

# 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

Nr. 2

Februar 1959

## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM JANUAR 1959

	<u>Januar 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>Januar 1958</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	14'163 + 4 %	13'614
Ausgelastete Tonnenkilometer	6'893 + 1 %	6'799
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	4'997 . / . 2%	5'091
Fracht-tkm	1'438 + 17 %	1'231
Post-tkm	458 . / . 4%	477
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	48,7 %	49,8 %

Einem im letzten Herbst gefassten Beschluss der Geschäftsleitung zufolge erfährt die Bekanntgabe unserer Verkehrsergebnisse ab Januar 1959 einige wesentliche Abänderungen. Die wichtigste unter ihnen betrifft die Berechnung der offerierten und ausgelasteten Tonnenkilometer. Die in angebotenen tkm ausgedrückte Produktion ergibt sich bekanntlich aus der Multiplikation der verfügbaren Nutzlast in Tonnen mit der Zahl der zurückgelegten Kilometer. Die in ausgelasteten tkm gemessene Nachfrage wird errechnet, indem die Distanz mit dem Gewicht der effektiven Ladung multipliziert wird. Bis Ende des letzten Jahres ermittelten wir diese Daten auf Grund des tatsächlichen Flugweges. Die neue Methode stützt sich nun auf Grosskreisdistanzen, das sind die auf dem Globus abgesteckten, kürzesten Abstände zwischen den einzelnen Etappenpunkten. Die bisher verwendeten, effektiven Kilometerzahlen (sie berücksichtigten die Luftstrassen und schlossen die Umfliegung militärischer Sperrzonen etc. ein) waren durchschnittlich um ca. 10 % höher. Die fortan geübte Praxis wurde indessen in Anlehnung an die Statistiken der IATA, der ICAO und des ARB (Air Research Bureau) gewählt.

Die Ermittlung der offerierten tkm wird überdies vereinfacht, indem als Nutzlast der einzelnen Flugzeugtypen ein Mittelwert pro Verkehrsgebiet angenommen wird; bis jetzt waren diese Gewichte je nach Strecke verschieden.

Eine dritte Neuerung ist, dass die Gepäck-tkm nicht mehr separat, sondern zusammen mit den Passagier-tkm ausgewiesen werden. Dieses Vorgehen entspricht den tatsächlichen Verhältnissen insofern besser, als jeder Flugschein auch zur Mitnahme eines bestimmten Totalgewichts an Gepäck berechtigt. Die bisher gemachten Erfahrungen lassen pro Passagier samt Gepäck die folgenden Standardgewichte als geeignetste Berechnungsgrundlage erscheinen: im Europaverkehr sowie für Sonder- und Charterflüge 90 kg (Kinder: 45 kg), im Verkehr von und nach USA, Südamerika, dem Nahen und Fernen Osten 98 kg (Kinder: 49 kg). Bis und mit Dezember 1958 setzte man zur tonnenkilometrischen Erfassung des Fluggastverkehrs für jeden Passagier ein Durchschnittsgewicht von 75 kg ein, während die Gepäck-tkm nach dem bei der Abfertigung festgestellten Gepäckgewicht ermittelt wurden.

Im Berichtsmonat wurde das Produktionsbudget um ca. 7 % unterschritten. Der Löwenanteil dieses Mankos entfällt auf den Nordatlantik, wo sich schon jetzt die Düsenverkehrskonkurrenz deutlich bemerkbar macht, mussten doch einzelne Kurse wegen Mangel an Buchungen zusammengelegt werden. Dies hatte andererseits zur Folge, dass die verbleibenden USA-Flüge relativ gut ausgelastet waren: im Passagierverkehr betrug der Ladefaktor 58,3 % (im Vorjahr 63,0 %) und war damit der höchste in allen Verkehrsgebieten erreichte Koeffizient. Den tiefsten Auslastungsgrad registrierten wir mit 33,6 % über dem Südatlantik. Im Gesamtverkehr ist es einzig der 17 %igen Zunahme des Frachtverkehrs zu danken, dass die Nachfrage nicht unter das Vorjahresergebnis sank.

## DIE SEITE DER GESCHAFTSLEITUNG

Im April 1956 stimmte der Ausschuss der Verwaltungsrates einer Vorlage der Geschäftsleitung über den Erwerb einer elektronischen Rechenmaschine zu. Das bis an die Grenzen seiner Kapazität ausgebaut Lochkartensystem war dem gewaltig gesteigerten Arbeitsvolumen nicht mehr gewachsen.

Nach knapp zwölf Monaten Vorbereitungszeit nahmen wir anfangs 1958 eine von der Firma International Business Machines (IBM) gemietete Datenverarbeitungsanlage in Betrieb. Wir waren überzeugt, die damit verbundenen aussergewöhnlichen Lasten durch ebenso gewichtige Einsparungen zumindest aufwiegen zu können. Nach einem Jahr betrieblicher Erfahrung ist die Frage, ob unsere Erwartungen erfüllt worden seien, durchaus berechtigt. Wir dürfen vorausnehmen, dass die Antwort positiv ausfällt.

Zwar steckten wir unser Ziel von Anbeginn hoch, indem wir der neuen Anlage zumuteten, nicht nur einige wenige, sondern gleich 25 Arbeitsabläufe auf einmal zu übernehmen. Die einkalkulierten Anfangsschwierigkeiten blieben nicht aus; im letzten Sommer vermochte sie jedoch unser Personal zu meistern. Sehr gut bewährte sich die Electronic Data Processing-Anlage (EDP) zunächst für die Salär- und sodann für das sehr umfangreiche Gebiet der Verkehrsabrechnung; hier konnte u.a. der detaillierte Ausweis zwischen den verkauften und abgeflogenen Passagier- und Frachtbeträgen wieder vorgenommen werden. Allein diese, in der Fachsprache "Saldierung" genannte Manipulation (auf die infolge Ueberlastung der alten Anlage vorübergehend verzichtet werden musste) förderte im erster Semester Mehreinnahmen in der Höhe von rund 1 Million Franken zutage, die sonst zehn Jahre lang in unsern Büchern verborgen geblieben wären. Als geeignet erwies sich das neue System auch für Tarifberechnungen und statistische Zwecke. Dagegen vermochte der Einsatz der EDP-Anlage für die Lagerbuchhaltung im Dept. IV nicht voll zu befriedigen. Die noch nicht durch alle Stufen vollzogene Umorganisation bedarf weiterer Verbesserungen. Die kleineren, aber nicht weniger wichtigen Aufgaben, wie das Rechnen des Flugprogramms, der Kostenbuchhaltung und Budgetkontrolle sowie die Auswertung von Daten für den Zentralen Personaldienst (Pensionskasse) und den Planungsdienst, bewältigte die Anlage zur vollen Zufriedenheit der interessierten Stellen.

Sorgfältige Wirtschaftlichkeitserhebungen haben ergeben, dass unsere elektronische Rechenmaschine im laufenden Jahr nach Abzug der Mehrkosten Einsparungen im Betrage von rund 200'000 Franken ermöglicht. Diese Summe setzt sich zur Hauptsache zusammen aus den Salären für 29 eingesparte Arbeitskräfte sowie den Auslagen für Service-Aufträge, die wir ohne EDP an Dritte hätten vergeben müssen. Das von den zuständigen Dienststellen ermittelte Wirtschaftlichkeitsergebnis umfasst zwangsläufig nur die nachweisbar erzielten Einsparungen. Die zahlreichen indirekten Vorteile haben in ihrer Gesamtheit aber nicht weniger bedeutsame Auswirkungen zur Folge. In vielen Dienststellen sind durch die erhöhte Genauigkeit Verbesserungen und Arbeiterleichterungen festgestellt worden, die man nicht beziffern kann. So errechnete die Maschine - um nur ein Beispiel zu erwähnen - den Verteilerplan für die Versicherungsleistungen an jeden einzelnen Angestellten in knapp zwei Stunden. Die gleiche Berechnung hätte eine Arbeitskraft während zwei Monaten voll beansprucht; dabei wären in dieser Zeit die Resultate noch nicht kontrolliert gewesen. Darüber hinaus ist das Büro für Personalversicherungen dieses Jahr in der Lage, jedem Swissair-Mitarbeiter den Stand seines Personalversicherungskontos um Monate früher als bisher bekanntzugeben.

Die EDP-Anlage läuft im Monatsdurchschnitt 200 bis 240 Stunden und ist damit im einschichtigen Betrieb praktisch voll ausgelastet. Mit der Uebernahme neuer Aufgaben - wie z.B. die gegenwärtig geprüfte Automatisierung des Crew Assignments - ist ab nächstem Jahr der Zweischichtenbetrieb nicht mehr zu umgehen. Bis 1962 dürfte die Anlage während drei Schichten voll ausgelastet sein, sodass sich zu diesem Zeitpunkt eine neue Lösung aufdrängen wird.



E. Groh  
Chef Departement I

## DR. ALBERT LINDER

Am 26. Januar verschied in Zürich in seinem 58. Lebensjahr unser Verwaltungsratsmitglied Herr Dr. Albert Linder, Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Kreditanstalt. Der Verstorbene, der sich namentlich um die schweizerische Elektrizitätswirtschaft verdient gemacht hatte, gehörte unserer Aufsichtsbehörde seit 1947 an. Auch unserm Unternehmen lieh er wertvolle Dienste, und wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

### NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zu DC-6B Pilots-in-Command für Europa und den Nahen Osten wurden die Piloten Heinrich Büchi und Andreas Buerki sowie Flugkpt. Roland Schnetzer, auf Convair die Piloten Eugen Bohli, Jacques Darbre und Ernst Moser ernannt. Wir gratulieren!

### NEUER FLUGKAPITÄN

Pilot Heinrich Vogler erhielt den Grad eines Flugkapitäns. Wir entbieten die besten Glückwünsche.

### ERNENNUNGEN

Im Dept. II übernimmt Herr Otto Burkhardt, Chef der Verkehrsplanung, zusätzlich zu seiner bisherigen Funktion die Stellvertretung des Chefs der Verkehrsabteilung. In der Reservation wird Herr Viktor Naef Chef ad int. des Service Uebersee als Nachfolger von Herrn Pieter Bergsma, der in die Sektion Reservationswesen übergetreten ist.

Im Dept. III wurde Herr Adolf Flückiger, bisher Chef Fernschreibbetrieb, zum Chef Feste Fernmeldedienste ad int. ernannt.

Wir wünschen allen Neuernannten viel Erfolg in ihrer Tätigkeit.

### UNSER BORDDIENST ALS VORBILD

Die italienische Luftverkehrsgesellschaft Alitalia hat die Pläne unseres neuen Borddienstgebäudes, das bis 1961 in Kloten gebaut werden soll, zur Einsicht erhalten. Alitalia wünscht in Rom einen ähnlichen Bau zu errichten. Ueberdies wird unsere Flugküche von Karachi in Zukunft auch die Kurse der Alitalia beliefern.

### SWISSAIR KALKUTTA ZIEHT UM

Unsere bisherige Generalagentur in Kalkutta, Gladstone, Lyall & Co. Ltd., wird ein neues Swissair-Büro beziehen. Die von uns dem Generalagenten vermieteten Lokalitäten befinden sich direkt neben der SAS-Vertretung.

### SWISSAIR-CHARTERFLÜGE 1959

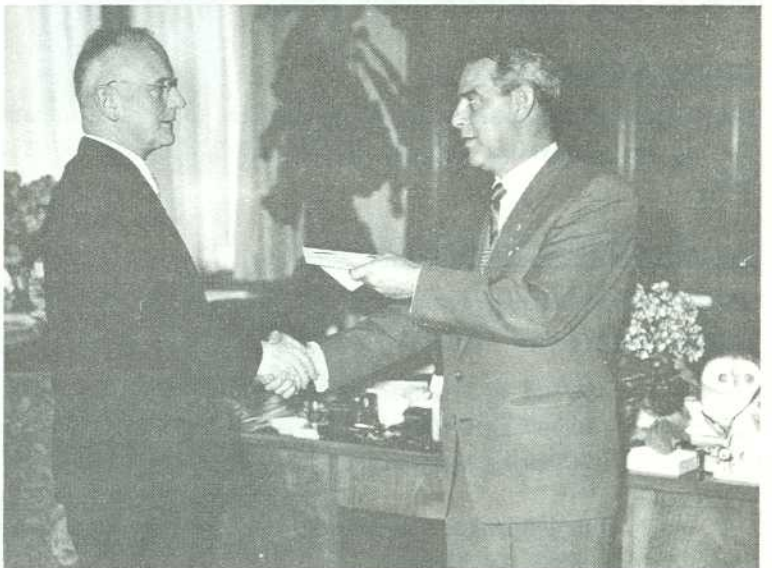
Die Verkaufsleitung Deutsche Schweiz/Tessin hat für 1959 eine Reihe interessanter Charterflug-Abschlüsse getätigt. Darunter figurieren 100 Flüge mit DC-6B und Metropolitan nach Palma de Mallorca, Rimini, Nizza, Stockholm und Tunis für die Airtour Suisse SA, eine Flugtouristik-Organisation, an der 35 schweizerische Reisebüros beteiligt sind. Die Einnahmen aus diesem Geschäft werden allein rund 750'000 Franken betragen. Sodann wurde an einzelne Reiseagenturen das Flugmaterial für vier Pauschalreisen nach Kairo vermietet. Der erste dieser Aegyptenflüge ist bereits ausgebucht; die Reservationen für die andern drei Veranstaltungen gehen sehr befriedigend ein. Im USA-Verkehr, wo wir dieses Jahr einer besonders starken Konkurrenz begegnen müssen, stehen ebenfalls etliche Charterflüge in Aussicht. So wird gegenwärtig u.a. über die Vercharterung von 20 Kursflügen verhandelt. Schliesslich konnte ein DC-6B für einen Südamerikaflug verchartert werden; auch hier lassen die zahlreich eingehenden Anmeldungen die definitive Durchführung erwarten. - Die Verkaufsleitung Deutsche Schweiz/Tessin ist für die Unterstützung ihrer Bemühungen auf dem Gebiet des Charterflugwesens durch alle Mitarbeiter dankbar und bereit, nähere Auskünfte zu erteilen.

### DAS AKTUELLE BILD



### Erstflug des Convair 880

Am 27. Januar 1959 startete ein Convair 880 von San Diego aus zu seinem Erstflug, der 1 Stunde und 15 Minuten dauerte. Der Chef-Testpilot der Convair-Werke, Don Germeraad, der den CV-880 steuerte, erklärte sich von den ausgezeichneten Flugeigenschaften des neuen Typs hoch befriedigt. Die Tests wurden unterdessen fortgesetzt und zeitigten derart gute Resultate, dass die amerikanischen Behörden das notwendige Lufttüchtigkeitszeugnis für Probeflüge eine Woche früher als erwartet ausstellten.



### Gruss aus Sydney

Am 6. Februar stattete unser neuernannter Vertreter für Australien und Neuseeland, A.J.Applebaum, dem Zürcher Stadtpräsidenten Dr. Emil Landolt einen Höflichkeitsbesuch ab und überreichte ihm bei dieser Gelegenheit eine Botschaft des Lord Mayors von Sydney.

DER FLUGHAFEN ZÜRICH IM JAHRE 1958

	1958	1957	Zunahme in %
Flugzeugbewegungen (Starts und Landungen)	45'100	42'496	6,1
Passagiere	1'014'250	934'027	8,6
Fracht in Tonnen	10'382	9'481	5,5
Post in Tonnen	2'892	2'887	0,2

Zu diesen Angaben erhielten wir von zuständiger Seite die folgenden interessanten Einzelheiten :

Flugzeugbewegungen : Von den 45'100 Starts und Landungen im gewerbsmässigen Verkehr (das sind 53 % des gesamtschweizerischen Aufkommens) entfielen 37'452 auf den Linienverkehr, und davon wiederum 21'230 auf die Swissair und 16'222 auf fremde Luftverkehrsgesellschaften.

27'944 Bewegungen erfolgten im Europaverkehr, 5'891 bei Flügen von und nach Uebersee, während Endziel bzw. Herkunftsort bei 3'671 Bewegungen schweizerische Flughäfen waren.

Passagiere : Das Total von 1'014'250 Fluggästen verteilt sich auf 466'931 Ankünfte, 470'109 Abflüge und 77'210 Passagiere im direkten Transit (Ankunft und Wiederabflug mit dem gleichen Flugzeug), die neuerdings nur noch einmal gezählt werden.

Die Swissair beförderte von und nach Zürich 608'261 Personen, das sind 64,9 % des Totals (ohne Transitpassagiere).

Der lebhafteste Tag wurde am 31. August mit 4'582 und der verkehrsärmste Tag an Weihnachten (25. Dezember) mit 225 Fluggästen registriert. (Kloten war an keinem einzigen Tag während 24 Stunden gesperrt.)

Fracht : Vom Frachtaufkommen von 10'382 Tonnen (58 % des gesamtschweizerischen Volumens) entfallen auf die Swissair 7'521 Tonnen oder 72 %.

Post : Der Zürcher Anteil des schweizerischen Luftpostverkehrs betrug 62 %. Die Flugzeuge der Swissair beförderten 60 % der total abgefertigten 2'892 Tonnen.

EIN JET NAMENS IDA . . . . .

Das Eidgenössische Luftamt hat für unsere drei DC-8 die Immatrikulationen HB-IDA, - IDB und -IDC reserviert. Für die vier Caravelles sind die Zeichen HB-ICW, -ICX, -ICY (wird enteist werden müssen !) und -ICZ vorgesehen.

EIN RESPEKTABLES HAUSHALTBUDGET

Abgesehen von den auf den Aussenstationen für rund 3,8 Millionen Franken zugekauften Esswaren wurden von unserer Flugküche ab Zürich (ohne Genf und Basel) im Jahre 1958 u.a. die folgenden Lebensmittel verbraucht :

31'500 kg Frischfleisch	87'000 kg Früchte
10'500 kg Geflügel	13'000 kg Gemüse (frisch und tiefgefroren)
14'000 kg Wurstwaren und Schinken	240'000 Stück Eier
---	
15'900 Dosen Spargelspitzen	Für Backwaren, Torten und Patisserie gaben wir
8'500 kg Bonbons	insgesamt Fr. 347'400.-- aus.
318'600 Stück Schokoladetabletten	

Recht bedeutend war auch der Verbrauch an Tranksame. So wurden konsumiert :

25'800 Flaschen Coca Cola	8'800 Flaschen Wein zu 7 dl
52'400 Flaschen Mineralwasser	16'900 Flaschen Wein zu 2 dl
25'000 Flaschen Bier	5'700 Flaschen Champagner.

Prost Mahlzeit !

ZEHN JAHRE PRÄSIDENT DER PERSONALKOMMISSION

Herr Kurt Linsi, Kassier, Luftreisebüro Zürich, konnte am 27. Januar auf eine zehnjährige Tätigkeit als Präsident der Personalkommission zurückblicken. Zu diesem besondern Dienstjubiläum gratulieren wir ihm auch an dieser Stelle recht herzlich !

## ÜBERSCHALL-VERKEHRSFLUGZEUGE AB 1972 ?

Anlässlich eines flugwissenschaftlichen Vortrages in New York äusserten sich u.a. zwei Ingenieure der Douglas-Werke zur Frage der Ueberschall-Verkehrsflugzeuge. Die Entwicklung eines Transporters der Mach 3-Klasse wäre nach ihrer Ansicht ohne grundlegende technische Neuerungen bis 1970 möglich. Das Flugzeug würde mit sechs Triebwerken eine Reisegeschwindigkeit von 3200 km/h erreichen. Sein Startgewicht läge zwischen 225 und 270 Tonnen, seine Reichweite mit voller Nutzlast (160 Passagiere oder gegen 20 Tonnen) bei 6300 km.

Die technisch schwierigen Probleme, die ein solches Flugzeug stellt, sind vor allem die Reibungswärme, die Steigerung der Motorenleistung, die Sicherheit im Kabineninnern bei Flughöhen über 20'000 m und die Konstruktion der Lufteintrittsöffnungen für die Triebwerke zur Sicherstellung genügender Luftmengen bei allen Geschwindigkeiten und auf jeder Höhe. Die Lösung der betrieblichen Probleme (Verkehrskontrolle, Navigation, Ueberschall-Knall usw.) dürften längere Zeit beanspruchen, sodass die ersten solchen Flugzeuge nicht vor 1972 bis 1975 erstmals zum Einsatz gelangen dürften.

Während die technische Entwicklung des DC-6 annähernd 740'000 Arbeitsstunden beanspruchte, wurden für diejenige des DC-8 bereits 6'600'000 Stunden benötigt. Für den Mach 3-Transporter wären voraussichtlich 15 Millionen Stunden erforderlich. Die Anlagen und Entwicklungskosten für den DC-8 bedingten eine Gesamtinvestition von 300 Millionen Dollar. Auf der gleichen Grundlage berechnet, würde für das Ueberschall-Verkehrsflugzeug ein Einsatz von einer Milliarde Dollar notwendig.

## NEUE TELEXADRESSEN

Gemäss einer Verfügung der ICAO ändern am 1. März 1959 auf der ganzen Welt (ausgenommen in USA, Kanada und Irland) die Ortsabkürzungen der Fernschreib-Adressen. Die Massnahme ist ein erster Schritt zur geplanten Automatisierung der Fernmeldenetze im Luftverkehr. Die bisherigen Abkürzungen, wie z.B. HEZH, HEGE, usw., sind ab 1. März ungültig! Wir empfehlen, den nachstehenden Auszug aus dem neuen Code auszuschneiden und aufzubewahren. Er wird für das Aufsetzen und Entziffern von Fernschreibmeldungen nach dem 1. März nützlich sein.

Amsterdam F — EHAM	Buenos Aires F — SAEZ	Lissabon — LPPT	Prag — LKPR
Amsterdam S — EHCA	Buenos Aires S — SABA	London F — EGLL	Recife — SBRF
Ankara — LTAA	Damaskus — OSDS	London S — EGLQ	Rio de Janeiro — SBRJ
Athen — LGWA	Dhahran — OEDR	Madrid — LEMD	Rom — LIRA
Bagdad F — ORBB	Düsseldorf — EDDL	Mailand — LIMC	Sao Paulo — SBSP
Bagdad S — ORBC	Frankfurt — EDDF	Manchester F — EGCC	Shannon — EINN
Bahrain — OBBB	Genf — LSGG	Manchester S — EGCF	Stockholm — ESSS
Bangkok F — VTBD	Hamburg — EDDH	Malmö — ESMM	Stuttgart — EDDS
Bangkok S — VTBB	Hongkong — VHHH	Manila — RPMM	Teheran F — OIII
Barcelona — LEBL	Innsbruck — LOWI	Montevideo — SUMU	Teheran S — OIIT
Basel — LFSB	Istanbul — LTBA	München — EDDM	Tel Aviv F — LLLD
Beirut F — OLBA	Kairo — HECA	New York F — KIDL	Tel Aviv S — LLTA
Beirut S — OLBV	Kalkutta — VECC	New York S — KNYC	Tokio F — RJTT
Belgrad — LYBE	Karachi — OPKC	Nizza — LFMN	Tokio S — RJTD
Bern — LSZB	Köln-Bonn — EDDK	Palma/Mallorca — LEPM	Wien — LOWW
Bombay — VABB	Kopenhagen — EKCH	Paris Orly — LFPO	Zagreb — LYZA
Brüssel — EBBR	Kuweit — EKBK	Paris Ville — LFPS	Zürich — LSZZ

F = Flughafen

S = Stadt

## Haben Sie sich je überlegt,

..... was es heisst, dass unsere Telefonkosten eine neue Rekordhöhe erreicht haben? Kostenrekorde sind nicht nur unerwünscht, sondern auch vermeidbar. Andere Luftverkehrsgesellschaften haben den Beweis erbracht. Die "Telefonitis" ist eine besonders bei uns grassierende Krankheit. Ihr kann durch die folgende elementare Disziplinregel begegnet werden:

Man telefoniere nie, bevor man ehrlich die drei folgenden Fragen bejahen kann:

1. Ist mein Anruf notwendig?
2. Ist der anzurufende Gesprächspartner voraussichtlich erreichbar?
3. Weiss ich genau, was ich zu sagen habe?

Wer nun glaubt, solche Ratschläge seien zu billig, um überhaupt erteilt zu werden, lasse sich durch das folgende wahre Beispiel eines Bessern belehren:

Chef A in Genf wünscht am Telefon Chef B in Zürich. B ist nicht anwesend. Seine Sekretärin verspricht, dass er zurückrufen werde. Wieder in seinem Büro, ruft B Genf an. Diesmal hat er Pech: A ist nicht zu erreichen. Beim dritten Anruf endlich können A und B miteinander sprechen. Der Zweck des Manövers: A verlangt von B eine Anzahl Formulare .....

Eine Mitteilung per Dienstpost (oder wenn es schon sehr pressierte, eine Fernschreibmeldung) hätte billiger, einfacher und vernünftiger zum Ziel geführt.

Leider ist das genannte Beispiel kein Einzelfall. Sind Sie deshalb nicht auch der Meinung, dass es wohl wert sei, sich immer von neuem zu überlegen .....

## ... wie wir unsere Telefonkosten senken können ?

# SWISSAIR "JETOLOGY"

Unter diesem Titel erscheint ab März 1959 in den Swissair-News eine Serie von Dokumentationen über den Verkehr mit Strahlflugzeugen. Im Hinblick auf die bevorstehende Inbetriebnahme von Swissair-Jets empfehlen wir allen Mitarbeitern, diese auf Separatblätter gedruckten Informationen zu sammeln. Zu diesem Zwecke werden besondere Sammelmappen geschaffen, die wir auf schriftliche Anfragen hin unentgeltlich zur Verfügung stellen. Benützen Sie für Ihre Bestellung den untenstehenden Abschnitt und senden Sie ihn bis 15. März 1959 an den Presse- und Public Relations-Dienst, Hirschengraben, Zürich.

----- Hier abtrennen -----

Name : \_\_\_\_\_ Vorname : \_\_\_\_\_  
 Dienststelle : \_\_\_\_\_ Dienstort : \_\_\_\_\_  
 Anzahl der gewünschten Sammelmappen : \_\_\_\_\_  
 Datum : \_\_\_\_\_ Unterschrift : \_\_\_\_\_

(Bitte in BLOCKSCHRIFT ausfüllen !)

## WELCOME

Zehn Piloten und vier Navigatoren sind vom SAS zur Swissair übergetreten. Wir entbieten ihnen einen herzlichen Willkommensgruss !

## HAPPY LANDINGS

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand alles Gute :

Dept. II : 19.12.58 Peter Wild, Luftreisebüro Zürich. 22.1.59 Rolf Schneebeili, Asst. Dispatcher, Shannon mit Fr. Doris Bauer (früher Kabinenpersonal Dept. III).

Dept. III : 29.3.58 Ludwig Vogelbacher, Bereitstellung I. 30.8.58 Fr. Rita von Arx (jetzt : Frau Wettstein), Passagierflugdienst. 26.9.58 Hermann Dätwyler, Drucksachenzentrale. 30.12.58 Max Cescatti, Flight OPS (Navro). 26.1.59 Fr. Marlies Trutmann (jetzt : Frau Reinhard), Uebermittlungszentrale.

Dept. IV : 8.10.58 Eduard Ehrler, Werft. 6.12.58 Walter Kobel, Betriebsplanung.

## AUFTRAGSBESTÄNDE FÜR DÜSENVERKEHRSFLUGZEUGE

Bis Mitte Februar 1959 lagen die folgenden Auftragsbestände für Düsenverkehrsflugzeuge vor :

DC-8 = 149 ; B-707 und Abarten = 164 ; Convair 880 und 600 = 93 ; Caravelle = 35 ; Comet 4 = 31.

## DC-7B ALS FRACHTFLUGZEUGE

Die American Airlines schlossen mit Douglas einen Vertrag zur Abänderung von zehn DC-7B Passagierflugzeugen ihrer Flotte in Frachttransporter ab. Die Gesamtkosten werden mit 4,25 Millionen Dollar angegeben.

## DIE LÄNGSTE PISTE DER WELT

Mitte Februar konnte der neue Flughafen von N'djili-Leopoldville dem Betrieb übergeben werden. Die Hauptlandepiste misst 4'700 Meter. Es soll sich dabei um die längste Piste der Welt für den zivilen Luftverkehr handeln.

## HABEN SIE SCHON GEWUSST DASS .....

..... Pan American bis Ende 1958 in 120 Jet-Flüge 12'168 Passagiere über den Atlantik befördert hat ?

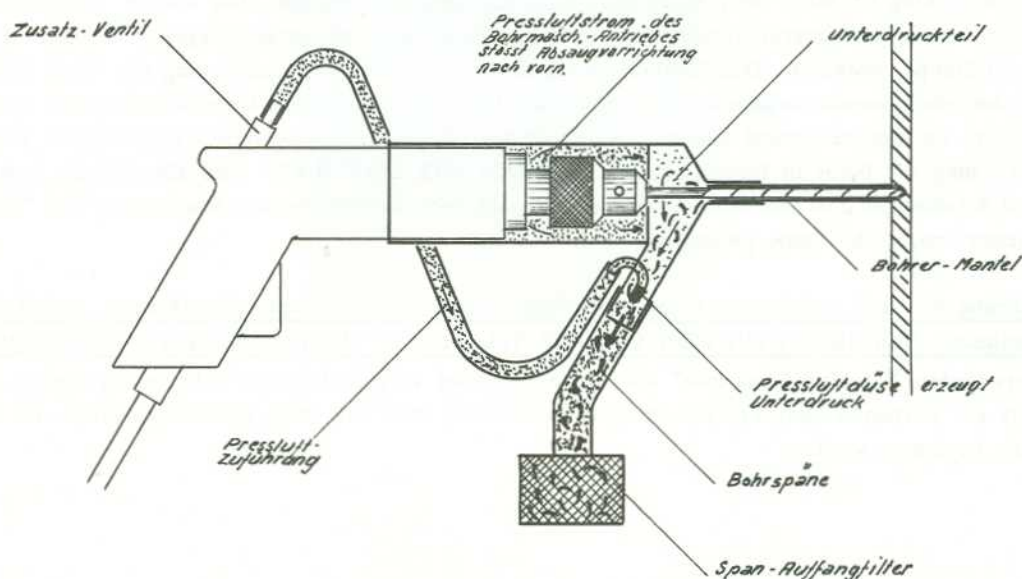
..... die abessinische Luftfahrtsgesellschaft Ethiopian Airlines als 87. Mitglied der IATA beigetreten ist ?

Mit der heutigen Ausgabe der Guten Idee übertreffen wir das erfreuliche Verhältnis des letzten Jahres mit seinem Anteil von 33,5 % der prämierten Vorschläge erheblich: auf elf abgelehnte Vorschläge entfallen diesmal sieben prämierte. Wir freuen uns sehr über dieses feine Resultat und gratulieren den nachstehend genannten Herren ganz speziell:

Herr Alfred Stoll, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 300.--	5890
Herr Oskar Becker, Betriebsgruppen, Dept. IV	50.--	5687/6589
Herr Othmar Schlatter, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	40.--	6580
Herr Fritz Fruet, Borddienst, Dept. III	30.--	2508
Herr Eduard Affentranger, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	30.--	5695
Herr Edwin Bänziger, IERA, Dept. IV	20.--	5120

5890 Die Augenbolzenlager der Trimmklappen, Trimmstangen, Landeklappen und des Fahrwerks, wie sie bei den CV-440, DC-6- und DC-7C-Flugzeugen vorhanden sind, wurden bisher in Ermangelung einer geeigneten Schmiervorrichtung bei der Revision, d.h. nach einer ungefähren Laufzeit von 10'000 Stunden, einfach ausgewechselt. Diese kostspielige Tatsache bewog Herrn Alfred Stoll auf eine vorhandene Fettpresse einen speziellen Nippel anzufertigen um damit die Augenbolzenlager schmieren zu können. Auf Grund der guten Erfahrung mit dem Versuchsmuster wurden von der Betriebsplanung weitere 6 solcher Fettpressen in Auftrag gegeben. Damit wird es möglich sein, diese Lager inskünftig zu schmieren und für mindestens eine weitere Laufzeit verwendbar zu machen.

5687/6589 Herr Oskar Becker konstruierte eine Spanabsaug-Vorrichtung für die Pressluftbohrmaschinen. Mit dieser wird verhindert, dass z.B. beim Bohren an den Instrumentenpanels die Bohrspäne in die Verkabelung und die Instrumente eindringen, wo sie eine Kurzschlussgefahr bilden. Ausserdem hilft sie Augenverletzungen durch Bohrspäne zu verhüten, wenn über Kopfhöhe gebohrt werden muss.



Im weiteren hat Herr Oskar Becker alte Zündmagnete zu Gasanzündern umgebaut, deren Antrieb mit Pressluft erfolgt. Diese gestatten beim Anzünden der Schweissbrenner das Freihalten beider Hände zum Regulieren der Gas- und Sauerstoffzufuhr. Auch das übliche Suchen der herkömmlichen Anzünder fällt mit der Verwendung der neuen Einrichtung dahin.

- 6580 Herr Othmar Schlatter hat aus Aceton und Abfallresten der Economy-Stuhlüberzüge eine Mischung hergestellt, die sich für die Reparatur der häufig beschädigten Ueberzüge der Economystuhl-Armlehnen gut eignet. Seine Flickmethode hat sich in der Praxis bereits bewährt, indem Armlehnen, die früher regelmässig ausgewechselt werden mussten, heute auf einfache Art geflickt werden können. Eine entsprechende Anweisung für die neue Flickart wurde erlassen.
- 5850 Herr Fritz Fruet regte an, die Elektro-Reinigungswagen, die auf dem Tarmac zum Einsatz gelangen, mit Positionslichtern zu versehen. Da diese Aggregate bisher überhaupt keine Beleuchtung aufwiesen, hat er mit seinem Vorschlag auf einen wesentlichen Mangel in den Sicherheitsvorkehrungen auf dem Flugsteig aufmerksam gemacht. Auf Grund seiner Idee wurden dann auch die vorhandenen Elektrowagen mit Leuchtern versehen und die neuen Wagen mit einer entsprechenden Ausrüstung bestellt.
- 5695 Herr Eduard Affentranger schlug vor, die DC-7C-Legrests nur noch oben und auf der Seite mit Leder einzufassen und diese Ueberzüge auf der Unterseite mit Druckknöpfen zu befestigen. Dadurch wird das Wechseln der Lederüberzüge wesentlich erleichtert und das ständige Ersetzen der bisher verwendeten, oft beschädigten Reissverschlüsse fällt weg.
- 5120 Herr Edwin Bänziger machte die Anregung, die Ordner zukünftig ohne die aufgeklebten Etiketten abzugeben, da das Beschriften der aufgeklebten Ordnerrücken umständlich ist. Eine Umfrage bei verschiedenen Sekretariaten und Dienststellen der Swissair ergab, dass selbst bei Verwendung von neuen Dossiers tatsächlich der Ordnerrücken, der bereits eine Etikette trägt, mit einem zweiten, besser zu beschriftenden Rückenschild überklebt wird. Da zudem die Meinung als einheitlich gelten kann, dass die Abgabe von Ordnern ohne aufgeklebtes Rückenschild keine Nachteile bringt, werden diese inskünftig etikettenlos geliefert.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

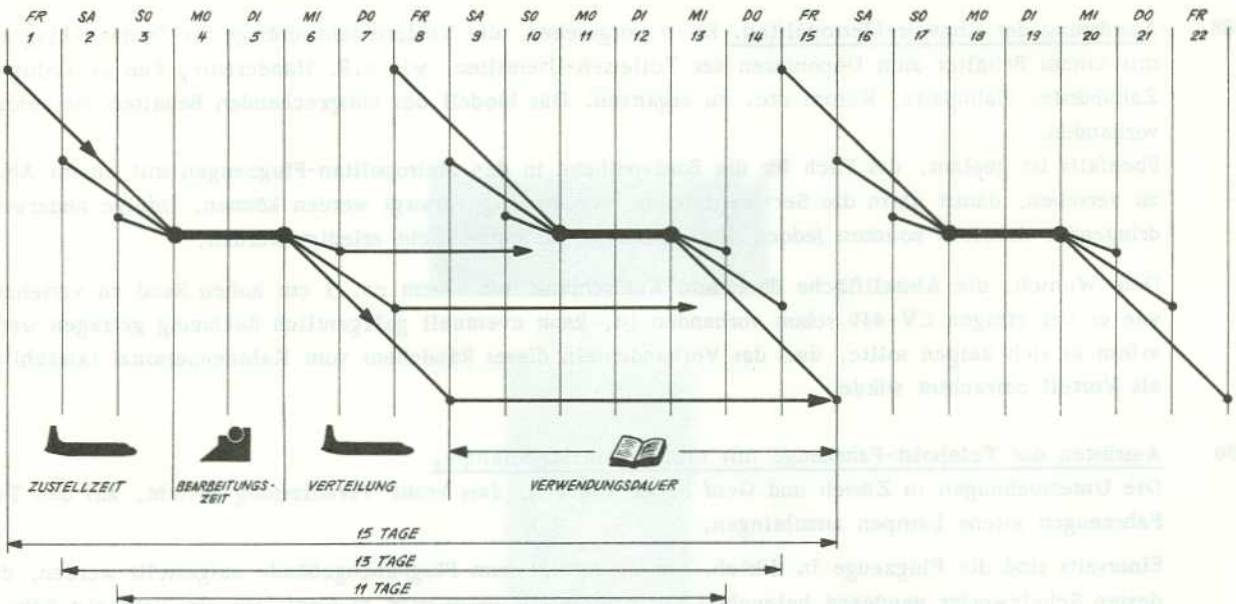
- 5964 Verkauf von Filmen an Bord der Flugzeuge. Die Nachfrage nach Filmmaterial ist, wie der Einsender selbst erwähnt, nicht sehr gross. Trotzdem müsste, falls diese Artikel zum Verkauf aufgenommen würden, ständig ein grösseres Sortiment mitgeführt werden, um den allfälligen Wunsch eines Passagiers nach einem für seine Kamera passenden Film, erfüllen zu können. Nun gibt es aber heute so viele Arten von Filmen in Bezug auf Marken, Farben, Empfindlichkeit, Grössen, Form der Spulen etc., dass ein vernünftiges Sortiment den Rahmen des platz- und gewichtsmässig noch Vertretbaren sofort sprengen würde. Es ist nun halt leider so, dass der Borddienst aus Platz- und Gewichtsgründen laufend bestrebt sein muss, den Flugzeugen nur das mitzugeben, was für einen erstklassigen Service absolut notwendig ist.

- 1454/ Gewährung von "Free Sale" für Swissair-Europakurse an Swissair-Büros in Europa bis 15 Tage vor Abflug.  
1455 Dieser Vorschlag ist nicht neu. Es ist dem Reservationswesen bekannt, dass andere europäische Gesellschaften, deren Verkehrsverhältnisse es erlauben, "Free Sale" im vorgeschlagenen Sinne auch an ihre Büros in Europa gewähren. Das Reservationswesen erachtet aber die Ausdehnung des "Free Sale" an möglichst viele aussereuropäische Buchungsstellen (Swissair und andere Gesellschaften) als vorläufig wichtiger, da hier bedeutend höhere Einsparungen an Uebermittlungskosten erzielt werden können. Eine Einbeziehung der Büros in Europa in den "SWISSAIR FREE SALE PLAN" wird aber folgen, sobald genügend Erfahrungen mit der bereits vollzogenen und noch bevorstehenden Erweiterung des "Free Sale" auf aussereuropäische Büros gesammelt sind.

Gewährung von Sell and Report an Swissair-Büros in Europa auf Langstrecken-Kursen, wobei die wöchentlich erscheinende "BOOKING SITUATION SWISSAIR TRUNKLINES" die Funktion von Stopmeldungen versehen würde. Die erwähnten "Booking Situations" können niemals der vorgeschlagenen Verwendung dienen. Um diese jeweils am Mittwoch zum Versand bringen zu können, muss mit ihrer Erstellung bereits am vorangehenden Montag begonnen werden.



Da die Langstrecken zu einem grossen Teil wöchentlich nur 1 - 2 Mal befliegen werden, sind die von den verschiedenen "Space Control Points" eingehenden Buchungsstände bei ihrer Verarbeitung schon 2 - 6 Tage, bei Eintreffen beim Empfänger schon 4 - 8 Tage, und bis zum Erscheinen der nächsten "Booking Situation" bis 15 Tage alt, also für den vorgeschlagenen Zweck vollkommen überholt.



Der Vorschlag, dass bei vorgeschrittenem Buchungsstand den neuen "Sell and Report"-Büros ebenfalls eine Stopmeldung zugestellt werden könnte, läuft darauf hinaus, dass dann alle europäischen Büros normale Sell and Report Facilities besitzen würden, d.h. auch jene, die solche weder benötigen noch wünschen. Die Produktion überflüssiger Stopmeldungen liegt aber bestimmt in niemandes Interesse.

- 5714 Für eine bessere Ueberwachung des Verbrauchs von Emergency-Stablampen sind die notwendigen Massnahmen bereits vor Eingang dieses Vorschlages getroffen worden.
  
- 6555 Verlängern der Befestigungswinkel zur Vermeidung der Deformation der Plexiglashaube der DC-7C- Buffetbeleuchtung. Aus der DC-7C-Glühlampenliste und dem Verdrahtungsschema 84H13 geht hervor, dass für die Buffetbeleuchtung Lampen vom Typ 805 IF, 15 Watt, zu verwenden sind. Nun kommt es jedoch immer wieder vor, dass beim Auswechseln dieser Lampen solche des Typs 307 von 21 Watt eingesetzt werden. Diese sind aber zu stark und verursachen jeweils die bekannten Beschädigungen an den Plexiglashauben. Das Ersetzen aller nicht konformer Lampen ist gemäss Werkauftrag Publ. No.31 744 im Gange und wird ein Verlängern der Befestigungswinkel überflüssig machen.
  
- 6613 Der Vorschlag, anstelle der aufzuschraubenden Auspuffdeckel solche zum Aufstecken zu verwenden, ist bereits teilweise realisiert, d.h. Deckel mit Klemmfedern sind vorhanden und werden auch gebraucht. Es handelt sich somit lediglich darum, weitere solcher mit Klemmfedern versehene Deckel herzustellen, damit die bestehende Knappheit behoben werden kann. Was es dazu braucht ist nichts anderes als eine entsprechende Bedarfsmeldung.
  
- 730 Unterteilung der Taschen in den Rücklehnen der Flugzeugsitze. Der Vorschlag bringt nichts Neues, denn früher waren diese Taschen auch bei den Swissair-Flugzeugen unterteilt. Es zeigte sich aber, dass die Flugpassagiere diese Unterteilung gar nicht zu schätzen wussten, sondern nach der Durch- und Ansicht des in diesen Taschen vorhandenen Materials alles einfach in das grösste Fach stopften. Demzufolge wurde bei den Neu-Anfertigungen auf eine Unterteilung verzichtet. Da deswegen bis heute keine Reklamationen von Passagieren bekannt sind, drängt sich eine Aenderung, die relativ kostspielig wäre, vorderhand nicht auf.
  
- 6465 Verwendung von fahrbaren Abschränkungen beim Passagierausstieg. Die heute verwendete Einrichtung mit Ständern und Nylonseilen ist sehr handlich und praktisch. Ihre Abschränkungselemente haben auf den fahrbaren Treppen ihre fixen Positionen und sind daher am Flugzeug sofort verfügbar. Im Gegensatz dazu müssten für den Einsatz der fahrbaren Abschränkungen spezielle Traktionsmittel und zusätzliches Personal bereitgestellt werden. Ein weiterer Nachteil wäre, dass die vorgeschlagenen Elemente vom Propellerwind umgeworfen oder mindestens abgedreht werden könnten. Auch das Aufmalen von für die Swissair werbenden Slogans kann nicht in Frage kommen, da z.B. die K.L.M., für die wir das Handling besorgen, kaum erbaut wäre, wenn ihre Flugzeuge von einem Gartenhag umzäunt wären, auf dem gross

"steig" nur bei der Swissair ein,  
ihr Service ist besonders fein"

zu lesen wäre !

4844 Abgabe von Schlüsseln für die Entleerungsventile der BOAC- und EL AL- Britannias an den Startdienst.

Der zuständige Stationsmechaniker ist persönlich dafür verantwortlich, dass die Entleerungsventile richtig gehandhabt werden. Aus diesem Grunde ist es nicht möglich, die Swissair-Startdienst-Ausrüstung mit dem gewünschten Schlüssel zu versehen.

6468 Ausrüstung der Convair-Metropolitan. Es ist vorgesehen, die Toiletteneinrichtung der Swissair-Flugzeuge mit einem Behälter zum Deponieren der Toiletten-Utensilien, wie z.B. Handcrème, Eau de Cologne, Zahnbürste, Zahnpasta, Kamm etc. zu ergänzen. Das Modell des entsprechenden Behälters ist bereits vorhanden.

Ebenfalls ist geplant, das Fach für die Bordapotheke in den Metropolitan-Flugzeugen mit einem Abschluss zu versehen, damit darin die Serviceplateaux zweckmässig versorgt werden können. Infolge anderweitiger, dringender Arbeiten konnten jedoch diese Aufträge bis heute nicht erledigt werden.

Dem Wunsch, die Abstellfläche über dem Kühlschranks mit einem ca. 1 cm hohen Rand zu versehen, wie er bei einigen CV-440 schon vorhanden ist, kann eventuell gelegentlich Rechnung getragen werden, sofern es sich zeigen sollte, dass das Vorhandensein dieses Rändchens vom Kabinenpersonal tatsächlich als Vorteil betrachtet würde.

790 Ausrüsten der Telehoist-Fahrzeuge mit einer fixen Standlampe.

Die Untersuchungen in Zürich und Genf haben ergeben, dass keine Veranlassung besteht, auf den Telehoist-Fahrzeugen solche Lampen anzubringen.

Einerseits sind die Flugzeuge in Zürich, wo sie frontal zum Flughabengebäude aufgestellt werden, durch dessen Scheinwerfer genügend beleuchtet, und andererseits neigt man in Genf, wo ein Telehoist-Fahrzeug mit einer beweglichen Handlampe ausgerüstet ist, zu der Ansicht, dass ein fix montierter Strahler eher blenden und damit zu optischen Täuschungen führen als die Sichtverhältnisse tatsächlich verbessern würde.

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

- 799 Fächer für Betriebspost
- 2849 Nummernständer für Spez. Kurse
- 4740 Austrittsschein
- 5850 Distanzscheiben für Gelenkstreben der Faltpetten
- 5930 Wählerschalter der CB-Feuerlösch-Anlage

Der nachfolgende Vorschlag musste noch zurückgestellt werden:

- 6067 Formel zur Errechnung des Durchschnittstarifes für die Poolabrechnung

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

- 4074 Leuchtsignal zur Vermeidung von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel
- 5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein
- 5704 Verchromen der Zylinderbohrungen an den Mertracs

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

- 25/118/410/643/691/729/735/736/789/795/797/801/1424/1523/1563/2345/2516/2845/2846/3357/4074/4247/  
4419/4529/4530/4588/4594/4625/4640/4649/4650/4748/4834/4954/5052/5100/5101/5111/5146/5176/5196/  
5250/5263/5284/5303/5304/5456/5466/5508/5519/5520/5522/5531/5545/5561/5575/5579/5600/5632/5656/  
5668/5670/5674/5694/5701/5702/5711/5714/5765/5769/5771/5775/5795/5803/5813/5825/5826/5827/5849/  
5854/5858/5861/5862/5874/5875/5876/5881/5886/5902/5910/5918/5945/5946/5959/6052/6071/6072/6073/  
6074/6107/6124/6125/6134/6194/6215/6223/6226/6234/6235/6241/6251/6254/6258/6264/6265/6268/6269/  
6288/6464/6502/6503/6512/6534/6540/6543/6544/6561/6573/6585/6591/6599/6602/6606/6619/6622/6625/  
6626/6627/6630/6637/6638/6639/6649/6651/6678/6684/6695/6704/7001.



# Freizeitorganisation Mitteilungen

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

## SWISSAIR-BALL 1959

Nun gehört auch der Swissair-Ball 1959, den die Freizeitorganisation des Personals der Swissair am 31. Januar 1959 im Kongresshaus in Zürich durchführte, der Vergangenheit an. "Zum Glück", werden alle diejenigen sagen, die die grosse Arbeit der Organisation auf sich genommen haben; "leider" all die vielen, die sich am Abend selbst während einiger Stunden herrlich amüsiert haben. Und herrlich amüsiert haben sich in den bis auf wenige Plätze ausverkauften Konzert-Foyer und Kleinen Tonhalle-Saal viele. Kein Wunder auch, waren doch die drei Orchester - unter denen die Swissair-Bauernkapelle allgemein besonders gelobt wurde - so ausgelesen, dass jeder Ballbesucher nach seiner Lust tanzen konnte. Gar nicht zu reden vom beliebten Trio San José, dessen sporadische Auftritte jedesmal begeistert applaudiert wurden. Einen glanzvollen Höhepunkt im reich befrachteten Programm des vergangenen Wochenendes nannte die TAT den fröhlichen Trubel des Swissair-Balles im Kongresshaus, und hat damit sicher die richtige Formulierung gefunden.

Was mit dem so sehr begehrten Flug nach Hongkong geschah? Er wurde von einem jungen Fräulein, Angestellte einer Zürcher Autofirma, gewonnen, das hoffentlich bald seine, übrigens erste, Flugreise antreten wird. Vergnügte Gesichter bis zum Schluss des Balles und einen erfreulichen Zuschuss in die ewig hungrige Kasse der FPS: wir glauben, dass wir mit dem Resultat des Swissair-Balles 1959 zufrieden sein dürfen!

## Ski-Club

Nahe dem Säntis, auf den herrlichen Skifeldern von Rietbad, wurde das 23. Swissair Club-Skirennen ausgetragen. Das Interesse der Rennteilnehmer und Schlachtenbummler war wie immer überaus gross. Wir hatten unsere liebe Mühe, für alle ein Bett zu finden. Die Schnee- und Wetterverhältnisse liessen diesmal, gegenüber früheren Jahren, nichts mehr zu wünschen übrig. Beim Aprés-ski, am Samstagabend, bei Spiel und Tanz sah man nur fröhliche Gesichter. Es ist kein Geheimnis, dass viele Schlachtenbummler nur wegen der bekannt lustigen Ski-Chilbi am Skitag teilnehmen. Massgeblich zum Erfolg beigetragen hat das unermüdete Orchester - hat es doch einige Unentwegte bis zur Morgendämmerung gefangen gehalten. Leider wurde das Weekend wieder durch einen Unfall getrübt: eine Schlachtenbummlerin hat sich beim Skifahren ein Bein gebrochen. Wir wünschen ihr gute Besserung.

Die Rangliste lautet: Clubmeister 1959

Damen: Heidy Zellweger

Herren: Jakob Melcher

Einzeldisziplinen Riesenslalom

Herren Sen. I	1. Paul Ruef	Sen. II	1. Willy Cejka
	2. Jakob Melcher		2. Albert Trüb
	3. Jakob Brunner		3. Hans Koller
Sen. III	1. Alfred Reber	Spez. Slalom:	1. Jakob Melcher
	2. Karl Boller		2. Jakob Zeier
	3. Kurt Burgener		3. Willy Cejka

Die weiteren Ränge können aus den Anschlägen ersehen werden.

## Sportfluggruppe

Bis heute wurden in der Segelflugschulung schon über 500 Starts durchgeführt. 7 Mitglieder brachten es bereits zum Alleinflug. Nach einem kurzen Unterbruch wurde die Schulung am 24. Januar wieder aufgenommen. Eintritt in die Gruppe und Schulungsbeginn kann jederzeit erfolgen. Kosten pro Start im Schulungsdoppelsitzer Fr. 6.-.

In nächster Zeit werden wir mit der Motorflugschulung beginnen. Interessenten sind auch hier jederzeit kameradschaftlich willkommen. Auskünfte, Statuten, Anmeldeformulare und Mitgliederverzeichnis bei Herren A. Diener, Planungsdienst, Tel. 340 und W. Kobel, Betriebsplanung, Tel. 2817.

### OL-Gruppe

Einen fröhlichen Nachmittag und Abend bei Sport und Geselligkeit bietet uns der erste Swissair-Orientierungslauf am  
Samstag, den 21. März 1959

Ein herrliches sportliches Erlebnis werden uns die in denkbar schönstem Laufgelände ausgesteckten Bahnen bieten. Nach dem Lauf besammeln wir uns zum Nachtessen und gemütlichen Hock bei Spiel und Tanz in der Kantine Taubentried, Kloten. Dazu sind auch die Angehörigen der Läufer und Freunde sowie alle Swissair-Angestellte herzlich eingeladen. Die Aufteilung in 5 verschiedene Kategorien ermöglicht vielen die Teilnahme am schönen Wettkampf.

Kategorien :           A für Fortgeschrittene                           D für Damen  
                  B für Anfänger                               E für Sie und Er  
                  C für Senioren Jahrgang 1925 und ältere   In jeder Kategorie 2er Gruppen.

Startgeld pro Mannschaft Fr. 5.-, ist mit der Anmeldung zu entrichten. Der Gutschein für das Nachtessen kostet Fr. 2.50 und soll bis spätestens 15. März bezogen werden, da nur durch die Voranmeldung alle Vorbereitungen getroffen werden können.

Anmeldungen nimmt entgegen bis spätestens Dienstag 10. März im Flughafen: Herr F. Bachmann, Stationskasse, Tel. 2961, in Zürich: Herr R. Meier, Büro für Auslandabrechnungen, Tel. 377 und im techn. Betrieb: Herr H. Ried, Instrumentenwerkstatt, Tel. 2892, oder Herr E. Rosser, Kasse, Tel. 2878. Jede weitere Auskunft erhalten Sie an den Anmeldestellen und durch Einsicht der Anschläge.

E. Rosser.

### SPORTS ET LOISIRS, GENEVE

#### Les conséquences de l'ère de l'aviation à réaction.

Ce sujet, dont les incidences pratiques affecteront chacun de nous dans un avenir très proche, attirera une assistance nombreuse ce Vendredi 6 Février, au Buffet de la Gare de Cornavin.

Il faut dire que, pour sa première conférence, Sports et Loisirs Genève avait eu le bonheur de s'assurer le concours du Commandant Borner, bien connu chez nous, qui présenta, avec bonhomie, un exposé précis des conséquences qu'implique la mise en service de nos futurs DC-8.

Il ne nous est malheureusement guère possible de résumer ici la richesse de cet exposé car, en plus des problèmes de vol, le commandant parla des conditions que les aéroports et les services techniques et commerciaux devront remplir pour assurer le maximum de rentabilité aux nouveaux mastodontes volants.

L'assemblée, composée des membres des différents services du personnel Swissair et de leurs amis et parents, suivit avec un intérêt aigu la présentation des problèmes énormes que notre compagnie devra résoudre, et chacun avait la nette impression que son travail quotidien sera bientôt transformé pour répondre aux exigences de cette technique de voyage véritablement révolutionnaire.

En complément de programme, le Commandant présenta deux des derniers films qu'il tourna lors de son récent séjour à Los Angeles.

Par ses applaudissements chaleureux, l'assistance remercia le sympathique conférencier et témoigna du plaisir que cette soirée lui avait donné.

Lador.

#### Le concours de ski de l'ASIA n'aura pas lieu cette année !

Après la défection de SAS et d'Air France, Genève avait proposé d'organiser le concours de ski de l'ASIA à Fierney sur Croset, avec des moyens modestes, mais le manque d'inscriptions suffisantes nous a contraint à annuler l'épreuve ! Dommage ! notre club de ski se faisait un plaisir de recevoir nos hôtes des compagnies aériennes associées à l'ASIA.

Espérons que l'année prochaine cette sympathique manifestation sportive pourra être mise sur pied et que nous renouerons avec une tradition qui, bien que jeune encore, mérite de ne pas être abandonnée.

RL.