

SWISSAIR

Für unsere Mitarbeiter
Herausgeber:
Presse- und
Public Relations-Dienst, Zürich

Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations, Genève

For our Staff
Published by:
Press and
Public Relations Office, Zurich



8. Jahrgang

No. 10

Oktober 1959

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM SEPTEMBER 1959

| | <u>September 1959</u> (in 1'000 tkm) | <u>September 1958</u> (in 1'000 tkm) |
|------------------------------------|---|---|
| Offerierte Tonnenkilometer | 18'398 + 7 % | 17'190 |
| Ausgelastete Tonnenkilometer | 12'637 + 12 % | 11'315 |
| davon : Passagier- und Gepäck-tkm | 10'149 + 9 % | 9'274 |
| Fracht-tkm | 2'038 + 27 % | 1'608 |
| Post-tkm | 450 + 4 % | 433 |
| Auslastungsgrad des Linienverkehrs | 68,7 % | 65,8 % |

Unsere Verkehrsergebnisse im letzten Monat des dritten Quartals sind trotz einer ganzen Serie unliebsamer Verspätungen überaus erfreulich. Der Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs von 68,7 % (im Vorjahr 65,8 %) ist das beste Monatsmittel seit März 1957 und übertrifft den Durchschnitt des Juli um 1,2 und denjenigen des August um 3,4 Punkte. Dabei war das Verkehrsangebot um 7 % grösser als im September 1958 und nur wenig kleiner als in den beiden Vormonaten.

Im Vergleich zur Parallelperiode des Vorjahres wiesen einzig die Regionen Südatlantik und Mittlerer Osten geringere Auslastungen auf. Bei den Südamerikaflügen war die Offerte um 27 % grösser, da dieses Jahr ein Retourkurs mehr auf die Berichtsperiode entfiel. Die Nachfrage wuchs nicht im gleichen Verhältnis, was eine Verminderung des Ladefaktors von 68,3 % auf 63,2 % bewirkte. Im Verkehr mit unsern nächstlichen Destinationen sank die Auslastung bei einer um 12 % gewachsenen Zahl der offerierten tkm von 67,8 % auf 66,3 %.

In Europa boten wir eine um 5 % geringere Produktion an, vermochten aber die Verkäufe um 2 % zu steigern. Der Ladefaktor erreichte 64,4 %; das entspricht einer Verbesserung um 4,3 Punkte.

Im Fernostverkehr erzielten wir - nicht zuletzt dank einiger Gruppenreisen - mit 74,5 % die beste Auslastung seit der Eröffnung der Strecke im April 1957.

Bei den Passagierkursen über den Nordatlantik blieb das Angebot unverändert, während die Nachfrage um 5 % zunahm. Der Ladefaktor stieg von 72,5 % auf 76,3 %. Die Frachtkurse waren bei einer Steigerung der verfügbaren tkm um 249 % zu 58,3 % ausgelastet.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Vom Convair-880 zum Convair "Coronado"

Am 2. Oktober 1958 hatte der Verwaltungsrat der Swissair den Ankauf von fünf Mittelstreckenflugzeugen Convair-880 genehmigt. Die Ueberlegungen, die zu diesem Beschluss führten, erwiesen sich insofern als richtig, als der Convair-880 bei der seither zum grössten Teil abgeschlossenen Flugerprobung die vorausgerechneten Leistungen in jeder Beziehung erbracht und in gewissen Punkten sogar übertroffen hat.

Eine Aenderung der Ausgangslage ergab sich jedoch inzwischen durch eine Verschärfung der vom amerikanischen Luftamt (FAA) herausgegebenen Betriebsvorschriften für den Start schwerer Strahlflugzeuge. Diese wirkt sich generell in einer Erhöhung der notwendigen Pistenlängen um 10 - 20 % aus. In Verbindung mit dem zum Teil nur langsam fortschreitenden Flughafenausbau in unterentwickelten Ländern entstehen daraus schwerwiegende Konsequenzen. Insbesondere hätte SAS eine Mehrzahl der geplanten längeren Etappen mit dem Convair-880 überhaupt nicht mehr oder nur mit stark beschränkter Nutzlast befliegen können. Durch die verschlechterte Streckeneignung des Convair-880 wäre aber auch die Swissair, insbesondere auf dem Südatlantik, betroffen worden.

Die gründliche Ueberprüfung der neuen Situation wurde zusammen mit SAS und in Verbindung mit Convair durchgeführt. Sie ergab eindeutig, dass zur Wiedererlangung befriedigender Starteigenschaften eine Schuberrhöhung durch Verwendung sogenannter Doppelstromtriebwerke technisch und wirtschaftlich die beste Lösung darstellte. Da die Möglichkeit einer spätern Umrüstung des Convair-880 aus Zeit- und Kostengründen ausgeschlossen werden musste und im Convair "Coronado" ein verbessertes Schwesterflugzeug mit Fan-Triebwerk entwickelt wurde, war eine Umwandlung des Auftrages auf fünf Einheiten des neuern Typs gegeben und ohne grössere Schwierigkeiten durchführbar.

Die Umwandlung des ursprünglichen Auftrages war in diesem Zeitpunkt umso günstiger, als sie sich mit inzwischen fällig gewordenen Neubestellungen koppeln liess. Die seit dem vergangenen Herbst gemachten Studien über die Einlösung der zwei damals aufgenommenen Optionen hatte zum Schluss geführt, dass unserem künftigen Flugmaterialbedarf - insbesondere im Mittleren Osten - mit der festen Bestellung von zwei weiteren "Coronados" entsprochen werden musste. Von den insgesamt sieben Flugzeugen werden wir fünf selbst brauchen und zwei mietweise an SAS abgeben. SAS hat zudem zwei "Coronados" auf eigene Rechnung bestellt, sodass wir neun Flugzeuge dieses Typs zu warten haben werden.

Eine grössere einheitliche Flotte dieses ausgesprochenen Mittelstreckenflugzeuges erweist sich namentlich auch im Vergleich mit der ebenfalls geprüften Erweiterungsmöglichkeit unseres Langstreckenparkes vorteilhaft. Zweifellos könnte der DC-8 ohne Nutzlasteinschränkungen auf den kritischen Mittelstrecken operieren; gerade seine extrem grosse Kapazität lässt ihn jedoch als unwirtschaftliches Mittel erscheinen. Dazu kommt, dass den geschilderten Tendenzen entsprechend eine grössere Nachbestellung des DC-8 für den Fernost- und Südamerika-einsatz heute ebenfalls nur in der Version mit Fan-Triebwerken in Frage käme. Damit würden aber Swissair und SAS zwei technisch verschiedene DC-8-Typen derselben Grösse in Betrieb haben.

Der unter allen genannten Gesichtspunkten eindeutig vorzuziehende Convair "Coronado" wird erst ein halbes Jahr später lieferbar als die Convair-880. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die von der Swissair spezifizierte Version des CV-880 nicht identisch war mit der von TWA bestellten kontinentalen Version und das Lufttüchtigkeitszeugnis für unsere Einheiten mit erhöhten Abfluggewicht erst einige Zeit nach Ablieferung, d.h. im April 1961, erteilt worden wäre. Damit wird der Einsatz des "Coronado", der sein Lufttüchtigkeitszeugnis vom amerikanischen Luftamt im Juni 1961 erhält, gegenüber dem Convair-880 effektiv nur um 2 Monate verspätet. Zwar ist dies an sich kommerziell nachteilig, fällt aber im Vergleich zu den andern Vorteilen nicht allzu schwer ins Gewicht.

Diese Ueberlegungen haben den Verwaltungsrat veranlasst, am 30. September 1959 die Geschäftsleitung zu ermächtigen:

- die Abänderung der bereits genehmigten und aufgegebenen Bestellung von fünf Convair-880 in ebensoviele Einheiten des Typs Convair "Coronado" vorzunehmen (Lieferung März bis Mai 1961).
- Zwei zusätzliche Convair "Coronado" samt den notwendigen Ersatzteilen und Betriebseinrichtungen bei den Convair-Werken in San Diego zu bestellen (Lieferung Juni/Juli 1961).



A. Baltensweiler
Chef Planungsdienst

DIE VERKEHRZAHLEN FÜR DAS DRITTE QUARTAL 1959
(inkl. Sonder- und Charterverkehr)

| | <u>3. Quartal 1959</u> (in 1'000 tkm) | <u>3. Quartal 1958</u> (in 1'000 tkm) | <u>Zunahme in %</u> |
|------------------------------------|--|--|---------------------|
| Offerierte Tonnenkilometer | 56'462 | 52'975 | + 7 |
| Ausgelastete Tonnenkilometer | 37'868 | 34'873 | + 9 |
| davon : Passagier- und Gepäck-tkm | 30'587 | 28'606 | + 7 |
| Fracht-tkm | 5'915 | 4'952 | + 19 |
| Post-tkm | 1'366 | 1'315 | + 4 |
| Auslastungsgrad des Linienverkehrs | 67,2 % | 65,9 % | |

ERNENNUNGEN IN PILOTENKORPS

Flugkt. Hans Jenny ist zum DC-6B-Kommandanten für den Fernost-Sektor und Pilot Christ. Milne-Fowler zum Flugkt. ernannt worden. Wir entbieten ihnen unsere besten Wünsche.

IATA-GENERALVERSAMMLUNG 1959

Vom 12. bis 16. Oktober fand in Tokio die Generalversammlung der IATA statt. Wir werden in der Dezember-Ausgabe des Swissair-Journals auf den Jahresbericht des Präsidenten, Sir William P. Hildred, zurückkommen.

STRAHLVERKEHRS-METEOROLOGIE

Anfangs Oktober ging in Montreal eine vierwöchige Flugmeteorologie-Konferenz der ICAO (International Civil Aviation Organization) und der WMO (World Meteorological Organization) - beide sind Spezialabteilungen der UNO - zu Ende. Die Besprechungen, an denen Vertreter aus 46 Ländern teilnahmen, galten der Anpassung der Wetterinformationen an die Bedürfnisse des Strahlverkehrs.

1 MILLION B-707-PASSAGIERE

Am 26. Oktober 1958 wurde das erste Strahlverkehrsflugzeug des Typs B-707 auf der Nordatlantik-Strecke eingesetzt. Noch vor Ablauf des ersten Betriebsjahres mit Boeing-Jets sind eine Million Passagiere mit dem neuen Flugzeug geflogen. Es sind über 2'200 Millionen Passagiermeilen zurückgelegt worden. Gegenwärtig bedienen rund 60 B-707 25 Städte in zehn Ländern.

100'000 BESUCHER IN VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ

Nach Ablauf der ersten drei Monate seit der Eröffnung des Verkehrshauses in Luzern konnte am 1. Oktober bereits der 100'000. Besucher registriert werden. Verkehrshausdirektor A. Waldis überreichte ihm einen Swissair-Flugschein für eine Reise nach Wien.

AUFGABEN DER PERSONALKOMMISSION

Die Tätigkeit der Personalkommission erstreckt sich auf fast alle Gebiete, welche die Interessen des Personals betreffen. Mit Änderungen der Gesamtarbeitsverträge hat sich die Kommission jedoch nicht zu befassen; dagegen können Interpretationen einzelner Vertragspunkte behandelt werden.

Artikel 5 des Reglementes der Personalkommission umschreibt den Aufgabenbereich wie folgt :

- " a) Begutachtung von Reglementen, Verfügungen und Weisungen allgemeiner Art.
- b) Mitwirkung bei der Abklärung besonderer Fragen, die sich auf die Verbesserung der Leistung des Personals und der Arbeitsverhältnisse, auf Arbeitszeiteinteilung inklusive Schicht- und Ueberzeitarbeit gemäss Gesetz, individuelle Einweihungsfragen vertraglicher Natur, Betriebseinstellungen und sich hieraus ergebende Kollektiventlassungen, Unfallverhütung, Hausordnung, Fürsorge, Institutionen der Gesellschaft,

ÜBER 6'000 MITARBEITER

Gemäss Personalstatus per 30. September hat der Mitarbeiterbestand der Swissair ein Total von über 6'000 erreicht.

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Direktion | 8 |
| Planungsdienst | 56 |
| Generalsekretariat | 22 |
| Zentraler Personaldienst | 19 |
| Lehrlingswesen | 37 |
| Departement I | 310 |
| Departement II | |
| Zentralstellen | 253 |
| Aussenstellen | 1'382 |
| Departement III | |
| Bodenpersonal | 903 |
| Fliegendes Personal | 911 |
| Departement IV | 1'557 |
| Direktion für die Westschweiz | 528 |
| Personalreserve | 30 |
| | <u>6'016</u> |
| | ===== |

Bildungswesen, sowie diesen Aufgaben ähnliche Fragen beziehen. Vor dem Ergreifen einer Disziplinar-massnahme, die über den Verweis hinausgeht, ausser wenn der betreffende Angestellte dies ausdrück-lich nicht wünscht, ist das zuständige Personalkommissionsmitglied zu orientieren.

c) Unterbreitung von Wünschen, Anregungen und Klagen, welche die Kommission als begründet erachtet. "

Die einzelnen Mitglieder sowie die Personalkommission als ganzes haben die Interessen und Anliegen aller Angestellten in gleicher Weise zu vertreten, d.h. unbekümmert um die Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit eines Angestellten zu einem Verbands. Soweit das Personal oder Teile davon über Mitteilungen der Geschäftsleitung durch die Personalkom-missionsmitglieder orientiert werden sollen, sind nicht nur die organisierten, sondern alle Angestellten gleichmässig zu informieren.

FRANZÖSISCHER AVIATIKPIONIER GESTORBEN

Ende September verstarb im Alter von 75 Jahren René Caudron, ein bekannter französischer Aviatikpionier. Im Jahre 1912 hatte er zusammen mit seinem Bruder den G-3 konstruiert, der in der Schweiz liebevoll "Badwänneli" genannt wurde und mit dem Durafour in der Nähe des Mont Blanc-Gipfels landete. 1915 arbeitete Caudron die Pläne für den G-4 aus, das erste serienmässig hergestellte zweimotorige Flugzeug.

WIE WIRD MAN VIP ?

Ende September wurde per Telex ein VIP gemeldet, dessen VIP-Qualifikation u.a. "bekanntes Kölner Karnevalist" lautete. (Moral : Haben Sie sich je überlegt, wie man VIP werden könnte ?)

HAPPY LANDINGS

Wir gratulieren den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herzlich zu ihrer Verheiratung :

Dept. I : 19.9. Frl. Inge Kappeler (jetzt : Frau Schreier), Lochbüro. 26. 9. Pierluigi Monti, Verkehrskontrolle Uebersee.

Dept. II : 11.7. Frl Stella Mathys (jetzt : Frau Neumayr), Tarife & Passagebestimmungen. 5.9. Frl. Anita Krebs (jetzt : Frau Schwaller), Vertretung Basel. 22.9. Valentin Dürst, Reservation. 5.10. Ernst Engesser, Reservation.

Dept. III : 25.4. Ulrich Graf, Pilot. 28.5. Robert Stettler, Navigationsoffice. 17.6. J.R. Lanz, Pilot. 29.8. Anton Jegen, Bordmechaniker-Aspirant. 7.9. Frl. Marie Thérèse Abbadati (jetzt : Frau Sulzer), Hostess. 7.9. Frl. Suzanne Schär (jetzt : Frau Brenneisen), Hostess. 12.9. Marcel Achermann, Terminus. 12.9. Fred Lüthi, Terminus. 18.9. Nikola Korrodi, Dispatch. 3.10. Frl. Gerda Steiger, Uebermittlungs-Zentrale mit Kurt Eichenberger, Traffic.

Dept. IV : 16.5. Karl Hug, Radiowerkstatt. 5.6. Walter Müller, Flugbetrieb. 19.7. Stephan Hutter, Wartung Kolben-flugzeuge. 3.8. Anton Mannhart, Geräteüberholung. 15.8. Frl. Martha Pfister (jetzt Frau Blaser), Budget und Administration. 15.8. Roland Gloor, Avor-Flugzeugunterhalt. 28.8. Paul Hürsch, Instrumentenwerkstatt. 29.8. Jakob Steffen, Flugbetrieb. 31.8. Fritz Hofmann, Triebwerk. 5.9. Tony Dudli, Flugbetrieb. 5.9. Walter Moor, Werft. 11.9. René Droz, Betriebsdienst Flugzeuge. 18.9. Alfred Loosli, Materialverwaltung. 18.9. Charles Schmidt, Elektrowerkstatt. 19.9. Arnold Kamber, Flugbetrieb. 25.9. Werner Rüeegg, Sattlerei. 26.9. Jakob Brunner, TEKO-Flug-zeugunterhalt. 26.9. Fritz Fahrni, Werft. 26.9. Albert Koster, Elektrowerkstatt. 26.9. Max Nicora, Flugbetrieb. 29.9. Walter Schellenberg, Flugbetrieb.

SWISSAIR

Nr. 69

Oktober 1959

Herausgegeben durch:

Büro für

Organisations-

Manual-

und Vorschlagwesen



Die vorliegende Ausgabe der Guten Idee ist ausserordentlich. Ausserordentlich nicht nur in Bezug auf die Zahl der publizierten Vorschläge, sondern auch in Bezug auf die Höhe der Prämien. Mit Fr. 500.- erhält Hr. Affentranger die zweithöchste Prämie dieses Jahres. Er und Hr. Gersbach tragen damit wesentlich dazu bei, dass zur Zeit der Durchschnitt der Prämien pro prämierten Vorschlag bei ca. Fr. 90.- liegt. Was nicht minder ausserordentlich ist. Womit wir, allen nachstehend genannten Herren zu ihrem Erfolg gratulieren.

| | | |
|--|------------|------|
| Herr Eduard Affentranger, Sekt. Flz.-Ueberholung, Dept. IV | Fr. 500.-- | 5875 |
| Herr Hans Gersbach, Sekt. IERA, Dept. IV | Fr. 300.- | 6853 |
| Herr Oskar Becker, Nebenbetriebe, Dept. IV | Fr. 60.- | 6848 |
| Herr Reinhard Leibundgut, Sekt. Triebwerk, Dept. IV | Fr. 30.- | 6626 |

Prämierte Vorschläge

5875 Zur Verminderung des Auspufflärms wurden die Metropolitan-Flugzeuge mit Schalldämpfern ausgerüstet. Diese sogenannten Muffler sind mit Fiberglas - einem schallabsorbierendem Material - ausgekleidet, welches jeweils nach 3500 Betriebsstunden durch eine neue Füllung zu ersetzen ist und die bisher aus den USA bezogen wurden.

Herr Eduard Affentranger schlug nun vor zu prüfen, ob sich das auf gleicher Basis verarbeitete Isoliermaterial schweizerischer Provenienz nicht auch zum Füllen der Muffler eignen würde.

Die daraufhin unternommenen Versuche mit solchem von der Firma IMAG in Münchenstein gelieferten Material ergaben, dass dasselbe den erforderlichen Ansprüchen in Bezug auf die Schallisolation genügt und daher ohne weiteres als Mufflerfüllung verwendet werden kann.

Der mit diesem Vorschlag nun erreichte Vorteil liegt aber nicht hauptsächlich in der Beschaffung dieses Materials in der Schweiz, sondern vielmehr in der Tatsache, dass er eine ganz wesentliche Kosteneinsparung bringt.

6853 Die Motorkohlen der Servo-Control (Verstärkereinheit des Autopilotensystems) sind einer sehr starken Abnutzung unterworfen. Um die Troubles, die aus einer solchen Kohlenabnutzung entstehen und zum Ausfall des Autopiloten führen können, zu umgehen, wurden die Laufzeiten dieser Geräte beim CV-440 und DC-6A auf maximal 600 Std., beim DC-7C sogar auf maximal 300 Std. beschränkt. Nach Erreichung dieser Betriebsstunden muss das Gerät ausgebaut und einer Teilrevision unterzogen werden. Eine solche Ueberholung umfasst folgende Arbeiten :

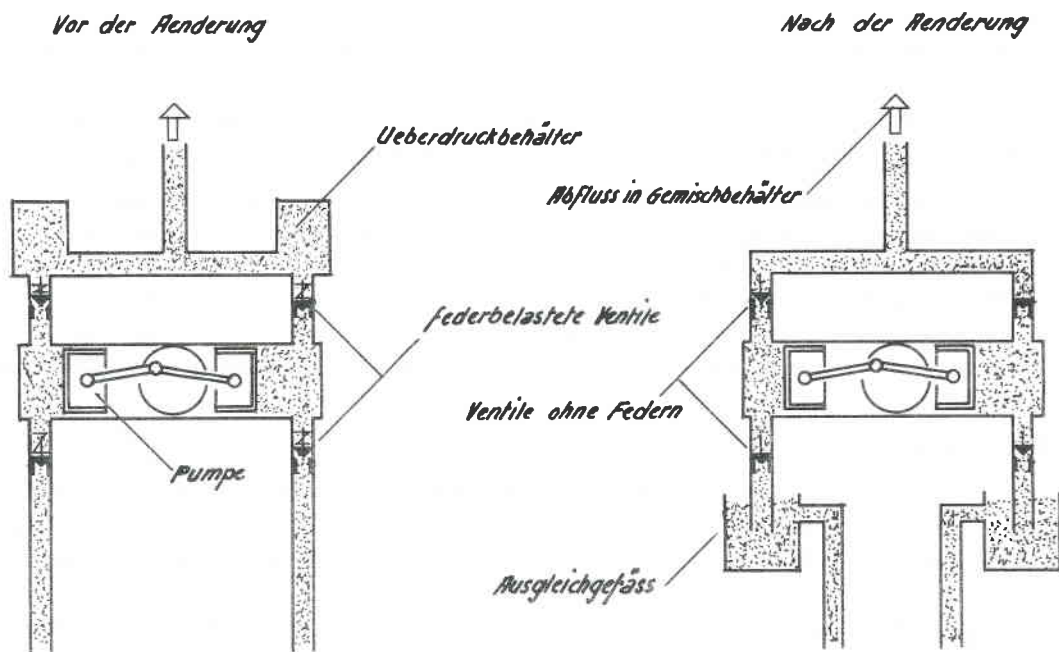
" Motorrotor ausbauen, Kollektor überdrehen, Rotor einbauen, Kohlen ersetzen und einlaufen lassen, Gerät testen." Die Kosten dieser Revisionen, die in der Hauptsache auf die starke Kohlenabnutzung zurückzuführen sind, belaufen sich jährlich auf weit über Fr. 5'000.- Um nun diese Kohlenabnutzung zu verringern schlug Herr Hans Gersbach vor, die Motorbürstendrucke mittels einem von ihm entwickelten, einfachen Gerät in die neutrale Zone einzustellen um damit das Bürstenfeuer auf ein Minimum zu reduzieren. Dadurch erhöht sich die Lebensdauer der Bürsten ganz wesentlich und auch die Kollektorabnutzung wird optimal.

Bereits durchgeführte Versuche mit der in die neutrale Zone eingestellten Bürstenbrücke ergaben eine etwa 6 mal geringere Kohlenabnutzung. Theoretisch könnte demnach die Laufzeit der Servo-Control ebenfalls auf eine 6 mal längere Betriebsdauer festgesetzt werden. Wie weit aber die Laufzeit dieser Geräte effektiv erhöht werden kann, werden erst die Erfahrungen mit der bereits erhöhten Laufzeit der DC-7C-Servo-Controls ergeben.

Die Einstellung der Motorbürstenbrücke in die neutrale Zone bedingt keine Aenderung an den Geräten selbst und erfordert keinen zusätzlichen Aufwand ; ebensowenig entstehen zusätzliche Materialkosten, da das Prüfgerät aus vorhandenen Teilen aufgebaut ist. Und auch die mit dieser Einstellung verbundene Unterschreitung der vorgeschriebenen Drehzahlen um ca. 600 RPM hat auf die Funktion der Servo-Control keinen Einfluss.

6848 Die Arbeitsweise der Wasser-Methanolgemisch-Pumpe war seit der Neumontage unbefriedigend. Der Dichtungsverschleiss war abnormal gross, die Gemischdosierung konnte nicht exakt eingestellt werden und im Betrieb verursachte die Pumpe einen stark störenden Lärm.

Nachdem es den Monteuren der Herstellerfirma nicht gelang diese Unzulänglichkeiten zu beheben, nahm sich Herr Oskar Becker der Angelegenheit an. Durch einfaches Abändern der Ventile und der Führung der Zuleitungen über zwei Ausgleichgefässe erreichte er ein einwandfreies Arbeiten der Pumpe.



Erstens wurde der Verbrauch an Dichtungen geringer, da die Ventile nur noch durch ihr Eigengewicht arbeiten. Dann gelang es ihm durch das Dazwischenschalten der Ausgleichgefässe den steigenden oder fallenden Druck auszugleichen, sodass die Gemischdosierung nun genau nach der Skala eingestellt werden kann. Und endlich erreichte er mit diesen Aenderungen, dass die Pumpe nahezu geräuschlos arbeitet.

6626 Herr Reinhard Leibundgut machte darauf aufmerksam, dass die einseitig abgenutzten Oeltransferröhrchen durch umgekehrtes Montieren für eine weitere Laufzeit gebraucht werden können, wenn der aufgelötete Rückhaltering ebenfalls auf der andern Seite angebracht wird. Auf Grund dieses Vorschlages konnten 50 bereits als Ausschuss bestimmte Oelröhrchen wiederum verwendet werden.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

806 Reklameschilder für die SWISSAIR - Fahrzeuge in Genf. Die notwendigen Vorarbeiten und Anordnungen für das Montieren solcher Reklameschilder an den SR-Fahrzeugen in Genf wurden bereits vor geraumer Zeit durchgeführt bezw. getroffen.

Für das weitere Vorgehen inbezug auf das Anbringen der Tafeln ist die Section Ventes et publicité zuständig.

Wir danken dem Einsender für seine Aufmerksamkeit und bitten ihn, sich mit dieser Dienststelle direkt in Verbindung zu setzen.

- 2347 Lochen der Lieferscheine des Verpflegungsdienstes. Diese Idee ist nicht neu. Bereits seit Jahren werden verschiedene SR-Formulare vorgelocht bezogen. Werden die Lieferscheine des Verpflegungsdienstes ebenfalls vorgelocht gewünscht, so ist das Begehren hierfür an die für den Druck dieses Formulars zuständige Dienststelle zu richten.
- 2518 Abschirmung der Neon-Leuchten im neuen Flugküchen-Gebäude. Ueberall dort, wo durch die Neon-Leuchten eine Blendwirkung auftritt, werden, um diffundierenderes Licht zu erhalten, die Neon-Röhren durch Mattscheiben abgeschirmt. Im neuen Gebäude, wo die Lampen höher montiert werden können, ist vorläufig eine solche Massnahme nicht vorgesehen. Sollte es sich aber nach Bezug des Hauses erweisen, dass entgegen der heutigen Annahme eine solche Abschirmung notwendig ist, so könnte diese nachträglich ohne weiteres montiert werden.
- 2519 Ablaufrohr der Abwaschröge. Der Vorschlag, die Stöpselrohre der Abwaschröge in der Flugküche mit einem Sieb zu versehen, damit das Verstopfen des Ablaufes durch Gemüsereste vermieden werden kann, ist sicher gut gemeint. In Anbetracht der noch verbleibenden kurzen Zeit bis zum Bezug der neuen Lokalitäten und der Tatsache, dass in den letzten 5 Jahren der Spengler nur ein einziges Mal in dieser Angelegenheit bemüht werden musste, lohnt sich aber eine Aenderung der alten Einrichtung nicht mehr.
- 2523 Ausrüsten der Anschlagbretter mit einer Klemmvorrichtung. Das Anbringen von Klemmleisten an den Anschlagbrettern käme im Vergleich zu dem daraus resultierenden Nutzen zu teuer zu stehen. Ausserdem ist die bisherige Ausführung inbezug auf die Ausnützung des Platzes zweckmässiger, da sie von den Formaten der Publikationen unabhängig ist.
- 4431 Ausgabe vereinfachter, vorgedruckter Flugscheine. Der Vorschlag ist an sich wohlüberlegt und mit ausgezeichnetem Material belegt. Seine Ausführung scheidet aber an folgenden Tatsachen:
- 1) Der Interline-Flugschein-Typ ist von der IATA verbindlich vorgeschrieben. Allfällige Aenderungen müssen - nach Koordination mit der Air Traffic Conference of America - die Zustimmung aller Mitgliedsgesellschaften finden, was infolge der riesigen Auflagezahlen und der entsprechend kostspieligen Druckänderungen sehr schwierig ist.
 - 2) Der On-line-Versuch mit einem vorgedruckten Lochkartenflugschein (vergleiche Stellungnahme zu Vorschlag 6072 Die Gute Idee März 1959) war nicht überzeugend; somit fällt die vorgeschlagene Ausgabe einer Vielzahl von verkaufsbereiten Flugscheinen vorläufig ausser Betracht.
 - 3) Die Aufhebung der "Cash-Slips" für Barverkäufe liegt in der Kompetenz der Luftreisebüros. Weder die Finanzabteilung, noch die Buchhaltung oder das Inspektorat würden Einwände dagegen erheben.
 - 4) Die Ausrichtung der Transportdokumente auf die Bedürfnisse einiger verkaufsintensiver Büros hat wohl eine gewisse Berechtigung, doch müssen auch die Interessen der auf möglichst universell verwendbare Flugscheine hinzielenden Tausenden von weiteren Verkaufsstellen (Reisebüros und SWISSAIR-Vertretungen mit wenig Umsatz) berücksichtigt werden.
 - 5) In den USA, wo die Voraussetzungen für die Einführung vereinfachter Flugscheine ungleich besser sind, werden seit Jahren Dutzende von Systemen geprüft, ohne dass aber bis heute auf breiterer Basis eindeutige Verbesserungen erreicht wurden. Die Entwicklung wird von den Dept. I und II weiterhin aufmerksam verfolgt.
- Zur Erläuterung weiterer, nicht allgemein interessierender Gründe für die ablehnende Stellungnahme steht die Abt. Tarife und Passagebestimmungen dem Einsender gerne zur Verfügung.
- 5284 Sicherung der Turbinen-Kupplungswellen der R-3350-Motoren. Der Turbinenantrieb wurde in der Zwischenzeit gemäss dem Service-Bulletin Nr. 164 der WAD (Wright Aircraft Division) abgeändert, d.h. die betreffende Lagerung wurde vereinfacht und verbessert, sodass die vorgeschlagene Sicherung nicht mehr angewandt werden kann.
- 5827 Ersetzen der Stehbolzen im hintern Ladergehäuse zur Befestigung von Deckel und Flansch der Benzineinspritzleitungs-Durchführung, mittels Durchgangsschrauben. Dieser Vorschlag bringt keine Verbesserung hinsichtlich Materialeinsparung, da mit den Durchgangsschrauben das Gewinde im Leichtmetallgehäuse ebenso sehr den bisherigen Beschädigungen unterworfen ist. Im weiteren würde eine solche Anordnung die Elementbildung zwischen Stahl und Leichtmetall und die damit verbundenen Korrosionserscheinungen noch mehr fördern.
- 5862 Anbringen eines Deckels am untern Kühlluftkanal der R-3350-Motoren. Die Vorschriften der WAD (Wright Aircraft Division) verlangen, dass an den Kühlluftkanälen, welche die Kühlluft zu den Turbinen leiten, keine Abänderungen vorgenommen werden dürfen, die die Zufuhr in irgend einer Weise beeinträchtigen könnten. Da aber mit dem An-

bringen eines Deckels die Gefahr eines Unterbruchs in der Kühlluftzufuhr vergrößert wird muss der Vorschlag abgelehnt werden.

- 6255 Radiolärm in Werkstätten. Dass Mitarbeiter aufeinander Rücksicht nehmen, sollte eigentlich als selbstverständlich vorausgesetzt werden können. Wenn aber trotz gegenseitiger Aussprache eine für beide Teile befriedigende Lösung nicht gefunden wird so ist es die Pflicht der Vorgesetzten allfällige Uebermarchungen abzustellen.
- 6266 Aufarbeiten von gebrauchten "Adel" Gummibriden. Die nochmalige Ueberprüfung auf Grund der jährlichen Verbrauchsmenge und des Stückpreises hat ergeben, dass die Aufarbeitung einmal verwendeter Briden nicht wirtschaftlich ist. Das Resultat der Untersuchung deckt somit in allen Punkten den Beschluss der Tech. Sitzung vom Februar 1958. Die bestehenden Presswerkzeuge, die für die Korrektur der Briden speziell hergestellt worden sind, werden für andere Zwecke im Betrieb belassen.
- 6342 SWISSAIR-Couchettes. Das Aufstellen von SBB-Wagen mit Couchettes in den Bahnhöfen der schweizerischen Flughafen-Städte, um den nachts ankommenden Flugpassagieren Ruhestätten zu bieten, ist nicht nur mit grossen Schwierigkeiten, sondern auch mit beträchtlichen Nachteilen verbunden. Erstens ist es der SBB aus betriebstechnischen wie auch aus organisatorischen Gründen nicht ohne weiteres möglich, das notwendige Rollmaterial und die entsprechenden Abstellgeleise zur Verfügung zu stellen. Zweitens ist zu berücksichtigen, dass die Bahnhöfe des nachts für einige Stunden geschlossen bleiben und drittens, dass sie während dieser Zeit gereinigt werden, wobei nicht unerhebliche Mengen Staub aufgewirbelt werden. Zu diesen bahnseitigen Schwierigkeiten, die event. zu überwinden bzw. in Kauf zu nehmen wären, kommt aber der Umstand, dass ein Bahnhof mit seinen vielfältigen und gerade während der Nacht intensiven Lärmquellen sicher der denkbar ungeeignetste Ort für eine Ruhestätte ist. Nacht-Passagiere müssen mit den Unzulänglichkeiten der Nachtflüge rechnen, sie fliegen aber auch entsprechend billiger.
- 6359 Elektrische Warmluft-Handtrockner. Diese elektrischen Warmluft-Handtrockner sind in der Anschaffung wie im Unterhalt sehr teuer. Die Erfahrung hat gezeigt, dass diese Apparate durch das viele Ein- und Ausschalten der Heizung und des Ventilators nach relativ kurzer Zeit des Gebrauchs sehr reparaturintensiv werden. Die Verwendung von Handtüchern hat sich bis heute noch als die beste Lösung erwiesen. Solange das Auswechseln der feuchten und schmutzigen Handtücher durch den Hausdienst regelmässig erfolgt, sollte kein Anlass zu nennenswerten Beanstandungen vorhanden sein.
- 6467 Bau eines SWISSAIR-eigenen Lagergebäudes für die Einlagerung von Hausrat und Möbelstücken von detachierten Angestellten. Neben den grossen Kosten, die der Bau eines zweckdienlichen Lagerschuppens verschlingen würde, müsste auch mit den Kosten für die laufenden Unterhaltsarbeiten gerechnet werden. Daher kommt vorderhand die Einlagerung in einem dafür eingerichteten Lagerhaus, in dem auch das notwendige Fach-Personal für die Wartung der Güter vorhanden ist, noch billiger zu stehen.
- 6503 Revidieren der Laderwellen der R-3350-Motoren. Bereits lange vor Eingang des Vorschlages wurde nach einer Möglichkeit gesucht, die starken Brandspuren an den innern Laderwellen, welche von der statischen Entladung des Laderrades herrühren, eliminieren zu können. Am gesamthaft 30 Laderwellen wurden Versuche durchgeführt, die folgendes Resultat ergaben :
- Durch das Auftragen einer Laminierschicht kann das Auftreten der durch die elektrische Entladung verursachten Brandstellen verhütet werden. Die in der Isolationsschicht noch sichtbaren Brandstellen sind lediglich noch auf der Oberfläche vorhanden und hinterlassen keine Spuren auf dem Aussen-Ø der Laderwelle. Auf die vorgeschlagene Methode, die das Aufschrumpfen einer Stahlbüchse auf die Laderwelle vorsieht, die ersetzt werden kann, wenn der Laderwellendurchmesser durch das Abschleifen der Brandspuren das Minimum unterschreitet, wird deshalb verzichtet.
- 6678 Sichern der Filterglocke am R-3350-Motor. Für das Sichern einzelner Motorenbauteile bestehen bestimmte Vorschriften von denen nicht ohne weiteres abgewichen werden darf. Die vorgeschlagene Lösung kann daher aus sicherungstechnischen Gründen nicht als Ersatz für die jetzt gültige Ausführung betrachtet werden.
- 6706 Informations-Formular für die Koordinierung der Erledigung von Ausland-Aufträgen. Von ins Ausland detachierten Angestellten könnten im besten Falle gebietsverwandte Probleme betreffende Aufträge nützlich erledigt werden. Eine Koordinierung solcher Aufträge wird jedoch in den einzelnen Abteilungen oder Departementen bereits durchgeführt.

- 6707 Der Vorschlag, sämtliche Artikel im Werkzeuglager mit Part-Nummern zu versehen, wird aus folgenden Ueberlegungen abgelehnt :
Würden nämlich die Lagerausweise ohne Text und Massangaben erscheinen, d.h. ohne die Artikel-Erkennung, so müsste, um einen bestimmten Artikel herauszufinden, immer ein Verzeichnis benützt werden. Dieser Index wäre aber ebenfalls laufend Aenderungen unterworfen, analog der heutigen Kurztexte und Spezifikationen. Ebenso wäre das Ausfüllen der Bezugsscheine in den Werkstätten mit den gleichen Schwierigkeiten belastet, denn entweder müsste immer ein Index zur Hand genommen oder sämtliche Bezugsscheine müssten vom Werkzeuglager ergänzt, d.h. mit der Part-Nummer versehen werden. Somit würde die Einführung des Vorschlages eher Nach- als Vorteile bringen.
- 6777 Verbleien der Lager-Supporte. Dem Vorschlag, bei den Lager-Supporten die ganze Innenseite zu verbleien, statt wie bisher nur deren versilberte Flächen, liegt keine neue Idee zu Grunde. Die betreffende Verbleievorschrift wurde seinerzeit von der Galvano-Werkstatt ablaufmässig bearbeitet. Wenn nun neue Stücke zur Verwendung gelangen, bei denen die ganze Innenseite, statt nur die versilberten Flächen, verbleit ist so ist eine Revision der bestehenden Vorschrift auf dem Dienstweg zu verlangen.
- 6797 Anlaufen der Notausgangs-Scheiben des CV-440. Eine Behandlung der Scheiben mit einem präparierten Lappen, um das Anlaufen derselben zu verhindern, wäre nur bei den neu zu installierenden Scheiben möglich. Da aber die Wirkung einer solchen Behandlung bekanntlich nicht sehr lange anhält würde diese Methode nur eine vorübergehende Besserung bringen.
Normalerweise sollten fachgemäss installierte Scheiben im Betrieb gar nicht anlaufen. Selbst die im Spalt zwischen Scheiben-Aussenkontur und Struktur abfallende Dichtmasse (Alumilastic) beeinträchtigt die Abdichtung in keiner Weise, vorausgesetzt, dass die Scheibenauflagefläche vor dem Einbau fachgemäss behandelt wurde. Ein Anlaufen der Scheiben, wie es der Einsender des Vorschlages beim Standlauf beobachtet hat, ist, fachgemäss Montage der neuen Scheiben vorausgesetzt, folgendermassen denkbar :
Beim Einbau wird zwischen äusserer und innerer Scheibe relativ feuchte Luft eingeschlossen. Während des Standlaufs schlägt sich nun diese Feuchtigkeit infolge der auftretenden Temperaturdifferenz an den Scheiben nieder, da das " Silicagel " einige Zeit braucht um der eingeschlossenen Luft die Feuchtigkeit zu entziehen. Sobald dies geschehen ist, wird der Niederschlag verdampfen und ein weiteres Anlaufen der Scheiben ist dann ausgeschlossen.
- 6799 Muffler-Verstärkung. Das Ergebnis aus dem Versuch mit zwei durch Stahlbleche verstärkten Mufflern kann nicht als Grundlage für eine definitive Lösung zur Vermeidung von Spannungsrissen gelten. Die mit solchen Verstärkungsmethoden gemachten Erfahrungen haben eindeutig gezeigt, dass die Risse einfach neben den Verstärkungen auftreten. Anders liegen die Dinge bei Reparaturen ; dort lässt sich diese Methode ohne weiteres anwenden.
- 6863 Ausrangierte Eisenbahnwagen als Bürobaracken. Der Um- und Ausbau ausrangierter Eisenbahnwagen in zweckentsprechende und Swissair-würdige Arbeitsstätten wäre zu kostspielig.
- 3286 Verwendung von Oel ESSO 120 anstelle der Qualität ESSO 100 für die R-3350-Motoren. Der kürzlich erfolgte Wechsel der Oelqualität steht in keinem direkten Zusammenhang mit der vor ca. 1 1/2 Jahren abgelehnten Vorschlag auf Verwendung von Oel ESSO 100 anstelle der Qual. 120 für R-3350-Motoren. Damals standen die Umtriebe, die die Verwendung von zwei Oelsorten notgedrungen mit sich bringt, in keinem Verhältnis zu dem sich aus der vorgeschlagenen Umstellung ergebenden geringen Rückgang des Oelverbrauches.
Die Hauptursache für den sich nun doch aufgedrängten Qualitätswechsel liegt in den angestiegenen Oelverbrauch, der sich aus der in der Zwischenzeit erfolgten, schrittweisen Erhöhung der Motorenlaufzeit ergab. Daneben aber hat auch die Modifikation der Laderabdichtung einen Mehrverbrauch mit sich gebracht.
- 5876 Mufflerfüllung aus Basalt-Wolle. Mit der Erledigung des in dieser Nummer prämierten Vorschlages Nr. 5875 fällt die weitere Behandlung dieses Vorschlages, der die gleiche Angelegenheit betrifft, dahin.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage
- 5557 Kombination von Service Frachtbrief und Lieferschein
- 5579 Werkzeug zum Montieren der Zylinderfussmuttern
- 5826 Vorrichtung zum Ausschleifen der Torque-Zylinder.

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

- 5874 Ersetzen der Ampere- durch Philips-Röhren.
- 6716 Elektr. Einbrennapparat
- 6855 Anbringen einer Haltefeder am DC-7C-Legrest
- 7002 Briefversand

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

- 6650 Betreuung der Auslandsangestellten bei Hrn. P. Bodmer Personaldienst Dept. II
- 6824 Ersetzen der Kipphebel-Büchsen bei Hrn. A. Oberli, Büro für Vorschlagswesen

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4074 Leuchtsignal zum Vermeiden von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel
- 5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

643/735/736/789/802/809/1350/2516/2846/3357/4074/4247/4594/4625/4640/4649/4748/4954/5052/5111/5176/5196/5250/
5304/5456/5466/5508/5519/5520/5545/5561/5575/5600/5670/5694/5702/5711/5714/5764/5769/5771/5775/5795/5813/5849/
5858/5861/5898/5910/5920/5945/5946/5949/5972/6041/6047/6052/6071/6073/6085/6087/6088/6124/6194/6226/6234/6241/
6244/6254/6268/6269/6272/6311/6321/6345/6346/6502/6534/6540/6561/6571/6573/6585/6619/6622/6625/6627/6639/6647/
6650/6652/6656/6684/6702/6720/6765/6769/6775/6788/6791/6792/6812/6813/6820/6821/6846/6860/6865/6866/6868/6869/
6874/6883/6885/6886.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit- Organisation

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



Freizeitanlage Swissair Buchwiesen

Die Sommersaison auf unserer Freizeitanlage geht am 25. Oktober abends zu Ende. Damit findet einmal mehr das fröhliche Treiben auf den Plätzen seinen Abschluss.

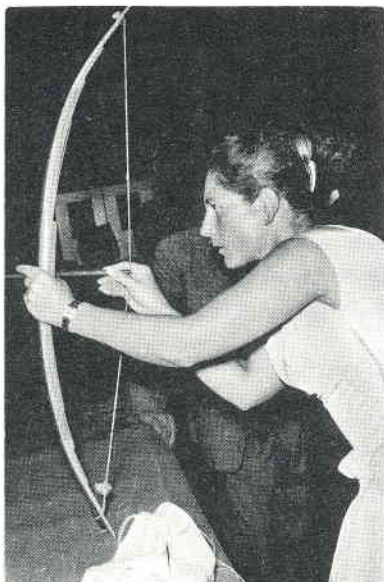
Wie gewohnt ist während der Wintersaison das Haus an drei Abenden pro Woche geöffnet. Vorerst wird dies je am Montag, Mittwoch und Donnerstag sein, und zwar von abends 1800 - 2200 Uhr. Sollten sich dabei wegen der Dispositionen einzelner Clubs Änderungen aufdrängen, so würden wir dies rechtzeitig publizieren. Ebenso eine eventuelle Belegung des Tischtennis-Raumes durch die in Gründung begriffene Judo-Sektion.

Wie schon früher so möchten wir auch vor dieser Wintersaison alle Clubs ermuntern, unser Haus für Zusammenkünfte oder Spielabende rege zu benützen. Frau Böniger wird auch im kommenden Winter gerne bereit sein die Anlage ausserhalb der oben genannten Abende zu öffnen. Dass man ihr allerdings solche Wünsche rechtzeitig bekannt gibt sollte ja nicht speziell erwähnt werden müssen. Im übrigen hat das Clubhaus vor wenigen Tagen erneut bewiesen, dass es auch für die Durchführung von Anlässen ausserhalb der FPS bestens geeignet ist, was hiermit im Hinblick auf eventuelle Parties für Mitarbeiter unseren Chefs "aller Grade" in Erinnerung gerufen sei.

H. Zeller

Oktoberfest 1959 der FPS

Es dürften wiederum etwa 1'000 Personen gewesen sein die am Oktoberfest, das neuerdings ein grosser Erfolg wurde, teilgenommen haben. Gleich zu Anfang schlugen die Wogen hoch und schon kurz nach 20 Uhr mussten sowohl im grossen als auch im kleinen Kantinensaal zusätzliche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Was uns nebenbei gesagt verpflichtet, am nächsten Oktoberfest wirklich für mehr Raum zu sorgen.



Tote Punkte gab es an diesem Anlass keine. In den Sälen der Kantine wurde unermüdlich nach den Rhythmen der rassigen Orchester getanzt. Wer aber dort nicht auf seine Rechnung kam der wechselte hinüber in die Garage zur Bierchwemme. Bevor er aber seine Mass Bier genehmigen konnte versuchte männiglich sein Glück im Preisjassen, am "Swissair-Velo-Home-Trainer", beim Bogenschiessen, beim Pfeilwerfen oder am Glücksrad usw. Als Preise winkten dem Sieger ein bleibendes Andenken oder ein Geschenk in Form eines Swissair-Wimpels, einer Flasche Wein oder mindestens des Swissair-Korkzapfens dazu, sofern der Glückliche nicht lieber eine taufrische Rose zum Anstecken für seine Dame in Empfang nahm. In der Pause, je nach Durchhaltevermögen früher oder später eingeschaltet, stärkte man sich mit einer Bratwurst vom Grill. Kurzum, lustig war die Stimmung und fröhlich das Tun hier wie dort und keiner war nicht überzeugt davon, in dieser Nacht wieder ein flottes Swissair-Fest miterlebt zu haben.

Dank dafür gehört all denen, die sich die Mühe genommen haben das Fest zu organisieren. Vorab den Mitgliedern der Clubs, die keine Mühe scheuten um Ihnen, mir und unseren Angehörigen ein paar vergnügte Stunden zu bereiten. Speziellen Dank gebührt aber den verantwortlichen Chefs der FIG und des Dept. IV, die durch die Ueberlassung der Räumlichkeiten die Durchführung des Anlasses überhaupt ermöglichten und dann natürlich auch allen Besuchern, die durch ihr Mitmachen den Erfolg des Festes ja eigentlich bewirkt haben.

O. Ritter



Tisch-Tennis-Club

An der ausserordentlichen Generalversammlung vom 11. Sept. 1959 wurde beschlossen, den Club mangels Interesse aufzulösen. Das Clubvermögen geht in die Verwaltung der FPS, zu Händen eines allfällig neu entstehenden Clubs mit gleichem Zweck. Der abtretende Clubvorstand gibt der Hoffnung Ausdruck, dass der Tischtennis-Sport mit der Zeit auch in der Deutsch-Schweiz populärer werde und so die Grundlage geschaffen würde, den Club später wieder ins Leben zu rufen.

Boccia-Club

In der Firmen-Gruppenmeisterschaft 1959 Region Zürich belegte unser Club den 8. Rang von 16 Gruppen. Wir gratulieren. Sieger in der Boccia-Meisterschaft wurde die Firma Conzett & Huber.

Reitsport

Es wird die Möglichkeit geboten, den Reitsport innerhalb der FPS zu billigen Konditionen auszuüben. Interessenten werden gebeten, sich schriftlich zu melden bei den Herren

W. Baumann, Frachtverkauf, Deutsche Schweiz-Tessin (für Zürich)

M. Bansaghy, Flugzeugunterhalt, Dept. IV (für Kloten).

Den Samariterkurs, der unter der Leitung der Swissair-Aerzte stand, haben im Juli 17 Teilnehmer erfolgreich abgeschlossen. Es wäre zu wünschen gewesen, dass sich mehr Teilnehmer aus den Sportclubs beteiligt hätten. Für die zu geringe Zahl Interessenten aus Zürich (Dept. I & II) konnte leider kein Kurs durchgeführt werden. Wir empfehlen denen, die sich angemeldet hatten, einen in der Tagespresse ausgeschriebenen Samariterkurs zu besuchen.

Der Betriebsanitäter Dept. IV

K. Mordasini

Internationaler Foto-Wettbewerb der Air-France

Denken Sie daran, am 13. November läuft die Eingabefrist für den Wettbewerb der AIR FRANCE ab !

Sicher sind noch viele unter Ihnen, die sich noch nicht entschliessen konnten oder die Zeit nicht fanden, eine Auswahl zu treffen. Denjenigen, denen kein "Hausphotograph" für das Vergrössern der besten Aufnahmen zur Verfügung steht, möchten wir die SWISSAIR-PHOTO A.G. empfehlen. Sie wird Ihre Arbeiten nach Wunsch und zu angemessenem Preis vergrössern.

Noch einige Punkte aus dem Reglement :

- Alle Arten und Verfahren der Photographie sind zugelassen, mit Ausnahme von Reproduktionen.
- Die Veranstalter des Wettbewerbs verpflichten sich, die Bilder mit grösster Sorgfalt zu behandeln, müssen aber jede Verantwortung bei Verlust oder Beschädigung, sei es beim Transport oder in Paris selbst, ablehnen.
- Die zuständige Kommission der Air-France behält sich das Reproduktionsrecht auserwählter Bilder vor.

Zum Schluss sei nochmals daran erinnert, dass die Wettbewerbsbestimmungen in der August-Ausgabe zu finden sind. Ferner können dieselben bezogen werden bei : K. Schinz, Tel. 2729.

Nun hoffen wir, dass sich auch die zaghaftesten Fotografen bis zum 13. November noch aufrufen werden !

K. Schinz

Tennisclub

An der Schweiz. Interklubmeisterschaft nahm unser Klub mit einer Damen-D-Mannschaft teil. Unsere Vertreterinnen (Frau Barth und Frl. Frey) schlugen sich recht gut und konnten gegen Bankgesellschaft und BP je 3 : 0 gewinnen. Das dritte Spiel, die Begegnung mit den starken Damen des T.C. Fluntern, ging leider 2 : 1 verloren, sodass unsere Equipe mit dem zweiten Platz in ihrer Gruppe vorlieb nehmen musste und für den weiteren Verlauf der Meisterschaft ausschied, während ihre Besieger erst im Final um den Titel eines Meisters der Ostschweiz gegen Amriswil 2 : 1 verloren und somit von total 70 Mannschaften den 2. Platz belegten.

Im Gegensatz zu den Damen beteiligten sich die Herren nicht an den Schweiz. Interklubmeisterschaften sondern wie schon in früheren Jahren an der Firmensportmeisterschaft der Region Zürich.

Die 2. Mannschaft, von der Ende 1958, ausser von einem guten Teamgeist, nichts rühmliches berichtet werden konnte (Letzte von 18 Mannschaften), hat diesen Sommer mit viel besserem Erfolg gekämpft.

Das Team gewann die beiden Partien gegen Philips II und National II, spielte unentschieden mit Rentenanstalt II und verlor 3 Partien gegen Kreditanstalt II, Bank Leu und Alpina.

Damit eroberte unsere Mannschaft den 4. Rang in ihrer Gruppe (Serie B). Zu diesem guten Resultat haben beigetragen die Herren Neumeyer, Keller, Oberli, Kübele, Böhler, Gautschi, Wiederkehr und Stutz.

Die 1. Mannschaft, für die es galt, den letztes Jahr gewonnenen Wanderbecher, in der Serie Promotion zu verteidigen und wenn möglich in die Serie A aufzusteigen, eilte von Erfolg zu Erfolg. Fast mühelos gewann sie die 5 Begegnungen mit Luwa, Rentenanstalt I, Sodafabrik I, SWO (Buehle) und Philips I.

Das schwierigste Spiel war wohl das Treffen gegen Philips I, da im SWR-Team die 4 stärksten Spieler ersetzt werden mussten. Durch kluges Umdisponieren der Mannschaftsaufstellung gelang es aber, auch diese Klippe ohne "Betriebsunfall" (6 : 3) zu überwinden.

Mit dem feinen Gesamtscore von 5 : 0 Punkten und 39 : 6 Matches wurde SWR I Meister der Serie Promotion und darf dafür den schönen Wanderpreis für ein weiteres Jahr in Empfang nehmen.

Das Aufstiegsspiel gegen den Letzten der Serie A, Jelmoli, gewann unsere Mannschaft klarer als erwartet 9 : 2. Damit steigt der T.C. Swissair im dritten Anlauf erstmals in die Serie A auf, wo die Trauben allerdings etwas höher hängen.

An diesen schönen Erfolgen, Meister 1959 und Aufstieg in Serie A, waren beteiligt die Herren Gerhard, Blatter, Steiner, Bergsma, Siegfried, Casutt, Naef, Ritzli, Fischer und Mayer, sowie Herr Neumeyer, der als stärkster Spieler der 2. Mannschaft für das Aufstiegsspiel beigezogen worden war.

Bravo !

P. Bergsma

Fussball-Club

Der Kampf um das runde Leder der Firmenfussballmeisterschaft ist im vollen Gang. Wie letztes Jahr, schickt der FC-Swissair wieder 2 Mannschaften ins Feuer. Mit einigen Freundschaftsspielen wurde die Spielerkondition vor Meisterschaftsbeginn aufgefrischt. Sonntag, den 6. Sept. hatten wir keinen geringeren Gegner als die Senioren des FC-Basel. Diese spielten mit einigen aus früheren Jahren bekannten Internationalen. Es war ein rassiges und spannendes Spiel, das auch den Laien begeistern konnte. Der Sieg der Basler von 3 : 5 entsprach ganz den gezeigten Leistungen, aber man soll dabei nicht vergessen, dass unsere Spieler am Samstag ein Meisterschaftsspiel hinter sich hatten.

Die Resultate aus der Meisterschaft :

| | | | |
|-------------|-------|-------------------|-------|
| SWR - NCR | 2 : 1 | SWR 2 - TIP-TOP | 1 : 1 |
| Hota - SWR | 1 : 3 | Al. Schw. - SWR 2 | 3 : 4 |
| SWR - Maag | 8 : 2 | SWR 2 - Huber Pf. | 4 : 4 |
| Phil. - SWR | 1 : 2 | SWR 2 - Albiswerk | 7 : 0 |
| SWR - BBC | 5 : 0 | | |

Leider ging das Spiel gegen Huber Pfäffikon wegen administrativem Fehler 0 : 3 verloren.

Rangliste am 3. Okt.

| | Anzahl Spiele | g | u | v | Goals geschossen | Goals erhalten | Punkte | | | |
|---------------|---------------|---------|---------------|---------|------------------|----------------|--------|---------------------|-------|--------|
| | | ewonnen | unentschieden | erloren | | | | | | |
| 1. Swissair 1 | 5 | 5 | - | - | 21 : 6 | 10 | | 1. Kaspar Winkler | 5 Sp. | 10 Pt. |
| 2. MFO 1 | 5 | 4 | 1 | - | 18 : 2 | 9 | | 2. Huber Pfäffikon | 5 | 6 |
| 3. BBC 1 | 6 | 4 | - | 2 | 14 : 10 | 8 | | 3. Swissair 2 | 4 | 5 |
| 4. SRO 1 | 4 | 3 | - | 1 | 18 : 10 | 6 | | 4. TIP-TOP | 4 | 4 |
| 5. Hota 1 | 6 | 2 | - | 4 | 8 : 17 | 4 | | 5. Albiswerk | 6 | 4 |
| 6. Maag 1 | 5 | 1 | 1 | 3 | 13 : 19 | 3 | | 6. Al. Schweisswerk | 5 | 3 |
| 7. Philips 1 | 4 | - | - | 4 | 4 : 24 | 0 | | 7. Telefon | 5 | 2 |
| 8. NCR 1 | 5 | - | - | 5 | 6 : 14 | 0 | | | | |

Noch nie hat die Meisterschaft so spannend begonnen. Hoffen wir, dass die Burschen durchhalten und ein Wort zur Gruppenmeisterschaft mitsprechen können. Gebt den Fussballern Eure Sympathie und besucht die Spiele der laufenden Meisterschaft.

Ab 1. November findet das Training in der Turnhalle "Kolbenacker" Zürich-Seebach statt. Die Spiko bittet um Kenntnisnahme und erwartet vollzähliges Erscheinen.

W. Amberg

SPORTS ET LOISIRS - GENEVE

Notre Rally Swissair. Réserve uniquement aux employés Swissair et à leurs collègues des agences aériennes et des agences de voyage, notre petite manifestation annuelle a remporté un franc succès, bénéficiant d'ailleurs d'une splendide journée ensoleillée. Voici les impressions qu'un des participants eut l'amabilité de nous communiquer.

Rally 1959 - Electricité

Superproduction Swissair Metteur en scène : Lucifer Waelli Eclairage : Phoebus

Première ruée vers les cabines téléphoniques... pour leur précieux annuaire. Partie de lèche-vitrine. La Belle de Cadix n'était pas la belle, mais bien la bête noire.

Suivre des pylones, quoi de plus facile ! Malheureusement ceux-ci sont diaboliques. Vu en passant concurrent rendu (mais pas au but). Enfin eureka... et Waterloo, car plus personne. Une âme charitable a laissé l'adresse. Pique-nique sur les lieux du désastre.

Rejoint au restaurant Bergerac au moment où les collègues sortent de table heureux et comblés. Congratulations hilares et ironiques.

Digestion contrariée par les "maux" croisés. Course au repaire, (brigand! pourquoi les avoir choisis à contresens!). L'envers vaut l'endroit, mais où est l'endroit ?

Trouvé le dernier repaire, mais où est le lieu de rendez-vous ? Chasse autour et alentour, par la douane sans cesse passe et repasse.

Dans cette auberge bien connue (des autres), applaudissements ! C'est ici que vient de se terminer, sans nous, la distribution des prix.

La lanterne rouge
(suivie de la voiture balais). Marchand

Et voici maintenant le classement final :

1. Berger, (fret import) ; 2. Montant, (invité hors concours) ; 3. Goumaz (trafic) ; 4. Ruffieux, (comptabilité Cointrin) ; 5. Mélanjoie (service technique) ; 6. Glauser, (service technique) ; 7. Ecuyer, (caisse centrale) ; 8. Richard, (service technique) ; 9 et 10. Marchand et Dubois, (service outremer) arrivés après les délais.

Ecran Swissair - Nous inaugurons la saison avec une séance de projection de films le Lundi 12 octobre, à la salle du premier étage du Buffet de la Gare, en attendant de pouvoir le faire dans notre nouveau local, dont l'aménagement intérieur est un peu retardé. Un cours métrage "Instantanés sur la Kermesse du 31 mai" fait partie du programme.

R. Lador