

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. 9

September 1959

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM AUGUST 1959

	<u>August 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>August 1958</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	19'014 + 5%	18'056
Ausgelastete Tonnenkilometer	12'419 + 4%	11'888
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	10'184 + 4%	9'800
Fracht-tkm	1'794 + 8%	1'658
Post-tkm	441 + 3%	430
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	65,3%	65,7%

Während des Berichtsmonats vermochte die - verglichen mit August 1958 - um 4% gewachsene Nachfrage nicht ganz mit dem 5%igen Mehrangebot Schritt zu halten. Der Auslastungsgrad im gesamten Linienverkehr sank deshalb um 0,4 Punkte auf 65,3%, war aber immer noch besser als budgetiert.

In Europa stand einer 5%igen Reduktion der Offerte eine Abnahme der verkauften Leistung um 1% gegenüber, so dass der Ladefaktor von 57,0% auf 58,9% vorrückte.

Bei den Nordatlantik-Passagierkursen, die zu 77,2% (i.V. 76,3%) ausgelastet waren, stieg die Produktion um 4%, die Nachfrage um 5%. Bei den Frachtkursen erreichte der Auslastungsgrad 57,4%, gegenüber 68,8% im Juli 1958; allerdings war die angebotene Leistung hier um 177% grösser als letztes Jahr.

Ueber dem Südatlantik mussten wir eine Verschlechterung des Ladekoeffizienten von 68,9% auf 62,9% in Kauf nehmen.

Auch unser Nahostverkehr erlitt einen bedeutenden Aderlass: Das Angebot war hier um 13% höher, die Zahl der ausgelasteten tkm dagegen um 4% kleiner als in der Parallelperiode des Vorjahres. Die Auslastung ging um volle 10 Punkte auf 58,0% zurück. Neben teilweise stark rückläufigen Passagierfrequenzen auf den Kursen von und nach Bagdad, Damaskus, Kairo und Athen ist die neue Linie nach Teheran vorläufig wenig befriedigend.

Eine leicht verbesserte Auslastung - das Mittel stieg von 65,0% auf 65,7% - war auf dem Fernostnetz festzustellen.

Wenn das August-Ergebnis im grossen und ganzen auch günstig ausfiel, so zeigt sich doch eine Rückbildung gegenüber dem Juli.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Die Swissair hat seit ihrem Bestehen ihre Besatzungen, insbesondere Piloten und Bordfunker, selbst ausgebildet. Vor dem zweiten Weltkrieg ist diese Ausbildung durch die damals noch unumgängliche Subventionierung des Gesamtbetriebes mitfinanziert worden. Von 1950 - 1958 hat der Bund an die Kosten der Personalausbildung der Swissair lediglich einen jährlichen Beitrag von Fr. 500'000.--, im Ganzen also von Fr. 4.500'000.-- geleistet. Die Aufwendungen der Swissair selbst während dieser Zeit beliefen sich jedoch auf Fr. 37'000.000.-- für die gesamte Personalausbildung. Davon entfielen Fr. 26'000'000.-- allein auf die Ausbildung des Cockpit-Personals, der Piloten, Bordmechaniker und Navigatoren. Zudem hat die Swissair Fr. 5'600'000.-- an Investitionen für ihr Schulgebäude und seine Einrichtungen aufgebracht.

Die übrige schweizerische Industrie empfängt kostenlos ihre Spezialisten, wie Maschinen-, Elektro-Ingenieure, Chemiker usw. bereits ausgebildet aus den Händen des Staates. Die der Swissair zufallende Last der Ausbildung ihrer Spezialisten, namentlich der Piloten, musste daher als schwere Benachteiligung empfunden werden, umso mehr, als die junge Industrie der Luftfahrt infolge der dynamischen Entwicklung mit hohen Abschreibungen ihres teuren Flugmaterials belastet wird und insbesondere die privatwirtschaftlich geführte Swissair gegen stark subventionierte ausländische Gesellschaften in hartem Konkurrenzkampf steht.

In dieser allgemeinen Lage und angesichts des wachsenden Bedürfnisses der fliegerischen Nachwuchsförderung wurden Verhandlungen zwischen Eidg. Luftamt, Flugwaffe, Aero-Club der Schweiz und Swissair aufgenommen, die schliesslich zu einem Bundesbeschluss über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses führten. Neben Artikeln über die Vorbereitung der Jugend durch den AeCS lautet dieser Bundesbeschluss folgendermassen :

" Der Bund errichtet eine Schweizerische Luftverkehrsschule und erteilt einer hiezu geeigneten Unternehmung den Auftrag, eine Schweizerische Luftverkehrsschule auf Rechnung des Bundes, zu betreiben. "

Die Swissair war zweifellos prädestiniert, einen solchen Auftrag zu übernehmen. Im Laufe dieses Sommers kam denn auch ein Vertrag zwischen Bund und Swissair zustande, der den Betrieb der Schweizerischen Luftverkehrsschule durch die Swissair vorsieht. Zugleich wurde die Organisation dieser Schule innerhalb des Operationsdepartementes, der Abteilung für Flug-Operationen, d.h. der Dienststelle Schule & Training, eingegliedert.

Die Swissair übernimmt mit diesem Auftrag die Ausbildung von Berufs- und Verkehrspiloten, von Navigatoren, Bordmechanikern und Dispatchern, d.h. von Spezialisten, welche zur Ausübung ihrer Tätigkeit "einer persönlichen Erlaubnis des Eidg. Luftamtes", bzw. einer Lizenz, bedürfen. Die Swissair wird nicht nur Bewerber für ihre eigenen Bedürfnisse ausbilden, sondern auch für andere schweizerische Unternehmungen des regelmässigen und nicht-regelmässigen internationalen Luftverkehrs.

Schulreglement, Lehrgänge und Lehrverträge sind mit dem Eidg. Luftamt vereinbart und die finanzielle Lastenverteilung abgeklärt worden. Das Schulreglement gibt über die Aufnahmebedingungen, Schulordnung und Ausbildungskosten Auskunft.

Die Swissair kann nun wohl vorbereitet an ihre erweiterte Aufgabe herantreten und den Ausbau der bereits vorhandenen Grundlage zur neuen Schweizerischen Luftverkehrsschule an die Hand nehmen.



R. Fretz
Chef Departement III

PERSONALKOMMISSION - VERLÄNGERUNG DER AMTSPERIODE

Im Reglement der Personalkommission vom 25. März 1958 ist für die Mitglieder der Personalkommission und ihre Ersatzleute eine Amtsperiode von einem Jahr vorgesehen; das gesamte Personal müsste demnach aus seiner Mitte die Personalkommission jedes Jahr neu wählen. Nun zeigt sich aber, dass ein Jahr den jeweiligen Mitgliedern zu wenig Zeit lässt, um sich in ihren Aufgabenbereich einzuarbeiten. Im Einvernehmen mit den Personalverbänden wurde deshalb die erste Amtsdauer der Personalkommission um ein Jahr, d.h. bis zum Frühjahr 1960, verlängert. Zu jenem Zeitpunkt werden also die Erneuerungswahlen in die Personalkommission durch das gesamte Personal stattfinden. Mit dieser Verlängerung bleiben die bisherigen Mitglieder und Ersatzleute mit wenigen Ausnahmen ein weiteres Jahr auf ihren Posten. Wechsel ergeben sich in folgenden Wahlkreisen:

Im Wahlkreis 5 tritt Herr Fritz Dürr (Mitglied) zurück. An seiner Stelle wird Herr Willy Jaquet (bisher Ersatzmann) Mitglied. Ersatzmann dieses Wahlkreises wird Herr Otto Wytenbach (der 1958 an dritter Stelle gewählte Kandidat).

Im Wahlkreis 10 fällt Herr Walter Weber (Ersatzmann) aus, da er in einen andern Wahlkreis übergetreten ist. Herr Fritz von Euw (der 1958 an dritter Stelle gewählte Kandidat) wird als neuer Ersatzmann bezeichnet.

Im Wahlkreis 14 tritt Herr Xaver Voser (Ersatzmann) zurück. Herr Fritz Züllig (der 1958 an dritter Stelle gewählte Kandidat) wurde als neuer Ersatzmann bezeichnet.

Im Wahlkreis 22 tritt Herr Edward Giriens (Ersatzmann) zurück. Herr Fritz Leber (der 1958 an dritter Stelle gewählte Kandidat) wird neuer Ersatzmann.

NEUE KOMMANDANTEN UND KAPITÄNE

Zum DC-6B/7C Pilot-in-Command (Südatlantik) wurde Flugkpt. Walter Meyer, zum DC-6B Pilot-in-Command für den Fernen Osten Flugkpt. Otto Rentsch und zum DC-6B-Kommandanten für Europa Flugkpt. John Black ernannt. Die Piloten Rolf Anliker, Reto Frey, Willy Langmeier, Leander Ritzi und David Smith avancierten zu Convair-Kommandanten. Den Rang eines Flugkapitäns erhielten die folgenden Piloten: David Moreillon, Malcolm Cross, Eugen Bohli, Rudolf Jenny, James Hainsworth, Graham Hewitt, David Smith, Jack Veys und Robert Birch. Wir gratulieren!

FRED BRUNNER



In der Morgenfrühe des 14. September verschied nach nur kurzem Spitalaufenthalt unser Mitarbeiter Fred Brunner, vormals Chef des Technischen Einkaufs des Dept. IV und seit Mai 1959 Kontrolleur für alle Einkaufsstellen beim Inspektorat Dept. I. ETH-Ingenieur Fred Brunner, geboren am 18. März 1892, war am 21. August 1945 in die Dienste unseres Unternehmens eingetreten. Er gehörte zu den Pionieren unserer Militäraviatik. Inhaber des schweizerischen Pilotenbrevets No. 57, ausgestellt am 27. August 1915, war er 1918/19 Versuchsflieger und technischer Leiter des Flugplatzes Dübendorf, bevor er die Leitung des Ingenieurbüros der dortigen Flugplatzdirektion übernahm. Während einigen Jahren war er dann Versuchs- und Projektingenieur bei der Scintilla Magneto Co. und American Brown Boveri Electric Co. in den U.S.A. Vor seinem Eintritt in die Swissair arbeitete er im Waffenkonstruktionsbüro der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon und bei der Kriegstechnischen Abteilung des Eidgenössischen Militärdepartementes.

In Fred Brunner verlieren wir einen liebenswerten Arbeitskollegen, der unserm Unternehmen wertvolle Dienste geleistet hat und dem wir stets ein ehrendes Andenken bewahren werden. Seinen Angehörigen sprechen wir unser tiefgefühltes Beileid aus.

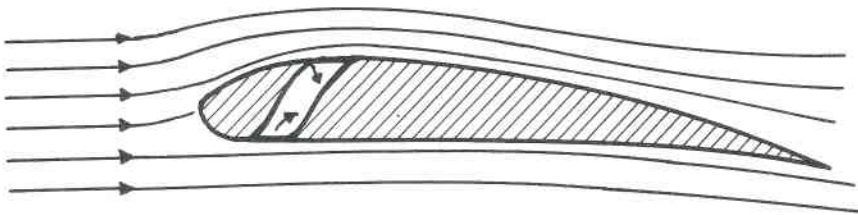
DC-8 ERHÄLT LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS 1 MONAT FRÜHER ALS ERWARTET

Die Federal Aviation Agency (FAA) hat am 1. September 1959 dem DC-8 das Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt und ihn damit für den kommerziellen Einsatz freigegeben. Die Urkunde wurde vom Verwalter der FAA genau einen Monat vor dem ursprünglich vorgesehenen Zeitpunkt in Washington an Donald W. Douglas übergeben.

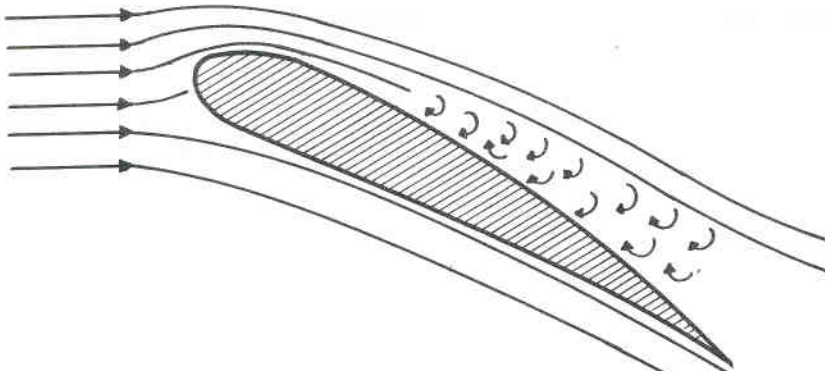
Seit die erste Einheit am 30. Mai 1958 zum Jungfernflug aufstieg, sind mit den DC-8 1782 Starts und Landungen vollzogen und 2284 Flugstunden zurückgelegt worden. Da kein Prototyp hergestellt wurde, benutzte Douglas das Testprogramm zu weiteren Verbesserungen und kann somit ein Flugzeug liefern, bei dem die letzten technischen Fortschritte berücksichtigt sind.

Um den neuen, verschärften Vorschriften der FAA bezüglich Startpistenlänge zu genügen, versah Douglas die Flügel des DC-8 an der Vorderkante mit einem Spalt, der dem Flugzeug eine kleinere Minimalgeschwindigkeit verleiht und so eine kürzere Startstrecke ermöglicht. Im Reiseflug wird der Spalt zugedeckt, damit kein zusätzlicher Widerstand entsteht. Daneben konnten die Flugleistungen durch Abänderung der Flügelspitzen und Triebwerksausleger weiter verbessert werden.

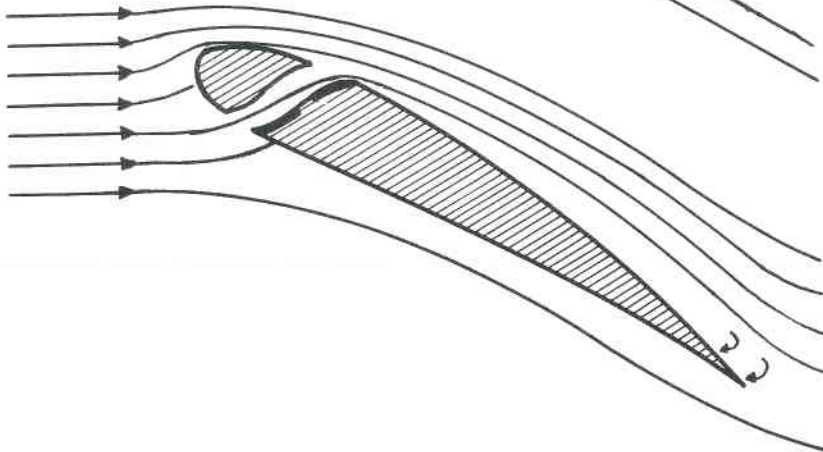
Diese neuen Erkenntnisse wurden ausgewertet, so dass der DC-8 wirklich als das "Flugzeug des Jahres 1960" gelten darf. Zurzeit sind von 18 Gesellschaften insgesamt 143 DC-8 bestellt.



Horizontalflug -
Flügel mit geschlossenem Spalt.



Langsamflug mit grossem Anstell-
winkel - Beim Flügel ohne Spalt
reisst die Luftströmung an der Flü-
geloberfläche ab und ruft eine
Wirbelbildung hervor ; der Auftrieb
erleidet einen starken Abfall, und
der Widerstand nimmt zu.



Beim Flügel mit Spalt wird der
beschleunigte Luftstrom in die Saug-
zone des Flügels geleitet ; das Ab-
reißen der Strömung und die Wirbel-
bildung werden verhindert, wodurch
der Auftrieb vergrößert wird.

HAPPY LANDINGS

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

Dept. II : 19.8. Ernst Zepf, Propaganda.

Dept. III : 30.5. Bernhard Wyss, Kabinenpersonal (Steward) ; 18.7. Emil Züst, Frachtdienst ; 30.7. Edwin Bruderer, Flight Ops., Pilot ; 30.7. Frä. Rosa Hess (jetzt : Frau Cottini), Uebermittlungszentrale ; 4.8. Eugen Stiefel, Flight Ops., Pilot ; 11.8. Arthur Müller, Flight Ops., Piloten-Asp. ; 20.8. Frä. Marianne Hofmann (jetzt Frau Estoppey), Chefhostess Europa ; 20.8. Armand Wetzel, Uebermittlungszentrale ; 21.8. Frä. Ruth Schneider (jetzt: Frau von Allmen), Kabinenpersonal, Hostess.

Dept. IV : 26.6. Henry Flück, Materialverwaltung ; 4.7. Hans Engél, Triebwerk ; 18.7. Bruno Perbellini, Hydraulische Werkstatt ; 18.7. Ludwig Strebel, Triebwerk ; 20.7. Willi Wüthrich, Kontrollabteilung ; 25.7. Eugen Moor, Werft ; 25.7. Michael von Haldenwang, Radio-Werkstatt ; 31.7. Robert Weimer, Werft ; 1.8. Adolf Lehmann, Flugbetrieb ; 3.8. Markus Bossert, Werft ; 8.8. Hermann Brühlmann, Flugbetrieb ; 15.8. Johann Jordi, Werft ; 15.8. Rudolf Schneider, Instrumenten-Werkstatt ; 22.8. Walter Gubler, Ingenieur-Abteilung.

IN DEN RUHESTAND GETRETEN

ist per 1. Juli 1959 zufolge Erreichen der Altersgrenze der Chef des Motorenprüfstandes im Dept. IV, Herr Hans Pflugshaupt. Seit 1926 war er als Flugzeugmechaniker bei der Ad Astra Aero und ab 1931 in der Motorenwerkstatt der Swissair beschäftigt. Er hat somit dreiunddreissig Jahre lang dem Luftverkehr treue Dienste geleistet und den Ruhestand wohl verdient. Hans Pflugshaupt darf unseres Dankes gewiss sein. Wir wünschen ihm in seinem Lebensabend beste Gesundheit und alles Gute.

DREI NEUE AUSLANDVERTRETUNGEN

In Caracas (Venezuela) und Warschau wird die Swissair demächst Vertretungen eröffnen. Zudem soll in Karachi der bisherige Generalagenturvertrag mit der Firma World Tours durch eine eigene Verkaufsorganisation abgelöst werden.

SWISSAIR ALS MASSTAB

Steward Peter von Siebenthal wurde für sechs Wochen nach Hongkong zur CPA (Cathay Pacific Airways) und Gruppen-Chefsteward Paul Ochsenbein für zwei Monate nach Tokio zur JAL (Japan Air Lines) delegiert. Herr von Siebenthal soll für die CPA Serviceverbesserungen vorschlagen und Herr Ochsenbein für die JAL die Schulung des Kabinenpersonals reorganisieren. Beide Aufträge beweisen, dass unser Service nicht nur bei unsern Kunden, sondern auch bei andern Luftverkehrsunternehmen als gut bewertet wird.

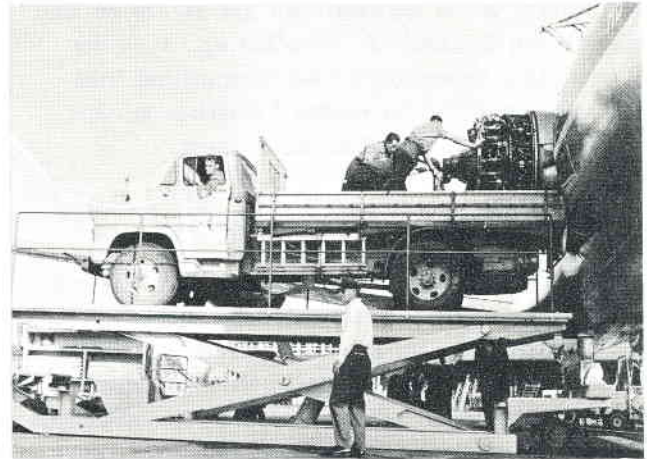
SACO-SERVICE

Am 5. September flog der 200. SACO-Kunde der Swissair über den Nordatlantik. Dieses kleine Jubiläum rechtfertigt eine Erklärung, was unser SACO-Service bedeutet. Hinter dem aus SAmple-COLlection gebildeten Kurznamen steckt der Musterkollektionendienst, ein besonderer Zweig der Kundenbetreuung. Diese Stelle nimmt sich besonders reisender Verkäufer an, die mit Musterkollektionen oder Demonstrationsmaterial von Land zu Land fliegen. Sie sorgt dafür, dass

ERFOLGREICHER DC-8 FLUG KALIFORNIEN-KANADA

Am 13. August legte ein mit JT-4-Triebwerken ausgerüsteter DC-8 der Interkontinentalversion die 4119 km lange Strecke von Long Beach nach Montreal in 4 Stunden 12 Minuten zurück. Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug 981 km/h.

DAS BILD DES MONATS



Eine neue Ladebühne in Kloten

Im Bestreben, den Warenumschlag für Lufttransporte immer rationeller zu gestalten, wird unsern Frachtangestellten in Kloten ein neues Verladegerät zur Verfügung gestellt. Die "Marolf-Bühne" - so genannt nach ihrem Konstrukteur - vermag eine Nutzlast von 10 Tonnen in 1 Minute 20 Sekunden auf eine maximale Höhe ab Boden von 4,20 m zu heben. Die Bühne misst 7,20 x 2,80 m und hat ein Eigengewicht von 7'240 kg. Mit ihr können auch Strassentransporte (bis 5 Tonnen) durchgeführt werden ; das bedeutet, dass schwere Ladung direkt ins Flugzeug gehoben werden kann. Die Bühne fasst in einem Hub sechs normale oder vier grössere Frachtwägelchen, oder - wie unser Bild beweist - einen Lastwagen samt Ladung.

trotz der Zollschranken Passagier und Muster ihre Bestimmungsorte zu gleicher Zeit erreichen. Sie ist - da diese besondere Dienstleistung nach Abschluss der Verkaufsverhandlungen Frachtgeschäfte nach sich ziehen kann - der Abteilung Fracht-Verkauf zugeteilt.

DER NORDATLANTIKVERKEHR IM 2. QUARTAL

In den Monaten April, Mai und Juni des laufenden Jahres stieg die Zahl der von der IATA-Gesellschaften über den Nordatlantik beförderten Passagiere im Vergleich zum 2. Quartal 1958 um 12,5 % auf 377'553. Davon reisten 277'659 Fluggäste in der Economy-Klasse, wo die Zuwachsrate 38,7 % betrug. Die Frachttransporte nahmen in der gleichen Zeit um 49,8 % zu und erreichten ein Gewicht von 7'730'257 kg. Auch der Luftpostverkehr verzeichnete eine überraschend hohe Steigerung von 20 %; es wurden Postsachen im Gesamtgewicht von 2'882'869 kg transportiert.

HABEN SIE SCHON GEWUSST, DASS

- ... die Swissair Ende August 5'924 Angestellte zählte ?
- ... das Kapital der Swissair Ende August auf 10'254 Aktionäre verteilt war ?
- ... der 30. August mit 5'036 Passagieren bisher der lebhafteste Tag im Flughafen Kloten war ?

40 JAHRE IATA

Am 28. August 1919 gründeten die Vertreter von sieben europäischen Luftverkehrsgesellschaften in einem Konferenzraum des niederländischen Aussenministeriums die International Air Traffic Association (IATA). Ein einziges Blatt Papier reichte damals aus, um Zweck, Pflichten und Rechte zu umschreiben. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren die technischen Voraussetzungen für eine weltweite Expansion der kommerziellen Luftfahrt erfüllt. Die ursprüngliche IATA, eine Interessengemeinschaft europäischer Flugunternehmungen, wuchs unter dem leicht modifizierten Titel International Air Transport Association zur Weltorganisation, der heute 90 Mitgliedsgesellschaften mit einer Flotte von rund 3'200 Flugzeugen angehören.

DIE GUTEN IDEEN

SWISSAIR

Nr. 68

September 1959

Herausgegeben durch:

Büro für
Organisations-
Manual-
und Vorschlagwesen



Die vielen Ferienabwesenheiten haben sich leider auch auf das Vorschlagswesen ausgewirkt. So können wir heute nur zwei prämierte Vorschläge publizieren. Nur zwei sagen wir, weil wir uns in den letzten Monaten so sehr am Prämierungen in grosser Zahl gewöhnt haben, dass es uns beinahe als selbstverständlich erscheint, eine stattliche Zahl von Prämierungsgewinnern präsentieren zu können. Und dabei leicht übersehen, dass manches Unternehmen glücklich wäre, ab und zu sogar zwei prämierte Vorschläge melden zu können.

Deshalb erst recht herzliche Gratulation den beiden nachstehend genannten Herren.

Herr Eduard Affentranger, Sekt. Flz.-Ueberholung Dept. IV Fr. 40.- 6845

Herr Gottlieb Buchser, Stat. Leitung Kloten Dept. III Fr. 20.- 4849

6845 Herr Eduard Affentranger schlug vor, an den Kontrollspindeln der Cowl-Flaps Schmiernippel anzubringen. Dadurch wäre es möglich die Lager während des Betriebes kontinuierlich zu schmieren und damit deren Laufzeit wesentlich zu erhöhen. Leider lässt sich der Vorschlag aber nur teilweise verwirklichen, da die Montage solcher Schmiernippel wegen der geringen Wandstärke des einen Lagergehäuses nur getriebeseitig möglich ist. Gemäss Werkauftrag Nr. 52416 wird das entsprechende Lager der Verstellspindel mit einem Schmiernippel versehen.

4849 Herr Gottlieb Buchser stellte den Antrag, die Einteilung bei den neu zu beschaffenden Kurstafeln für die Gepäckkontrolle abzuändern. Dadurch können diese in ihren Dimensionen kleiner gehalten und demzufolge besser geordnet gelagert werden. Seinem Vorschlag wurde bei der Auftragserteilung entsprochen.

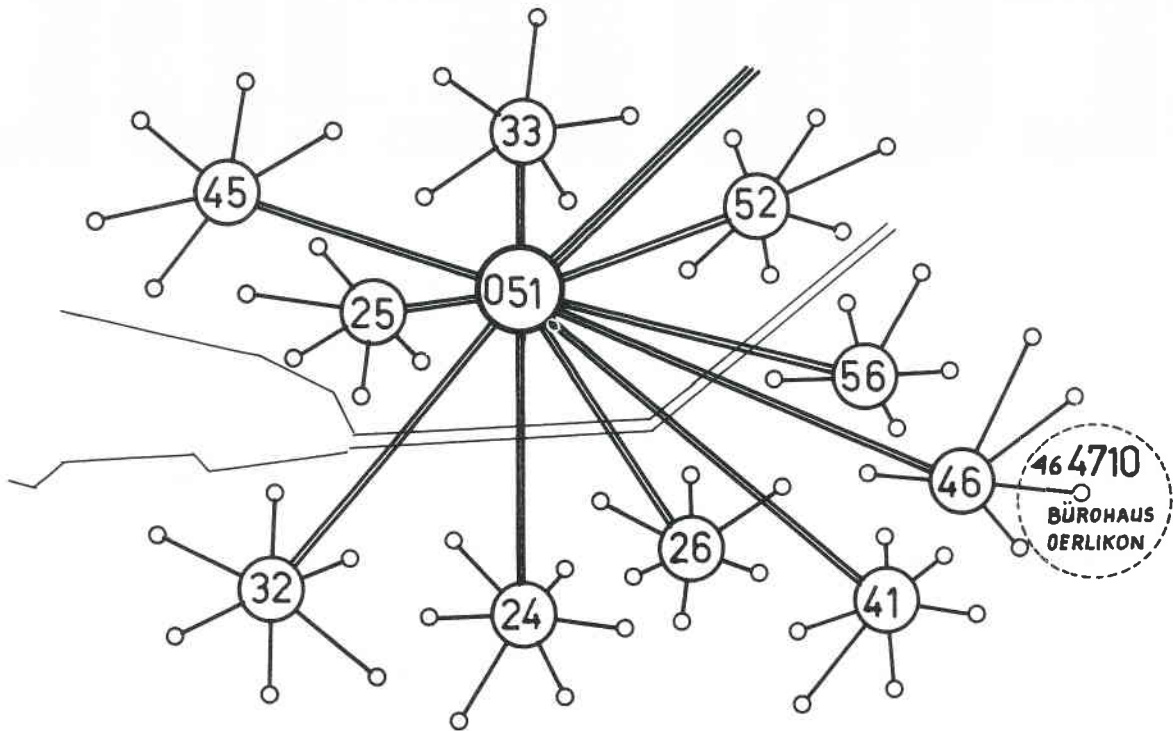
Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

5704 Verchromen der Zylinderbohrungen der Mertrac-Motoren. Das Verchromen der Laufflächen der Zylinder ist nicht neu. Bereits seit einigen Jahren wurden Zylinderlaufflächen von Hochleistungsmotoren verchromt. Leider ist aber unsere Galvanische Werkstatt nicht dafür eingerichtet die Zylinder der Mertracs den gestellten Ansprüchen entsprechend zu verchromen. Diese Oberflächenbehandlung aber auswärts ausführen zu lassen kommt der hohen Kosten wegen nicht in Frage.

6271 Befestigung der Saucethermosflasche im Bordbuffet CV-440. Dieser Vorschlag kommt leider zu spät. Bereits vor ca. 3 Monaten stellte eine Hostess via Streckenbericht das gleiche Begehren. Die Dienststelle Kabinenausrüstung des Dept. IV befasst sich zur Zeit mit dem Studium einer geeigneten Konstruktion für die Arretierung dieser Thermosflasche.

6341 Vereinheitlichung der SR-Telephonnummern. Die Vereinheitlichung der Telephonnummern aller Swissair-Stellen in der Schweiz auf die Rufnummer 34 18 00 unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorkennziffer, ist aus technischen Gründen nicht ohne weiteres möglich.

Um die kostspieligen Kabelanlagen zu den Telephon-Abonnenten möglichst kurz und einfach zu halten, sind die Telephonnetze der grösseren Städte auf einzelne Unterzentralen aufgeteilt, die ihrerseits miteinander verbunden sind.



Demzufolge ist die Nummer des einzelnen Abonnenten von dessen Standort und somit von der Zugehörigkeit zur betreffenden Quartierzentrale abhängig. Im weiteren ist die Numerierung je nach dem Wachstum des entsprechenden Quartiers auch Veränderungen unterworfen. Das heisst mit anderen Worten, dass das Luftreisebüro und der Hirschengraben, die trotz der kleinen dazwischen liegenden Distanz an einer andern Quartierzentrale angeschlossen sind, nicht die gleiche Nummer haben können. Viel extremer sind die Situationen natürlich für das Bürohaus Oerlikon oder gar die Bauten in Kloten. Abgesehen von diesen rein technischen Schwierigkeiten, die zu überwinden wären, wäre der finanzielle Aufwand für eine Kabelschaltung, die die einheitliche Nummer für alle SK-Dienststellen ermöglichen würde, viel zu hoch, besonders im Hinblick auf die relativ geringe Verbesserung des Kundendienstes.

6542 Oelfilter-Reinigung. Bereits vor 2 Jahren wurde ein Vorschlag betr. die Verwendung von Aufsteckstangen für die ScheibenölfILTER-Reinigung prämiert.

(Siehe Vorschlag Nr. 4691 in der guten Idee Nr. 38 vom März 1957)

In der Zwischenzeit wurden umfangreiche Reinigungsversuche mit Ultraschallwellen durchgeführt, in deren Programm auch die Reinigung der ScheibenölfILTER eingeschlossen war. Auf Grund der Ergebnisse dieser Versuche wurde nun eine Ultraschall-Reinigungsanlage bestellt, die in absehbarer Zeit in Betrieb genommen werden kann. Eine neue Reinigungsmethode für die Scheibenfilter erübrigt sich demzufolge.

6591 Spezialaufsatz auf Benzintank für die Tankdichtheitsprüfung. Mit dem Aufsetzen eines speziellen Tankeinlass-Aufsetzrohres liesse sich wohl das Flüssigkeits-Niveau erhöhen, doch wäre es noch immer fraglich wenn nicht gar ausgeschlossen, ob damit auch alle eingeschlossene Luft im obern Tankbereich entfernt werden kann.

Zur Zeit wird die angewandte Prüfmethode für die Tankdichtheitskontrolle neu überprüft, wobei als Alternativ-Vorschlag die Möglichkeit eines Abpressens mit 2,5 PSI Luftdruck sehr im Vordergrund steht.

6819 Tropfblech für Motorgondel. Der Vorschlag, das beim Reinigen der Motorgondel oder beim Kompressorwechsel durch ein Leakloch abtropfende Skydrol in einem Känel zu fassen und in die Dock-Wanne abzuleiten, gehört nach unserer Ansicht in die Kategorie der Selbsthilfe-Massnahmen. Solch kleine Verbesserungen, die einzig und allein im Interesse des die entsprechende Arbeit ausführenden Berufsmannes liegen, sollte jeder von sich aus vornehmen und ohne die Erhebung des Anspruches auf eine Prämie. Im übrigen möchten wir darauf hinweisen, dass bereits ein solches Tropfblech vorhanden ist und beim Kompressorwechsel verwendet wird.

6824 Ersetzen der Kipphebelbüchsen. Der Montage-Hinweis in der Revisions-Vorschrift Publ. Nr. 1136 betr. Kipphebelbüchsen der R-3350-Motoren ist schon richtig, bezieht sich aber nur auf die einzelnen Büchsen. Dass bei grösseren Stückzahlen das Montieren rationalisiert werden kann ist aber logisch und sollte im Bestreben des diese Arbeit ausführenden Mechanikers liegen. Die Stellen, die bestehende Revisions- oder Wartungs-Vorschriften ev. veränderten Situation (z.B. in Bezug auf die Stückzahl) anzupassen haben sind aber in hohem Masse auf den Erhalt von Angaben seitens der Werkstätten angewiesen. Deshalb möchten wir sehr empfehlen, Detailangaben, wie sie zum Beispiel im vorliegenden Vorschlag enthalten waren, auf dem Dienstweg weiterzuleiten.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 5557 Kombination von Service Frachtbrief und Lieferschein.
- 5826 Vorrichtung zum Ausschleifen der Torque Zylinder.
- 5875 Muffler-Isolation.

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

- 5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage
- 5579 Werkzeug zum Montieren der Zylinderfussmuttern
- 6716 Elektr. Einbrennapparat
- 6853 Abnützung der Motorkohlen der Servo-Control

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

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

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

643/735/736/789/802/809/1350/2347/2516/2518/2519/2523/2846/3357/4074/4247/4431/4594/4625/4640/4649/4748/4954/5052/5111/5176/5196/5250/5284/5304/5456/5466/5508/5519/5520/5545/5561/5575/5600/5670/5694/5702/5711/5714/5764/5769/5771/5775/5795/5813/5827/5849/5858/5861/5862/5874/5898/5910/5920/5945/5946/6074/6052/6071/6073/6085/6087/6088/6124/6194/6226/6234/6241/6244/6254/6255/6266/6268/6269/6272/6311/6342/6359/6467/6502/6503/6534/6540/6542/6561/6571/6573/6585/6591/6619/6622/6625/6626/6627/6639/6647/6650/6652/6656/6678/6684/6702/6706/6707/6720/6765/6769/6777/6788/6791/6792/6797/6812/6813/6819/6820/6821/6824/6846/6848/6855/6863/7002.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

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



Das gesamte  Personal mit seinen Angehörigen

und Freunden trifft sich am

Samstag 3. Okt. 20 00 Uhr

in der Kantine Dept. IV, Kloten, zum

traditionellen Oktoberfest der FP 

TANZ
BUDENBETRIEB
MUSIK
ATTRAKTIONEN
HUMOR

- ⊕ EINTRITTSPREIS Fr 1,65 ⊕ KASSAÖFFNUNG 19 30
- ⊕ TAXIBETRIEB AB 19 30 ZCH. SEEBACH-KLOTEN Fr. -.50
- ⊕ UND AB 24 UHR RICHTUNG ZÜRICH, FAHRPREIS Fr. -.50 bis 2.-

VIEL VERGNÜGEN

Zum Oktoberfest 1959

Am 3. Oktober führt die FPS zusammen mit den ihr angeschlossenen Clubs das diesjährige Oktoberfest durch. Dies gibt uns Gelegenheit, heute kurz den Sinn und Zweck dieser Veranstaltung zu erläutern und vor allem ihren Unterschied zum bekannten SWISSAIR-Ball im Kongresshaus aufzuzeigen.

Betrachten wir zuerst den Ball, der in einem zweijährigen Turnus jeweils in den ersten Wochen des Jahres stattfindet. Wenn die FPS, und zwar ohne Beteiligung der Clubs, diesen Anlass organisiert, so lässt sie sich (zu ihrer Schande sei's gestanden!) nur von einem einzigen Motiv leiten: nämlich Geld und nochmals Geld für ihre Kasse zu verdienen. Zu diesem Ziel muss alles führen, die Aufmachung, die öffentliche Propaganda, die Verlosung von Flugscheinen, das Unterhaltungsprogramm und eben auch die schon oft kritisierten hohen Eintrittspreise. Diesem Ziel wird auch bewusst manches geopfert, was vielen Swissair-Angestellten lieb wäre, nämlich eine gewisse Freiheit im Tenue, die Ambiance eines rein Swissair-internen Festes und anderes mehr. Besonders diese Verzichte haben nun dazu geführt, dass sich die Zusammensetzung des Ball-Publikums von Jahr zu Jahr mehr zu Gunsten der SR-fremden Besucher verschoben hat, dass aber der Swissair-Ball mit jedem Mal mehr in die vorderen Reihen der gesellschaftlichen Ereignisse der Stadt Zürich gerückt ist und vor allem die in ihn gesetzten finanziellen Hoffnungen trotz verschiedener veränderter Umstände immer wieder erfüllt hat. Und dies Letztere ist schlussendlich für die FPS, die nebenbei gesagt das Geld ja nicht für sich, sondern zum Wohl aller Swissair-Angestellten zusammenträgt, das Entscheidende.

Ganz anders liegen die Dinge beim Oktoberfest in der Kantine. Dies soll ein völlig gelöstes, ungezwungenes Fest sein, zu dem nur Swissair-Angestellte mit ihren Angehörigen und Bekannten Zutritt haben. Hier herrscht kein Tenue-Zwang und hier ist die Möglichkeit geboten, sich ohne grosse Kosten richtig zu amüsieren. Wohl muss die FPS ein bescheidenes Eintrittsgeld erheben, aber dies ist wirklich nur gerade so hoch um ihre Kosten für die Orchester, die behördlichen Bewilligungen, die aus Sicherheits-Gründen notwendige Bewachung etc. zu decken. Alles Geld jedoch, das am Fest selbst ausgegeben wird, fliesst in die Kasse irgend eines Clubs, seien es die Batzen für die Zwischenverpflegung am Bratwurststand, die "Fufzgerli" für den Becher in der Bierschwemme oder die "zwei Stai" für den Whisky an der Bar. Vor allem aber ist niemand gezwungen, an diesem Abend mehr auszugeben als ihm sein Budget tatsächlich erlaubt, auch wenn die diversen Budenstände noch so verführerisch locken.

So glauben wir die richtige Formel gefunden zu haben: einerseits den teuren Swissair-Ball für die "Fremden", die sich einen Abend unter dem Swissair-Signet etwas kosten lassen wollen und uns damit die Kasse füllen helfen, und andererseits das fröhliche, ungezwungene, wohlfeile Oktoberfest für die "Eigenen", denen an diesem Abend nicht der Name SWISSAIR das Wichtigste ist, wohl aber die Möglichkeit, sich zusammen mit ihren Arbeitskolleginnen und -Kollegen köstlich amüsieren zu können.

Und in diesem Sinne sagen wir herzlich auf Wiedersehen zu einer fröhlichen "Druggete" am kommenden Oktoberfest in der Kantine.

H. Zeller

Ergänzungen zum Internationalen Foto-Wettbewerb der Air France.

(Wettbewerbsbestimmungen siehe August-Ausgabe)

Denjenigen, welchen die Motivwahl noch einiges Kopfzerbrechen bereitet, geben wir folgende Erläuterungen mit auf den Weg:

1. Thema: Der Mensch (Sujets humains)

Das menschliche Antlitz, die Formen, Linien und Bewegungen des Körpers. Der Mensch - eingespannt im Arbeitsprozess, aber auch bei Entspannung in Spiel und Sport. Alle Sujets, in denen der Mensch Hauptakteur ist.

2. Thema: Landschaften (Paysages, nature)

Dem Natureindruck sollte eine ganz bestimmte Aussage innewohnen. Es muss eine "erlebte" Landschaft sein. Der Mensch und das Tier dürfen als Staffage dienen, sollten aber nicht zum Hauptmotiv werden, ebenso die Architektur die sich in die Landschaft einfügt.

3. Thema: Diverses

Diverses umfasst sozusagen alles was in den ersten beiden Themen nicht enthalten ist. Das Tier, ein unerschöpfliches Motiv! Stilleben, experimentelle Fotografie, Bilder aus dem Bereiche der Technik (z.B. Fliegerei) usw. --

Bei diesen Möglichkeiten wird es sicher keinem Fotoamateurl an der Auswahl fehlen - und nun frisch an die Arbeit!

K. Schinz

Tennis - Club



Spieler und Rpräsentanten der ASIA-Cup Konkurrenz

von links: knieend : Mr. Dickins (BE), Mr. Christie (BE), Mr. Ritzi (SR)
stehend : Miss Reichstein (SR), Miss Tucker (BE), Mr. Abbott (BE-ASIA-Rep.), Miss Morris (BE), Mr. Bergsma (SR), Miss Siegfried (SR), Mr. Tremble (BE), Mr. Zuberbühler (SR-ASIA-Rep.), Mr. Gerhard (SR), Mr. Haug (Rep. BE ZRH).

Bericht über die beiden Tennistreffen gegen die BEA

Die 1. Mannschaft unseres Clubs hatte dieses Jahr zweimal Gelegenheit, gegen eine Equipe der BEA anzutreten, wobei darauf geachtet wurde, dass möglichst viele Spielerinnen und Spieler an diesen Partien teilnehmen konnten. Erste Begegnung am 20.6.1959 anlässlich des alljährlich wiederkehrenden Freundschaftstreffens gegen den T.C. BEA London, das dieses Jahr turnusgemäss auf unseren Plätzen stattfand.

Unsere Gäste wurden am Freitag durch Herrn Blatter abgeholt und liessen sich anschliessend von einer Limmat-Schiffahrt und einem Besuch der G/59 begeistern.

Am Samstag-Nachmittag spielten dann für unsere Farben Frau Barth, Fr. Uhr, Fr. Meyer und Frau Rapold, sowie die Herren Blatter, Casutt, Siegfried und Kübele und verloren 6 : 2. Ein Doppel musste beim Stand von 1 : 1 Sätzen abgebrochen werden. Die beiden Punkte für die Swissair gewannen Herr Blatter und Frau Rapold.

Anschliessend an das Treffen verbrachten die Teilnehmer einen fröhlichen Abend auf der Felsenegg beim gemeinsamen Nachtessen. Die Londoner waren begeistert über den gelungenen Anlass und äusserten sich dazu in ihrem Dankschreiben mit den Worten :

" Thank you once more for the wonderful weekend. We only wish we could do this trip once a month ! "

Die zweite Begegnung fand am 15. Aug. 1959 statt, und zwar wurde das Halbfinal im Rahmen der ASIA-Cup Konkurrenz ausgetragen. Die BEA bot für dieses Treffen die besten Spielerinnen und Spieler aus ganz England auf und auch wir versuchten die stärkste Mannschaft aufzustellen.

Schlussendlich kämpften für die Swissair die Damen Fr. Reichstein und Fr. Siegfried sowie die Herren Bergsma, Ritzi und Gerhard um den von der Swissair 1958 gestifteten Pokal. Mit wenigen Ausnahmen waren alle Partien sehr offen und mit etwas Glück hätte die 5 : 2 Niederlage (eine Partie musste nach Satzverlust wegen Regen abgebrochen werden, worauf der Einfachheit halber der zweite Satz 6/0 forfait erklärt wurde), in einen knappen 4 : 3 Sieg umgewandelt werden können.

Mit diesem Sieg gewann die BEA erstmals ein ASIA-Treffen und wird nächstes Jahr gegen Sabena oder den Cupholder Air France das Final zu bestreiten haben, während unsere Mannschaft ausschied und damit nächstes Jahr spielfrei sein wird.

Am Abend trafen sich die beiden Mannschaften im "Oberen Tobelhof" zu einem gemütlichen Nachtessen mit Musik und Tanz, wobei es uns zeitenweise heisser wurde als auf dem Tennisplatz.

Eine besondere Freude war es uns an diesem Anlass auch Vertreter der ASIA, der FPS sowie der BEA Zürich begrüßen zu dürfen, die bereits am Nachmittag den Spielen beiwohnten und sich abends der Party anschlossen.

P. Bergsma

Judo - Sektion

Die Interessenten-Werbung für die Judo-Sektion Swissair in der Juli-Ausgabe unserer Mitteilungen hat wider Erwarten guten Erfolg gezeitigt. Bis Ende August meldeten sich 31 Mitglieder. Zur konstituierenden Versammlung, die noch diesen Herbst stattfinden wird, werden die Mitglieder direkt eingeladen. Die Platzfrage, wo dieser faire und schöne Sport ausgeübt werden kann, scheint bereits beim Bau unseres Clubhauses in Zürich-Seebach berücksichtigt worden zu sein. Der Tischtennisraum, der an bestimmten Tagen wenig frequentiert ist, eignet sich dazu vorzüglich.

Am Oktoberfest ca. um 22 Uhr, wird im grossen Festsaal Judo und Jiu Jitsu durch eine Demonstrationsgruppe aus Zürich vorgeführt.

Boccia - Club

Erstmals führte der junge Boccia-Club Swissair eine Meisterschaft unter seinen Mitgliedern durch. Der Wanderpreis, in Form eines ziselierten Bechers, wurde von den Herren Antonini-Meier gewonnen. 2. Rang : Rovelli-Angelastri, 3. Rang : Bassi-Caldelari. In den Gruppenwettkämpfen verblieben der Reihe nach : Grippa-Ghezi 27 Pkt., Keller-Stäheli 21 Pkt., Lador-Güdel 18 Pkt., Ritter-Tschanz 13 Pkt., Hürlimann-Brühch 8 Pkt. und Voser-Bolli 6 Pkt.

Schach - Club

In den Freundschaftstreffen Swissair gegen Eisenbahnerschach-Gruppe siegte unsere Mannschaft mit 7 : 3 Punkten und gegen den Schach-Club Albisrieden mit 10 1/2 : 3 1/2 Punkten. Bravo !

Sportflug - Gruppe

Samaden - das Eldorado der Segelflieger beherbergte vom 24. Juli bis 9. August eine Gruppe unserer aktiven Segelflieger. Mit der eng befreundeten S.G. Bülach, mit der wir uns zusammenschlossen, konnten wir gleich vom ersten Tag an einen regen Flugbetrieb verzeichnen. Neben der notwendigen Theorie wurde jede sich bietende Gelegenheit benutzt, um uns ans Schlepptau zu nehmen. Tag für Tag wurden bis 20 Segelflugzeuge eingesetzt, jeder Pilot suchte an den Hängen des Muottas Muragel Höhe zu gewinnen, verschwand hinter einem Bergzug, liess sich von Gipfel zu Gipfel tragen und kostete in einem samften Schwebeflug die Schönheit der Natur, die tief unter ihm lag. Für den Segelflieger zählt es zu den schönsten Erlebnissen, sich vom Maloya-Wind schieben zu lassen, jeden Aufwind, jede Wolke ausnützend um Höhe zu gewinnen und über Fels und Tal zu fliegen, bis die sinkende Sonne wieder zur Landung mahnt.



Das günstige Flugwetter lockte 3 Mitglieder unserer Sektion zur Erfüllung des Silber-C-Brevets. Fräulein Ruth Romann die Herren Fritz Rüeegger und Hans Luginbühl erfüllten die Bedingungen im 5-Stunden-Dauerflug.

Leider erhielt der Lagerbetrieb einen schmerzlichen Stoss durch den Absturz des Brautpaares Elvi Morf und Hans Sollberger aus dem Kreis unserer Bülacher-Kameraden, mit dem im Bild festgehaltenen Bergfalken II. Wir entbieten an dieser Stelle den Angehörigen des verstorbenen Brautpaares und den Bülacher Kameraden unser herzliches Beileid.

H. Luginbühl

Schmalfilm - Club

Kürzlich hatte ich Gelegenheit als Assistent des Referenten Herrn W. Bühler, Dept. IV, Mitglied des Schmalfilm-Club Swissair, an einer Filmvorführung für Schüler in Zürich-Höngg beizuwohnen. Den 3. bis 6. Primarklassen im Schulhaus "Bläsi" wurden 2 Filme : "Der Regentropfen" und "Rhodos" gezeigt. In beiden Streifen wurden die technischen Möglichkeiten, die heute dem 8 mm Schmalfilm gesteckt sind, angewandt. Alle technischen Arbeiten, die uns vom Kino her bekannt sind, wie Schnitt, Vertonung, Sprecher und wie sie alle heissen mögen, hat Herr Bühler in eigener Regie ausgeführt. Der Film "Der Regentropfen", der den Laufweg des Wassers vom Tropfen zum Rinnsal, vom Bach zum Stausee und über das Kraftwerk zum Fluss bis in den scheinbar ruhigen See zeigte, wie der Streifen "Rhodos", der die landschaftlichen Schönheiten, die antiken Stätten und Volksitten der herrlichen Insel vermittelte, haben den Kindern ausgezeichnet gefallen. Die dankbare Aufgabe, unseren Sprösslingen die Schönheiten der Natur und fremde Länder auf der Leinwand zeigen zu dürfen, um in ihnen gleichzeitig die Reisefreudigkeit zu wecken, hat uns mit grosser Genugtuung erfüllt.