

NEWS

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. 11

November 1959

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM OKTOBER 1959

	Oktober 1959 (1'000 tkm)	Oktober 1958 (1'000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	16'048 + 2 %	15'678
Ausgelastete Tonnenkilometer	10'518 + 5 %	9'975
davon : Passagier - und Gepäck - tkm	7'721 + 1 %	7'641
Fracht - tkm	2'302 + 24 %	1'850
Post - tkm	495 + 2 %	484
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	65,7%	63,5 %

Unsere gesamte Verkehrsproduktion übertraf im Oktober mit etwas mehr als 16 Millionen Tonnenkilometern das vorjährige Angebot um 2 %. Die Auslastung betrug im Berichtsmonat 65,7 %; budgetiert waren 63 %. Zu diesem guten Ergebnis trug die bedeutend gesteigerte Frachtleistung (+ 24 %) massgeblich bei.

In Europa war - mit Ausnahme von Brüssel, Prag und Belgrad - auf allen Strecken trotz der vorgeschrittenen Jahreszeit der Passagierverkehr noch immer lebhaft. Einer Senkung des totalen tkm-Angebotes von 1 % stand ein Nachfragezuwachs von 6 % gegenüber. Der Ladefaktor erfuhr eine Verbesserung von 57,9 % auf 62,1 %.

Die Passagierkurse über den Nordatlantik waren zu 76,4 % (Oktober 1958: 69,7 %; September 1959: 76,3 %) ausgelastet, trotzdem ein guter Teil der Fracht auf die "Cargoliner"-Flüge abwanderte. Diese wiesen denn auch einen Ladekoeffizienten von 69,5 % auf; das sind 16 Punkte mehr als im letztjährigen Berichtsmonat.

Ueber dem Südatlantik folgte einem Rückgang der verfügbaren tkm von 4 % eine Abnahme der verkauften Leistung von 30 %. Der Auslastungsfaktor fiel um 18,2 Punkte auf 48,5 %.

Im Verkehr mit dem Nahen Osten vermochte die Nachfrage (+ 3 %) mit dem 12 %igen Angebotsmehr nicht Schritt zu halten, was auch hier eine Verschlechterung des Auslastungsgrades von 60,6 % auf 55,6 % bewirkte.

Bei unsern Fernost-Flügen war die tkm-Produktion um 11 % geringer. Die Zahl der ausgelasteten tkm sank im Vergleich dazu "nur" um 7 %, weshalb der mittlere Ladefaktor von 70,1 % auf 73,1 % anstieg.

NEWS

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. 11

November 1959

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM OKTOBER 1959

	Oktober 1959 (1'000 tkm)	Oktober 1958 (1'000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	16'048 + 2 %	15'678
Ausgelastete Tonnenkilometer	10'518 + 5 %	9'975
davon : Passagier - und Gepäck - tkm	7'721 + 1 %	7'641
Fracht - tkm	2'302 + 24 %	1'850
Post - tkm	495 + 2 %	484
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	65,7%	63,5 %

Unsere gesamte Verkehrsproduktion übertraf im Oktober mit etwas mehr als 16 Millionen Tonnenkilometern das vorjährige Angebot um 2 %. Die Auslastung betrug im Berichtsmonat 65,7 %; budgetiert waren 63 %. Zu diesem guten Ergebnis trug die bedeutend gesteigerte Frachtleistung (+ 24 %) massgeblich bei.

In Europa war - mit Ausnahme von Brüssel, Prag und Belgrad - auf allen Strecken trotz der vorgeschrittenen Jahreszeit der Passagierverkehr noch immer lebhaft. Einer Senkung des totalen tkm-Angebotes von 1 % stand ein Nachfragezuwachs von 6 % gegenüber. Der Ladefaktor erfuhr eine Verbesserung von 57,9 % auf 62,1 %.

Die Passagierkurse über den Nordatlantik waren zu 76,4 % (Oktober 1958: 69,7 %; September 1959: 76,3 %) ausgelastet, trotzdem ein guter Teil der Fracht auf die "Cargoliner"-Flüge abwanderte. Diese wiesen denn auch einen Ladekoeffizienten von 69,5 % auf; das sind 16 Punkte mehr als im letztjährigen Berichtsmonat.

Ueber dem Südatlantik folgte einem Rückgang der verfügbaren tkm von 4 % eine Abnahme der verkauften Leistung von 30 %. Der Auslastungsfaktor fiel um 18,2 Punkte auf 48,5 %.

Im Verkehr mit dem Nahen Osten vermochte die Nachfrage (+ 3 %) mit dem 12 %igen Angebotsmehr nicht Schritt zu halten, was auch hier eine Verschlechterung des Auslastungsgrades von 60,6 % auf 55,6 % bewirkte.

Bei unsern Fernost-Flügen war die tkm-Produktion um 11 % geringer. Die Zahl der ausgelasteten tkm sank im Vergleich dazu "nur" um 7 %, weshalb der mittlere Ladefaktor von 70,1 % auf 73,1 % anstieg.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Die bereits in der ersten Jahreshälfte festgestellte günstige Entwicklung unseres Auslastungsgrades hat sich auch in den letzten Monaten fortgesetzt, so dass die budgetierten Ergebnisse nicht nur erreicht, sondern sogar überschritten wurden. Das Flugzeug ist von erheblich mehr Reisenden benutzt worden, als dies vorauszusehen war. Der ursprünglich befürchtete Rückgang des Auslastungsgrades auf unserer Kolbenflugzeugflotte als Folge der bereits heute auf verschiedenen Strecken eingesetzten Strahlflugzeuge ist deshalb nicht eingetreten.

Dieses erfreuliche Resultat ist vor allem auf die günstige Beschäftigungslage in fast allen Ländern der westlichen Welt zurückzuführen. Flugreisen zum Vergnügen stellen ja kein lebensnotwendiges Bedürfnis dar. Bei rückläufigen Einkommen wird deshalb der einzelne sehr rasch darauf verzichten. Im laufenden Jahr hat nun aber die erwähnte gute Beschäftigung fast aller Industriezweige - verbunden mit einer günstigen Einkommensentwicklung - die Ausführung vieler, vielleicht schon seit manchem Jahr gehegter Flugwünsche ermöglicht.

Diese Feststellungen kommen im Zwischenabschluss per 30. September zum Ausdruck. Die Kosten und Erträge weisen dem Vorjahr gegenüber folgende Entwicklung auf:

	<u>1959</u>	<u>1958</u>	<u>Veränderung in</u>
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	%
Kosten (ohne Abschreib.)	176,3	161,4	+ 9
Erträge	212,4	190,7	+ 11

Die 9 %ige Kostensteigerung liegt weiterhin leicht über der ausgewiesenen Mehrproduktionsleistung von 8 %. Die Kosten erhöhten sich demzufolge auf Fr. 1.16 (Vorjahr Fr. 1.15) je off. tkm.

Auf die Personalkosten entfällt dabei mit 65,5 Mio. Franken weiterhin rund 1/3 der Gesamtkosten. Sie stiegen dem Vorjahr gegenüber um 8 Mio. Franken oder 14 %. Weitere zusätzliche Aufwendungen sind vor allem durch die Vorbereitungen zur Einführung der Düsenverkehrsflugzeuge bedingt.

Die Erträge zeigen dagegen mit 11 % eine stärkere Erhöhung als die Kosten.

Die Streckenerträge, welche sich auf rund 90 % der Gesamterträge belaufen, konnten zwar nur ungefähr im Ausmass der Produktionsausweitung erhöht werden (+ 8 %). Mit einem Ertrag von Fr. 1.24 je off. tkm blieben sie denn auch gegenüber der entsprechenden Vorjahresperiode unverändert.

Dagegen erfuhren aber vor allem die Erträge aus Nebenleistungen (Bordbuffet, Abfertigung, Schulung, technische Dienstleistungen für Dritte) eine bedeutende Steigerung von 30 %.

Als Folge dieser günstigen Ertragsentwicklung ergibt sich ein entsprechend höherer Betriebsgewinn von 36,1 Mio. Fr. gegenüber 29,3 Mio. Fr. im Vorjahr. Dieses gute Resultat wird uns erlauben, unumgängliche zusätzliche Abschreibungen auf unseren Kolbenflugzeugen vorzunehmen, da die bei fast allen Gesellschaften neu zum Einsatz gelangenden Flugzeugtypen zu einer erheblichen Entwertung des bisherigen Flugzeugparkes führen.

Das kommende Jahr wird dadurch von zusätzlichen Abschreibungskosten befreit. Diese Entlastung ist umso willkommener, da bereits in der ersten Hälfte des nächsten Jahres mit bedeutenden Mehrkosten gerechnet werden muss, währenddem die Erträge erst mit dem vollen Einsatz der Strahlflugzeuge, d.h. im zweiten Halbjahr, eine entsprechende Erhöhung aufweisen werden.

E. Groh
Chef Dept. I



DAS BILD DES MONATS

Aussenvertreter - Konferenz

Vom 4. bis 6. November tagten im Basler Grossratssaal unter dem Vorsitz von Dr. M. Hottinger, Chef der Abteilung Aussenvertretungen des Dept. II, und im Beisein der Spitzen der Swissair rund 85 Auslandvertreter.

AUSGEZEICHNET

Unter Berücksichtigung der schwierigen örtlichen Bedingungen hat dieses Jahr die Japan-Vertretung die beste Passage-Verkaufsleistung erzielt. Für die Förderung des Studienreiseverkehrs aus Japan konnte Ed. Keiser anlässlich der Basler Aussenvertreter-Konferenz die Präzisionsarmbrust in Empfang nehmen. Der Kuhglocken-Wanderpreis läutete dem durch F. Müller vertretenen Swissair-Büro Mailand für besonders erfolgreiche Frachtwerbung. Bravo !

MUSIK AN BORD

In unsern DC-7C - und später auch in den DC-6B - sollen die Passagiere voraussichtlich ab Dezemberbeginn mittels Tonbandgeräten durch "Background Music" unterhalten werden. Während des Einsteigens, beim Aperitif und nach der Landung werden zarte Melodien in der Kabine zur guten Stimmung beitragen. - Ein passender Programmvorschlag schiene uns zum Beispiel der Valente-Schlager "Musik liegt in der Luft" :

EIN BOEING - STARTER FÜR UNSERE DC - 8

Bei unserem Technischen Betrieb ist Ende Oktober das erste pneumatische Turbinen-Startaggregat für Strahlflugzeuge eingetroffen. Der von der Industrial Products Provision der amerikanischen Boeing-Flugzeugwerke gelieferten Gasturbine sollen 6 weitere der gleichen Bauart sowie 6 britische Aggregate der Firma Auto Diesels Ltd., Uxbridge, folgen und auf den Flughäfen von Zürich, Genf, Basel, Lissabon und New York-Idlewild eingesetzt werden.

Das Starten von Strahltriebwerken kann elektrisch oder pneumatisch erfolgen. Der Douglas DC-8, der Convair "Coronado", der Boeing B-707 und - als bisher einziges Turbopropflugzeug - die Lockheed "Electra" werden pneumatisch (die Caravelle im Gegensatz dazu elektrisch) gestartet. Als entsprechendes Gerät wählte die Swissair eine Gasturbine, die einen starken Luftstrahl erzeugt. Dieser wird mit einem Schlauch durch einen zentralen Einlass - Stutzen (meist an der Flugzeugnase) und über ein vom Cockpit aus steuerbares Verteilersystem auf die einzelnen Motoren geleitet. Dort wird der Luftstrahl auf eine kleine, sogenannte Expansionsturbine, die ihrerseits über ein Ge - triebe den Rotor des Triebwerks in Umdrehung versetzt und zwar bis zu der Geschwindigkeit, die es braucht, um die zum Start und Flug erforderliche Menge an Umgebungsluft anzusaugen.

Die Boeing-Gasturbine liefert eine Luftmenge von rund 55 Kg/Min. bei einem Druck von 2,75 atü und einer Lufttemperatur von bis zu 230° C. Die mit Kerosen betriebene Turbine - sie ist im Prinzip nichts anderes als ein kleiner Jetmotor - leistet bei 36'500 Umdrehungen je Minute 250 Brems-PS. Sie wurde im Auftrag der Boeing-Werke von einem zürcherischen Karosserieunternehmen zusammen mit dem 400 l Brennstoff fassenden Kerosentank, den Batterien und weiterem Zubehör in einen Ford FK-1250-Kastenwagen eingebaut. Dadurch wird das Startaggregat zu einem Selbstfahrgerät, wobei durch Auskleidung des Kastens mit schallisolierendem Material der Turbinenlärm bedeutend gedämpft werden konnte.

NORDATLANTIK - MENUS NACH WAHL

Seit 1. November können unsere Erstklass-Passagiere nun auch auf den Nordatlantikflügen Richtung New York ihr Menu selber auswählen, nachdem dieses System auf den Eastbound-Kursen während des letzten Sommers von Passagieren und Fachleuten sehr begrüsst worden war. Menu-Karten mit sechs verschiedenen Vorspeisen, drei Suppen, zehn Hauptgerichten und fünf Desserts liegen bei allen Swissair-Buchungsstellen auf. Der Passagier braucht auf einem Formular bloss die Nummern der gewünschten Gänge zu notieren. Mittels einer Robot-Schreibmaschine im Borddienst Klotten werden die einzelnen Menus individuell auf den Namen des Gastes ausgestellt.

KABINENPERSONAL - KURSE

In den fünf Kabinenpersonal-Kursen des Jahres 1959 sind insgesamt 78 Hostessen und 19 Stewards ausgebildet worden. Der erste Kurs 1960 beginnt am 18. Januar. Er wird nach einem neuen System durchgeführt. Die erste Ausbildungsperiode dauert wie bisher sechs Wochen, schliesst aber nicht mehr mit der Diplomierung, sondern mit einem Zwischenexamen ab. Ihr folgt eine drei bis vier Monate dauernde Probezeit, mit Flug- und Groundhostessendienst, Frauenhospital- und Kinderkrippenpraktikum etc. Erst nach einer weiteren Theoriewoche, die der Repetition und Diskussion der in der Praxis erworbenen Kenntnisse dient, absolvieren die Kursteilnehmer das Schlussexamen. Ab Mitte Januar steht dann auch das neue "Hostessen-Praktikum" - ein Raum mit einem Jet-Mock-up, den Attrappen aller Bordküchen (Ausnahme: DC-3) und einem Beauty-Salon - im Verbindungstrakt zwischen dem bisherigen Schulgebäude und dem Simulatoranbau zur Verfügung.

SWISSAIR-CARAVELLE NR. 1

In der Nacht auf den 22. Oktober wurden in Toulouse Rumpf und Flügel der ersten Swissair-Caravelle zusammengefügt.

NEUE AUFTRÄGE FÜR DC - 8 UND CONVAIR - STRAHLFLUGZEUGE

Nachdem die spanische Luftverkehrsgesellschaft drei und die Canadian Pacific Airlines fünf DC-8 bestellt haben, ist der Auftragsbestand für diesen Flugzeugtyp auf 150 Einheiten angewachsen. Sie verteilen sich auf 20 Luftverkehrsgesellschaften.

Capital Airlines kündigten den Kauf von sieben Convair-880 an; insgesamt sind bisher 85 Convair-880 und "Coronados" bestellt worden, wobei für 34 zusätzliche Einheiten Optionen bestehen.

DC - 7C FLIEGT BEI FRANZ CARL WEBER

Im Spielwarengeschäft Franz Carl Weber an der Bahnhofstrasse wird eine von Herrn Th. Wenger angefertigte Modellanlage gezeigt, bei der ein Swissair-DC-7C startet, einen Kreisflug beschreibt und wieder landet. Ueber der sehenswerten Anlage konnte unser Personalbeschaffungs- und Selektionsdienst berufskundliche Photos und Texte anbringen.

DAS VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ AUCH IM WINTER GEÖFFNET

Das am 1. Juli dieses Jahres in Luzern eröffnete Verkehrshaus der Schweiz wird auch während des Winters geöffnet sein und zwar an Dienstagen, Donnerstagen und Samstagen von 13.30 bis 17.30 Uhr sowie an Sonntagen durchgehend von 10.00 bis 18.00 Uhr.

ZÜRICH - ST. LOUIS IN EINER HALBEN STUNDE

Von Zürich in einer halben Stunde nach St. Louis zu fliegen, bleibt nicht den Passagieren zukünftiger Ueberschallverkehrsflugzeuge vorbehalten. Eine solche Flugleistung erbringt auch ein braver Metropolitan der Swissair - sofern man das Reiseziel nicht im amerikanischen Staat Missouri sucht. Mit dem Dorf Blotzheim gehört nämlich neuerdings auch der Basler Flughafen zur elsässischen Gemeinde St. Louis.

NEUE PILOTS - IN - COMMAND

Flugpkt. William Pink ist zum DC - 6B - Kommandanten für Europa und den Mittleren Osten und Flugpkt. Eriksen Shilling zum Pilot - in - Command auf DC - 6B für Europa ernannt worden. Pilot Jean - Rodolphe Lanz stieg in den Rang eines Convair - Kommandanten auf. Wir gratulieren !

HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrer Verheiratung Glück wünschen zu dürfen :

Dept. II : 9.10. Jürg Bachmann, Wirtschaftsdienst ; 14.10. Kurt Burkhard, Luftreisebüro Bern ; 23.10. Manfred Preuss, Reservation ; 4.11. Albert Scapecchi, Startdienst Basel.

Dept. III : 25.7. Fritz Müller, Flight OPS (Bordmech.) ; 26.9. Bruno Marazza, Frachtdienst ; 26.9. Peter Sollberger, Traffic ; 3.10. Frä. Irma Steiger (jetzt : Frau Kemper), Buffetbereitstellung ; 3.10. Rudolf Bünzli, Fracht - und Postabfertigung ; 5.10. Frä. Liliane Campion (jetzt : Frau Friedli), Kabinenpersonal ; 10.10. Wladimir Sokoloff, Startdienst ; 13.10. Rudolf Brack, Dispatch, Zürich ; 16.10. Eduard Lang, Bodendienst, Instruktionen.

Dept. IV : 29.8. Walter Schläpfer, Ingenieurabt. 11.9. Karl Egloff, Flugbetrieb ; 24.9. Michel Suchet, Elektro - Werkstatt ; 3.10. Robert Dolmer, Triebwerk ; 3.10. Kurt Kempter, Triebwerk ; 10.10. Ruedi Jordi, Triebwerk, 22.10. John Sicker, Techn. Einkauf.

DIE ARBEITSWEISE DER PERSONALKOMMISSION

Einzelne Angestellte oder Mitarbeitergruppen haben Anliegen, deren Bedeutung nicht über ihre Dienststellen oder ihr Departement hinausreichen, auf dem Dienstweg vorzubringen. Zuerst muss also der Dienststellenchef begrüsst werden, der gegebenenfalls vom Personaldienst beraten wird. Zweite Instanz ist der zuständige Personaldienst. Erst wenn auch hier keine befriedigende Regelung des Falles zustandekommt, tritt auf Anforderung hin das Personal - kommissionsmitglied des betreffenden Wahlkreises (oder im Abwesenheitsfall sein Ersatzmann) in Funktion. Es ist

SWISSAIR

Nr. 70

November 1959

Herausgegeben durch:

Büro für

Organisations-

Manual-

und Vorschlagwesen



Das Schwergewicht der heutigen "Guten Idee" liegt eindeutig bei den abgelehnten Vorschlägen. Den fünf prämierten Vorschlägen stehen die Kommentare für nicht weniger als 37 nicht-prämierbaren Ideen gegenüber. Für den nächsten Monat, d.h. für die "Weihnachts-Ausgabe" erhoffen wir das umgekehrte Verhältnis. Den nachstehend genannten Damen und Herren danken wir für ihre gute Idee und gratulieren herzlich:

Herr Heinrich Rutishauser, Stat.-Leitung Kloten,	Dept. III	Fr. 50.--	2846
Herr Fritz Schüpbach, Triebwerk,	Dept. IV	Fr. 30.--	5826
Herr Othmar Schlatter, Flz.-Wartung,	Dept. IV	Fr. 30.--	6855
Herr Oskar Reithaar, Flz.-Wartung,	Dept. IV	Fr. 20.--	6716
Fräulein Claire Boppart, Spedition,	Dept. I	Fr. 20.--	7002

Prämierte Vorschläge

- 2846 Herr Heinrich Rutishauser machte den Vorschlag, auf den Horizontal-Stabilos unserer Flugzeuge eine Lichtquelle zu installieren, damit die auf dem Seitenleitwerk aufgemalten Hoheitszeichen beleuchtet werden können. Er begründete seine Anregung damit, dass der Effekt, der von den nachts beleuchteten Schweizerkreuzen unserer Flugzeuge auf allen Stationen unseres Verkehrsnetzes ausgeht, ganz besonders geeignet ist für die SWISSAIR zu werben. Die Untersuchung seines Vorschlages ergab dann auch, dass vom Propaganda-Standpunkt aus eine solche Flugzeug-Beleuchtung begrüsst werden muss. Der Planungsdienst der SWISSAIR wird nun in Zusammenarbeit mit dem SAS und den Flugzeugherstellern diese Angelegenheit weiter verfolgen.
Für seine Anregung wird Herr Rutishauser vorläufig mit einer Prämie von Fr. 50.- belohnt.
- 5826 Herr Fritz Schüpbach entwickelte ein gut durchdachtes Werkzeug, das wesentlich dazu beiträgt eine Handschleif-Operation leichter und exakter ausführen zu können.
- 6855 Herr Othmar Schlatter schlug vor, an den Legrests der DC-7C-Flugzeuge eine Haltefeder anzubringen, welche die Legrests in zusammengelegtem Zustand zu halten vermag. Dadurch können beim Verstellen der Sitze die häufig auftretenden Störungen eliminiert und die Beschädigungen an den Legrests vermieden werden. Und ausserdem wird die Funktionskontrolle bei ganzen Stuhlsätzen erleichtert.
- 6716 Herr Oskar Reithaar stellte für das Bezeichnen von Gummi- und Holzteilen einen elektr. Einbrennapparat her. Das Gerät ist einfach und zweckmässig in der Handhabung und hat sich vor allem beim Bezeichnen der Gummi-kabel bewährt.
- 7002 Auf Grund des Vorschlages von Fräulein Claire Boppart konnte der Arbeits-Vorgang bei der Spedition von Briefschaften wesentlich vereinfacht werden.

- 5579 Ein Spez.-Werkzeug, mit dessen Hilfe sich das Setzen der Zylinderfussmuttern und Pal-Nuts an den schwer zugänglichen Orten an den Motoren leichter bewerkstelligen lässt, wurde entsprechend der eingesandten Skizze angefertigt und der Werkstatt zur Verfügung gestellt. Es wird dort gute Dienste leisten.
Der Einsender dieses Vorschlages verzichtet auf die ihm zustehende Prämie und möchte nicht namentlich erwähnt werden.
Wir leisten seinem Wunsche Folge, möchten ihm aber nichts destotrotz unseren Dank für seine gute Idee aussprechen.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 736 Zusammenlegung der Booking-Orders und der Cash-Slip.
Die Buchungskarten und Kassenbelege finden für zu verschiedenartige Vorgänge Verwendung, als dass sie nutzbringend in einem Formular zusammengefasst werden könnten. Gerade weil es sich um zwei ganz verschiedene Papiere handelt, kann ausser dem Namen des betr. Passagiers auf keine der andern Eintragungen verzichtet werden. Während sich somit aus einer Zusammenlegung nur ganz bescheidene Zeit-Einsparungen ergäben, würde anderseits ein solches Formular die Uebersichtlichkeit stark beeinträchtigen. Weiter ist noch beizufügen, dass mit weit mehr als der Hälfte der Booking-Orders gearbeitet wird, ohne dass neue Flugscheine ausgestellt oder Inkassi vorgenommen werden und dass für alle Verkäufe gegen Faktura keine Kassabeleg-Kopien notwendig sind. Somit würde das kombinierte Formular, das ein Original plus 3 Kopien umfassen müsste, in den meisten Fällen nicht voll ausgenützt, sodass auch von einer Materialeinsparung keine Rede sein kann.
Im übrigen verweisen wir auf unseren Kommentar zu Vorschlag No. 4431 in der Oktober-Ausgabe der Guten Idee, von dem abgeleitet werden kann, dass eine Erleichterung wohl eher durch den generellen Verzicht auf die "Cash-Slips" als durch deren Verquickung mit einem andern Formular erreicht werden kann.
- 789 Oelfilterdeckel.
Eine Verbindung des Oelfilterdeckels mit dem Geräteträger durch ein Masseband, welche die statische Aufladung des Deckels verhüten soll, erübrigt sich. Die Beschädigung der Dichtungsfläche entsteht nicht durch eine statische Aufladung, sondern durch eine korrosive Einwirkung, die durch eine elektrolytische Elementbildung zwischen dem Messingfilter und dem Aluminiumdeckel hervorgerufen wird. Durch die Verwendung einer geeigneteren Dichtung konnte nun aber eine wesentliche Verbesserung erzielt werden.
- 810 Durchführung der DC-6B-Flugbetriebskontrollen in Genf.
Die Verlegung der Flugbetriebskontrollen nach Genf bei QGO-Lagen in Kloten ist aus den verschiedensten Gründen nicht möglich.
Einerseits könnten manche bei einer FK in Erscheinung tretende Mängel nicht behoben werden, da die hierfür notwendigen Ersatzteile fehlen würden. Die Errichtung eines, nur für diesen Zweck bestimmten, Ersatzteillagers kommt aber aus wirtschaftlichen Ueberlegungen nicht in Frage. Neben den normalen Ersatzteilen müsste, um für alle Fälle gerüstet zu sein, das Lager auch kostspielige einbaubereite Motoren sowie Stühle enthalten, besonders da die Aenderung der Sitzplatz-Versionen normalerweise mit einer FK zusammenfallen. Anderseits würde eine solche temporäre Verlegung der FK nach Genf jeweils einen plötzlichen ausserordentlichen Arbeitsanfall mit sich bringen, der nur durch zusätzliches techn. Personal termingerecht bewältigt werden könnte. Wegen des zeitraubenden Hin- und Hertransportes aber und die in der gegebenen Situation bereits erfolgten Personaldetachierungen nach Basel ist es jedoch nicht möglich diese momentane Lücke mit Personal von Kloten auszufüllen. Ein weiteres Problem bringt der Einsatz der Besatzung mit sich, wenn die Flugzeuge in Genf statt in Zürich von einer neuen Crew übernommen werden müssten.
- 1350 Telefon-Inkasso für Privatgespräche.
Am 15. Januar 1959 hat der Direktionspräsident an alle Dienststellen in der Schweiz eine Weisung betr. die Telefonkosten erlassen. Darin heisst es: "Besonders möchte ich Sie darauf aufmerksam machen, dass während der Dienstzeit und auf Dienstleitungen grundsätzlich keine Privatgespräche geführt werden sollen. In dringenden Fällen stehen dem Personal für Privattelefongespräche Automaten zur Verfügung.
Bekannte und Verwandte sind um Verständnis zu bitten dafür, dass auch ihr Anruf unser Telefonnetz blockiert und deshalb private Anrufe auf dringende Fälle beschränkt werden sollen."

3357 Buchungsslip für Frachtsendungen.

Auf die Einführung der vorgeschlagenen Buchungsslip, die dazu dienen würden, der Abgangsstation die Ankunft einer Frachtsendung am Bestimmungs- oder die Weiterleitung derselben vom Transitort aus zu bestätigen, muss aus organisatorischen Gründen vorläufig verzichtet werden.

4853 Selbstklebende Etiketten für das Passagier-Gepäck.

Der Vorschlag, für das Passagiergepäck selbstklebende Etiketten abzugeben um die Gepäckstücke namentlich bezeichnen zu können, ist sehr gut gemeint. Doch er scheitert, wie auch die meisten Vorschläge ähnlicher Art, an der Möglichkeit der Erfassung der Mehrzahl der Passagiere.

So reisen z.B. nur ca. 60% der SR-Passagiere mit SR-Tickets. Zudem bezieht ein grosser Teil der SR-Kunden seine Flugscheine bei Reisebüros, wo es zum vorneherein fraglich ist, ob die vorgeschlagenen Etiketten konsequent abgegeben würden.

Von den Passagieren, die aber (fast möchten wir sagen: zufälligerweise!) in den Besitz der Etiketten kommen, wird wieder ein gewisser Prozentsatz diese nicht auf das Gepäck kleben, sei es aus Vergesslichkeit, aus Bequemlichkeit oder aus andern Gründen.

Somit muss leider damit gerechnet werden, dass im besten Falle ca. 25% aller Swissair-Passagiere ihr Gepäck in der vorgeschlagenen Art etikettiert haben. Dies sind aber viel zu wenig um aus der an sich guten Idee einen Nutzen ziehen zu können.

28 Fracht-Handbuch.

Da die Zusammenarbeit SR/SAS auch die Belange des Frachtverkehrs mit einbezieht, wurde es notwendig das im Zeitpunkt des Beginns der Zusammenarbeit der beiden Carriers bereits vorliegende Cargo Regulations-Manual nochmals neu zu überarbeiten, d.h. es musste mit demjenigen der SAS koordiniert werden.

Diese Koordination sollte bis anfangs nächstes Jahr beendet sein, sodass das Cargo-Regulations Manual auf den 1. April 1959 herausgegeben werden kann. Auf die vorgeschlagene behelfsmässige Lösung kann somit verzichtet werden.

5456 DC-3 Cowl Flaps-Zylinder.

Von den vorgeschlagenen Aenderungen, die das Ausschlagen der Büchsen verhindern sollen, wird aus folgenden Gründen abgesehen:

1. Die Montage des Zylinder-Lagerbockes auf einer Gummiplatte würde wohl die Vibrationen etwas dämpfen, doch ergäbe sich daraus eine Verkürzung des Klappenweges.
2. Das Ersetzen der Stahlbüchsen durch solche aus Bronze drängt sich nicht auf, da bis anhin mit den Ersteren gute Erfahrungen gemacht wurden.
3. Ein Auftragen von Molybdänsulfid-Araldit auf die Zapfen der Supportschrauben, welche in die betr. Büchsen gesteckt werden, kommt nicht in Frage, weil sich diese Kittmasse erfahrungsgemäss nicht für schlag- und vibrationsbelastete Teile eignet.
4. Das Einlegen einer Gummischeibe an den beiden Drehpunkten (Supportschrauben) fällt ausser Betracht, da der Zylinder durch die zwei Schrauben in den betr. Büchsen möglichst spielfrei, jedoch drehbar gelagert sein soll.

Im übrigen ist zu sagen, dass erstens bei richtiger Wartung die fraglichen Cowl Flaps-Zylinder kein Problem bieten, zweitens sowohl die Cowl Flaps-Zylinder-Installation als auch die Klappen sowie die Betätigungsteile ausgesprochene Verschleissartikel sind.

5561 Ueberziehen der Haltefeder in der Röhrenabschirmung mit Glasfaser- oder Asbestschlauch.

Der Ausfall an Radio-Röhren infolge Aufkratzens des Röhrenglases durch die Stahlfeder ist gegenüber dem Gesamtausfall so gering, dass sich die vorgeschlagene Aenderung nicht aufdrängt.

5711 Kontrolle über die Bezüge von Radio-Röhren ab Magazin.

Der Vorschlag enthält keinen neuen Gedanken. Die angeregte Neu-Regelung der Bezüge von Radio-Röhren wurde schon öfters diskutiert. Ebenfalls wurde die Einführung einer in den wesentlichsten Teilen dem Vorschlag entsprechende Neuordnung für die neue Radio-Werkstatt geplant.

5771 Flansch für die Befestigung der Lautsprecher-Membrane.

Im Laufe dieses Jahres wurden die Public-Adress-Anlagen in unseren Flugzeugen umgebaut. Dabei sind alle Remler-Lautsprecher durch Philips-Fabrikate ersetzt worden, bei denen die bekannten "Remler"-Störungen (Scherbeln infolge Lösen der Membrane vom Gehäuse) bis jetzt nicht aufgetreten sind. Auf eine Befestigung der Lautsprecher-membrane mittels eines Flansches kann deshalb verzichtet werden.

5849 Spezialzangen zum Festhalten der Bowdenzüge beim Ausbau.

Es ist richtig, dass eine Poligrip- oder gewöhnliche Flachzange nicht die geeignetsten Werkzeuge für das Festhalten der Bowdenzüge sind. Zu diesem Zweck existiert jedoch schon seit Langem eine Spezialzange mit Fibereinsatz, deren Vorhandensein dem Einsender wahrscheinlich entgangen ist. Diese Zange ist im Handel erhältlich und bewährt sich, nach Aussage von zuständigen Fachleuten, bestens.

5874 Ersetzen der Amperex-Röhren 5894 in den VHF-Transmittern durch die Philips-Röhre QQE 06/40.

Das Problem der Röhrenauswahl ist nicht leicht zu lösen, da nicht ohne weiteres jede Röhre durch ein anderes, billigeres Fabrikat ersetzt werden kann. Das IERA-Engineering hat aber die Aufgabe übernommen, den ganzen Komplex der Röhrenauswahl zu bearbeiten.

Der Vorschlag bringt somit in dieser Angelegenheit keine neue Lösung, sondern weist nur auf eine ganz spezielle Position in der ganzen Aufgabe hin.

5898 Reparatur des Benzinpumpenantriebes und

6656 Reparatur des Tachometerantriebes.

Das Problem der Reparatur des Benzinpumpen- und Tachometerantriebs wurde schon lange vor Eingang des Vorschlages studiert. Da die Reparatur beider Bauteile nur auf eine Art möglich ist, deckt sich diese Art zwangsläufig mit derjenigen des Vorschlages.

Die Ausgabe einer entsprechenden Reparatur-Vorschrift verzögerte sich jedoch, da solche Reparaturen aus Garantie-gründen zuerst mit dem Herstellerwerk abgeklärt werden müssen.

5949 Weglassen des Auto-Pilot Check beim Standlauf.

Der Auto-Pilot ist im Langstreckenverkehr ein äusserst wichtiges Hilfsmittel, von dessen einwandfreiem Funktionieren sehr viel abhängt. Nicht umsonst besteht die Vorschrift, dass bei Flügen ohne Auto-Pilot die Besatzung durch einen zusätzlichen Piloten erweitert werden muss. Es kann deshalb nicht auf den Auto-Pilot Check verzichtet werden, auch dann nicht wenn keine Beanstandungen vorliegen.

Die Begründung für das Weglassen dieses Punktes auf der Checkliste ist im übrigen nicht stichhaltig, denn es ergäbe sich daraus weder eine Verkürzung der Standlaufzeit noch eine Einsparung an Treibstoff.

Der Auto-Pilot Check, der jede FK (Flugbetriebskontrolle) bzw. alle 150 Std. durchgeführt wird, ist so in die Checkliste eingebaut, dass der Standlauf deswegen nicht länger dauert. Zudem muss er bei laufenden Motoren durchgeführt werden, weil für das Erkennen von Wackelkontakten, die zum Ausfall des Systems führen können, Vibrationen notwendig sind. Aus diesem Grunde kann der "Trockencheck" im Dock, der bei einem Gerätewechsel ausgeführt wird, nicht als genügend betrachtet werden.

5972 Ausschank von Champagne Mumm Rosé an Bord der SR-Flugzeuge.

Diese Anregung entspricht eigentlich nicht dem Sinne des Vorschlagswesens, sondern bezieht sich vielmehr auf einen Wunsch. Trotzdem wollen wir dem Einsender folgendes mitteilen:

Seine Idee ist nicht neu. Ueber den Ausschank von Champagne Mumm Rosé wurde schon verschiedentlich diskutiert. Bis anhin konnte man sich jedoch nicht dazu entschliessen, da z.B.

- die Mitnahme von 2 Sorten Champagner mehr Umtriebe bringt,
- der Champagne Mumm Rosé nach der Meinung von Kennern ein ausgesprochenes Modegetränk ist, das seinen Ursprung einem gewissen Snobismus zu verdanken hat.
- der Kenner den weissen dem roten Champagner vorzieht.

Der angedeuteten Tendenz wird man unter Umständen soweit entgegenkommen, als anlässlich der Erstflüge der Jet-Flugzeuge den Gästen Champagne Mumm Rosé serviert wird.

6047 Uebermittlungszettel.

Es ist nicht ganz so wie der Einsender dieses Vorschlages glaubt, dass nämlich alle im Betrieb verwendeten Uebermittlungszettel in der Swissair gedruckt werden. Die meisten dieser "privaten" Uebermittlungszettel sind nämlich kleine Aufmerksamkeiten von Druckereien, die für die Swissair arbeiten und kosten unser Unternehmen nichts. Damit aber in Zukunft vermieden werden kann, dass jede Abteilung ihre eigenen Uebermittlungszettel bestellt wurde die Drucksachenzentrale angewiesen, solche Bestellungen nur noch vom Einkaufdienst Dept. I zu akzeptieren, der seinerseits für die Verteilung dieser Zettel sorgt.

6268 Richtungs- und Distanz-Tafeln auf dem Flughafen.

Das Aufstellen eines Flugstrecken-Wegweisers mit Richtungs- und Distanztafeln wurde vom Amt für Luftverkehr bereits vor längerer Zeit behandelt. Man hat sich aber entschlossen diese Angelegenheit bis nach der Beendigung des Flughafenbaus offen zu lassen, da erst nach Abschluss der gegenwärtigen Arbeiten über den geeigneten Standort entschieden werden kann.

6318 Brennenlassen der Beleuchtung in den Büros nach Arbeitsschluss.

Jedem verantwortungsbewussten Mitarbeiter sollte es eine Selbstverständlichkeit sein, dass er beim Verlassen des Büros als Letzter die Beleuchtung ausschaltet. Das Ergreifen besonderer Massnahmen hiezu sollte nicht notwendig sein.

6319 Flug- und Arbeitsrapportbücher.

Zur Zeit werden die Flug- und Arbeitsrapportbücher in Zusammenarbeit mit dem SAS neu überarbeitet. Ein Musterbuch, als Vorschlag der SWISSAIR, befindet sich zur Zeit bei dem SAS zur Beurteilung. Dieses Buch weist gegenüber der alten Version verschiedene Neuerungen auf. Da betr. die Ausrüstung des Buches noch nicht alle Fragen abgeklärt sind ist es nicht ausgeschlossen, dass für die Kopien farbiges Papier verwendet wird. Allerdings wird das noch davon abhängen, wie weit der Nachteil, dass sich dieses zum Fotokopieren schlecht eignet, in Kauf genommen werden kann.

6321 Förderung der Sprachkenntnisse

Der Vorschlag deckt sich nicht mit den Grundsätzen der Personalpolitik der SWISSAIR. Die Firma entlohnt ihre Angestellten nicht nach ihrem Wissen, sondern für ihre Leistungen. Es kommt somit bei der Salärfestsetzung nicht auf die Diplome an, sondern auf das, was einer dem Unternehmen wert ist. Wer etwas kann, wird in der Regel entsprechend eingesetzt und entlohnt. Damit wird er auch für die Opfer entschädigt, die er für seine Weiterbildung gebracht hat. Verlangt die SWISSAIR von einem Angestellten besondere Kenntnisse, so ordnet sie ihn an einen Kurs ab und übernimmt die Kosten ganz oder teilweise. Dieses Prinzip scheint unbedingt gerechter zu sein, als eine Salärfestsetzung nach Ausweisen, die unter Umständen für die fragliche Stelle gar nicht nötig sind.

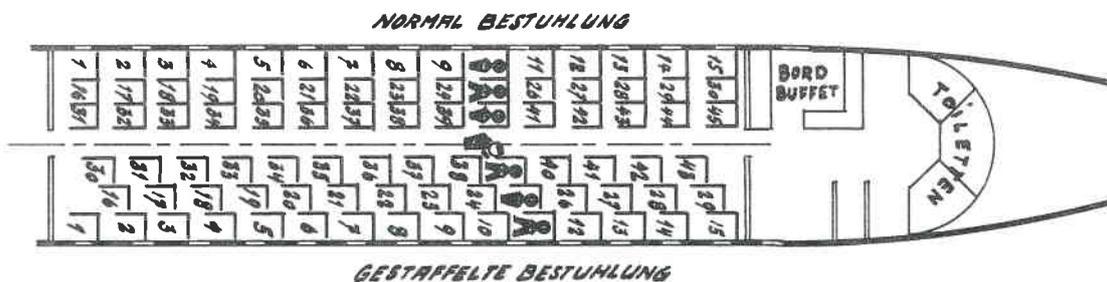
Im übrigen unternehmen viele für ihre Fortbildung auch auf eigene "Gefahr" etwas, ohne im voraus die schriftliche Garantie zu besitzen, dafür sogleich entschädigt zu werden.

6322 Gestaffelte Anordnung der Economy-Class-Stühle.

Die Idee der gestaffelten Anordnung der Kabinenstühle ist nicht neu. Bereits früher hat das SAS diese Stuhlanordnung in einzelnen Flugzeugen ausprobiert. Die damit gemachten Erfahrungen haben jedoch gezeigt, dass im Ganzen gesehen daraus keine Verbesserung des Passagierkomfortes resultiert.

Grundsätzliche Gründe, die gegen die gestaffelte Stuhlversion sprechen, sind aber erstens das grössere Gewicht einer solchen Stuhlkonstruktion und zweitens die schlechtere Platzausnutzung, die dieser Stuhlanordnung eigen ist.

DC-8 ECONOMY-CLASS



6622 10 Punkte-Programm für Dept. IV.

Das vorliegende Programm enthält leider keine neuen Ideen. Die meisten der aufgeführten Punkte berühren den Fragenkomplex der Information, und zwar der Information sowohl von "unten nach oben" als auch von "oben nach unten". Diesem Problem wurde bei der Neu-Organisation des Dept. IV ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Was die Auswahl und Weiterbildung der Vorgesetzten betrifft so verweisen wir auf die noch immer laufenden Kaderkurse in Magglingen, die bekanntlich den ersten Schritt in einem umfassenden Programm darstellen. Schliesslich sind auch die übrigen erwähnten Punkte nicht unbekannt; sie gehören im Gegenteil mit zu den Zielen, die die verantwortlichen Stellen ständig zu erreichen bemüht sind.

6717 Eröffnung einer neuen Rubrik in den "Swissair News".

Es wird vorgeschlagen, in den "Swissair News" eine neue Rubrik zu eröffnen, um unsern Mitarbeitern die Gelegenheit zu geben, über bestimmte Themen und Fragen zu diskutieren.

Dazu ist zu sagen, dass die Redaktion der News mit der Aufnahme "regelmässiger" Rubriken denkbar schlechte Erfahrungen gemacht hat, indem der anfängliche Eifer der Beitragslieferanten jeweils allzu rasch erlahmte. Zudem sind die News ein ausgesprochenes Informations- und kein Diskussionsblatt. Es besteht keine Absicht, diesen Charakter der Publikation zu ändern; er entspricht am ehesten dem Bedürfnis des Personals, durch kurze Meldungen über die Swissair und den Luftverkehr im allgemeinen orientiert zu werden.

Wer indessen aus dem Mitarbeiterkreis der Redaktion Informationen vermitteln kann, die das Interesse der andern Swissair-Angestellten verdienen, darf und soll das tun. Die Redaktion muss sich lediglich vorbehalten, selber über die Aufnahme eines Artikels oder seine vielleicht notwendig erscheinende Abänderung zu entscheiden.

6765 Uebermass-Auspuffstehbolzen.

Die Verwendungsmöglichkeit von Uebermass-Stehbolzen ist immer vom entsprechenden Bauteil abhängig. Deshalb kann eine bestimmte Uebermassgrösse nicht überschritten werden ohne das Risiko schwerwiegender Folgen einzugehen. Selbst Reparaturen vom temporärem Charakter dürfen nicht auf diese Art ausgeführt werden.

Es wird nun aber versucht, das "Grundübel", das für das Ausreissen der Auspuff-Stehbolzen verantwortlich ist, zu eliminieren. Dieses liegt, wie festgestellt wurde, vorwiegend darin, dass die Auspuff-Flansche zweier nebeneinander stehender Zylinder nicht genau plan-parallel liegen, wodurch bei der Montage des Auspuffrohres die Stehbolzen zu stark beansprucht werden. Auf Grund dieser Feststellung wurde der Werkstatt die Weisung erteilt, bei der Montage erstens die zusammengehörenden Zylinder auszuwinkeln und zweitens die Auspuffleitungen vorerst auf einer spez. Auspufflehre zusammenzustellen. Man erwartet, dass damit das Ausreissen der Stehbolzen überhaupt verhindert werden kann.

6791 Trinkwasseranlage DC-7C.

Vom konstruktiven Standpunkt aus gesehen führen immer mehrere Wege zum Ziel. Einfachheitshalber wurde der Aufbau der erweiterten Trinkwasseranlage in den DC-7C-Flugzeugen an die frühere Konstruktion angelehnt. Ein nachträgliches Auswechseln der Hahnen würde aber nicht viel einbringen, da die daraus resultierenden Gewichts- und Kosteneinsparungen durch die zusätzlich notwendigen Fittings und Rohr-T-Stücke annähernd wieder wett gemacht würden.

Die Tatsache, dass durch den Anschluss des Warmwasserheizers am Dreiweghahn die Beschriftungsschilder der momentanen Durchflussrichtung des Wassers nicht mehr entsprechen, ist bekannt. Ein Auftrag für die Ergänzung dieser Schilder ist schon seit längerer Zeit in Bearbeitung.

6813 Eloxieren der Messtäbe von Druck-Kabinen Hydr. Oeltank CV-440.

Der Vorschlag kommt zu spät. Die betr. Messtäbe werden entsprechend dem Vorschlag Nr. 4640 in Zukunft nach Wartungsvorschrift FLB 713.31 Publ. Nr. 52587 sandgestrahlt, was bedeutend billiger ist als das Eloxieren und dem gleichen Zweck dient.

6867 Kabelschuhe für Kabel Type "0" und "2".

Das Auftragen von Lötzinn auf die Kabelschuhe lässt keine wesentliche Erhöhung der Festigkeit erwarten. Der Hinweis, dass bei mehrmaligen Biegeversuchen der Bruch bei den mit Lötzinn verstärkten Kabelschuhen etwas später auftrat, kann nicht als Massstab gelten, denn mit dieser Lösung lässt sich ein Bruch, welcher durch Vibrationen entsteht, nicht verhüten. Der massgebende Grund, warum der Vorschlag abgelehnt werden muss, liegt jedoch darin, dass durch das Auftragen von Lötzinn die Kontrolle der Kabelschuhe auf Anrisse verunmöglicht wird.

6868 Kopflampen für Mechaniker des Flugbetriebes.

Kopflampen sind vor einigen Jahren versuchsweise ausprobiert worden. Sie haben sich jedoch nicht bewährt, da

- dieselben bei Arbeiten unter eingegengten Verhältnissen, z.B. im Fahrwerkschacht und Motoreneinbau, hinderlich sind,
- der Lichtstrahl derselben nicht fest fixiert und meistens nicht im günstigsten Winkel auf den zu beleuchtenden Teil gerichtet werden kann.

6873 Weiterverwendung abgebrochener Durchschläge.

Abgebrochene Durchschläge werden, so weit es noch möglich ist, wieder zugeschliffen und weiter verwendet. Da jedoch für Arbeiten an den Flugzeugen oder an deren Bauteilen nur ganz einwandfreies Werkzeug gut genug ist, werden diese nachgeschliffenen Durchschläge an die Reparaturgruppe abgegeben und dort weiter verwendet.

6883 Montage eines Scheinwerfers auf dem Werkzeugwagen.

Die Installation eines Scheinwerfers auf dem Werkzeugwagen, als Lichtquelle für die bei Nacht auszuführenden Arbeiten an den Flugzeugen, kann nicht als eine geeignete Verbesserung angesehen werden. Diese Lichtquelle hat nämlich den Nachteil, dass z.B. der Motoreneinbau nicht genügend, der Fahrwerkschacht überhaupt nicht ausgeleuchtet werden kann, womit die Nützlichkeit des Vorschlages aber bereits in Frage gestellt ist. Auch ist der vorgeschlagene Befestigungsort ungünstig gewählt und zwar nicht nur wegen der beschränkten Anwendung des Scheinwerfers, sondern auch deshalb, weil die Höhe des Werkzeugwagens keinen Aufbau mehr erlaubt, ohne dass die Unfall- und Beschädigungsgefahr beim Fahren unter und zwischen den Flugzeugen erheblich erhöht würde. Eine Verbesserung der Beleuchtungseinrichtung befindet sich jedoch im Versuchsstadium. Dabei ist vorgesehen die Diesel-Anlass-Aggregate mit einem elektrischen Anschluss für spezielle 28 Volt-Stablampen auszurüsten. Die Versuche verliefen bisher erfolgreich.

6893 Eisboxen aus Plastic-Material.

Bei den von Korrosion befallenen Eisboxen der DC-6B-Flugzeuge handelt es sich um solche, die schon sehr lange im Gebrauch stehen. Die Herstellung solcher, in ihrer Eignung noch unbekannt, Behälter aus Kunststoff käme für die noch verbleibende, relativ kurze Verwendungszeit aber zu teuer zu stehen.

6896 Eintritts-Prüfung für techn. Personal.

Der Besitz eines Fähigkeitsausweises, der bei bestandener Lehrabschlussprüfung abgegeben wird, ist kein Beweis dafür, dass das berufliche Können eines Bewerbers den hohen Anforderungen der SWISSAIR tatsächlich genügt. Die spezifischen, nur bei uns anzutreffenden Fachgebiete verlangen Fähigkeiten besonderer Art, die zu ergründen wir mit unseren Prüfungen versuchen. Die Prüfung bildet deshalb eine wesentliche Selektionsgrundlage, auf die nicht verzichtet werden kann.

6898 Hinweistafel Techn. Betrieb.

In absehbarer Zeit wird der Werft-Eingang und somit die Portierbaracke verlegt. Wo dann die Hinweistafel "Technischer Betrieb" angebracht wird ist noch nicht bestimmt. Auf jeden Fall wäre es in der heutigen Situation sinnlos diese Tafel neu resp. grösser zu beschriften.

7511 Erweiterung des Flugservices durch einen Bord-Coiffeur.

Als es darum ging, den Service auf unseren künftigen Jet-Flugzeugen zu bestimmen, wurde die Möglichkeit der Einführung eines Coiffeur-Services ebenfalls diskutiert. Somit enthält der Vorschlag keine neue Idee.

Die Argumente, die aber gegen einen solchen "fliegenden Figaro-Service" sprechen, sind z.B. die Folgenden:

1. Verringerung der Platzkapazität der Flugzeuge um mindestens 3 Sitzreihen.
2. Erhöhung des Betriebsleergewichtes der Flugzeuge (Operating Weight Empty), d.h. Verminderung der Zuladung (Traffic load). Dabei muss vor allem berücksichtigt werden, dass für einen "Figaro-Service" neben speziellen Tanks für Kalt- und Warmwasser auch solche für das Abwasser nötig wären, da dieses wegen der in den zukünftigen Operationshöhen herrschenden Kälte (in 30'000 feet ca. -45°C), nicht mehr ins Freie abgelassen werden darf.
3. Hohe Installations- und zusätzliche Unterhaltungskosten einer solchen Einrichtung.
4. Erhöhte Personal- und Betriebskosten.
5. Schlechte Ausnützung, da die Beanspruchung dieses neuen Services sich logischerweise stets auf den letzten Flugabschnitt konzentrieren würde.

7748 Trinkwasseranlage in den DC-7C-Flugzeugen.

Für eine spezielle Markierung des zur Regulierung der Trinkwasserzufuhr eingebauten Durchgangshahns liegt kein stichhaltiger Grund vor.

Das Kabinenpersonal hat im Lavaboraum unten nicht an den Hähnen zu manipulieren, geschweige denn die Trinkwasseranlage zu sperren.

Für die Bedienung dieser Anlage während dem Flugzeug-Einsatz ist nur der Bordmechaniker zuständig. Er wurde auf diesem Gebiet entsprechend ausgebildet und ist daher in der Lage das Trinkwasser-System auch ohne die vorgeschlagene Markierung richtig zu bedienen.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

5513 Funktion der CB-Feuerlösch-Anlage.

5557 Kombination von Service Frachtbrief und Lieferschein.

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

2516 Schutzvorrichtung für die untere Torkante des DC-6A-Frachters.

4074 Leuchtsignal auf den Schlepp-Traktoren.

4640 Sandstrahlen der Messtäbe von hydr. Oeltank.

5545 Aenderung am Retainer des Tanküberdruck-Ventils.

5920 Wassertank-Aufhängung im DC-6B.

6041 Kassa-Bons der Registriertassen.

6345 Spesen-Abrechnungsformular.

6627 Ausbüchsen der Zentralbohrung im Laderzwischengehäuse.

6812 Radom-Befestigung DC-6A+B/DC-7C.

6820 Prüfen des Ground-Blowers mit Hydr. Prüfstand.

6866 Bohrmaschinenhalter.

7747 Tischbohrmaschine in Schlosserei.

Folgender Vorschlag befindet sich noch im Versuchsstadium:

5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

643/735/802/809/4247/4594/4625/4649/4748/4954/5052/5111/5176/5196/5250/5304/5466/5508/5519/5520/5575/5600/
5670/5694/5702/5714/5764/5769/5775/5795/5813/5858/5861/5910/5945/5946/6052/6071/6073/6085/6087/6088/6124/
6194/6226/6234/6241/6244/6254/6269/6272/6311/6324/6346/6502/6534/6540/6561/6571/6573/6585/6619/6625/6639/
6647/6650/6652/6684/6702/6720/6769/6775/6788/6792/6801/6821/6846/6860/6865/6869/6874/6885/6886/6894/6895/
6897.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit- Organisation

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



Zentralvorstand

An der ausserordentlichen Delegiertenversammlung der FPS vom 29. Oktober 1959 wurde anstelle des verstorbenen Herrn Richard Köhler, Herr Karl Sauter, Chef der Nebenbetriebe, Dept. IV, Tel. 2807 als Beisitzer in den Zentralvorstand gewählt. Herr Sauter wird sich, neben den vielfältigen Aufgaben die dem ZV gestellt sind, vorwiegend der Pflege und dem Unterhalt der Freizeitanlage der Swissair in Zürich-Seebach annehmen. Wir wünschen ihm in seinem Amt guten Erfolg und hoffen gleichzeitig, alle Besucher der Freizeitanlage möchten Herrn Sauter in seinen Bestrebungen unterstützen, indem sie dem Mobiliar, den Gebäulichkeiten und der Anlage die nötige Sorgfalt angedeihen lassen. Bei dieser Gelegenheit möchten wir nochmals erwähnen, dass unser Clubhaus über den Winter durch am Montag, Mittwoch und Donnerstag von 1800 bis 2200 für Clubanlässe, Spielabende etc. geöffnet ist.

Sportflug-Gruppe

Die ausserordentliche Generalversammlung der SFS vom 6. November 1959 wurde einberufen, um über einige wichtige Geschäfte Beschluss zu fassen. Vorab konnten erfreulicherweise 14 neue Aktivmitglieder aufgenommen werden. Weiter mussten 4 Neuwahlen in den Vorstand vorgenommen werden. Die volle Aufmerksamkeit erforderte das Traktandum über die Anschaffung von clubeigenem Flugmaterial. Mit Hilfe einer übersichtlichen Zusammenstellung der Flugzeug-Leistungsdaten, Preise und weiteren massgebenden Faktoren, gelangte die Versammlung zum Beschluss folgendes Segelflugmaterial anzuschaffen:

- 1 Leistungsdoppelsitzer "Bocian"
- 2 Leistungseinsitzer "Mucha Standart"
- 1 Hochleistungseinsitzer "WLM 2"

Dazu das notwendige Hilfsmaterial, wie: Transportwagen, Fallschirme und Barographen. Damit können unseren Mitgliedern im nächsten Frühjahr 4 doppel- und 7 einsitzige Segelflugzeuge zur Verfügung gestellt werden, wobei es sich mehrheitlich um sehr modernes Material handelt. Der Vorstand hofft, dass zu diesem Zeitpunkt unseren begeisterten Fliegern ebenfalls 2 - 3 Motorflugzeuge zur Verfügung stehen werden.

Wir möchten unser Personal einladen, bei unserem Aktuar, Herrn A. Diener, Planungsdienst, Zürich, die Statuten und Merkblätter zu verlangen und der SFS beizutreten.

H. Angst

Tennis-Club

Freundschaftstreffen TC-Wildhaus - TC-Swissair

Wenn eine Clubbegegnung den Namen Freundschaftstreffen verdient, dann bestimmt das nun schon zur Tradition gewordene Spiel zwischen dem Tennisclub Wildhaus und der 2. Mannschaft des TC-Swissair. Nachdem die Spieler der 2. Mannschaft eine ganze Saison auf verschiedenen Plätzen in der Stadt den Punkten nachgejagt haben, verspürten sie den Wunsch, ihr Können, das meistens im Gegensatz zur Ranglistenstellung steht, einmal auswärts zu demonstrieren. So zogen denn 4 Damen und 5 Herren letzten Herbst für 2 Tage hinauf ins Toggenburg, wo Dank früherer freundschaftlicher Beziehungen ein Treffen gegen den Wildhauser Tennisclub organisiert werden konnte. Die Begeisterung an diesem Treffen war auf beiden Seiten so gross, dass man übereinkam diese sportliche Auseinandersetzung zur

Tradition werden zu lassen. So geschah es nun, dass für die diesjährige Begegnung unsere Freunde aus dem Toggenburg am 3. und 4. Oktober zu uns ins Unterland hinunter stiegen. Den bereits am Samstagmittag eingetroffenen Gästen wurde natürlich zuerst der Flughafen gezeigt, etwas auf das sie sich mindestens so freuten wie auf die Spiele selbst. Anschliessend wurde der Platz rekognosziert damit er auch nach einer in der Schweiz. Grossstadt verbrachten Nacht wieder gefunden werden könne. Unsere Freunde konnten unsere Anlage und das gediegene Clubhaus nicht genug bewundern, was wir selbstverständlich mit Genugtuung zur Kenntnis nahmen. Nach einem kleinen Nachtessen entschloss man sich, die sportliche Verbundenheit mit der FPS durch den Besuch des Oktoberfestes zu dokumentieren. Dass unsere Besucher an diesem Anlass auf die Rechnung kamen zeigte sich nicht nur darin, dass etwelche Hotelzimmer nur für die Morgentoilette benützt wurden, sondern auch im Wunsche einzelner Herren, die nächste Begegnung wieder auf diesen Zeitpunkt zu fixieren.

Am Sonntagmorgen wurde dann in aller Frühe mit dem Spielen begonnen. Es war vereinbart worden, dass die einzelnen Spiele nur über zwei short set gingen. Gegen Mittag machte es den Anschein als ob das Treffen eindeutig zu Gunsten unserer Mannschaft ausginge und unseren Gegnern die knappe Niederlage die wir vor Jahresfrist bezogen, mit Zins und Zinsenzinsen heimgezahlt werden könne. Doch es war nur Schein, denn nach dem Essen holte die Equipe von Wildhaus Punkte auf und erst das letzte Spiel brachte die Entscheidung zu unseren Gunsten. Mit 18 zu 16 Sätzen gewann die Mannschaft des TC-Swissair dieses Treffen genau so hoch wie sie das letztjährige in Wildhaus verlor. Beim anschliessenden kurzen Hock vor dem Auseinandergehen wurde uns noch eine handwerklich bodenständige Milchbrente überreicht, welche umgehend mit Rede und Gegenrede eingeweiht wurde.

Unseren Freunden aus dem Toggenburg sei an dieser Stelle für das Geschenk und für ihr Kommen herzlich gedankt und gesagt, dass wir uns bereits auf das nächstjährige Treffen, das wieder in Wildhaus stattfinden wird, freuen.

Für die Mitglieder des Tennisclubs - Nicht vergessen!

Am Samstag 5. Dezember 19 30 Uhr Abschlussabend und Preisverteilung im Clubhaus.

A. Oberli

Schützen-Gruppe

Anfangs Oktober fand im neuen Pistolenstand Kloten die jährlich wiederkehrende Begegnung zwischen den beiden Pistolenmannschaften SWISSAIR-SAS statt. Bereits zweimal hatten die Schweden den Wanderpreis nach Stockholm entführt und die Schützen der Swissair mussten sich ordentlich anstrengen, wollten sie den Wanderpreis nicht endgültig in Schweden stationiert lassen.

Geschossen wurde das Programm nach Weltmeisterschaftsformel. 30 Schuss in Serien à 5 Schuss ohne Zeitbeschränkung auf die Matchscheibe 50 cm in 10 Kreise geteilt. 30 Schuss in 5 Serien pro Schuss 4 Sekunden Zeit auf die stehende Mannfigur Olympiascheibe mit Zehnereinteilung. In der ersten Serie kamen die Schützen der SWR um gute 30 P. in Rückstand, da die Schweden mächtig aufdrehten und keine "Härdöpfel" in ihren Passen aufwiesen. In der zweiten Runde aber drehte sich das Bild. Die SWR



buchte keinen Versager, während es bei den Schweden gleich zwei Mann nicht auf das notwendige Mehr brachten.

Damit aber war der Kampf noch nicht entschieden. Bekanntlich ist die Olympiascheibe die grosse Stärke der Schweden. Diesmal aber schienen die Nordländer auch in dieser Sparte nicht richtig in "Schuss" zu kommen. Schlussendlich siegte die Swissair- Equipe mit knappen Punkten.

Resultat:

Schaltenbrand	SWR	280/269 = 549 P.	Lüthy	SWR	230/264 = 494 P.
Arvedson	SAS	272/261 = 533 P.	Braage	SAS	220/265 = 485 P.
Holmberg	SWR	250/262 = 512 P.	Pihl	SAS	218/269 = 482 P.
Hugentobler	SWR	235/266 = 501 P.	Gundersen	SAS	256/218 = 474 P.
Pfister	SWR	239/259 = 498 P.	Maag	SWR	219/229 = 448 P.
Lundh	SAS	236/258 = 494 P.	Helin	SAS	140/216 = 356 P.

Damit verbleibt der Wanderpreis für dieses Jahr im Besitze der SWR.

Das nächste Treffen wird 1960 voraussichtlich wieder in Stockholm stattfinden.

P. Würgler