

# 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



9. Jahrgang

Nr. 11

November 1960

## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM OKTOBER 1960

	<u>Oktober 1960</u> (in 1'000 tkm)	<u>Oktober 1959</u> (in 1'000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	26'578 + 66 %	16'048
Ausgelastete Tonnenkilometer	14'753 + 40 %	10'518
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	11'521 + 49 %	7'721
Fracht-tkm	2'658 + 15 %	2'302
Post-tkm	574	495
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	55,5 %	65,7 %

Im Produktionsmonat wurde das Produktionsbudget seit März 1960 zum erstenmal wieder überschritten - und zwar um nahezu 5 %. Die Gesamtangebote von 26,6 Millionen Tonnenkilometern war um 66 % höher als im vorjährigen Oktober; wir haben bisher noch nie in einem Monat soviel angeboten. Leider kam die an sich willkommene Steigerung erst nach Abschluss der Reisesaison zustande, während wir zum Beispiel im Juni um 13,4 % hinter der veranschlagten Anzahl tkm zurückblieben. - Die Nachfrage wuchs um 40 %. Der Auslastungsgrad des Linienverkehrs, der vor einem Jahr auf 65,7 % stand, betrug noch 55,5 %.

Am stärksten erhöhten wir unser Angebot über dem Nordatlantik. Das Mehrangebot auf den Passagierkursen machte durch den ausschliesslichen Einsatz von DC-8 bei 12 statt nur 9 wöchentlichen Retourflügen 162 % (!) aus. Die verkaufte Leistung stieg um 81 %. Der Ladekoeffizient stellte sich auf 52,9 % (im Vorjahr: 76,4 %). Die Sitzauslastung allein war besser; sie betrug 58,6 %. Häufigkeit und Kapazität der Frachtkurse blieben unverändert; dabei sank allerdings der Ladefaktor um 13,2 %-Punkte auf 56,3 %.

Auch die europäischen Routen, wo in vermehrtem Masse freigewordene DC-7C verwendet wurden, trugen zur Verkehrsbelebung bei. Das Angebot nahm hier um 37 %, die Nachfrage um 27 % zu. Die Auslastung sank von 62,1 % auf 57,3 %.

Interessant ist in diesem Zusammenhang die deutliche Verlagerung des Hauptanteils des gesamten Verkehrsvolumens von Europa nach dem Nordatlantik: Im Oktober 1959 hielten sich beide Gebiete quotenmässig mit je 34 % die Waage. Dieses Jahr ging der Anteil des Kontinents auf 28 % zurück, derjenige der Passagier- und Frachtflüge zwischen Europa und USA nahm indessen auf 47 % zu.

Trotz einer 24 %igen Vermehrung der offerierten tkm vermochten wir über dem Südatlantik den Ladefaktor von 48,5 % auf 59,3 % zu verbessern.

Der Mittlere Osten zeigt ein ähnliches Bild: Das Angebot wurde um 14 %, die Auslastung von 55,6 % auf 57,8 % erhöht.

Die Fernostkurse waren bei einer um 51 % gesteigerten Offerte zu 56,7 % (i.V.: 73,1 %) ausgelastet.

# DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

## Technische Erfahrungen mit den Swissair-Strahlflugzeugen im Sommer 1960

Die Swissair-Strahlflugzeugflotte steht seit dem 28. September vollständig im flugplanmässigen Einsatz. Die Ablieferungs- und Einsatzdaten der Flugzeuge waren:

		<u>Ablieferungsdatum</u>	<u>Einsatzdatum</u>
DC-8	HB-IDA Matterhorn	24. April	30. Mai
	IDB Jungfrau	26. Juni	4. Juli
	IDC Piz Bernina	31. August	2. September
SE-210	HB-ICW Solothurn	2. Mai	21. Mai
	ICX Chur	25. Juni	15. Juli
	ICY Lausanne	9. Juli	15. Juli
	ICZ Bellinzona	14. August	20. August

In der Zeit zwischen Ablieferung und Einsatz waren die Flugzeuge zur Durchführung der "Post Delivery Modifications" und für Schulungszwecke beim SAS in Arlanda.

Bei der Einführung der Strahlflugzeuge, insbesondere beim DC-8 wurde in der Anlaufzeit auf eine grosse Ausnützung bewusst verzichtet und einer schrittweisen Steigerung mit wachsender Erfahrung der Vorzug gegeben.

Die für unsere Strahlflugzeuge errechneten Werte sind in untenstehender Tabelle angegeben.

### Tägliche Ausnützung unserer Strahlverkehrseinheiten

Monat (+ Anzahl Flugzeuge)	Effektive Flugstunden pro Tag (Durchschnitt pro Einheit)	
	Caravelle	DC-8
Juni (1 Caravelle/1 DC-8)	6 <sup>h</sup> 50	6 <sup>h</sup> 40
Juli (3 Caravelles/2 DC-8)	5 <sup>h</sup> 55	8 <sup>h</sup> 26
August (4 Caravelles/2 DC-8)	6 <sup>h</sup> 40	9 <sup>h</sup> 47
September (4 Caravelles/3 DC-8)	7 <sup>h</sup> 37	8 <sup>h</sup> 21
Oktober (4 Caravelles/3 DC-8)	7 <sup>h</sup> 03	10 <sup>h</sup> 20

Zum Vergleich seien die von der United Airlines genannten Ziffern für ihre Strahlflotte (30 DC-8 und 11 B-720) angeführt:

DC-8 im inneramerikanischen Verkehr: 8 Std. 53 Min.  
 " auf der Linie nach Honolulu : 7 Std. 58 Min.  
 B-720 : 4 Std. 27 Min.

Die graphische Darstellung auf der folgenden Seite über die Häufigkeit der technischen Abflugverspätungen zeigt, in welcher Zeitperiode wir die Anlaufschwierigkeiten überwunden haben. Wir können feststellen, dass die Erfahrungen unserer skandinavischen Freunde seit dem Mai 1959 mit der Caravelle uns eine reibungslose Einführung dieses Flugzeuges wesentlich erleichtert haben. Die HB-ICW Solothurn hat am 21. Mai den Pendelverkehr zwischen Zürich und London übernommen und ca. 4 Wochen lang keine einzige Verspätung von über 2 Stunden verursacht. Als dann das Streckennetz im Juli erweitert wurde, kamen naturgemäss Störungen dazu, die aber in kurzer Zeit auf ein Mass gesenkt werden konnten, wie wir es nur beim Convair Metropolitan gewohnt sind. Diese Regelmässigkeit konnten wir seither aufrecht erhalten.

Beim DC-8 hatten wir grössere Schwierigkeiten zu überwinden. Der Verkehr über den Nordatlantik mit einem einzigen DC-8 und später mit 2 Strahlflugzeugen war mit vielen Verspätungen verbunden. Scharfe "minimum requirements", Schwierigkeiten in der Ersatzteilbeschaffung, Verspätungen aus der Flugbetriebskontrolle in Arlanda und die noch unbekanntenen Eigenschaften dieses Flugzeuges haben unseren Spezialisten in der Flugzeugwartung, im Störungsdienst und im Engineering verschiedene Nüsse zum knacken gegeben.

Inzwischen hat sich auch beim DC-8 die Situation konsolidiert und die technische Zuverlässigkeit liegt heute zwischen dem DC-6B und dem DC-7C, ist also bedeutend besser als wir erwartet haben.

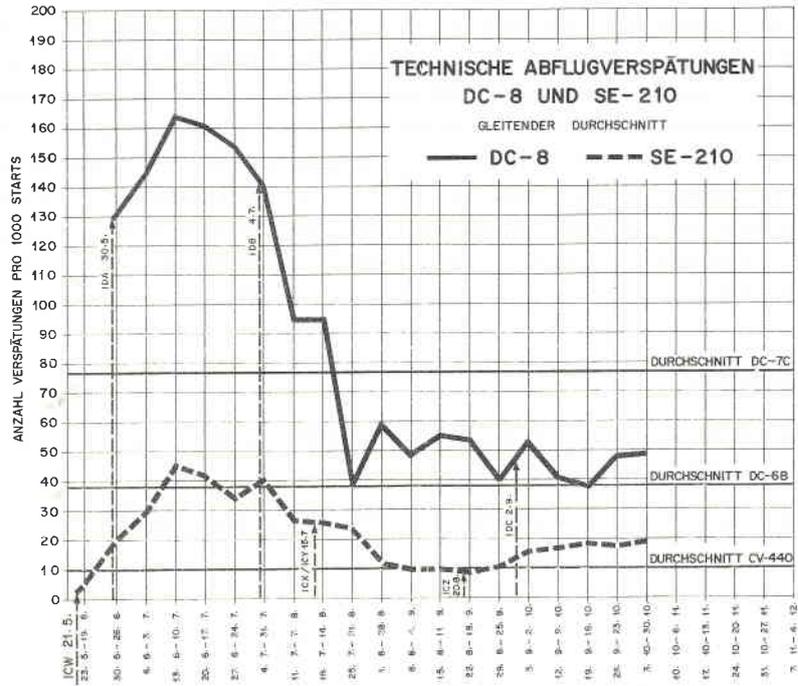
Diverse technische Modifikationen, betriebliche Anpassungen sowie Ergänzungen im Ersatzteillager werden uns zweifellos gestatten, die Regelmässigkeit weiter zu verbessern.

Die betrieblichen Erfahrungen mit den Strahlflugzeugen werden dauernd ausgewertet und bei der Einführung des Convair Coronado berücksichtigt. Bekanntlich haben wir die volle technische Verantwortung für das Coronado Flugzeug, d.h. wir erstellen auch für das SAS die entsprechenden Vorschriften und führen für unsere Freunde sowohl die Flugbetriebskontrolle wie auch die Blocküberholungen durch.

Gestützt auf die guten Erfahrungen, die wir mit unseren Strahlflugzeugen gemacht haben, sehen wir auch der Einführung des Convair Coronado mit voller Zuversicht entgegen. Ich möchte es nicht unterlassen, auch an dieser Stelle allen unseren Mitarbeitern für ihren vollen Einsatz bei der erfolgreichen Einführung unserer Strahlflugzeuge bestens zu danken.



F. Roth  
 Chef ad.int. Dept. IV



## DIENSTJUBILÄUM

Am 18. November jährte sich zum zwanzigsten Mal der Tag, an dem Hans Borner in seinem 26. Altersjahr als Bordfunker-Aspirant in die Dienste der Swissair eintrat. Mit der vorerst noch zaghaften Wiederaufnahme des Linienverkehrs nach Kriegsende wurde er als selbständiger Funker eingesetzt. Ab 1. März 1948 bekleidete er das Amt eines stellvertretenden Cheffunkers der Gesellschaft. Seinen millionsten Flugkilometer legte Hans Borner am 30. Mai 1949 zurück. Dreifacher Flugmillionär wurde er bereits im August 1954. Mit dem Aufkommen der Radiotelefonie waren Funker bald nicht mehr gefragt; Hans Borner lernte um und wurde im Juni 1956 zum selbständigen Navigator ernannt. Als auch der Navigatorenberuf auf dem Aussterbe-Etat erschien, trat Hans Borner zu Beginn des Jahres 1958 in einen speziell für Navros veranstalteten Pilotenkurs ein, den er erfolgreich bestand. Am 1. März 1959 begann der Flugerfahrene wieder von neuem, diesmal als Co-Pilot! - Wir gratulieren dem Jubilaren zu seiner beispielhaften Tatkraft und wünschen ihm, dass sie ihn auch in Zukunft nie verlasse.

## NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Die folgenden Flugkapitäne sind zu DC-8-Kommandanten (Sektoren Europa und Nordatlantik) ernannt worden: Rudolf Bockhorn, Colin Henry, Fred Hüttenmoser und Robert Schwärzler.

Den Rang eines Pilot-in-Command auf Caravelle (Sektor Mittlerer Osten) erhielt Flugkapitän Hans Kaufmann.

Wir gratulieren!

## ERNENNUNGEN

Im Dept. I wurde Herr Robert Wick zum Chef des Statistikdienstes (Abt. Betriebswirtschaft) befördert, nachdem sein Vorgänger, Herr Dr. Rolf Bächtold, aus der Swissair ausgetreten ist.

Im Dept. II übernahm Herr Konrad Lindenmann, bisher in der Ingenieur-Abteilung (Dept. IV) tätig, den neugeschaffenen Posten eines Technischen Chefs in New York.

Im Dept. III sind zu neuen Gruppen-Chefhostessen Fräulein Béatrice Zingg (Mittlerer Osten; früher Europa) und Fräulein Marie-Rose Kolly (Europa) ernannt worden.

Wir gratulieren den Neuernannten und wünschen ihnen guten Erfolg!

## LEHRABSCHLUSSPRÜFUNGEN

Am 14. Oktober haben Andreas Stucki und Rolf Lüchinger, die ersten Spengler-Lehrlinge der Swissair, ihre Lehrzeit beendet. Sie bestanden ihre Lehrabschlussprüfung in Wädenswil mit gutem Erfolg.

Bravo!

## HAPPY LANDINGS

Den folgenden neuvermählten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wünschen wir herzlich alles Gute :

Swissair-Photo AG: 1.8. Josef Bischofberger

Dept. I: 16.7. Walter Frauenfelder, Fracht Verkehrsabrechnung, 24.9. Max Schlegel, Materialabrechnung

Dept. II: 10.8. Hugo Lenggenhager, Verkehrsplanung, 1.9. Herbert Lips, Verkehrsplanung, 17.9. Max Hofmann, Reservation Zürich, 26.9. Karl Kellenberger, Reservation Zürich

Dept. III: 20.5. Armin Schwarz, Bordausrüstungsdienst, 27.6. Heinz Zjörjen, Ing. Abt., 3.9. Willy Huber, Operationsplanung, 3.9. Louis Zuber, Fracht, 16.9. Fredy Jacot, Bordmechaniker, 19.9. Eugen Weder, Abt. Bodendienst, 24.9. Eduard Martin Brühlhart, Buffetbereitstellung, 26.9. Willy Sonderegger, Traffic, 26.9. Ernst Wüst, Fracht Import, 29.9. Dieter Escher, Start, 22.10. Frieda Krenger (jetzt: Frau Wacek), Kabinenpersonal Hostessen

Dept. IV: 27.2. Walter Kunz, AVOR-Flugzeugüberholung, 7.4. Charles Henry, Betriebsdienst Geräte, 30.4. Peter Columberg, Schreinerei, 4.6. Peter Matzinger, Flugzeugwartung, 3.8. Jean-Marc Fontaine, Traffic-school III/60, 3.9. Niklaus Forrer, Werft, 10.9. Arthur Gachnang, Werft, 10.9. Friedrich Kunz, Flugzeugwartung, 10.9. Kurt Schärer, Instrumentenwerkstatt, 10.9. Rolf Schwab, IERA-Flugzeugwartung, 10.9. Hans Wartmann, Ing. Abt., 15.9. Heinz Suter, TEKO-IERA, 16.9. Peter Bircher, Spenglerei, 17.9. Ernst Balmer, Flugzeugwartung, 17.9. Werner Bärtschi, IERA-Flugzeugwartung, 17.9. Heinz Meyer, Flugzeugwartung, 17.9. Christian Pletscher, Flugzeugwartung, 24.9. Adolf Bruggmann, Flugzeugwartung, 24.9. Hans Fäh, Instrumenten-W., 24.9. Hans Muggli, Werft, 24.9. Jakob Schenkel, Jet-Flugzeugwartung, 29.9. Peter Walther, Ing. Abt., 15.10. Heinz Näf, AVOR-Flugzeugüberholung.

"Das Modell ist zwar langsam, aber ungemein ruhig".



(Aus: "The Aeroplane")

### NEW YORK - ZÜRICH IN 6 1/2 STUNDEN

In der Nacht auf den 3. November legte unser DC-8 HB-IDC "Piz Bernina" die Strecke New York-Zürich in der neuen Rekordzeit von 6 Stunden und 31 Minuten zurück. An Bord des Flugzeuges befanden sich 62 Passagiere und 2760 kg Fracht.

### HB-IDA SCHNELLER ALS DER SCHALL

Am 6. November flog eine Einheit der Swissair-Flotte zum erstenmal schneller als der Schall. Auf dem Kurs SR 867 zwischen New York und Lissabon gelangte die von Flugkapitän Andrea Bezzola gesteuerte HB-IDA in einer Höhe von 37'000 Fuss in einen Jetstream. Dadurch erreichte das Flugzeug während ca. 20 Minuten eine Geschwindigkeit von 1170 km/h, die sich zeitweilig auf 1210 km/h steigerte. Der Rückenwind steuerte 150 bis 160 Knoten bei. Die Schallgeschwindigkeit in dieser Höhe liegt bei 1080 km/h.

### JEDEN MONAT EINE TELEPHONRECHNUNG VON 190'000 FRANKEN

Vom Januar bis September 1960 betrug unsere Telephonkosten rund 1'715'000 Franken - oder im Monatsdurchschnitt über Fr. 190'000. Der Totalbetrag ist um 26 % höher als derjenige im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres. In den ersten neun Monaten stiegen aber Produktion und Gesamterträge bloss um 15 bzw. 14 %. Alle Kosten zusammen - ohne Abschreibungen, aber unter Einschluss der aussergewöhnlich hohen Auslagen für die Einführung unserer Jets - vermehrten sich um 21 %. Die 26 % betragende Zunahme der Telephonkosten fällt also völlig aus dem Rahmen und ist unso unverständlich, als wiederholte Ermahnungen erlassen wurden, beim Telephonieren Mass zu halten. Es gibt kaum eine andere Kostenkategorie, bei der soviel vom guten Willen des einzelnen Angestellten abhängt. Ueberall, wo Swissair-Mitarbeiter tätig sind, könnten Einsparungen erzielt werden, sofern sich alle an die simple Tatsache erinnern:

Der Fernschreiber ist billiger als das Telephon, und

die interne Briefpost ist billiger als der Fernschreiber.

Die gegenwärtige angespannte Finanzlage der Swissair (s. "Seite der Geschäftsleitung" in den August-News) erfordert, dass man sich vor dem Griff zum Hörer genau überlegt, ob ein Brief oder eine Fernschreibmeldung den gewünschten Zweck nicht auch erfülle.

### AB 1. JANUAR : PERSONALDEPOSITENKASSE

Der Ausschuss des Verwaltungsrates hat beschlossen, auf den 1. Januar 1961 eine Personaldepositenkasse einzurichten. Sie bezweckt die Erleichterung des Sparens, insbesondere für periodisch wiederkehrende Auslagen wie Steuern, Zinsen, Versicherungsprämien, usw. Die oberste Grenze der Einlage ist auf Fr. 20'000.-- festgelegt, wobei dieser Betrag durch Verzinsung auf höchstens Fr. 25'000.-- ansteigen darf. Mit der Verwaltung und der Geschäftsführung der Kasse ist das Departement Finanzen beauftragt worden; zu ihrem Leiter wurde Herr Hans Keller ernannt.

## WIRTSCHAFTLICHER DC-8

Die Pan Am-Kurse über den Atlantik nach Rom werden seit einiger Zeit nicht mehr mit Boeing 707, sondern mit DC-8 befliegen. Einer Agenturmeldung zufolge soll Pan Am erklärt haben, dass der DC-8 wirtschaftlicher sei.

## VIER DC-8 FÜR CANADIAN PACIFIC

Die Canadian Pacific hat bei den Douglas-Werken eine Bestellung für vier DC-8 mit Rolls Royce-Conway-Triebwerken aufgegeben. Die Gesellschaft optiert auf fünf weitere Einheiten.

## 20 GESELLSCHAFTEN FLIEGEN DC-8

Ende Oktober wurde der nationalen Fluggesellschaft Mexikos, der Aeronaves de Mexico, vorzeitig ein DC-8 ausgeliefert. Die Einheit war ursprünglich für die Eastern Airlines vorgesehen, die mit der spätern Uebernahme eines andern DC-8 vorlieb nahm. Die mexikanische Gesellschaft ist das zwanzigste Luftfahrtunternehmen, das den DC-8 gewählt hat.

## KOSTSPIELIGE LÄRMBEKÄMPFUNG

Douglas-Ingenieure beziffern die Kosten, die den Luftverkehrsgesellschaften durch die Schalldämpfung eines einzigen Jet von der Grössenordnung der DC-8 erwachsen, auf jährlich 93\*000 Dollar. In zehn Jahren ergibt das rund 17 % des Kaufpreises.

## SEIT SECHS JAHREN SAS-NORDPOLROUTE

Am 15. November 1954 beflog zum erstenmal ein DC-6B des SAS die Nordpolroute zwischen Europa und der USA-Westküste. Bis zum sechsten Jahrestag der Routeneröffnung sind auf der Strecke Kopenhagen-Los Angeles, die gegenwärtig in beiden Richtungen fünfmal wöchentlich mit DC-8 bedient wird, nahezu 125\*000 Passagiere befördert worden.

## EIN WEITERES JET-MODELL DER CONVAIR

Ende Oktober bestellten die Alaska Airlines bei Convair einen im April 1961 lieferbaren CV-880-M, die neueste Version des 880er-Modells. Die Tragfläche des neuen Typs ist mit Vorflügeln ausgerüstet und die Wirkung des Seitensteuers verbessert worden. Dadurch kommt das Flugzeug mit kürzeren Start- und Landepisten aus.

## KEINE "FLÜSTERNDE RIESEN" MEHR

Die Firma Bristol Aircraft, Hersteller der Bristol "Britannia", haben bekanntgegeben, dass sie die Produktion des Flugzeugtyps eingestellt habe. Total wurden 85 Britannias gebaut, drei davon als Prototypen.

## HABEN SIE GEWUSST, DASS .....

... in Idlewild ein neues Tierhotel besteht, das für die Uebernachtung eines Truthahns 25 Cents, eines Löwen oder Tigers 4 Dollar und eines Sacks voller Kobras 1 Dollar verlangt?

... im Jahre 1959 die Zahl der amerikansichen Touristen, die ihre Ueberseereisen auf dem Luftweg antraten, diejenigen ihrer seefahrenden Kollegen um das Vierfache übertraf?

... ein Reiseagent in Kairo einem ägyptischen Vater ein für Familienreisen reduziertes Flugbillet für ihn selber, seine vier Frauen und elf Kinder verkaufte?

... ein Retourflug über den Nordatlantik nach dem billigsten anwendbaren Tarif heute weniger kostet als ein einfacher Flug vor zehn Jahren?

... die IATA-Tarifbestimmungen für Flüge auf rund 60\*000 Strecken des Weltluftverkehrsnetzes gültig sind?

... die heutigen Jets rund zweimal so schnell, dreimal so geräumig, viermal so schwer, sechsmal so stark und achtmal so teuer sind als die vor zehn Jahren gebräuchlichen Kolbenmotorflugzeuge?

## DIE 12 GRÖSSTEN IATA-GESELLSCHAFTEN

Die folgenden zwölf IATA-Gesellschaften des internationalen Linienverkehrs wiesen im Jahre 1959 über 100 Millionen ausgelastete Tonnenkilometer aus :

1. Pan Am	mit 631'324'000 tkm
2. BOAC	" 344'760'000 "
3. KLM	" 299'180'000 "
4. Air France	" 245'898'000 "
5. SAS	" 200'323'000 "
6. TWA	" 135'847'000 "
7. BEA	" 128'151'000 "
8. Sabena	" 121'352'000 "
9. TCA	" 118'983'000 "
10. Swissair	" 116'983'000 "
11. Qantas	" 113'773'000 "
12. Lufthansa	" 100'936'000 "

## ADOLF STIRNEMANN †

Am 15. November erlag Adolf Stirnemann, der Chef unseres Flugplanbüros, Dept. II, unerwartet einem Herzschlag.

Adolf Stirnemann wurde am 20. Januar 1898 geboren. Nachdem er an der Eisenbahnschule des Kantonalen Technikums Winterthur das Diplom erworben hatte, verbrachte er längere Jahre im Ausland, u.a. als Angestellter der SBB-Informationsbüros in London, Paris und Berlin. Seine Kenntnisse in internationalen Verkehrsfragen stellte er seit Februar 1946 der Swissair zur Verfügung. Seit Januar 1948 zeichnete er als Handlungsbevollmächtigter unserer Gesellschaft.

Die immer komplizierter werdende Gestaltung unserer Flugpläne stellte immer schwerere Aufgaben; er verstand es, sie mit grosser Gewissenhaftigkeit und Hingabe zu bewältigen. Die Swissair verliert in ihm einen wertvollen und beispielhaft verantwortungsbewussten Mitarbeiter.

Seiner Frau sei auch an dieser Stelle das herzliche Beileid aller Swissair-Angestellten ausgesprochen, die Adolf Stirnemann kannten und schätzten. Sie werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.



In dieser Nummer können wir erfreulicherweise wieder einmal einen grösseren Prämiengewinn publizieren. Wir hoffen aber auch, dass wir in der nächsten Ausgabe der "Guten Idee", der letzten dieses Jahres, noch einigen Einsendern von guten Vorschlägen eine Weihnachtsüberraschung präsentieren können. Die Prämiengewinner in diesem Monat sind :

Herr Karl Mordasini, Aertzlichen Dienst, GS	Fr. 400.-	7794
Herr Walter Naegeli, Service Hotelier, Genève	Fr. 40.-	7009
Herr Ernst Schmid, Flz.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 20.-	7654

### Prämierte Vorschläge:

7794

Jährlich werden von der Swissair zirka 100 Passagiere mit gebrochenen Beinen transportiert. Die für einen solchen Transport vorhandene Einrichtung ist nicht nur recht primitiv, sondern auch unbequem, besteht sie doch nur aus einer Holzkiste worauf der Verletzte das eingegipste Bein legen kann, und 2 - 3 Wolldecken, die unter das Knie des verletzten Beines geschoben werden. Neben dem Umstand, dass ein dermassen gebetteter Passagier während des ganzen Fluges seine einmal eingenommene Stellung nicht wesentlich verändern kann, was auf die Dauer sehr unangenehm ist, beansprucht ein solcher Transport in den meisten Fällen 2 Sitzplätze, die dem Passagier verrechnet werden.

Aus dieser Situation heraus konstruierte Herr Karl Mordasini eine Beinschiene, die im Kniegelenk, sowie auch in der Länge und Höhe verstellbar ist und mit 3 Welcro-Bändern am eingegipsten Bein befestigt wird. Neben einer viel grösseren Bewegungsfreiheit beim sitzen erlaubt diese Einrichtung dem Passagier



durch aufklappen der Höhenstütze das Gehen. Ausserdem beansprucht ein solcher Verletzentransport nur noch einen Sitzplatz. Neben der reinen Zweckmässigkeit in Bezug auf die Krankentransporte bringt dieser Vorschlag somit eine wesentliche Verbesserung des Passagierkomfortes.

Wie immer geht auch hier das geistige Eigentum der Erfindung an die Swissair über.

Prämie : Fr. 400.-

7009

Herr Walter Naegeli schlug vor, die 4-fach-Container mit 2 Griffen auszurüsten, da das Gewicht der heute verwendeten Container für den bisher angebrachten Einzelgriff zu gross ist. Die Untersuchung seines Vorschlages bestätigte seine Begründung, denn es zeigte sich, dass sich das Gewicht der vollen Geschirrkisten gegenüber früher verdoppelt hat und daher der einzige Griff nicht mehr genügt. Es wurde veranlasst, dass bei den Reparaturen an den Containern gleichzeitig der Vorschlag ausgeführt wird.

Prämie : Fr. 40.-

7654

Herr Ernst Schmid machte den Vorschlag, die bisher als Auflage für die Convair-Türen während deren Revision verwendeten Böcke durch einen einfachen Werkbank zu ersetzen. Die stets wiederkehrenden Revisionsarbeiten an diesen Türen rechtfertigen die Herstellung einer solchen Spez.Bank, besonders da dadurch eine zweckmässigere Arbeitseinrichtung geschaffen und die bisherige Gefahr des Hinuntergleitens der Türen behoben werden kann.

Prämie : Fr. 20.-

Nicht prämierte Vorschläge:

816

Blachen-Befestigung an den Frachtwagen. Es ist bereits ein Versuch im Gange, die Blachen mit speziellen, aus neuartigem Gummi hergestellten Strippen zu befestigen. Somit kann die Kalamität, welche als Folge des Verfaulens der Lederriemen bestand, behoben werden.

4934

Seenotsender. Das Anbringen eines Reissverschlusses an Stelle der bisherigen Verschnürung und Aufnähen eines Futerals für das oben befestigte Seil muss aus folgenden Gründen abgelehnt werden.

1. Ein Reissverschluss, besonders bei so grosser Länge, ist immer der Gefahr ausgesetzt, dass er durch Fremdkörper blockiert wird. Im Ernstfalle könnte eine Bereitstellung deshalb wesentlich erschwert, wenn nicht gar verunmöglicht werden.

Es wurde auch geprüft, ob als Verschluss Welcro-Bänder verwendet werden könnten, doch es zeigte sich, dass das Gewicht des Senders dafür zu gross ist.

Beiden Lösungen (Reissverschluss und Welcro-Band) haftet ausserdem der Nachteil an, dass sie beim Eindringen von Wasser zufrieren können.

2. Das Anbringen einer Tasche für das oben befestigte Seil muss aus den gleichen Gründen abgelehnt werden. Es sollte aber selbstverständlich sein, dass das Gerät nicht an diesem Seil getragen wird.

Im übrigen scheint es, dass die heute im Betrieb stehenden Seenotsender in den nächsten Jahren durch vollautomatische VHF-Sender ersetzt werden.

5305

Passagierabfertigung. Der Vorschlag, der auf eine sog. direkte Abfertigung der Passagiere, auch bei einem vorgeesehenen Streckenwechsel, tendiert, ist nicht neu. Bis vor 2 Jahren wurde zwischen Zürich und Genf nach einem mit dem Vorschlag identischen System gearbeitet (Durchmanifestierung), welches aber in der Folge aufgehoben wurde, da die ständig vorgekommenen Unstimmigkeiten zu zahlreich waren und es wegen der Verkehrszunahme nicht mehr genügte. Einige der spezifischen Gründe für den Entscheid liegen in

1. der Schwierigkeit der Trennung der Transit und Lokalpassagiere.
2. der Sitzzuteilung auf den Caravelle-Strecken, wo der Sitzplatz auf der Einsteigekarte vermerkt wird.
3. der Einschaltung von Stopover von Transitpassagieren in Zürich.
4. den sich ergebenden Diskrepanzen bei der Manifestübermittlung.
5. der vermehrten Kontrollarbeit.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass der Vorschlag nicht mehr in den Rahmen der jetzigen Organisation passt und er die Probleme der heute vorhandenen Situation viel zu wenig berücksichtigt.

6380

Bureau litiges

Aenderungen von Bezeichnungen von Dienststellen sind nicht über das Vorschlagswesen, sondern auf dem normalen Dienstweg zu beantragen. Im übrigen könnten wir auch keine Hellebarden und Morgensterne zur Verstärkung eines bureau litiges abgeben!

7024

Schutzvorrichtung für Jet-Triebwerke. Aus diesem Vorschlag geht nicht klar hervor, ob die vorgeschlagene Schutzvorrichtung für die am Boden, oder für die in der Luft befindlichen Flugzeuge gedacht ist. Doch kann allgemein zu diesem Problem folgendes gesagt werden:

Um die am Boden laufenden Triebwerke vor Beschädigungen durch Fremdkörper zu schützen, werden vor dem Laufenlassen der Aggregate die im Bereich des Luftsoiges liegenden Zonen jeweils gewischt. Ausserdem besitzen die in Bodennähe montierten Triebwerke der DC-8 Flugzeuge eine separate Vorrichtung (Blow away jet) die einen kleinen Teil der vom Triebwerk angesogenen Luft schräg nach unten auf die Piste lenkt. Dieser Luftstrom verhindert das Entstehen eines Soges, der die allfällige noch auf dem Boden liegenden Fremdkörper in das Aggregat saugen könnte. Bei den Caravelle-Flugzeugen liegen die Triebwerke so hoch, dass sich eine solche mechanische Vorkehrung erübrigt.

Das Belassen von Drahtgittern vor der Lufteintrittsöffnung der Triebwerke während des Fluges kommt schon gar nicht in Frage. Erstens wäre die Gefahr der Vereisung, die durch den Niederschlag der in der Luft vorhandenen Feuchtigkeitspartikel an diesen Gittern auftreten kann, viel zu gross und zweitens würden solche Gitter bei dem sehr grossen Luftdurchsatz den Luftstrom so empfindlich stören, dass eine Leistungseinbusse unvermeidlich wäre.

7048

Anschaffung einer Münzmaschine für die Salärbereitstellung. Bereits vor einem Jahr wurde ein Versuch mit einer solchen Münzmaschine durchgeführt, der aber nicht "gross einschlug". Auf Grund weiterer Anregungen in dieser Angelegenheit, u. a. auch auf diesen Vorschlag hin, wurde für das Einlegen des Oktoberzahltagess nochmals ein Münzwechsler eingesetzt. Dabei zeigte es sich aber wiederum, dass die daraus resultierende Zeiteinsparung nicht so gross ist, wie allgemein angenommen wurde. Ein wesentlicher Teil des Zeitgewinnes wird leider durch zusätzlich bedingte andere Arbeitsoperationen wieder eliminiert.

Im übrigen steht eine neue Art der Gehaltsauszahlung in Bearbeitung, welche eine bedeutende Vereinfachung bringen wird und eine solche Münzmaschine zum vorneherein überflüssig macht.

7080

Schutzkästen für die Lademanifeste. Die Idee, die Lademanifeste gegen Nässe zu schützen, ist an und für sich gut. Der zur Herstellung vorgeschlagene Kästen kommt jedoch im Vergleich zu dem daraus resultierenden Nutzen viel zu teuer zu stehen. Es gibt bedeutend einfachere Methoden um die Manifeste vor Witterungseinflüssen zu schützen.

7105

Verstärken der Kontrolldiode im Triebwerkstartkreis der SE-210 durch parallelschalten einer 2ten Diode. Das Problem war schon lange vor Eingang des Vorschlages bekannt. Gemäss Mitteilung von SUDAVIATION und laut GTM - 389 des SAS ist der Einbau von grösseren resp. stärkeren Dioden vorgesehen und dürfte im Verlaufe des nächsten halben Jahres vorgenommen werden.

7164

Ueberspritzen der Abschränkungsänder mit Leuchtfarbe. Der Vorschlag ist nicht neu. Bereits vor einigen Jahren wurden Versuche mit Leuchtfarbe durchgeführt, die jedoch negativ verlaufen sind. Es zeigte sich nämlich, dass durch die Scheinwerfer und die Lichter des Aufnahmegebäudes der Leuchteffekt fast gänzlich in den Hintergrund gedrängt wird.

7506

Sitzplanhalter beim Buffet der DC-6B und DC-7C Flugzeugen. Das erschwerte Wechseln der Einlagen beim Sitzplanhalter und die damit verbundenen Beschädigungen kommen nur bei der alten Ausführung vor. Die neuen Plexiglashalter sind bereits mit einem grösseren Ausschnitt versehen. Somit erübrigt sich die Herstellung und Montage der vorgeschlagenen teuren Klappdeckel.

7690

Bestuhlung der Passagieraufenthaltsräume im Flughafen und Terminus. Für die Möblierung dieser Räumlichkeiten im Flughafen ist die FIG (Flughafen Immobilien Ges.) zuständig. Für die relativ kurze Aufenthaltszeit der Passagiere im Terminus, für den die Swissair verantwortlich ist, dürfte die dort vorhandene Art der Bestuhlung genügen.

7694

Reklame auf den Passagierbegleitschirmen. Natürlich können die Flächen der grossen Regenschirme für die Passagiere gegen gutes Geld als Reklameträger verkauft werden. Aus Prinzip muss aber zu diesem Vorschlag NEIN gesagt werden. Es geht nicht an, unsere Passagiere, die ihren Flugpreis bezahlt haben, zu wandelnden Plakatsäulen zu degradieren. Sicher würde der Hemdenfabrikant Meier, der wegen eines grossen Verkaufsabschlusses nach New York reist, und dafür ganz selbstverständlich die SWISSAIR benützt, sich nur ein einziges Mal mit einem Schirm, der für die Bünzli-Hemden wirbt, an ein SWISSAIR-Flugzeug begleiten lassen. Dass dann zukünftig auch die Flugzeuge der Gesellschaft SILVER WINGS und nicht mehr diejenigen der SWISSAIR seine Hemden nach Amerika tragen würden, dürfte sehr wahrscheinlich sein.

7765

Kohlenhalter DC-6B / CV-440. Die Untersuchung dieses Vorschlages hat ergeben, dass die Ursache für das Verbrennen der Anschlussbügel und Enteiskohlenhalter nicht in dem zu kleinen Kontaktdruck liegt. Auch könnte der Kontaktdruck durch unterlegen eines Aluminium- oder Stahlplättchens nicht zufriedenstellend erhöht werden. Eine Verbesserung muss deshalb auf eine andere Art gefunden werden.

7846

Feuerfestes Verzinken der auf dem Tarmac benötigten Geräte. Mit dem feuerfesten Verzinken solcher Einrichtungen wird ebenso wenig ein dauerhafter Oberflächenschutz erreicht, wie mit dem bisherigen, bedeutend billigeren Farbanstrich. Durch das unvermeidliche Verschleiben und Aneinanderschlagen dieser Einrichtungsgegenstände wird auch ein solcher Oberflächenschutz beschädigt und das darunter befindliche Material Korrosionen ausgesetzt.

Verwendung von zentralen Anlass-Aggregaten. Die Verwendung von zentralen Anlass-Aggregaten würde für die einzelnen Flugzeugtypen eine feste Zuteilung der Standplätze bedingen, was aber beim heutigen Verkehr nicht möglich ist. Ausserdem würden solche Einrichtungen die Beweglichkeit der Organisation auf dem Tarmac zu stark einschränken.

Betonsockel an den Abschränkungsständern. Die Verwendungsart dieser Ständer erlaubt keine so schweren Sockel.

Die Einsender der nachfolgenden Vorschläge werden ersucht ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden:

- 6320 Pressluftbad für Domreinigung
- 7122 Bezeichnung der Oxygen-Leitungen.
- 7121 Herstellen von Augmentorrohrbriden.
- 7758 Nippel zum Einziehen der Bedienungskabel.
- 7773 Lagerung der Ausbauteile von Flugzeugen.
- 7849 Neugestaltung der SR-News.

Wir bitten den Einsender des Vorschlages

7075 Schutzhülle für Bugraddeckel sich bei Herrn E. Nötzli, Sicherheitsbeauftragten Dept. IV zu melden.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 6375 Ausfüllen der MCO's
- 6652 Reparieren der Steuer-Windfänge.
- 7021 Trockeneis-Verpackung.
- 7081 Behebung von Korrosionen an Flz.-Bauteilen.
- 7618 Beschriftung der SE-210-Flugzeugen.
- 7732 Reparatur der Luftleitbleche.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

- 815/1464/1585/2528/2561/4247/4407/4625/4748/4847/4954/5111/5627/5795/5861/5977/6052/6071/6087/6124/6226/6234/6254/6260/6311/6502/6639/6642/6702/6801/6814/6839/6860/6874/6894/6895/7006/7007/7011/7018/7025/7027/7046/7047/7049/7050/7074/7075/7085/7100/7102/7110/7112/7117/7120/7124/7125/7130/7133/7137/7170/7172/7173/7201/7530/7536/7566/7579/7590/7625/7682/7700/7734/7737/7774/7776/7780/7797/7798/7812/7840/7845/7847.

# SWISSAIR

## Freizeit- Organisation



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

### Das Oktoberfest 1960 (1. Okt.)

Es war wohl die Folge des für diese Jahreszeit ungewöhnlichen Wärmeausbruchs, dass der grosse Harst der Besucher des Oktoberfestes erst gegen 21 Uhr erschien. Dann aber setzte eine Invasion ein, die nicht mehr abreißen wollte. Selbst gegen 1 Uhr begehrten noch Besucher Einlass. Sei es, dass die Fackelbeleuchtung beim Portiereingang diese "Nachtfalter" anzog, sei dass sie ein Fest unter Swissairangestellten anlockte; jedenfalls konnten auch die eingefleischten Swissairler keinen Damm gegen die auswärtigen Zuzügler aufrichten. Entlang der Flughafenstrasse parkierten Privatwagen - deren Besitzer für die meisten von uns gänzlich unbekannt waren.

Selbst die Radio-Glückschette musste von unserem Fest gehört haben. Hoffen wir, dass die Festteilnehmer die Notleidenden im Ausland nicht vergessen haben, und dass den beiden Sammlern ein ansehnlicher Betrag an Spenden zugeflossen ist.

Wiederum dürften etwa 1400 Personen am Fest der FPS, dessen Reinertrag bekanntlich in die Kassen der Clubs fliesst, teilgenommen haben. Zu den rassigen Rhythmen der Orchester drängte sich das Jungvolk auf den Tanzflächen im grossen und kleinen Saal der Kantine, derweil die Gesetzteren in der Bierschwemme (in der Garage) hinter einer Mass Bier sassen. Wer aber etwas Stärkeres genehmigen wollte, der wechselte hinüber in die Bar des FCS und schlürfte seinen "Näppi" bei mehr oder weniger lauter Musik des Wurlizer-Automaten. Gleich nebenan konnte der Besucher seine Treffsicherheit beim Pistolen-schiessen beweisen. Angeregt durch seine Schiesskunst oder durch den inzwischen "inhalieren Preis" versuchte männlich sein Glück beim Ballenwerfen auf die politischen Querköpfe, beim Luftgewehrschiessen, oder beim Gummizapfen werfen. Und wer seinen aufgestauten Zorn gegen seinen Chef endlich verpuffen wollte, der konnte sein leeres Glas für nur 50 Rappen gegen eine Klagemauer schmettern. Manch einen sah man gelöst und entspannt von diesem Stand wegtreten. Gleich aber wurde er vom festenden Volk wieder mitgerissen - für Stunden waren die täglichen Sorgen vergessen.

Mit Verlaub zu sagen: Die Swissairangestellten sind ein zähes Festvolk. Sie hielten aus bis zum Schluss. Um 5 Uhr

früh musste die Kantine "fast mit Gewalt" geräumt werden. Das ist sicher ein Beweis dafür, dass sich jeder an diesem Fest aufs köstlichste amüsiert hat.

Dank dafür gehört allen, die dem Fest das Fundament gegeben haben und den vielen Besuchern, die das Fest eigentlich ermöglichten. Speziellen Dank gebührt der FIG und den verantwortlichen Chefs der Swissair, die durch die Ueberlassung der Räumlichkeiten der FPS einmal mehr gedient haben.

O. Ritter

### Tennis - Club.

#### Club - Turnier.

Es ist nicht immer leicht, ein Club-Turnier zu organisieren und durchzuführen, das sich vom 23. Juli bis 22. Oktober 1960 (Saisonschluss) ausdehnt. Was man aber immer gerne hört: Es geschahen keine Unfälle. Ich entdeckte überall eine gehörige Dosis Spielfreude und vernahm keine ins Gewicht fallenden Misstöne. Es wurde mit Begeisterung gespielt, mit viel Einsatz, was wesentlich zu einem interessanten Club-Turnier beitrug. Dass zu diesem guten Gelingen auch die herrliche Sportplatzanlage beigetragen hat, sei nicht unerwähnt. Durch den vielen Regen erlitten die Spiele gelegentliche Unterbrechungen, doch konnten bis Saisonschluss sämtliche Finalsspiele unter Dach gebracht werden.

#### Aus dem Wettkampf: Damen-Einzel.

Bis in die Viertelfinals gelangten die Damen Frl. Francine Aeschlimann mit 6 : 4, 6 : 2 gegen Frl. Aline Tanner; Frl. Dorli Caflisch mit 6 : 2, 6 : 2 gegen Frl. Ilona Meyer; Frl. Hélène Zufferey mit 5 : 7, 6 : 2, 8 : 6 gegen Frau Ottilie Müller und Frau Trudy Barth mit 6 : 1, 6 : 1 gegen Frau Liselotte Gautschi.

Im Halbfinal siegten Frl. D. Caflisch mit 6 : 0, 6 : 2 gegen Frl. F. Aeschlimann und Frau T. Barth mit 6 : 0, 6 : 0 gegen Frl. H. Zufferey.

Als die sicherste und routinierteste Spielerin gewann Frau Trudy Barth den Final mit 7 : 5, 6 : 1 gegen Frl. Dorli Caflisch, die sich tapfer zur Wehr setzte.

### Herren-Einzel

Im Gegensatz zum letzten Jahr war der Titelkampf viel offener. Es war zwar vorauszusehen, dass der Sieger entweder beim Titelverteidiger Pieter Bergsma (B 1) oder bei Max Bötschi (B 2) anzutreffen sein werde. Hingegen ist es eine erfreuliche Tatsache, dass sich einige jüngere Spieler nach vorne drängten, so unter anderen der noch im Juniorenalte stehende Carlo Böniger (Sohn des Klubhaus-Abwartes), der sich im Laufe dieser Saison zu einem recht guten Spieler entwickelt hat.

In die Viertelfinals stiessen vor: Max Bötschi mit 6 : 1, 6 : 1 gegen Jim Casutt; Ulrich Bergsma mit 4 : 6, 7 : 5, 6 : 2 gegen Daniel Schmid; Yvo Gadola mit w.o. gegen Arne Rasmussen und Pieter Bergsma mit 6 : 0, 6 : 1 gegen Peter Neumeyer.

Die Halbfinals gewannen M. Bötschi mit 6 : 4, 6 : 2 gegen U. Bergsma und P. Bergsma mit 6 : 4, 7 : 5 gegen Y. Gadola.

Das Endspiel bestritten somit die beiden Favoriten P. Bergsma und M. Bötschi. Max Bötschi gewann in einem anfänglich umstrittenen Kampf in 2 Sätzen mit 7 : 5 und 6 : 2. Sein Sieg war nicht gerade unverdient, wurde aber durch die Umstände etwas begünstigt. Der nasse schwere Boden erschwerte P. Bergsma sein sonst auf Angriff eingestelltes Spiel.

### Herren-Doppel

Im Feld der 21 Paare zeigte sich in der oberen Hälfte bald die Ueberlegenheit der Kombinationen U. Bergsma/D. Schmid und K. Gerhard/F. Steiner, die im Halbfinal aufeinandertrafen. Der Ausgang des Treffens war bis zum Schluss unbestimmt, aber als kleine Ueberraschung gewannen schliesslich K. Gerhard/F. Steiner im dritten Satz mit 6 : 8, 6 : 4, 6 : 3.

In der unteren Hälfte zogen die letztjährigen Sieger P. Bergsma/W. Blatter mit einem Verlust von nur 8 Spielen in 3 Runden als Favoriten in den Final ein. In einem sehr fairen und phasenweise schönem Kampf siegte die Paarung Pieter Bergsma/Willy Blatter mit 10 : 8 und 6 : 3 gegen Gerhard/Steiner.

### Trost-Turnier

Bis in die Halbfinals konnten sich folgende Spieler durchsetzen: Christian Bücheler gegen Emil Siegenthaler mit 6 : 3, 6 : 4 und Walter Werlen gegen Harry Baltensperger mit 9 : 7, 6 : 4.

Den Final gewann in einem zähen Kampf Werlen gegen Bücheler in 3 Sätzen mit 3 : 6, 6 : 1, 6 : 3.

### Rangliste:

Zusammenfassend ergeben sich für die Saison 1960 folgende Clubmeister:

Damen-Einzel: Frau Trudy Barth  
Herren-Einzel: Max Bötschi  
Herren-Doppel: Pieter Bergsma / Willy Blatter  
Trost-Turnier: Walter Werlen

Die Preisverteilung findet anlässlich des Abschlussabends am 21. Januar 1961 statt.

In gewohnt aufmerksamer Weise sorgte die Familie Böniger mit Getränken und Leckerbissen für den guten Ablauf des Club-Turniers und den kameradschaftlichen Kontakt unter den Teilnehmern.

Last but not least möchte ich meinen Spielkommissions-Mitgliedern, den Herren W. Werlen, D. Schmid und J. Casutt für ihre tatkräftige Mithilfe meinen besten Dank aussprechen.

Der Spielleiter: W. Blatter

### Die Swissair-Pistolen-Gruppe in Schweden

#### Pistolenmatch SAS - Swissair

Am 8. Oktober fand auf dem Grimsta-Schiessplatz bei Stockholm der traditionelle Pistolenmatch zwischen den Teams der beiden Luftverkehrsgesellschaften SAS und Swissair statt. Es war der 8. Wettkampf um den begehrten Douglas-Wanderpreis, ein Modell einer DC-6B. Das Programm wurde nach internationalem Reglement durchgeführt: grosskalibrige Pistole, Distanz 25 Meter, 30 Schüsse auf Match- und 30 Schüsse auf Olympia-Scheibe.

Für die Pistolengruppe der Swissair war das Treffen von besonderer Tragweite; denn eine Niederlage hätte auch den endgültigen Verzicht auf den Wanderpreis zur Folge gehabt! Mit dieser bitteren Tatsache vor Augen begann die schweizerische Mannschaft den Wettkampf und erreichte, mühsam Punkt um Punkt Vorsprung gewinnend, den Sieg über das schwedische Team.

Beide Gruppen gingen mit je sechs Schützen ins Feuer; die fünf besten Resultate zählten für das Mannschaftsklassament. Ergebnisse: Mannschaftswertung Total:  
1. Swissair 2589 Pt. 2. SAS 2520 Pt. Matchscheibe:  
1. Swissair 1302 Pt. 2. SAS 1282 Pt. Olympia-Scheibe:  
1. Swissair 1287 Pt. 2. SAS 1238 Pt.  
Einzelwertung: 1. Lüthi (Swissair) 549 Pt. 2. Arvedson (SAS) 545 Pt. 3. Schaltenbrand (Swissair) 522 Pt. 4. Pfister (Swissair) 513 Pt. 5. Hugentobler (Swissair) 505 Pt. 6. Lundh (SAS) 505 Pt. 7. Dütsch (Swissair) 500 Pt. 8. Pihl (SAS) 497 Pt. 9. Gätzi (Swissair) 495 Pt. = Streichresultat 10. Hassmén (SAS) 491 Pt. 11. Holmqvist (SAS) 481 Pt. 12. Brage (SAS) 470 Pt. = Streichresultat.

Der Wanderpreis wurde bis heute von jeder Mannschaft viermal gewonnen (SAS: 1953, 1956, 1957, 1958; Swissair: 1952, 1955, 1959, 1960). Im Jahre 1954 fand kein Match statt. - Gemäss den geltenden Bestimmung geht der "Flieger" in den endgültigen Besitz derjenigen Mannschaft über, die ihn zum fünften Mal gewinnt. Es ist deshalb im nächsten Jahr mit einem besonders spannenden Endkampf um den Douglas-Preis zu rechnen.

H. Hugentobler

#### Schach-Club

Unseren beiden Mannschaften, welche am diesjährigen Zürcher Firmenschachcup teilnehmen, ist ein hoffnungsvoller Start geglückt: In der ersten Runde dieses Turniers gewann Swissair I gegen Schweiz. Volksbank, Zürich sehr deutlich 5 : 1, bei Swissair II fiel der Sieg gegen die Mannschaft der Tip-Top Garagen mit dem Resultat von 3 1/2 : 2 1/2 Punkten etwas knapper aus. Wir wünschen den beiden Mannschaften auch an dieser Stelle für die weiteren Runden alles Gute. Am 3. Nov. führte unser Klub ein weiteres Freundschaftstreffen im Klublokal durch und zwar gegen die Schachfreunde des Schweiz. Bankvereins, Zürich. Es wurde an 12 Brettern gespielt und wir gewannen dieses Treffen mit 9 : 3 Punkten.

R. Fischbacher

#### BOCCIA-CLUB

Die diesjährige Boccia-Saison ist zu Ende. In der nur kurzen Zeit, in der wir unseren Sport ausüben konnten, brachten wir die Einzel- wie die Gruppenmeisterschaft leider nicht ganz unter Dach. Doch ist es möglich die folgenden Resultate zu melden:

#### Einzelwettkampf

1. S. Caldelari	8 Spiele	118 Pkt.
2. G. Antognini	8 "	107 "
3. E. Grippa	8 "	106 "
4. A. Bassi	7 "	101 "

#### Gruppenwettkampf

1. G. Mazzoni - F. Nünlist	5 Spiele	75 Pkt.
2. G. Antognini - Frau Nunlist	4 "	51 "
3. S. Caldelari - Frau Güdel	5 "	50 "

In den nächsten Tagen erscheint das neue Spielreglement, nach welchem an 1961 gespielt werden muss. Allen Mitgliedern wird das Reglement zugestellt.

F. Nünlist

#### Reit - Club

Am 30. Oktober führte der Reit-Club Swissair erstmals ein Reitertag durch, und zwar in einer verlassenen Kiesgrube in der Nähe von Dietikon. Mit neun, von befreundeten Reitvereinen ausgeliehenen Pferden, wurde von den Anfängern und Fortgeschrittenen ein Parcours abgeritten, der alle Schwierigkeitsgrade enthielt. Mit verschiedenen Spielen und gestellten Aufgaben wurde der Anlass zu einem interessanten Treffen aufgelockert.

Die Herren Baumann und Bansagly, versierte Pferdefreunde gaben den Anfängern mit einem Lautsprecher-Megaphon dauernd Verhaltens-Massregeln, so dass das Pferd unter dem Schenkeldruck seines Reiters gehorchen musste.

Wir wünschen dem Reit-Club weiterhin guten Erfolg und hoffen, dass sich noch viele Mitarbeiter der Swissair für diesen edlen Sport begeistern möchten.