

# 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. 12

Dezember 1959

## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM NOVEMBER 1959

	<u>November 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>November 1958</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	14'681 + 3%	14'217
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'291 + 6%	7'844
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	5'641 + 7%	5'258
Fracht-tkm	2'129 + 2%	2'085
Post-tkm	521 + 4%	501
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	56,5 %	55,1 %

Im Berichtsmonat war die Zahl der offerierten Tonnenkilometer gegenüber November 1958 um 3% höher. Das Nachfragemehr belief sich aber auf 6%, sodass der mittlere Auslastungsgrad von 55,1% auf 56,5% anstieg. Die Frachtleistung nahm um 2% zu. Diese Steigerung ist auffallend geringer als in den Vormonaten. Es ist aber zu bedenken, dass der DC-6A "Cargoliner" vor einem Jahr (am 1. November 1958) anstelle des DC-4-Frachters in Betrieb genommen wurde. Damit stützen sich die Berechnungsgrundlagen nun erstmals wieder auf eine vergleichbare Transportkapazität.

In Europa erhöhten wir das Angebot um 3%, während die Nachfrage um 6% wuchs. Die durchschnittliche Auslastung stieg um 1,5 Punkte, von 50,7% auf 52,2%.

Als einziges Verkehrsgebiet stellen wir im Nahen Osten einen Rückgang des Ladekoeffizienten (von 49,5% auf 47,6%) fest. Allerdings hatten wir hier die angebotenen tkm um 14% gesteigert.

Bei den Nordatlantik-Passagierkursen sank die Offerte um 2%; die ausgelasteten tkm stiegen dagegen um 3% an. Der Ladefaktor von 64,4% (im Vorjahr 61,4%) entspricht einer in Anbetracht der Nachsaison erfreulichen Verkaufsleistung. Die Frachtkurse waren bei gleichgebliebenem Angebot zu 63,5% (im Vorjahr 62,1%) ausgelastet.

Die Verbesserung des Auslastungskoeffizienten über dem Südatlantik von 44,7% auf 48,3% dürfte auf den mittlerweile beigelegten Tarifkonflikt zurückzuführen sein.

Unsere Japankurse waren zu 64,1% ausgelastet. Die Offerte blieb unverändert; die Nachfrage wuchs um 2%.

.....

## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

## Zum Jahreswechsel

Kein Jahr gleicht im Luftverkehr dem andern und wohl nur wenige Wirtschaftszweige werden von so vielen unberechenbaren Verhältnissen beeinflusst. Vor zwölf Monaten blickten wir recht ernst auf das zu Ende gehende Jahr 1959, in dem wir keine wesentliche Erweiterung unseres Streckennetzes und keine Vergrößerung unserer Flotte planten, das aber bereits den Wettbewerb der Strahltriebwerkflugzeuge anderer Fluggesellschaften brachte. In der zweiten Jahreshälfte ist dann aber die Nachfrage im Weltluftverkehr in einem Masse gestiegen, das niemand vorausszusehen vermocht hatte.

Vor allem im Nordatlantikverkehr, den wir in erster Linie skeptisch beurteilt hatten, weil hier neue, grosse Strahlflugzeuge zum Einsatz kamen, haben wir über Erwarten gute finanzielle Ergebnisse erzielt. Auch in Europa entwickelte sich der Verkehr erfreulich, und auf der Fernstrasse befestigten wir unsere Stellung, obschon wir nur zwei wöchentliche Kurse führen. Etwas weniger günstig waren die Ergebnisse verschiedener Mitteloststrecken und der Südatlantikroute; auf der letzteren hat sich im Herbst eine kritische Situation herausgebildet. Das Gesamtbild des Jahres 1959 ist jedoch günstiger als wir zu hoffen wagten. Die finanziellen Ergebnisse werden ungefähr denjenigen des letzten Jahres entsprechen, und damit dürfen wir zufrieden sein.

Auch im abgelaufenen Jahre ist von unseren Mitarbeitern wieder viel gute und tüchtige Arbeit geleistet worden, auf die wir mit Genugtuung zurückblicken dürfen. Leider fallen jedoch einige dunkle Schatten auf dieses Bild. Vor allem ist es uns nicht gelungen, die betrieblichen Schwierigkeiten mit unseren DC-7C-Flugzeugen befriedigend zu meistern. Wir haben den Spitzenbelastungen im Sommer und Herbst schlecht standgehalten. Unser Flugbetrieb war insbesondere auf den Routen über den Nord- und Südatlantik so unpünktlich und störungsanfällig, dass wir das Prädikat, eine gute Airline zu sein, kaum mehr in Anspruch nehmen durften. Nicht alle dieser Störungen waren auf die unvermeidlichen technischen Ursachen zurückzuführen. In manchen Fällen hat überdies auch der Dienst am Kunden zu wünschen übrig gelassen. Es ist hier nicht der Ort zu untersuchen, wo es gefehlt hat. Neben der überwiegenden Zahl guter, ja hervorragender Leistungen waren zu viele Flüchtigkeiten und Fehlleistungen zu verzeichnen, die auf die Dauer den guten Ruf unserer Gesellschaft gefährden müssten. Es hat deshalb keinen Sinn, die Augen vor den Tatsachen zu verschliessen. Nur wenn wir alle von oben bis unten gegenüber unsern Leistungen Selbstkritik üben, uns vor Selbstgefälligkeit und Ueberheblichkeit bewahren, können wir das Uebel beseitigen und das Ziel erreichen, das wir uns gesteckt haben: Die Swissair will und muss eine erstklassige Luftverkehrsunternehmung sein. Wir haben das Vertrauen der schweizerischen Oeffentlichkeit zu rechtfertigen, das uns auch dieses Jahr wieder bezeugt wurde, als das Aktienkapital mit bestem Erfolg von 63 auf 105 Millionen Franken erhöht werden konnte. Wir haben auch keinen Grund, am Erfolg unserer ehrlichen Anstrengungen zu zweifeln: Ein gesundes Unternehmen wird mit seinen Mängeln fertig.

Niemand kann sich darüber täuschen, dass das kommende Jahr eine strenge Zeit sein wird. Die Verknappung des Angebots im Weltluftverkehr schlägt ins Gegenteil um, und der Wettbewerb wird mit äusserster Verbissenheit geführt werden. Wenn es nicht gelingt, neue Bevölkerungskreise zum Fliegen zu bewegen, ist die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsluftfahrt in Frage gestellt. In nicht zu ferner Zukunft müssen daher die Tarife gesenkt werden, und zwar bei steigenden Kosten. Dieses Problem betrifft natürlich nicht nur uns, sondern alle Luftverkehrsgesellschaften. Für die Swissair aber kommt es nun darauf an, die Erträge im Gleichgewicht mit den Kosten zu steigern, mit andern Worten, unsere Flugzeuge zu füllen. Das können wir nur erreichen, wenn unsere Dienstleistungen erstklassig sind.

Neben der laufenden Arbeit werden wir im kommenden Jahre die bedeutende Aufgabe der Umstellung auf Strahlflugzeuge beenden müssen; ab Mai werden sie eingesetzt. Ich bin mir bewusst, dass ich höchste Anforderungen stellen muss. Es mögen kritische Augenblicke kommen, in denen sich mancher von uns am Ende seiner Kräfte fühlt. Dann werden wir uns jedoch überlegen, dass das von uns gesteckte Ziel, die Flagge unseres Landes im Weltluftverkehr von morgen zu behaupten, eines hohen Einsatzes Wert ist. Wir werden uns zusammennehmen und durchhalten; Vorgesetzte und Kameraden werden sich gegenseitig beistehen.

Wir haben uns nichts Unmögliches vorgenommen, sondern sorgfältig abgewogen, was bewältigt werden kann und muss. Das skandinavische SAS ist uns ein ausgezeichnete, wertvoller Freund. Wir werden in gutem Geist, im Teamwork und mit der Zähigkeit, die ich an allen kenne, den Uebergang ins Jet-Age (hier brauche ich einmal bewusst das schon abgegriffene Wort) gemeinsam bewältigen.

Ich wünsche Ihnen für Ihre Arbeit volles Gelingen und Ihnen und Ihrer Familie persönliches Wohlergehen im 1960.

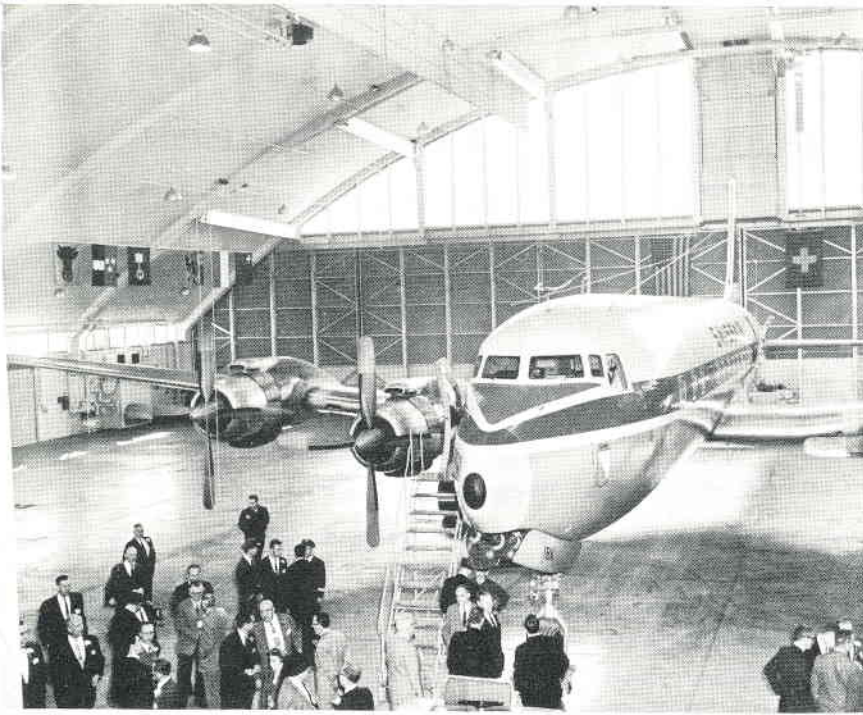
*W. Berchtold*

Dr. W. Berchtold  
Direktionspräsident

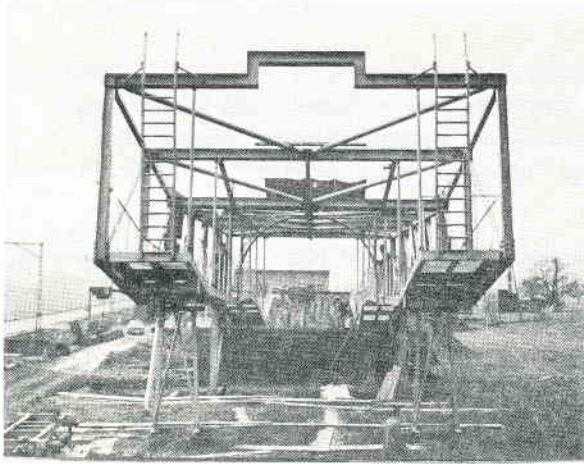
.....



## DAS AKTUELLE BILD

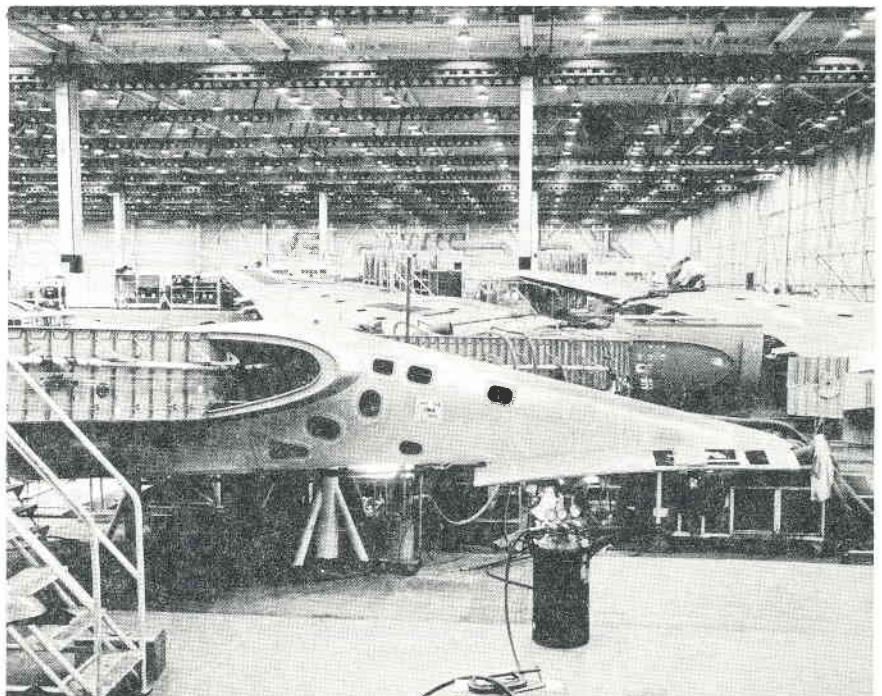


Der neue Hangar in Idlewild ist am 9. Dezember durch den schweizerischen Botschafter in den USA, Henry de Torrenté, offiziell eingeweiht worden. Das Gebäude dient nicht nur der Aufnahme eines DC-8, sondern beherbergt darüber hinaus den technischen Dienst, die Bordküche, Uebermittlungszentrale, Reservation, Fracht, Operation und Dispatch etc. Die elegante Konstruktion wurde vom Ingenieur- und Architekturunternehmen Ammann & Whitney projektiert. Der erstgenannte Teilhaber dieser Firma ist mit dem durch seine Brückenbauten in Amerika bekannten Schweizer Ingenieur Ammann identisch. Die Bauarbeiten begannen am 18. August 1958. Die Kosten belaufen sich auf rund 2,5 Millionen Dollar.



Das DC-8-Dock, ein stählerner Koloss im Gesamtgewicht von 48 Tonnen, ist von einer Luzerner Eisenbaufirma in der Schweiz angefertigt und sodann per Schiff nach New York transportiert worden. Anfangs Januar beginnen Schweizer Spezialisten im neuen Hangar mit den zwei bis drei Monate in Anspruch nehmenden Montagearbeiten.

Die Tragflächen unseres ersten DC-8 kurz vor dem Zusammenbau mit dem Rumpf. Die Aufnahme entstand in Long Beach am 3. Dezember. Bis Ende Februar dürfte die erste Swissair-Einheit ihr Testflugprogramm beginnen.





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

Die Redaktion

### Wechsel bei der Direktion für die Westschweiz in Genf

Unser langjähriger Direktor für die Westschweiz in Genf, Herr Ulrich Keller, wird ab Neujahr die Funktion eines Generalinspektors der Gesellschaft ausüben. Sein Stellvertreter, Herr Gérard Olivet, wird Chef unserer Vertretung für Belgien und Luxemburg mit Sitz in Brüssel. Die Nachfolge von Herrn Keller übernimmt Herr W.A. Wyler, bis anhin Leiter unserer Vertretung für das Vereinigte Königreich, London. Zu seinem ersten Mitarbeiter in Genf ist Herr W.O. Etienne, der unserer Vertretung in Brüssel vorstand, bestimmt worden.

### Änderungen im Planungsdienst

Das Büro "Organisation und Rationalisierung" wird als neue Dienststelle "Anlagenplanung" (Chef Herr H. Meili, dipl. Ing.) per 1. Januar 1960 der Bauabteilung zugeteilt. Somit wird sich diese in Zukunft mit der Planung, Projektierung und Ausführung von Anlagen, Bauten und Installationen für die gesamte Swissair befassen. Entsprechend diesem vergrößerten Aufgabenkreis wird sie umbenannt in "Anlagen- und Bauplanung"; mit ihrer Leitung wird Herr G. Schmid, dipl. Arch., betraut.

Der Dienststelle "Flugzeugstudien" wird neben dem "Büro für technische Berechnungen" (Chef Herr W. Nussbaumer, dipl. Ing.) ein "Büro für Verfahrensforschung und elektronisches Rechnen" (Chef Herr H. Angst, dipl. Ing.) angegliedert. Diese Dienststelle wird sich vorab mit dem Einsatz der elektronischen Rechenmaschine zur Lösung von Planungsaufgaben befassen.

### Ernennungen im Dept. II .....

Zu Assistenten des Chefs Dept. II sind Herr Walter Benz, bisher Chef des Studienbüros, und Herr Hellmuth Scherrer, bisher Chef der Sektion Verkaufsförderung Passagen, ernannt worden. Sie sind dem Chef Dept. II unmittelbar unterstellt und bekleiden damit eine Stabsfunktion. Ihr Amtsantritt erfolgt am 1. Januar 1960.

### ..... und im Dept. III

Innerhalb der Abteilung Passagier-Flugdienst werden auf Neujahr ernannt: Herr Hans Gurtner zum Chef der Restaurationsbetriebe, Herr Urban Flury zum Chefsteward der Gesellschaft und Herr Werner Wachsmuth zum Streckeninspektor.

### Neue Pilots-in-Command

Den Rang eines DC-6B-Kommandanten für Europa und den Nahen Osten erhielt Flugkapitän Kurt Schärli; die Piloten André Hool und Paolo Miglioretto avancierten zu Pilots-in-Command auf Convair.

Wir wünschen allen neuernannten Herren vollen Erfolg!



## Unsere ersten Jet-Kommandanten

Am 25. November erwarben die Flugkapitäne Peter Baumann und Charles Ott ihre Brevets als Pilot-in-Command auf Caravelle. Sie absolvierten in Skandinavien beim SAS zunächst einen fünfwöchigen Instruktionkurs am Boden und sodann ein zweieinhalb Wochen dauerndes Flugtraining. Sie werden als die ersten beiden Jet-Kommandanten in die Swissair-Geschichte eingehen, wozu wir ihnen herzlich gratulieren!

Die Liste der Swissair-Piloten, die bereits praktische Erfahrungen mit Strahlverkehrsflugzeugen gesammelt haben, wird nach wie vor von Flugkapitän A. von Tschanner angeführt; unser Chef der Abteilung Flight Ops im Dept. III hat nämlich bereits den DC-8, den B-707, die Caravelle, den Convair 880 und den Comet gesteuert.

## Neues vom DC-8 .....

Am 16. November erhielten Delta Airlines ihren sechsten und letzten DC-8. Es war die vierzehnte von Douglas ausgelieferte Einheit. Acht Flugzeuge hat United erhalten. Die erste Swissair-Einheit trägt Produktionsnummer 54. Die beiden andern für uns bestimmten DC-8 folgen an 69. und 89. Stelle.

## ..... und vom Coronado

Nachdem Convair ab Januar zwei, ab April vier und ab Juli sechs CV-880 monatlich ausliefert, kann die Produktion des Coronado im Februar begonnen werden.

## Eisenhower steigert Umsatz von Luftfrachtbriefen

Swissair Athen sah sich anfangs Dezember genötigt, bei unserer Frachtbuchhaltung eiligst 1000 zusätzliche Luftfrachtbrief-Formulare anzufordern. Es ging darum, die Zeitungsartikel und Bilder von rund 200 Reportern, die über den Staatsbesuch des Präsidenten Eisenhower berichteten, per Luftfracht in alle Welt zu versenden. Den Auftrag hatten wir keinem Geringern als dem Premierminister Griechenlands zu verdanken.

## Skifahrer - Wintersportler!

Die Skiunfälle häufen sich in erschreckendem Masse. Im Winter 1958/59 erlitten nicht weniger als 68 Swissair-Angestellte einen Wintersportunfall. Die 1'092 Unfalltage verursachten einen Lohnausfall von Fr. 43'537.75, der teilweise durch die SUVA und die Zusatz-Unfallversicherung gedeckt war. Wenn es auch nicht immer in unserer Macht liegt, einen Unfall zu verhüten, so können und müssen wir wenigstens dafür besorgt sein, dass uns die finanziellen Folgen eines Unfalles nicht allzu schwer treffen. Der Beitritt zu unserer Nichtbetriebsunfall-Zusatzversicherung ist ein wirksamer Schutz gegen Lohnausfall bei Nichtbetriebsunfällen. Anmeldeformulare sind bei allen Personaldiensten oder beim Büro für Personalversicherungen erhältlich.

## Allgemeine Pensionskasse

Die Allgemeine Pensionskasse hat sich in den sechs Jahren ihres Bestehens in erfreulicher Weise entwickelt. Der Risikoverlauf bei den Invaliditäts- und Todesfällen war günstiger als angenommen, und die realisierten Zinsgewinne übertrafen ebenfalls die Erwartungen. Gegenwärtig wird die Pensionskasse von unserem versicherungstechnischen Experten auf die Möglichkeiten einer allfälligen Reglementsänderung hin geprüft. Es wird sich dabei herausstellen, ob die Versicherungsleistungen da oder dort geändert werden können. Bei dieser Situation ist es zweckmässig, die früher in Aussicht gestellte Veröffentlichung von Tabellen und Zahlenbeispielen noch hinauszuschieben. Versicherte, die für bestimmte Zwecke Auskunft über ihre künftigen Ansprüche wünschen, können sich nach wie vor an das Büro für Personalversicherungen wenden.

## HANS MÜLLER †

Am 23. November verstarb nach längerer Krankheit in seinem 47. Altersjahr Hans Müller, der am 15. August 1955 im Lohnbüro, Dept. I, als kaufmännischer Angestellter eingetreten war. Die Swissair verliert in ihm einen guten und pflichtbewussten Mitarbeiter, dem sie ein ehrendes Gedenken bewahren wird. Seinen Angehörigen kondolieren wir auch an dieser Stelle herzlich.

## HAPPY LANDINGS

Folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern entbieten wir zum Eintritt in den Ehestand unsere besten Wünsche:

Dept. I: 7.11. Rolf Arbter, Elektronische Datenverarbeitung. 14.11. Harry Staiger, Kontrollbüro Verkauf.

27.11. Sonja Gatti (jetzt: Frau Hajnal), Statistikdienst.

Dept. III: 23.9. Enrico Baechli, Kabinenpersonal/Steward. 8.10. Bruno Bortis, Kabinenpersonal/Steward.

24.10. Verena Geiges-Zweifel (jetzt: Frau Torleif), Kabinenpersonal/Hostess. 31.10. Ernst Blattmann mit Frieda Daniel, beide Uebermittlungszentrale. 11.11. Guido Roggli, Flight Ops/ Pilot, mit Marlies Villiger, Kabinenpersonal/Hostess. 13.11. Hans Baumgartner, Buffetbereitstellung.

Dept. IV: 23.10. Robert Ebnetter, Triebwerk-AVOR. 24.10. Fritz Widmer, Triebwerk, mit Iris Zika, Lochkartendienst (Dept. I). 31.10. Hermann Zipper, Flugzeugunterhalt.

## Nordatlantikverkehr im dritten Quartal

Einer IATA-Statistik entnehmen wir die folgenden Zahlen über den Nordatlantikverkehr im dritten Quartal 1959:

<u>Passagiere</u>	
Erste und De Luxe-Klasse	90'204
Touristenklasse	21'555
Economy-Klasse	<u>411'272</u>
Total	523'031
<u>Fracht in kg</u>	8'210'815

Die Passagierzahl nahm im Vergleich zur Parallelperiode des Vorjahres um 12%, die Fracht-kg um 24,5% zu. In der Ersten Klasse reisten 17,3%, in der Touristenklasse 4,1% und in der Economy-Klasse 78,6% aller Passagiere.

## Caravelles auch für ALITALIA ....

Die italienische Luftverkehrsgesellschaft Alitalia hat acht Caravelles in Auftrag gegeben. Die erste Einheit soll bereits im kommenden April in Betrieb genommen werden.

## ... und für SABENA

Am 14. Dezember wurde zwischen Sabena und Sud-Aviation ein Vertrag über den Kauf von vier Caravelles unterzeichnet. Sabena behält sich das Optionsrecht für vier weitere Einheiten vor. Der Beginn der Lieferungen ist für Anfang 1961 vorgesehen.

## ACHTUNG - BRANDGEFAHR !

Obwohl Swissair-Zündhölzer ein netter und nicht allzu kostspieliger Geschenkartikel sind, dürfen sie doch unter keinen Umständen in Briefen oder Paketen versandt werden.

## Geschenkidee

Das neue, prächtige Fotobuch "Ueber den Alpen" ist für unsere Mitarbeiter bei der Swissair Photo A.G. (Sumatrasstrasse 27, Zürich; Telefon 26.96.26) zum Vorzugspreis von Fr. 25.-- (Ladenpreis: Fr. 39,50) erhältlich. Freunde im Ausland, im Tessin oder in der Westschweiz wüssten bestimmt die englische, französische oder italienische Ausgabe zu schätzen.



# mitteilungen

## SWISSAIR

Freizeit-  
Organisation

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



---

Der Zentralvorstand der FPS, die Clubvorstände und die Redaktion wünschen allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Swissair recht frohe Festtage und im neuen Jahr alles Gute.

---

Erfahrungsgemäss wird unsere Freizeitanlage über die Festtage ausserordentlich spärlich benützt. Wir profitieren von dieser Tatsache und entlassen während dieser Zeit unser bewährtes Platzwart-Ehepaar in die Ferien. Bitte notieren Sie, dass die gesamte Anlage vom

24.12.1959 - 10.1.1960 geschlossen bleibt

Ab 11. Januar aber geht der normale Winterbetrieb wieder weiter und wir hoffen, dass die rege Benützung der Anlage wegen dem kurzen Unterbruch nicht beeinträchtigt wird.

Herrn und Frau Böniger wünschen wir frohe Ferientage.

### SCHACHCLUB

Am 22. Oktober fand in unserem Klublokal Café Capitol die ordentliche Generalversammlung des SWR-Schachklubs statt. Der neugewählte, bzw. bestätigte Vorstand unseres Klubs setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen: R. Brun, Präsident (bisher), C. Vogt, Kassier (bisher), W. Stutz, Turnierleiter (bisher), R. Fischbacher, Aktuar (neu), H. Antonini und H. Widmer, Materialverwalter (bisher). Nach Erledigung der Vereinsgeschäfte folgte noch ein interessanter Lichtbilder-Wettbewerb mit Hr. A. Weiss als "Quizmaster", wobei einige schöne Preise zu gewinnen waren. -

Spielgeschehen: In der ersten Runde um den Asia-Cup gelang es unseren Spielern, die Schachfreunde von SWR Genf mit 4 1/2 : 1 1/2 Punkten zu besiegen. Wir gratulieren unseren Gehirnakrobaten für dieses schöne Resultat und sind gespannt auf den Ausgang der zweiten Runde. Im Kampf um die Zürcher Firmen-Schachmeisterschaft 1959/60 beteiligt sich unser Klub erstmals mit zwei Mannschaften, wobei unsere Elitespieler in 7 Runden den Titel des Zürcher Firmenmeisters zu verteidigen haben. Wir wünschen den Spielern viel Glück und Erfolg für die Titelverteidigung. Swissair II spielt in dieser Meisterschaft in der Gruppe C über 5 Runden. - Das bereits zur Tradition des Schachklubs gewordene Winterturnier hat am 12. November mit guter Beteiligung begonnen. Es wird dieses Jahr neuerdings in 4 Stärkeklassen gespielt, davon in den Klassen C und D doppelrundig. Wir hoffen auf einen flotten Turnierbetrieb und nun viel Erfolg im Kampf um die ersehnten Punkte. - Am Samstag/Sonntag, 28. und 29. November wurde in Genf ein weiteres Spiel um den Auderset-Dubois-Pokal mit je 6 Spielern ausgetragen. Von den insgesamt 12 Partien konnte die SWR Genf als Gastgeber lediglich 2 zu ihren Gunsten entscheiden, sodass ein prächtiger 10 : 2 Sieg für unsere Zürcher Spieler resultierte. Die letzte Runde um diesen Pokal findet voraussichtlich im März 1960 statt. Dabei benötigt die SWR Zürich noch 2 1/2 Punkte, um den Pokal endgültig behalten zu können.

R. Fischbacher.

## 25 JAHRE SKI-CLUB SWISSAIR

Dieses Ereignis gab dem Club-Vorstand Gelegenheit, seine Mitglieder zu einer besonderen Generalversammlung einzuladen. So zogen denn am letzten Novembersamstag die Clubmitglieder mit ihren Angehörigen in die Swissair-Kantine in Kloten zum Rapport. Die Präsenzliste verzeichnete zu Beginn 82 Mitglieder und fast ebensoviele brachten ihre Ehegatten mit.

Aus verständlichen Gründen zog sich die Abwicklung der langatmigen Geschäftsberichte bis in vorgerückte Stunden, wird doch der Skiclub Swissair mit seinen 295 Mitgliedern zu den grössten Sektionen der Schweiz gezählt. Unter dem Traktandum Wahlen mussten wir vernehmen, dass Herr Willy Zweili nach 5jähriger Amtsdauer sein Mandat als Präsident niederlegt und nach einstimmiger Neuwahl in die Hände von Herrn Kurt Burgener, Material-Einkauf, Dept. IV, weitergeben konnte. In seinem Schlusswort würdigte der scheidende Präsident die gute Kameradschaft innerhalb des Clubs und im Vorstand und nicht zuletzt die gute Zusammenarbeit mit der FPS, worauf er zu den Ehrungen schritt. Es würde zu weit führen, wollten wir alle Namen aufführen, die dem Skiclub ihre 25jährige Treue bewiesen. Man hörte Namen mit Rang und Klang aus allen Departementen.

Aus der Prominenz der Skiwelt dankte Herr E. Biedermann, Präsident des ZSV, für die Einladung. In seiner markanten Ansprache sind mir besonders die Worte haften geblieben: Skisport treiben, so meinte er, sei gleichbedeutend mit Volksgesundheit pflegen. Als Geschenk überreichte er dem Präsidenten eine schön geformte Kupferkanne.

Herr J. Mahler, seines Zeichens Tourenleiter im Zentralvorstand des SSV, überbrachte dessen Grüsse. Er beneidete uns um unsere weltweiten Beziehungen und sagte, er könne nicht früh genug mit der Swissair direkten Kontakt aufnehmen, um an der kommenden Olympiade in Amerika die Teilnehmer zu einem besonders günstigen Preis reisen zu lassen. Als bleibendes Andenken überreichte er dem Ski-Club einen schönen Tisch-Wimpel des SSV.

Herr Hugo Zeller, Präsident der FPS bedauerte, dass er mit leeren Händen vor der Versammlung stehen müsse, aber nicht desto trotz wünschte er dem Club weiterhin eine erfolgreiche Zeit und offerierte ihm auch für die Zukunft die guten Dienste der FPS.

Im zweiten, gemütlichen Teil, der ab 11 Uhr gestartet wurde, unterhielt uns ein Zauberer mit verblüffenden "Sim-salabim"-Tricks und dann wurde getanzt, gesungen und gescherzt und mancher bedauerte, dass um 5 Uhr früh die Kantine geräumt werden musste.

O. Ritter.

## TENNIS-CLUB

Klubturnier 1959. Dem Wachsen unseres Mitgliederbestandes entsprechend musste auch mit einer Rekordbeteiligung am Klubturnier gerechnet werden. Um einen rechtzeitigen Abschluss der Meisterschaft zu garantieren, hatte die Spielkommission deshalb beschlossen, als ersten Tourniertag den 18. Juli festzusetzen. Die Zahl der Anmeldungen übertraf jedoch die Erwartungen bei weitem. 10 Damen und 44 Herren meldeten sich, also total 54 Teilnehmer gegenüber 42 im Vorjahr.

Trotz diesem grossen Nennungsergebnis konnten 3 der 4 Konkurrenzen fertig gespielt und ein Meister 1959 ermittelt werden. Nur ausgerechnet die 10 Damen waren nicht in der Lage, ihre 9 Partien, innerhalb von 3 1/2 Monaten unter Dach zu bringen. Der Final blieb ungespielt. Schade!

Im Herreneinzel setzten sich die 8 "gesetzten" Herren in den Vorrunden ziemlich eindeutig durch, nur gerade P. Neumeyer, der dieses Jahr sichtlich Fortschritte machte, konnte seinem als Nr. 5 gesetzten Gegner (F. Steiner) einen Satz abnehmen, ja ihn sogar an den Rand einer Niederlage bringen. Unter die letzten 4 kamen mit leichten Siegen die Herren Ritzi, Blatter und Bergsma während K. Gerhard gegen Hansr. Siegfried einen Satz einbüsste. Die beiden Halbfinals waren hart umkämpft. Die Partie Ritzi-Gerhard wurde beim Stand von 1 : 1 Sätzen wegen Dunkelheit abgebrochen. In der dramatischen Fortsetzung gelang es L. Ritzi im 32. Game seinen 4. Matchball auszuwerten, nachdem er bereits 5 Matchbälle von K. Gerhard abgewehrt hatte. Resultat 8/6 2/6 17/15 ! Im zweiten Halbfinal, Blatter-Bergsma, sahen die "dichten" Zuschauermassen zuerst den in guter Form spielenden W. Blatter 5 : 2 in Führung. P. Bergsma vereitelte aber im nächsten Game 4 Satzbälle, zog gleich und buchte schliesslich den Satz 8 : 6 zu seinen Gunsten. Auch im zweiten Satz musste er seinem Gegner ein "long set" 8 : 6 zugestehen, bevor die Partie entschieden war.

W. Blatter schlug dann dafür K. Gerhard klar 6/2 6/4 und belegt damit den 3. Turnierplatz, während P. Bergsma gegen L. Ritzi im Finalspiel mehr Mühe hatte, und mit dem Resultat 6/3 7/5 zum zweiten Mal Klubmeister wurde.



Das Trostturnier für die im ersten Spiel ausgeschiedenen Spieler gewann Herr Keller gegen Herrn Meier 6/4 6/2. Diese Partie wurde "auswärts" ausgetragen, da die beiden Herren erst nach Saisonschluss gegeneinander antreten konnten. Besonders zu erwähnen ist hier das Vordringen von K. Meier bis in den Final. Seine Siege über M. Gautschi und J. Baumgartner sind nämlich als Ueberraschung zu werten. Die vielen Stunden, die er dieses Jahr auf dem Tennisplatz zugebracht hat, haben sich also doch gelohnt! Bravo!

Im Herrendoppel kam es erwartungsgemäss zur Finalpartie Blatter/Bergsma - Gerhard/Steiner die von Blatter/Bergsma 6/2 7/5 gewonnen wurde, womit diese Paarung zum zweiten Mal zu Meisterehren kam.

Die Damenmeisterschaft wurde, wie bereits erwähnt, nicht fertig gespielt, doch erreichten mit Frau Barth und Frl. Siegfried die beiden momentan wohl stärksten Damen die Finalqualifikation, obwohl beide in den Viertelfinals einen Satz abgeben mussten, während sie in den Halbfinals ihre von der Auslosung begünstigten Gegnerinnen klar 6/3 6/3 bzw. 6/0 6/0 überfuhren.

#### Das Klassement

Dameneinzel:	Herreneinzel:	Trostturnier Herren:	Herrendoppel:
ex aequo Frau Barth	1. P. Bergsma	1. H. Keller	1. Blatter/Bergsma
Frl. Siegfried	2. L. Ritzi	2. K. Meier	2. Gerhard/Steiner
3. Frl. Reichstein	3. W. Blatter	3. F. Blattner	3. Ritzi/Casutt
4. Frau Jenni	4. K. Gerhard	4. J. Baumgartner	4. Baumgartner/Fischer

#### S T O P P R E S S !

Unser Trainer Herr Heuberger (tel. 345742) gibt soeben bekannt, dass er je montags, dienstags und freitags von 19.00 - 20.00 Uhr in der Kantonsschul Turnhalle, Freudenberg (Nähe Bahnhof Enge) zu Fr. 9.- im Abonnement Tennisstunden erteilt. Er ist auch bereit, das Training in Gruppen bis zu 4 durchzuführen, wobei sich der Preis entsprechend verbilligen würde. Interessenten sind gebeten, mit Herrn Heuberger direkt Kontakt aufzunehmen.

P. Bergsma

#### FUSSBALL-CLUB

Samstag, den 21. November, fand auf unserer Freizeitanlage Buchwiesen, das ASIA-CUP Spiel gegen die BEA statt. Es war neblig und kalt, das Terrain schwer und glitschig: also das richtige Wetter für die Engländer.

Die Swissair hatte Anstoss, und bald war ein schnelles und hartes Spiel im Gang. Durch schöne Kombinationen und direktes Spiel kamen die Engländer immer wieder gefährlich vor unser Tor, doch schauten ihnen nur zwei Corner heraus. Mit ihren wenigen Gegenangriffen war die Swissair stets gefährlich. In der 20. Minute feuerte unser linker Flügel einen scharfen Schuss aufs gegnerische Tor, den der Torwart nur mit Mühe um den Pfosten lenken konnte. Dieser Angriff gab unserer Elf Auftrieb, und ein weiterer Schuss unseres Center-Forward musste in Corner gelenkt werden. Das Pausenresultat von 0 : 0, entsprach ganz den gezeigten Leistungen.

Nach dem Tee wurde der Match härter, so dass die spurtschnelleren Engländer das Spielgeschehen eindeutig zu dirigieren vermochten. In der 20. Minute der zweiten Halbzeit rollte der Ball gegen unser verlassenes Tor. Der Befreiungsschlag prallte unglücklicherweise an den Rücken unseres Verteidigers, so dass das Eigentor nicht mehr aufzuhalten war. Dieses Tor entschied über Sieg oder Niederlage. Die Swissair musste nun in der Folge noch drei weitere Tore einstecken, darunter ein weiteres Eigentor.

Die Engländer waren wohl die schnellere und härtere Mannschaft, doch das 4 : 0 entsprach nicht ganz dem Spielverlauf und den gezeigten Leistungen. Somit hat diese Mannschaft nun die Berechtigung, den Halbfinal gegen den Sieger aus dem Spiel Lufthansa gegen Air Lingus zu bestreiten. Der in sportlichem Geiste durchgeführte Kampf fand in einem fröhlichen Beisammensein beider Teams im Restaurant Trümpy seinen würdigen Abschluss, unter Austausch von Ehrengaben. Wir wünschen der BEA weiteren Erfolg im ASIA-CUP.

Die Vorrunde ist zu Ende und auch zwei Spiele der Rückrunde haben wir unter Dach. Der FC Swissair darf sich stolzer Herbstmeister schreiben, ist doch die I. Mannschaft in Meisterschaft und Cup noch ungeschlagen.

Ranglistenstand am 28.11.59

1.) Swissair	1	9	8	1	-	34	: 11	17	1.) Kaspar-Winkler	7 Sp.	14 Pt.
2.) MFO		9	5	2	2	24	: 9	12	2.) Huber Pfäffikon	7	10
3.) SRO		9	4	2	3	29	: 26	10	3.) Swissair 2	8	9
4.) BBC		9	4	1	4	19	: 18	9	4.) Albiswerk 2	7	6
5.) Maag		9	4	1	4	22	: 24	9	5.) All.Schw.	7	5
6.) Hota		9	4	-	5	18	: 21	8	6.) Tip-Top	7	4
7.) NCR		9	3	2	5	8	: 16	7	7.) Telefon 2	7	2
8.) Philips		9	-	-	9	10	: 39	0			

Um den Clubgeist innerhalb der FPS zu fördern, veranstalteten der Ski- und Fussballclub am 4. Dezember im Rest. Landhus einen Klausabend. Im Laufe des Abends hatten wir den Besuch des "Samiklauses", der mit einem vollgestopften Sack feinsten Leckerbissen die Skifahrer und Fussballer beschenkte. Etliche Damen und Herren waren im Strafregister des "Samiklauses" eingeschrieben und mussten ihm versprechen, sich im Laufe des nächsten Jahres zu bessern. Es war ein gut gelungenes "Familienfest".

H. Häfeli.

**SPORTS ET LOISIRS - GENÈVE**

Sports et Loisirs de Genève a aussi connu son jour "J". En effet, l'inauguration du "Club-House" a eu lieu le 21 novembre au 37 Chemin des Ailes à Cointrin.

La bienvenue était souhaitée par le président de Sports et Loisirs de Genève, M.M. Glauser, M. le Dr H. HAAS représentant notre direction ainsi que M.U. KELLER, directeur pour la Suisse romande ont formés des vœux chaleureux pour la prospérité des clubs.

Parmi les invités on pouvait noter la présence de M.G. OLIVET, dir.-adjoint, M.G. Bratschi, directeur et M.E. Sudan, sous-directeur de l'aéroport, M.H. Stettler, maire de Meyrin, M.H. Zeller, président central de Sports et Loisirs et de nombreuses autres personnalités.

Le ruban traditionnel a été coupé par le M. le Dr. H. Haas et on s'est rendu à la première salle curieux de se qu'on va voir. Des couleurs chaudes, des meubles modernes et une grande baie vitrée qui regarde se construire la future piscine. Un magnifique protège-paroi offert par la Direction de Zürich attire les yeux par son originalité. Un autre cadeau, un vitrail, témoigne la sympathie de Sports et Loisirs de Zürich. Un grand panneau coulissant se tire et nous livre l'autre réservé au club des échecs, même style accueillant. La troisième salle est celle du club de ping-pong décorée des trophées des différents clubs. On sent qu'avec de tels locaux les victoires vont se succéder dans chaque activité.....

Il reste à voir la chambre noire aménagée pour l'Ecran Swissair, pourvue d'un matériel "up to date". Il en sortira sûrement quelques chefs-d'oeuvre de la photo.

Le foyer transformé en salle de réception voyait partout fleurir le sourire de l'approbation.

Quand aurons-nous votre visite?

Quand viendrez-vous chez vous?

ECRAN SWISSAIR

Des cours de photographie débiteront en janvier sous la direction de spécialistes: Mme. Gilléron  
M. Jaccard  
M. Re

Les personnes qui s'y intéressent sont priées de se mettre en rapport avec M. Cattin, réservation.

SKI-CLUB

M. Bally se retire de la présidence du club pour raison de santé.

Ses camarades des randonnées au grand air le remercient chaleureusement pour son activité au sein du club.

Voici le programme des courses et concours de 1960

Janvier	10	Crozet-Fierney	Mars	06	Les Houches-Chamonix
	24	La Clusaz		20	La Clusaz-Aiguillette
Février	07	Samöens (Concours Swissair Genève)	Avril	03	Courchevel
	20-21	St-Gervais (Concours A.S.I.A.)			

Le Président: Perroud

Avec toutes ses sorties en perspective on peut facilement imaginer les "bronzés" de collègues que nous aurons en fin de saison. - Rien que par leur couleur on saura qu'ils font partie du ski-club.

Il n'est pas trop tard, vous pouvez encore vous joindre à eux. Pensez-y!



Unsere im Kommentar zur November-Ausgabe der Guten Idee erwähnte Hoffnung hat sich erfüllt. Wir können heute auf fünfzehn abgelehnte nicht weniger als zwölf prämierte Vorschläge publizieren und dabei als sicher willkommene Weihnachtsgeschenke Fr. 1'120.-- als Prämien auszahlen. Wobei in diesem Betrag mit Fr. 700.-- die zweithöchste Prämie des Jahres 1959 enthalten ist. Zu diesem erfreulichen Resultat gratulieren wir den nachstehend genannten Prämiengewinnern herzlich und wünschen ihnen recht frohe Festtage.

Eine Betrachtung unserer laufend notierten Zahlen lockt uns zu verraten, dass unser Vorschlagswesen im zu Ende gehenden Jahr seine ausserordentliche Qualität nicht nur halten, sondern nochmals um einiges verbessern konnte. Wie gewohnt werden wir in der Januar-Ausgabe die interessierenden Zahlen veröffentlichen. Aber schon heute wollen wir allen Beteiligten unseren Dank für ihr flottes Mitmachen aussprechen, verbunden mit unseren besten Wünschen für frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Swissair.

\*\*\*\*\*

*	Herr Reinhard Leibundgut, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 700.--	6627	*
*	Herr Ludwig Reimann, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 100.--	6824	*
*	Herr Paul Spillmann, Sektion Borddienst, Dept. III	Fr. 50.--	4852	*
*	Herr Albert Rusterholz, Sektion Flz.-Unterh., Dept. IV	Fr. 40.--	5545	*
*	Herr Hans Stalder, Swissair-Vertretung Istanbul,	Fr. 40.--	6041	*
*	Herr Walter Rüdüsühli, Sektion Flz.-Unterh., Dept. IV	Fr. 40.--	6812	*
*	Herr Anton Kläger, Sektion Flz.-Unterh., Dept. IV	Fr. 40.--	6820	*
*	Herr Alfons Nünlist, Sektion Flz.-Unterh., Dept. IV	Fr. 30.--	5920	*
*	Herr Henry Flück, Material-Verwaltung, Dept. IV	Fr. 20.--	4640	*
*	Frl. Trudy Sorg, Rechnungswesen, Dept. I	Fr. 20.--	6345	*
*	Herr Albert Gut, Sektion Flz.-Unterh., Dept. IV	Fr. 20.--	6866	*
*	Herr Paul Friedli, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 20.--	7747	*

\*\*\*\*\*

## Prämierte Vorschläge

- 6627 Bei den R-2800-Motoren wurde festgestellt, dass nach einer bestimmten Betriebsdauer in der Zentralbohrung des Laderzwichengehäuses Korrosionsschäden auftreten. Um nun eine weitere Korrodierung zu vermeiden wird jeweils wenn solche Schäden festgestellt werden, die Zentralbohrung ausgedreht und ausgebüchst. Da die Verteilerbüchse, welche nun in die ausgebüchste Bohrung eingepresst wird, zusammen mit der Zentrallagerbüchse rundlaufen und den gleichen Innen- $\emptyset$  aufweisen muss ist es notwendig, die Verteilerbüchse entsprechend der Zentrallagerbüchse zu bearbeiten. Zu diesem Zweck wurde bis anhin die alte Verteilerbüchse durch eine neue mit Untermass im Innen-Durchmesser ersetzt.
- Herr Reinhard Leibundgut machte mit seinem Vorschlag darauf aufmerksam, dass für diese Reparatur die alte Verteilerbüchse wieder verwendet werden könnte, wenn die korrespondierenden Bohrungen der beiden Büchsen auf das Uebermass +5 oder +10 ausgeschliffen würden. Das Uebermass der Bohrungen in Bezug auf die Laderwelle könnte jeweils durch Einsetzen von im Magazin vorhandenen Uebermass-Oeldichtringen korrigiert werden.
- Die Ueberprüfung dieses Vorschlages bewies nicht nur dessen Richtigkeit, sondern wies auch auf ganz namhafte Einsparungen hin, besonders da die Verteilerbüchsen relativ teure Motoren-Teile sind. Somit wurde die Revisionsvorschrift sofort entsprechend ergänzt, und Herr Leibundgut wird glücklicher Gewinner der zweithöchsten Prämie des Jahres 1959.



- 6824 Der in der Oktober-Nummer der Guten Idee abgelehnte Vorschlag von Herrn Ludwig Reimann wurde auf Grund einer nachträglich eingereichten Ergänzung nochmals überprüft. Dabei bestätigte sich die Richtigkeit der im Vorschlag gemachten Feststellung, dass nämlich beim Einsetzen neuer Kipphebelbüchsen der Arbeitsvorgang wesentlich erleichtert werden kann, wenn auch zum Einpressen der ersten Büchse der Dorn 808159 verwendet wird.
- Die Anwendung dieses Werkzeuges vereinfacht den Arbeitsvorgang insofern, als man die Büchse nur darauf aufzustecken braucht und sofort einpressen kann. Dieser kurze Arbeitsvorgang erlaubt nun alle Büchsen auf einmal zu unterkühlen und der Reihe nach einzupressen. Mit dem bisher verwendeten Dorn wäre dieses abgekürzte Arbeitsverfahren nicht möglich gewesen, da damit das Aufstecken der Büchse zu lange dauert und sich diese während der Wartezeit wieder zu stark erwärmen würden.
- Nunmehr kann die entsprechende Vorschrift geändert und Herrn Reimann die verdiente Prämie zugesprochen werden.
- 4852 Herr Paul Spillmann machte die Anregung, neben den gebräuchlichen Kartonschachteln, die zur Mitnahme der Mahlzeiten in unseren Flugzeugen dienen, auch solche anzuschaffen die nur halb so lang und halb so hoch sind. Die Verwirklichung seines Vorschlages bringt eine bedeutend bessere Platzausnutzung in unseren Langstreckengalleys mit sich, wo die Verhältnisse infolge des Ausbaus des Mahlzeiten-Services für die Erstklasspassagiere besonders prekär geworden sind.
- 5545 Um die Voraussetzung für eine saubere und einwandfreie Demontage der Retainer des CV-440-Hydr.-Tanküberdruckventils zu schaffen schlug Herr Albert Rusterholz vor, in den Kopfteil der Retainer einen Schlitz zu fräsen. Damit wird es möglich, die Retainer auf einfachere Art und unter grösstmöglicher Schonung des Materials zu demontieren, was bei der Original-Ausführung nicht der Fall ist.
- 6041 Der Vorschlag von Herrn Hans Stalder, pro Abrechnungsperiode verschiedenfarbige Kassabon-Rollen zu verwenden, trägt dazu bei, das Erstellen der halbmonatlichen Abrechnungsausweise zu erleichtern.
- Durch die vorgeschlagene Farbbezeichnung können nämlich die nicht zur betreffenden Abrechnungsperiode gehörenden Kassabons sofort erkannt und ausgeschieden werden, sodass Differenzen wegen dem irrtümlichen Mitaddieren "fremder" Belege vermieden werden können.
- 6812 Die Anregung von Herrn Walter Rüdüsühli, durch den Einbau von Anniestops mit losen Muttern die Befestigung der Radome der DC-6- und DC-7C-Flugzeuge zu erleichtern, ist gut. Zudem gewährleistet diese Lösung eine bessere Austauschbarkeit der Bauteile. Der Vorschlag wird mit Werkauftrag Nr. 52622 realisiert.
- 6820 Herr Anton Kläger machte darauf aufmerksam, dass sich eine Funktionsprüfung des Ground-Blowers der CV-440-Flugzeuge auch ohne laufende Motoren durchführen lässt, sofern als Antriebsaggregat der fahrbare Hydr.-Prüfstand eingerichtet wird.
- Grundsätzlich sind diese Ueberlegungen richtig. Ein Bedürfnis zur periodischen Kontrolle des Blowers auf dem Flugzeug besteht allerdings nicht, da es sich dabei nicht um ein störungsanfälliges Aggregat handelt.
- Andererseits ist es aber schon vorgekommen, dass nach festgestellten abnormalen Geräuschen während des Fluges der Blower fälschlicherweise als Ursache betrachtet und ausgebaut wurde. Hätte in solchen Fällen ein Prüfgerät, wie es Herr Anton Kläger vorschlägt, zur Verfügung gestanden, so hätte wahrscheinlich ein unnötiger Ausbau vermieden werden können.
- Um in Zukunft weitere solcher Fälle tunlichst auszuschliessen wurde der Anschluss des Prüfstandes diesen Bedürfnissen angepasst und eine entsprechende Prüfvorschrift FLB 711.31 Publ.Nr.52572 erstellt.
- 5920 Die von Herrn Alfons Nünlist vorgeschlagene Versetzung des Verschlusses der DC-6B-Wassertankaufhängung nach unten, bringt den Vorteil einer einfacheren Montage des Wassertanks. Sie lässt sich nunmehr durch einen Mann bewerkstelligen.
- 4640 Herr Henry Flück schlug vor, die Messtäbe der CV-440-Druckkab. Hydr. Oeltanks zu sandstrahlen. Es zeigte sich nämlich, dass diese matt gelieferten Messtäbe mit dem Gebrauch blank werden, wodurch die Ablesbarkeit stark verschlechtert wird.
- Auf Grund dieses Vorschlages werden nun zukünftig die blank gewordenen Messtäbe gegen sandgestrahlte ausgetauscht.

6345 Für die Abrechnung von Geschäftsfahrten mit Privatwagen werden zur Zeit zwei Formulare verwendet. Formular 5.8.1.04 dient der Aufzählung der Fahrten und der Errechnung der gefahrenen Kilometer, Form. A 1082 der eigentlichen Abrechnung des Km-Totals in Franken und Rappen.  
Fräulein Trudy Sorg entwarf nun ein neues Formular, das sowohl für die Aufstellung der Fahrkilometer als auch für die frankenmässige Abrechnung verwendet werden kann. Dieses wird eingeführt sobald die noch vorhandenen Formulare 5.8.1.04 aufgebraucht sind.

6866 Das Anbringen von speziellen Haltern an den Werkbänken in der Spenglerei verschafft die Möglichkeit, die Handbohrmaschinen bei Arbeitsunterbruch vernünftig und sicher deponieren zu können. Diese Idee stammt von Herrn Albert Gut und wurde bereits verwirklicht.

7747 Der Vorschlag von Herrn Paul Friedli wird gutgeheissen. Der Bedienungsschalter der kleinen Tischbohrmaschine in der Schlosserei wird aus sicherheitstechnischen Gründen auf die rechte Seite versetzt.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

735 Sofortige Verbuchung der in Rechnung gestellten Flugdokumente.

Bereits vor Eingang dieses Vorschlages wurde die Wiedereinführung der Flugscheinsaldierung geplant und dann auch nach Ueberwindung zahlreicher Schwierigkeiten vorgenommen. Diese Aenderung hat dann aber notgedrungen die sofortige Verbuchung aller Flugscheinverkäufe mit sich gebracht. Die vorliegende Idee muss deshalb als ein Teil des dazumal bereits geplanten Procederes betrachtet werden und kann aus diesem Grunde nicht prämiert werden.

1463 Uniformierung

Die Richtlinien für die Uniformierung wurden von der Direktion erlassen und betreffen das gesamte Personal, das die SWISSAIR im Verkehr mit Kunden vertritt. Hiezu gehört auch das Personal der Luftreisebüros. Die Tatsache, dass andere Gesellschaften in Bezug auf die Uniformierung nicht so weit gehen wie wir ist kein stichhaltiger Grund für eine Aenderung unserer Uniformierungsvorschriften.

5670 Schiebetore Werft

Das Anbringen von Schleppkontakten an den Schiebetoren in der Werft, die beim Oeffnen der Tore über ca. 3 m im Heizraum optische Signale auslösen und den Ofen ausschalten würden, wäre technisch, wenn auch mit einigem Aufwand, ohne weiteres möglich. Die FIG (Flughafen Immobilien Gesellschaft), in deren Bereich die Angelegenheit fällt, hat jedoch zur Zeit wesentlich dringendere Aufgaben zu lösen und kann daher vorläufig nicht auf diesen Vorschlag eintreten.

5702 Es stimmt nicht, dass durch Kadmieren die gebrauchten Stopmuttern wieder verwendbar gemacht werden können.

Der durch ein solches Verfahren zurückgewonnene Festsitz kommt nämlich lediglich vom Aufquellen der Fiber- oder Nylonstops durch den Kadmierungsvorgang. Nach relativ kurzer Gebrauchszeit muss aber damit gerechnet werden, dass diese Einsätze wieder zusammenschrumpfen. Wohl bildet die Kadmiumschicht selber einen Ueberzug, der aber das Zusammenfallen der Stops nur verzögern, keinesfalls aber verhindern kann.

5712 Emergency-Ausrüstung

Die empfohlenen Baby Floating Survival Cot sind bekannt und werden bereits auf ihre Eignung hin geprüft.

5713 Emergency-Stablampen

Wir haben nichts gegen die von der Firma Gulton hergestellte Lampe. Ob sie aber alles hält was sie verspricht ist leider unbekannt. Bekannt ist nur ihr Preis; der aber ist bedeutend höher als derjenige unserer Delta-Stablampe, deren Unzulänglichkeiten wir kennen und für deren Verbesserung zur Zeit verschiedene Aenderungen vorgenommen werden.

Es gibt aber noch andere Gründe die uns veranlassen die vorgeschlagene Lampe vorläufig nicht einzuführen. Diese liegen in

1. der zwischen SAS und SWISSAIR erfolgten Einigung auf den Delta-Stablampen-Typ,
2. der bereits erfolgten Bestellung der Befestigungsdetails in den neuen Flugzeugen,
3. dem kostspieligen Ersetzen der abhanden gekommenen Lampen,
4. dem Nachteil, dass das Gehäuse der fraglichen Lampe nicht fluoresziert.

5946 Verhütungsmassnahme gegen das Verstellen des Stop-Levers der 43 E 60 Propeller bei der Domreinigung.

Es ist schon öfters passiert, dass bei der Reinigung des Propellerdomes das Stop-Lever-Assembly verstellt wurde. Eine solche Verstellung kann je nach der Situation sowohl einen nachteiligen Einfluss auf den Propellerblattwinkel haben, als auch den Oeldurchfluss am Dumpventil beeinflussen. So kann es z.B. vorkommen, dass bei einer Durchflussänderung am Dumpventil der Oeldruck auf den Domkolben für den Unreverse-Vorgang ungenügend wird und somit eine Verstellung nicht mehr möglich ist. Um das Verstellen der Stop-Levers während der Domreinigung zu eliminieren wurde es vom Herstellerwerk als notwendig erachtet, das Oeltransferrohr-Assembly zu modifizieren.

Da die neuen Propeller diese Modifikation bereits aufweisen, entschloss man sich, die alte Ausführung ebenfalls gemäss den Empfehlungen des Herstellers abzuändern.

Der Vorschlag, dieses Problem durch Einsetzen eines speziellen Sicherungsringes, statt durch die an sich kostspielige Modifikation zu lösen muss leider im Interesse eines einheitlichen Verstell-Systems abgelehnt werden.

6073 Neujahrskarten

Die Swissair hat die Neujahrskarten für allgemeine Verwendung abgeschafft und wird sie auch nicht wieder einführen. Sie stellt sich damit in die Reihe jener Unternehmen, die einem Ueberborden einer heute recht fragwürdig gewordenen Sitte entgegenwirken wollen. Der entsprechende Entscheid der Direktionskonferenz ist eindeutig.

6085 Abgabe von Faktura-Formularen an Dienststellen, die regelmässig Spesen weiterzubelasten haben.

Mit der direkten Fakturierung durch die einzelnen SWISSAIR-Dienststellen könnten wohl die Faktura-Anträge ausgeschaltet werden, aber dieser kleinen Vereinfachung würden folgende wesentlichen Nachteile gegenüberstehen:

1. Da das Büro für Inlandabrechnung auf Endlosformularen fakturiert, müssten für die dezentralisierte Fakturierung separate Rechnungsgarnituren angeschafft werden.
2. Original, Kopie für Kontokorrentbüro sowie Buchungskopie müssten trotz dezentralisierter Fakturierung zur fachgemässen Verarbeitung dem FBFI zugestellt werden.
3. Bei der jährlich vorzunehmenden Vollständigkeitskontrolle müssten die fehlenden Buchungsbelege bei verschiedenen Dienststellen reklamiert werden.
4. Es dürfte sehr schwierig sein die einzelnen Dienststellen, besonders jene, die nur selten Faktura zu erstellen haben, an eine einheitliche Rechnungstellung, eine richtige Ablage und ein vollständiges Weiterleiten aller Unterlagen zu gewöhnen.

Die zentralisierte Fakturierung bringt somit die Vorteile einer besseren Uebersicht, einer einheitlichen Rechnungstellung und einer besseren Kontrolle mit sich und, was besonders ins Gewicht fällt, sie erfolgt durch Personal, welches genau instruiert und mit den vielfältigen Abrechnungs- und Währungsbestimmungen bestens vertraut ist.

6325 C.S. Navro

Der Vorschlag, die Passagiere durch Anbringen eines Schildes im Lavaboraum zu bitten, das Lavabo nach Gebrauch auszuwischen wurde schon vor längerer Zeit auch innerhalb des Bordausstattungsdienstes vorgebracht und behandelt. Das Anbringen eines solchen Hinweises musste jedoch bis zur Einführung individueller Handtücher - die in den nächsten Wochen erfolgen soll - zurückgestellt werden.

6326 W.K.

Der Vorschlag, Zimmerbestellungen per Telex während der Messe-Saison in Frankfurt a/M. prinzipiell zu unterlassen, da sie doch meistens negativ beantwortet werden müssen und somit nur Kosten verursachen, beruht auf einer verständlichen Ueberlegung des Einsenders. Betrachtet man aber diese Angelegenheit vom Verkaufsstandpunkt aus, so zeigt es sich, dass z.B. unseren Vertretungen im Fernen Osten oder in Uebersee, wo teure Passagen auf dem Spiele stehen, nicht zugemutet werden kann, ihren Kunden diesen Dienst zu versagen. Eher müssen einige zusätzliche Kosten und eventuell ein negativer Bescheid für den Passagier in Kauf genommen werden als beim Kunden den Eindruck zu erwecken, es werde nicht alles getan um seinen Wunsch zu erfüllen. Ferner mag es immer wieder vorkommen, dass eine Reservation doch möglich ist und zudem gibt es auch immer wieder dringende Fälle, bei denen ein Versuch unbedingt unternommen werden muss. Aus diesen Gründen ist es nicht möglich unseren Vertretern den Weg der Zimmerreservation per Telex zu verschliessen. Sollte es aber notwendig sein allen in Frage kommenden Vertretungen mitzuteilen, dass kurzfristige Zimmerreservierungen meist aussichtslos sind, so müsste dies auf dem Zirkularwege via Sektion Verkaufsförderung Passagen geschehen.

6540 Unterteilung der Route-Manuals

Es liegt vorläufig kein stichhaltiger Grund vor, die Sektoren Europa und Naher Osten in separate Route-Manuals aufzuteilen. Da nämlich beide Manuals zu einem grossen Teil mit den gleichen Unterlagen ausgerüstet werden müssten, käme dies im Vergleich zu dem daraus resultierenden Nutzen viel zu kostspielig zu stehen.



6571 Fensterkonstruktion Hangaranbau

Die im Hangaranbau vorhandene Fensterverglasung wurde aus Gründen der Zweckmässigkeit so gewählt. Wären nämlich die Fensterfronten komplett mit Klarglasscheiben verglast, so hätten notgedrungen zusätzlich Lamellenstoren oder Vorhänge angebracht werden müssen. Darauf hat man aber aus finanziellen Gründen verzichten wollen. Im weiteren kann gesagt werden, dass die Verwendung von Klarglasscheiben nachgewiesenermassen keine wesentliche Verbesserung der Helligkeit gebracht hätte.

Anders hätte unser Kommentar natürlich lauten müssen, wenn der Grund für den geäusserten Wunsch nach Klar- glas in der gegenüberliegenden Kantine zu suchen wäre. Dann hätten wir wohl verständnisvoll genickt und mit Wilhelm Busch geschrieben: "Jeder Jüngling hat nun mal den Hang zum Küchenpersonal" ! ---

7527 Korkdichtungen für Gummitanks

Die Flugzeug-Produktionsplanung befasst sich schon seit geraumer Zeit mit den Vorarbeiten für eine planmässige Bereitstellung sämtlichen Materials, das für die Durchführung der Revisionsarbeiten an den Flugzeugen benötigt wird. Eine Position in dieser Aufgabe ist auch das Bereitstellen der Gummizellen mit den zugehörigen Dichtungen.

7749 Abändern der Bugraddeichsel der DC-7C-Flugzeuge

Die DC-7C-Bugraddeichsel ist aus Sicherheitsgründen in ihrer bestehenden Art konstruiert worden. Es darf deshalb weder eine U-Eisenführung angebracht noch dürfen die Bolzen durch Schrauben ersetzt werden. Die Bolzen haben nämlich die Aufgabe, die Zug- und seitlich wirkenden Kräfte aufzunehmen und sind so bemessen, dass sie bei einer Ueberbeanspruchung abgescheert werden.

Beispiel: Sollte beim Schleppen eines Flugzeuges vergessen worden sein den Bugradsicherungsbolzen zu entfernen, so würde bei einer brusken Richtungsänderung der hintere Sicherheitsbolzen des Deichsels abgescheert. Dadurch können Beschädigungen am Bugrad und an der Bugradgabel verhütet werden.

Wir bitten den Einsender des folgenden Vorschlages sich bei Herrn H. Schneeberger, Flz.-Engineering, Dept. IV, zu melden:

4650 Verbesserung der Zugänglichkeit zum Wasser-Auffüll-System.

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

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

4074 Leuchtsignal auf den Schlepptraktoren.

5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage.

5557 Kombination von Service-Frachtbrief mit -Lieferschein.

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

5466 Veredelung der Kontaktteile der Stablampen.

5519 Wartungsvorschrift betr. Feuerlöschanlage DC-6B.

5813 O-Ringe für Kompressor-Kupplungen.

6585 Anbringen einer Lederschlaufe an den Stablampen.

6792 Aufhängevorrichtung zum Spritzen der Feuerlösch- und Pressluft-Flaschen.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.

6869 Schleifen statt Schaben der mit Korrosion behafteten Strukturteile.

Da es sich bei den mit Korrosion behafteten Teilen meistens um wichtige Strukturteile handelt muss das vorgeschlagene Schleifverfahren, das an Stelle des Schabens treten soll, gründlich auf seine Eignung hin untersucht werden. Ein zur Zeit laufender Versuch wird zeigen, ob oder wie weit ein solches Schleif- verfahren zulässig ist.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

643/735/802/809/1584/4247/4594/4625/4649/4748/4845/4852/4954/5052/5111/5176/5196/5250/5304/5508/5520/  
5575/5600/5694/5714/5764/5769/5775/5795/5858/5861/5910/5945/6052/6071/6087/6088/6124/6194/6226/6234/  
6241/6244/6254/6269/6272/6311/6324/6346/6502/6534/6561/6573/6619/6625/6639/6647/6650/6652/6684/6702/  
6720/6769/6775/6788/6801/6821/6846/6860/6865/6869/6874/6884/6885/6886/6894/6895/6897/7505/7513/7519/  
7520/7521/7530/7532/7700/7801/7802/7806.