse geht, notierten Teilnehmer auszuzählen ; es sind ca. 300 ! Und wohin mit den anderen ca. 2700 ?



6531 Staub-Feuerlöscher für DC-7C-Flugzeuge. Dieser Vorschlag ist eine Materialanforderung, die unter Benützung des entsprechenden Formulars auf dem Dienstweg weiterzuleiten ist. Dem Einsender können wir jedoch mitteilen, dass die Anschaffung von weiteren Staubfeuerlöschern vorgesehen ist.

6689 Elektrische Tabletten-Verdunster. Eine Notwendigkeit für den Einbau von elektrischen Tabletten-Verdunstern in unsere Langstrecken-Flugzeuge besteht sicherlich nicht.

Die Luft in den druckbelüfteten Passagierkabinen wird innerhalb von 2 - 3 Minuten vollständig erneuert. Dies kann sicher als sehr gute Entlüftung bezeichnet werden. Ausserdem werden die Kabinen auf verschiedenen Stationen mit geruchbindenden Mitteln besprüht. Ob mit dem Einbau von Tabletten-Verdunstern der Passagierkomfort noch weiter erhöht würde, ist sehr fraglich.

6690 Anbringen von Signallampen an den auf dem Tarmac installierten Telephonapparaten. Es stimmt, dass das Läuten dieser Telephonapparate im Motorenlärm untergeht. Schon bei der Inbetriebnahme dieser Apparate wurde die Installation von optischen Signalen im Erwägung gezogen und zum Studium an die zuständige Fachdienststelle weitergeleitet. Als vorläufige Verbesserung ist bereits ein verstärktes Signalhorn angeschlossen worden.

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

- 5704 Positionslampen für Mertrac
- 5707 Handlochdeckel an Gondelverschalung DC-7C
- 6065 Formular für Transitspesen-Fakturierung
- 6144 Sicherung an der Antriebswelle der Abwassermaschine
- 6691 Arretierhebel für fahrbare Treppen am DC-7C-Dock

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

- 6506 Nieteisen für Flügel-Randbogen bei Herrn J. Bussmann, Betriebsplanung
- 6692 Deckel zu Breaker DC-6B/DC-7C/  
CV-440 bei Herrn Th. Brunschwyl, IERA, Service Engineering

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 4898 Beschriftung der Teleskop-Treppe der CV-440-Flugzeuge
- 5914 Aufspanndorn zum Schleifen der R-3350-Anlenkbolzen

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 302 Niederspannungskabel
- 4899 Reserve-Mahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen
- 4908 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
- 4924 Einbau eines Gitters in den Luftetrtrittskanal zu Rück- und Druckkabinen-Hydr.-Oelkühler
- 5557 Die vorgeschlagene Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein wurde von den zuständigen Fachdienststellen auf ihre Verwendungsmöglichkeit hin geprüft und fertig ausgestaltet. Vor der generellen Einführung müssen jedoch diese neuen Dokumente zwecks Abklärung ihrer Anerkennung durch die offiziellen Stellen noch den Aussenstationen unterbreitet werden.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/302/410/643/729/730/735/736/789/795/797/1424/2508/2695/3286/3357/4074/4247/4404/4424/  
4529/4530/4553/4588/4594/4625/4646/4648/4649/4650/4661/4740/4748/4834/4899/4904/4924/4954/4962/  
5052/5100/5101/5111/5120/5146/5164/5176/5177/5196/5250/5263/5269/5284/5303/5304/5401/5456/5466/  
5478/5508/5519/5520/5522/5527/5531/5545/5561/5575/5579/5589/5600/5601/5603/5632/5656/5664/5668/  
5670/5674/5687/5694/5701/5702/5710/5715/5719/5720/5765/5769/5771/5775/5791/5795/5803/5813/5828/  
5849/5854/5858/5861/5862/5874/5875/5881/5886/5902/5910/5918/5922/5923/5930/5945/5946/5959/6052/  
6107/6124/6194/6212/6500/6503/6506/6510/6523/6539/6540/6671/6678/6680/6684/6692/6695.



Die Erweiterung des Flugzeugparkes brachte in den letzten Monaten für die meisten Dienststellen eine beträchtliche Mehrarbeit mit sich. Darunter hatte auch das Vorschlagswesen zu leiden. Manch guter Vorschlag, den wir zur Abklärung weiterleiteten, konnte bisher einfach nicht erledigt werden, weil dringendere Arbeiten, wie z.B. das Erstellen von Revisions- und Unterhalt-Vorschriften dafür keine Zeit mehr übrig liessen. Wir bitten daher alle Einsender von Vorschlägen, das notwendige Verständnis hierfür aufzubringen. Auch für uns gilt aber der Spruch "Aufgeschoben ist nicht Aufgehoben".

Heute können wir Ihnen trotzdem folgende Prämiengewinner vorstellen :

Herr Albert Schneider, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 50.--	6684
Herr Walter Höhener, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	" 40.--	6573
Herr Peter Kimmich, Verkehrsbuchhaltung, Dept. I	" 40.--	6065
Herr Bruno Landolt, Pilot, Dept. III	" 30.--	4898
Herr Hans Spiess, Passagier-Flugdienst, Dept. III	" 20.--	6144

- 6684 Bei den Bodenverstärkungsarbeiten an der HB-IBA fiel es Herrn Schneider auf, dass die bestehende Vorschrift des Flugzeugherstellers betreffend das Anbringen der Anniert-Stopmuttern in den Luftkanälen unzweckmässig ist. In Abänderung der entsprechenden Zeichnungen, welche eine Lochdimension von 19 x 45 mm zum Einsetzen der Anniertmuttern vorschreiben, schlug er vor, die entsprechenden Muttern der beiden äusseren Sitzschienen mit Hilfe eines Drahtes durch die Bodenaustritte der Luftkanäle einzuführen und das Mass der Löcher bei den innern Schienen auf ein Minimum zu beschränken. Diese Ausführungsweise reduziert das Ausschneiden von Löchern wesentlich und gestattet, diese mit sogenannten Timmermannscheiben, statt mit speziell zuzuschneidenden Blinddeckeln zu verschliessen.
- 6573 Herr Walter Höhener konstruierte eine einfache, handliche Filtriervorrichtung mit deren Hilfe es möglich ist, das bei den Motorenkontrollen aus dem hinteren Oelsumpf abzulassende Motorenöl vor dem Passieren der Hutze zu filtrieren. Sie bringt somit eine einwandfreiere Kontrolle des abzulassenden Oels in bezug auf Späne, indem sie ermöglicht, dass Rückstände, die bereits in der Hutze lagen, und mit dem Oel weggeschwemmt wurden, als solche erkannt und nicht irrtümlich als aus dem Motor stammend betrachtet werden. Die Betriebsplanung ist für die Beschaffung einer genügenden Anzahl solcher Filtriervorrichtungen besorgt.
- 6065 Für die Weiterbelastung der Transit-Passagierkosten an andere Fluggesellschaften stellte bis anhin die Verkehrsbuchhaltung Fakturenentwürfe auf, die nachträglich von einer Daktylo jeweils "ins Reine" geschrieben werden mussten. Herr Peter Kimmich entwarf nun ein Formular, auf welchem die notwendigen Belastungsangaben einzutragen sind und das dann als Detailzusammenstellung der Faktura, auf welcher nur noch der Gesamtbetrag erscheint, beizulegen ist. Auf diese Weise lässt sich jährlich eine beträchtliche Zahl von "Abschreibestunden" einsparen.
- 4898 Weil das Reisen per Flugzeug modern und aktuell ist, lassen sich der prominente wie auch der gewöhnliche Fluggast recht gerne mit dem Flugzeug als Hintergrund fotografieren. Besonders Aufnahmen vom Ein- oder Aussteigen in oder aus dem Flugzeug gelten als beliebte Dokumente einer erlebten Flugreise. Damit solche Bilder zugleich auch für die Swissair werben, schlägt Herr Bruno Landolt vor, die Treppen unserer Convairflugzeuge auch seitlich zu beschriften. Die im Vorschlag angegebene Art mit dem Anbringen einer Swissair-Tafel am Treppengeländer muss aus funktionstechnischen Gründen abgelehnt werden. Die Teleskop-Treppe erlaubt leider keine weitere Gewichtszunahme. Immerhin wird die Propagandaabteilung dem eingereichten Vorschlag in der Weise entsprechen, als sie den Swissair-Namenszug oder das Signet auf beiden seitlichen Gelenkblechen aufmalen lassen wird.

6144 Herr Hans Spiess machte darauf aufmerksam, dass die Geschirrkörbe beim Passieren der Meiko-Abwaschmaschine von Zeit zu Zeit aus der Transportbahn gehoben werden und dann oft grössere Beschädigungen an Motor, Lager oder Gleitwellen verursachen. Als Abhilfemassnahme schlägt er das Anbringen einer automatischen Abstellvorrichtung am Transportsystem vor. Die auf Grund des Vorschlages durchgeführte Untersuchung ergab, dass das Spülventil die Schuld für das Herausstossen der Körbe trägt. Es wird nun ein elektrisch gesteuertes Ventil, wie sie bei den neuen Maschinen bereits eingebaut sind, montiert, sodass daraufhin keine Blockierungen der Körbe mehr vorkommen sollten.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

2344 Flugzeug-Ballastsäcke und Metallgeländer an Gepäckwagen. Wenn es vorkommt, dass ein Ballastsack mit Sand gefüllt ist, so handelt es sich dabei um eine Ausnahme. Normalerweise wird nämlich nur gewaschener Gartenkies verwendet.

In den letzten fünf Jahren entstanden beim Heranführen der Gepäckwagen an das Flugzeug keine Beschädigungen mehr. Dies beweist, dass bei vorsichtigem Umgehen mit den Gepäckwagen solche Beschädigungen absolut vermeidbar sind. Es lohnt sich daher nicht, die Geländer der ca. 160 Gepäckwagen mit einem Gummischutz zu versehen.

4424 Das Problem der Betriebssparkasse haben wir bereits in unseren Kommentaren zu den Vorschlägen Nr. 4405 (Oktober 1957) und Nr. 6042 (Juni 1958) behandelt. Wir verweisen den Einsender auf diese Ausführungen und wollen nur nochmals wiederholen, dass solche Institutionen für die Swissair im jetzigen Zeitpunkt und so lange wirtschaftliche Gründe ausschlaggebend sind, nicht tragbar sind.

5269 Anbringen einer Lufthutze im rechten Motorhaubenblech zur besseren Kühlung der Turbine Nr. 2 der DC-7C-Motoren. Es ist richtig, dass die schlechte Kühlung der Turbine Nr. 2 zum grössten Teil daherrührt, dass unmittelbar hinter dem entsprechenden Kühlluft eintritt der Kipphebelölsumpf liegt. Durch den vorgesehenen Ausbau des ganzen Kipphebelölsystems sollte eine genügende Kühlung erreicht werden, sodass sich die vorgeschlagene Lösung erübrigt.

5601 Von der Einrichtung eines Podiums über den Hauptträgern an der Westseite der Werfthalle als Lagerort für Flugzeugstühle muss abgesehen werden, da

- eine solche Konstruktion aus Holz die Brandgefahr bedeutend erhöhen und deshalb vom Fabrikinspektorat und der Gebäudeversicherung nicht bewilligt würde
- der Aufwand für die notwendige Aufzugsvorrichtung der Stühle viel zu gross wäre
- im Flugbetrieb-Anbau ein spezieller Lagerraum für die Kabinenstühle eingerichtet wird.

5710 Der Einbau einer Galerie auf der ganzen Länge der Werfthalle zur Gewinnung zusätzlichen Arbeitsplatzes würde eine massive Konstruktion erfordern. Da aber die momentane Knappheit an Arbeitsplatz mit dem Bezug des Hangaranbaues und der neu zu erstellenden Werfthallen behoben sein wird, ist auf eine so kostspielige Uebergangslösung zu verzichten. Betrachtet man zudem die Länge der neuen Flugzeuge, so wird man feststellen müssen, dass die Tiefe der Werfthalle bereits jetzt schon äusserst knapp ist und daher nicht noch mehr beeinträchtigt werden darf.

5823 Das Ausbauen des Hydr. Prüfstandes vom Flugbetriebsdock Werft und Umbauen desselben in einen fahrbaren Prüfstand kann nicht gutgeheissen werden, da dieser jederzeit zur Verfügung stehen muss. Bewegliche Aggregate haben nämlich den Nachteil, dass sie in dringenden Fällen zuerst gesucht und womöglich irgendwo abmontiert werden müssen. Der Bedarf eines weiteren fahrbaren Prüfstandes ist jedoch bekannt und die Beschaffung eines solchen ist vorgesehen.

6212 Wollte man den Standplatz der DC-8 in die Kiesgrube beim Holberg verlegen, so müsste man gleichzeitig eine immense und kostspielige Unterführung unter der Strasse nach Kloten bauen. Zudem wäre der Weg von den Werkstätten und Lagern in der Werft zu diesem Standplatz so gross, dass nebst der zusätzlichen Belastung der Flughafenstrasse durch solche Transporte auch viel zu grosse zeitliche Verzögerungen in Kauf genommen werden müssten. Und drittens ist über die endgültige Bestimmung dieser an sich verlockenden Grube von Seiten des Kantons noch kein Beschluss gefasst worden. Wer weiss, ob der Holberg nicht eines Tages überhaupt verschwindet.

6216 Der Bau von einigen gedeckten Standplätzen auf dem neuen Parkplatz des Dept. IV würde, gerade wegen der vorgeschlagenen Kostenbeteiligung durch die Interessierten, zu Ungerechtigkeiten führen und muss deshalb abgelehnt werden.

6219 Die Montage von neutralen Sprechstationen im Dept. IV für den internen und externen Telefonverkehr, analog der Einrichtungen im Schulgebäude, ist vorgesehen. Der Einsender muss sich jedoch bis zum Bezug der neuen Hochbauten auf dem technischen Areal gedulden ; an eine Ausstattung der Baracken mit solchen Apparaten ist nicht mehr zu denken.

6360 Anschaffung von Filzsocken zum Tragen in den Gummistiefeln. Das Tragen von Filzsocken in den Gummistiefeln ist ohne Zweifel eine gute Idee und vom gesundheitlichen Standpunkt aus empfehlenswert. Die Beschaffung geeigneter Bekleidungsstücke für die Warmhaltung seiner Füße ist aber Sache jedes Einzelnen.

6361 Bekanntgabe der Streckenkilometer an die Passagiere durch die Hostessen. Die Flugbegeisterung des Einsenders dieses Vorschlages in Ehren, aber fast möchten wir sagen: auch Du wirst älter und fluggewohnter! Es ist doch so, dass sich der Vorschlag aus rein operationellen Gründen ganz einfach nicht verwirklichen lässt. Bei der Eisenbahn, zum Beispiel, da kann die Distanz von einem Bahnhof zum andern auf den Zentimeter genau angegeben werden. Wie soll man das aber beim Flugzeug machen, wo der Kommandant ja erst vor dem Abflug die zu benützendenden Airways festlegt? Oder, noch extremer, wo dem Piloten vom Turm in letzter Minute bei schlechter Sicht und rasch aufeinander folgenden Abflügen eine bestimmte Flughöhe befohlen wird, die er nur erreichen kann, wenn er im Steigflug eine Schlaufe zieht, die vielleicht bis Winterthur oder zum Rhein reicht? Oder wo das Flugzeug vor der Landung in einem befohlenen Warteraum während längerer Zeit kreisen muss? Das gibt ja auch zurückgelegte Flugkilometer. So bleibt halt jede diesbezügliche Ansage des Kabinenpersonals zu ungenau. - Dem Einsender zum Trost wollen wir verraten, dass auch wir über unsere ersten Flüge begeistert eine Statistik geführt haben. Genau nach Flugstunden und auf der Karte gemessenen Kilometern. Und heute freuen wir uns ganz einfach über das Erlebnis und sind deshalb, ohne Statistik, nicht weniger glücklich!

6363 Dem Vorschlag, den "Pilots-in-Command" zu den "local instructions" ein Adressenverzeichnis sämtlicher Stationmanagers oder Stations-supervisors mitzugeben, kann aus folgenden Gründen nicht entsprochen werden:

1. gehört es zur guten Organisation eines Flughafens, dass die Privatadressen des verantwortlichen Bodenpersonals jederzeit greifbar sind, und zwar auch dann, wenn das Handling unserer Flugzeuge von einer fremden Gesellschaft besorgt wird, und
2. würde die Nachführung eines solchen Verzeichnisses, und nur peinlich nachgeführt hätte es ja einen Sinn, eine so grosse Arbeit mit sich bringen, dass dies selbst unseren Piloten, die ja bereits einen ansehnlichen Teil ihrer Freizeit der à-jour-Haltung von Manuals opfern, zu dumm würde.

6505 Nebelbekämpfungsmethode für Flugplatzpisten. Seit Jahren wird ein ständiger Kampf gegen den Nebel auf den Flugplätzen geführt. Doch gelang es bis anhin noch nicht, diesen gefährlichen Feind der Fliegerei wirksam zu bekämpfen; alle durchgeführten Versuche brachten nicht den erhofften Erfolg. Auch die vorgeschlagene Methode, welche versucht, durch Zerstäuben von Calciumchlorid ( $\text{Ca Cl}_2$ ) den Nebel aufzulösen, wäre ein Misserfolg beschieden, und zwar aus folgendem Grund:

Nehmen wir an, die Blindlandepiste wäre von einer 100 Meter dicken Nebeldecke zu befreien, wobei die zur Nebelbildung geführte Abkühlung  $2^{\circ}\text{C}$  betrage, d.h. die Temperatur von  $+11$  auf  $+9^{\circ}\text{C}$  gesunken sei.

Als erstes müssen wir nun wissen, wie gross das Nebel-Volumen ist, das es zu vernichten gilt. Dieser Wert ergibt sich aus folgender Multiplikation:

$$\begin{array}{rclcl} \text{Pistenlänge} & \times & \text{Pistenbreite} & \times & \text{Dicke Nebeldecke} & = & \text{Volumen} \\ 2600 & & 75 & & 100 & = & 19'500'000 \text{ m}^3 \end{array}$$

Als zweites gilt es zu bestimmen, wieviel Wasser vom Calciumchlorid aufzunehmen sei.

Die Abkühlung der Luft um  $2^{\circ}\text{C}$  ergibt eine Reduktion der Aufnahmefähigkeit von Wasserdampf von ca. 1 Gramm pro  $1 \text{ m}^3$  Luftvolumen. Somit ist vom Calciumchlorid  $19'500'000$  Gramm oder  $19'500$  Liter Wasser zu absorbieren.

Als drittes ist festzustellen, in welchem Gewichtsverhältnis das zu absorbierende Wasser aus Calciumchlorid liegt, wenn 1 Calciumchlorid-Molekül 6 Wasser-Moleküle bindet.

Die Molekulargewichte ergeben nun folgendes Verhältnis:

Calciumchlorid	:	Wasser
( $\text{Ca Cl}_2$ )		( $6 \text{ H}_2\text{O}$ )
$40 + (35 \times 2)$		$6 \times (2+16)$
110 gr.		108 gr.

Dies entspricht ungefähr einem Verhältnis von 1:1, was heisst, dass mit 1 Gramm Calciumchlorid 1 Gramm Wasser gebunden werden kann.

Für die Bindung von  $19'500'000$  Gramm Wasserdampf wären also genau  $19'500'000$  Gramm oder 19,5 Tonnen Calciumchlorid notwendig. Dass eine solche Menge nun tatsächlich nicht einfach mit einem Helikopter über der Piste zerstäubt werden kann, dürfte verständlich sein.

Im weiteren ist zu berücksichtigen, dass in der freigelegten Zone sich

- am Morgen die Luft in Bodennähe durch die Sonneneinstrahlung erwärmen und in die Höhe steigen, das dadurch entstehende Vakuum den auf den Seiten liegenden Nebel wieder anziehen würde,
- am Abend die dort vorhandene Luft stärker abkühlen und auch bei geringerer Luftfeuchtigkeit sofort wieder neuen Nebel bilden würde.

Ausserdem könnte diese Methode nur bei einer absoluten Windstille angewendet werden, was jedoch praktisch nie vorkommt.

6513 Mahlzeiten-Abonnemente können in der Kantine täglich von 11.00 - 12.00 bei den Portiers während deren täglicher Dienstzeit, d.h. von 6.00 - 23.00 bezogen werden. Dadurch ist es möglich, dass jeder Schichtarbeiter mindestens jede 2. Woche ein solches Abonnement kaufen kann. Von einer weiteren Ausdehnung der Abgabestellen wird aus Abrechnungsgründen abgesehen.

6516 Lagerung der Rotating-Parts Die Einlagerung der Rotating-Parts erfolgt schon seit vielen Jahren nach der vorgeschlagenen Methode. Wenn frisch revidierte Teile vor statt hinter den schon vorhandenen eingelagert werden, so gehört dies zu den Ausnahmefällen, die sich leider nie ganz vermeiden lassen. Die Materialverwaltung wird aber dafür besorgt sein, dass den Weisungen der Magazinführung besser nachgelebt wird.

6520 Aenderung in der Anordnung der Laufnummer auf den Reparaturkarten Für die Defektmaterialstelle, wo mit diesen Karten am meisten gearbeitet wird, ist die gegenwärtige Nummeranordnung die günstigste. Die Versetzung der Laufnummer in die Spalte "Arbeitsauftrag", die bereits eine Nummer aufnehmen muss, könnte zudem leicht zu Verwechslungen führen.

6521 Anschaffung einer Waage zum wägen der Handfeuerlöcher und der CO<sub>2</sub>-Flaschen im Flugbetrieb, zwecks Kontrolle der Füllung Dieser Vorschlag ist eine Materialanforderung, die unter Benützung des entsprechenden Formulars auf dem Dienstweg weiterzuleiten ist. Dem Einsender können wir jedoch mitteilen, dass die Anschaffung einer solchen Waage bereits vorgesehen ist.

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

- 5704 Positionslampen für Metrac
- 6510 Klammern für Circuit-Breaker
- 6671 Spezial-Längenmass
- 6691 Arretierhebel für fahrbare Treppen am DC-7C-Dock

Der nachstehende Vorschlag musste noch zurückgestellt werden :

- 5914 Aufspanndorn zum Schleifen der R-3350-Anlenkbolzen

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 302 Niederspannungskabel
- 4899 Reserve-Mahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen
- 4908 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rück- und Druckkabinen-Hydr.-Öelkühler
- 5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

- 25/118/302/410/643/729/730/735/736/789/795/797/1424/2508/2513/2695/3286/3357/4074/4247/4404/4529/4530/4553/4588/4594/4625/4646/4648/4649/4650/4661/4740/4748/4834/4899/4904/4924/4954/4962/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5164/5176/5177/5196/5242/5250/5263/5284/5303/5304/5401/5456/5466/5478/5508/5519/5520/5522/5527/5531/5545/5561/5575/5579/5589/5600/5603/5632/5656/5664/5668/5670/5674/5687/5694/5701/5702/5715/5719/5720/5765/5769/5771/5775/5779/5791/5795/5803/5813/5828/5849/5850/5854/5858/5861/5862/5874/5875/5881/5886/5902/5910/5918/5922/5930/5945/5946/5959/6052/6107/6124/6194/6215/6500/6502/6503/6506/6512/6523/6532/6539/6540/6573/6668/6678/6684/6688/6692/6695.



# Freizeitorganisation Mitteilungen

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

## Oktoberfest 1958

AM  
BRATWURSTSTAND  
(Foto R. Köhler Jun.  
Dept. IV)



Nun ist es vorüber, das Oktoberfest der FPS. Und es hat geklappt und war ein Erfolg. Ein grosser Erfolg sogar. Ein viel grösserer, als die zuversichtlichsten Prognosen vorauszusagen wagten. Man könnte jetzt mit der Analyse beginnen, man könnte sich fragen, ob das schöne Herbstwetter vom Samstag, ob die Tatsache, dass die PFS schon seit geraumer Zeit kein Fest mehr organisiert hat, ob die heutige Grösse der Swissair und der FPS oder sonst was am gutem Gelingen schuld gewesen sei. Wir finden das müssig. Es ist uns wertvoller zu wissen, dass wir noch am Montag nach dem Fest im Dept. IV schmunzelnden Mitarbeitern begegnet sind.

Und wirklich, ihr Schmunzeln war berechtigt. So wie an diesem Oktoberfest haben wir unser Personal noch nie festes gesehen! Das war ein Lachen, ein Scherzen und ein Sich-Umarmen allenthalben in der viel zu kleinen Kantine. Schon bald nach acht Uhr war der letzte Stuhl im grossen Saal besetzt und noch vor zehn Uhr meldete die Kasse am Eingang an die tausend verkaufte Billette. Dann wogte ein ununterbrochener Strom von Glücklichen von einem Lokal in's

andere, und die Paare tanzten zu den rassigen Rythmen des unermüdeten Orchesters im grossen Saal, wiegten sich in der Bar zu den Klängen des Hamburger Virtuosen auf Schiffsklavier, freuten sich in der Bierschwemme über die urchigen Weisen der ad hoc gebildeten Kapelle aus unserer Swissair-Musik und kauften die Budenstände aus. Ununterbrochen, bis zur letzten Bratwurst am Bratwurststand und, trotz der vorgerückten Jahreszeit, bis zum Morgengrauen. Es war herrlich und wir werten es als ein gutes Zeichen, dass unsere Mitarbeiter, trotz der grossen Aufgaben, die sie zu bewältigen haben und am Schluss einer anormen Saison, so fröhlich Feste feiern können.

So sagen wir all denen, die sich die Mühe genommen haben das Fest zu organisieren, unseren aufrichtigen Dank. Sagen wir aber auch, im Namen der vielen beteiligten Clubs, die alle einem namhaften materiellen Gewinn mit nach Hause tragen durften, den Besuchern herzlichen Dank, die durch ihr Mitmachen ja eigentlich den Erfolg des Festes bewirkt haben. Und danken wir speziell Herrn I. Lack, Chef des Dept. IV, und den Verantwortlichen der FIG, die durch die Ueberlassung der Räumlichkeiten die Durchführung des Anlasses überhaupt ermöglichten.

H. Zeller

## Kunst-Zirkel

Der Vorstand des Kunst-Zirkels dankt allen Gebern und Helfern für die tatkräftige Unterstützung anlässlich des Flohmarktes recht herzlich.

K.E.

## Musikverein Swissair

Das Oktoberfest brachte dem Musikverein das erste öffentliche Auftreten. Dabei durften wir feststellen, dass das gebotene Konzert sehr guten Anklang fand. Unsere Musik-Instrumente und Noten haben wir fast ausnahmslos leihweise von andern Vereinen übernommen. Es ist daher unser nächstes Ziel, einige Instrumente und Noten anzuschaffen. Wir werden demnächst mit einer Passivmitglieder-Werbung beginnen. Freiwillige Spender und Gönner sind uns jederzeit herzlich willkommen.

Der Vorstand.

## Fussball

An der Delegiertenversammlung des Schweiz. Firmensportverbandes 12. Okt. 1958 in Olten ist unser Mitglied des FCS, Herr Otto Troxler, Verkehrsbuchhaltung, Dept. I, einstimmig zum Präsidenten der Techn. Kommission Fussball gewählt worden. Wir gratulieren Herrn Troxler zu seiner ehrenvollen Wahl und wünschen ihm vollen Erfolg für seine Tätigkeit.

Infolge Militärdienst Redaktionsschluss für die Novemberausgabe schon am 3. Nov. (Red.)

## Schach-Club

Am 30. Oktober 1958 beginnt das 10. Winterturnier, das zugleich der Start zur Saisonöffnung 58/59 ist. Der Vorstand hofft, dass recht viele Interessenten am Turnier teilnehmen werden.

R. Brun

## Boccia-Club

5. Oktober 1958. Zur Eröffnung des alljährlich in Neuhausen stattfindenden Boccia-Turniers richtete der Vertreter der gastgebenden SIG, Herr Dr. Sigg, einige Begrüßungsworte an die 12 teilnehmenden Sektionen. Er erinnerte daran, dass selbst Bundeskanzler Adenauer ein leidenschaftlicher Boccia-Spieler sei und äusserte gleichzeitig den Wunsch, alle führenden Politiker möchten sich zu einem Turnier zusammenfinden und ihre Kräfte in einem friedlichen Spiel messen. Abschliessend tröstete er zum voraus die im Wettkampf unterliegenden Clubs: in der westlichen Welt, so meinte er, sei Verlieren noch kein Vergehen.

Dass aber unsere beiden "Politiker", die Herren F. Meier und G. Antonini, so gute Spieler wie Demokraten seien, das fällt selbst dem Berichterstatter schwer zu behaupten. Belegten sie doch für die Swissair lediglich den 11. Rang innerhalb 12 teilnehmenden Clubs. Das Fehlen eines auf den Wettkampf ausgerichteten Trainings sowie des Ausfeilens der technischen Finessen, besonders des Spickens, trat deutlich in Erscheinung. Immerhin durften unsere Delegierten, als Vertreter des jüngsten der anwesenden Clubs, nebst der allen Spielern überreichten Erinnerungsplakette eine Flasche guten Weines als Spezialpreis in Empfang nehmen.

Die erste Kontaktnahme des Boccia-Club Swissair mit befreundeten Clubs entsprach den Erwartungen. Sie zeigte in erster Linie die noch vorhandenen Mängel auf, brachte aber nichts desto trotz die Gelegenheit, an einem interessanten und erlebnisreichen Tag neue Beziehungen anzuknüpfen und Freunde zu gewinnen...

Rangliste :

1. Sandoz Basel	5. Bankverein Basel	9. Durand & Huguenin Basel
2. Esso Zürich	6. Kreditanstalt Zürich	10. Viscose Emmenbrücke
3. Nat.Reg. Kasse Bülach	7. SIG I Neuhausen	11. Swissair Zürich/Kloten
4. SIG II Neuhausen	8. Ciba Basel	12. Bankverein Zürich

## SPORTS ET LOISIRS GENEVE

### L'ECRAN SWISSAIR

Il se pourrait fort bien qu'un nouveau club s'organise assez rapidement. Vendredi soir, 3 Octobre, quelques 35 collègues, dont certains étaient venus avec leur famille, se réunissaient devant l'écran d'un appareil de projection, dans une des salles de l'Hôtel de Genève.

Je crois que plus d'un fut agréablement surpris de découvrir avec quelle maîtrise nos cinéastes avaient déjà promené leurs caméras des côtes de la Scandinavie aux plages d'Hawai, en passant par l'Italie, l'Espagne et les Etats-Unis. Dame ! c'est que l'on voyage, avec Swissair !

Messieurs Cattin, Nicole, Sauty, Schoeni et Merguin peuvent tous être félicités. Certains d'entre eux possèdent déjà une technique de la mise en scène et du découpage qui promet des réussites encore plus achevées.

De l'avis unanime, une pareille réunion s'accorde parfaitement avec notre notion des loisirs. Elle facilite une participation nombreuse, soit à titre de spectateur ou d'opérateur, et le réseau Swissair offre, avec toutes ses ramifications, un vaste territoire à la prospection des "cameramen".

Lors d'une prochaine séance, les photographes seront invités à projeter leurs diapositifs, entre deux présentations de film, renforçant ainsi le nombre des participants actifs. Nous espérons que ce projet aura votre assentiment et nous vous prions déjà de nous faire part de vos suggestions.

### CLUB D'ECHECS SWISSAIR

Lors de l'assemblée générale du 15 septembre, le nouveau comité a été constitué comme suit : Mr. P. Iseli, président ; Mr. R. Wälli, vice-président-trésorier ; Mr. E. Schneider, secrétaire. Notre président nous annonça une saison chargée. Après le championnat interne, débutant le 6 Octobre et que Monsieur Wälli arbitrera, (avis : le règlement sera strictement appliqué), les tournois suivants sont prévus : Coupe Auderset-Dubois, Coupe du Léman, Challenge Gardy, match de retour contre le Club d'échecs de Genève, Swissair Lisbonne, etc... Nous comptons que chacun se fera un devoir d'être présent à notre local chaque lundi soir. Cotisation inchangée : Fr. 12.-- par an. Par contre attention au changement d'adresse : Brasserie WALTER, 2 route de Meyrin. C'est toujours avec plaisir que nous enregistrons de nouvelles adhésions d'amateurs d'échecs dans notre groupement.

### 5ème EXPOSITION DES LOISIRS

Du 14 au 19 Novembre, le groupement des loisirs de CGTE (Compagnie Générale des Tramways Electriques) organise une exposition à la salle communale de Plainpalais, à laquelle nous sommes invités à participer, le titre de l'exposition, sous les auspices de Radio Genève étant, bien entendu, le "Rail, la Route, les Ailes". Nous engageons donc tous nos collègues à faire une petite visite rue de Carouge afin d'apprécier les travaux que nos amateurs-peintres-sculpteurs-modeleurs-photographes-et-autres-talents, vont y présenter.

### DIVERS

Nous rappelons que Monsieur Perroud, de la caisse centrale, s'occupe du programme d'entraînement du Rink-Hockey, et que Monsieur Bally, de l'agence Cornavin, organise les courses de montagne d'automne. N'oubliez pas que, la bibliothèque technique et commerciale est à votre disposition, en la personne de Monsieur Heinz, de l'économat, et que vous pouvez lui demander, entre autres périodiques offerts à votre curiosité, les magnifiques publications d'Inter-Avia.

Lador