

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. 2

Februar 1960

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM JANUAR 1960

	Januar 1960 (in 1000 tkm)	Januar 1959 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	15'231 + 8 %	14'163
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'380 + 22 %	6'893
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	5'889 + 18 %	4'997
Fracht-tkm	1'952 + 36 %	1'438
Post-tkm	539 + 18 %	458
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	55,1 %	48,7 %

Das Verkehrsergebnis des ersten Monats des laufenden Jahres ist befriedigend. Beim Vergleich der Zahlen ist allerdings zu bedenken, dass die Januar-Resultate des Vorjahres enttäuschten. Die budgetierte Gesamtofferte wurde fast erreicht und die veranschlagte Auslastung um 2 Punkte übertroffen. Die Nachfrage war in allen Verkehrsgebieten stärker als das Angebot.

Der beste Ladekoeffizient wurde bei den Nordatlantik-Frachtkursen mit 72,8 % erzielt; hier stieg das Angebot um 21 %, die verkaufte Leistung um 71 %. Die Passagierkurse von und nach den USA, die im Januar 1959 mit 58,3 % die stärkste Belegung aller Regionen aufwiesen, waren dieses Jahr zu 68,0 % ausgelastet.

In Europa verkauften wir 50,0 % (1959: 47,9 %) der angebotenen Leistung.

Dem von 33,6 % auf 46,5 % angewachsenen Auslastungsgrad über dem Südatlantik standen leider nicht entsprechend höhere Erträge gegenüber: eine Folge des Preiskrieges im letzten Herbst.

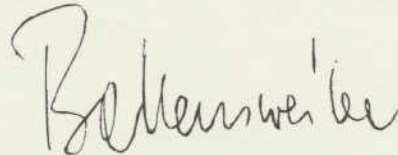
Der nahöstliche Sektor wies bei einer um 16 % gesteigerten Offerte mit 45,0 % (im Vorjahr: 42,7 %) den niedrigsten Ladefaktor des Berichtsmonats auf.

Im Fernostverkehr stieg die Auslastung von 47,4 % auf 56,3 %.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

ABLIEFERUNG UNSERES ERSTEN DC-8 VERSCHOBEN

Die USA-Luftfahrtsbehörden haben auf Grund der damals vorliegenden Erfahrungen die Sicherheitsbestimmungen von Strahlflugzeugen im Laufe des letzten Jahres verschärft. Diese Massnahmen haben die Swissair bekanntlich veranlasst, die Umstellung von Convair-880 auf Convair "Coronado" vorzunehmen. Auch Douglas sah sich auf Grund der Abnahmeversuche gezwungen, am DC-8 verschiedene Modifikationen vorzunehmen, um die revidierten FAA-Bestimmungen zu erfüllen. Da diese Arbeiten z.T. recht zeitraubend sind, können sie nicht alle in den Produktionsprozess eingegliedert werden und sind kurz vor der Ablieferung durchzuführen. Dieser Umstand hat nun zu einer Verschiebung der Auslieferung unseres ersten DC-8 auf Mitte April 1960 geführt. Wenn auch diese Verspätung an und für sich bedauerlich ist, so erlaubt sie unserer Gesellschaft doch, Ende Mai ein voll erprobtes und ausgereiftes Strahlflugzeug in den Dienst zu stellen.



A. Baltensweiler
Chef Planungsdienst

ZUR TARIFSSITUATION IM WELTLUFTVERKEHR

Am 19. und 20. Januar tagten die Vertreter der IATA-Nordatlantikgesellschaften in Montreal, um die Erfolgsaussichten einer Wiederaufnahme der im Oktober 1959 in Honolulu ergebnislos abgebrochenen Tarifverhandlungen zu erwägen. Bekanntlich wurden die Luftverkehrsgesellschaften damals über ihre gegenseitigen Abkommen für den Nordatlantik, Australasien sowie die Routen von Europa nach Indien, dem Fernen Osten und Afrika nicht einig. Da die Verbindlichkeit der Tarifabsprachen für diese Verkehrsgebiete am 31. März 1960 verfällt, würde - sofern man vorher keine Regelung fände - eine "open rate situation" entstehen. Die Folgen wären, wie der jüngst beigelegte Tarifkonflikt im Sektor Südatlantik bewies, kaum abzusehen.

In der Öffentlichkeit zirkulieren über die gegenwärtige Situation zahlreiche Gerüchte, und gewisse ausländische Zeitungen werten diese zum Vor- oder Nachteil bestimmter Fluggesellschaften aus. Wir halten es deshalb für notwendig, unsere Mitarbeiter über die Tendenzen zu orientieren, wie sie sich an den Vorbesprechungen von Montreal abzeichneten. Selbstverständlich handelt es sich dabei um Hinweise, die ausschliesslich zu internem Gebrauch bestimmt sind.

Die bestehende Ungewissheit veranlasste IATA-Generaldirektor Sir William Hildred, ein Schreiben an die Mitgliedsgesellschaften des Verbandes auch der Presse zuzustellen. Er empfiehlt die Einberufung einer neuen Verkehrskonferenz - sie beginnt am 23. Februar in Paris - obwohl die Generalversammlung in Tokio zum Schluss gekommen war, vor Herbst 1960 sei kein solches Treffen vorzusehen. Sir William schlägt u.a. eine Verlängerung der Gültigkeit der bisherigen umstrittenen Tarife und Bestimmungen um 30 bis 60 Tage vor, hält er doch für unwahrscheinlich, dass bis zum kritischen Zeitpunkt - d.h. bis 1. April 1960 - die gesamten Tarifdokumentationen der einzelnen Gesellschaften für den Flugscheinverkauf erstellt werden könnten.

Für den Nordatlantik stehen vorab die folgenden grundsätzlichen Massnahmen zur Diskussion:

Sitzversionen

- Für Propellerflugzeuge wie bisher.
- In der "De Luxe"-Klasse der Strahlflugzeuge gleiche Sitzabstände wie in der bisherigen ersten Klasse.
- Ebenfalls unveränderte Abstände in der Jet-Economy-Klasse (6 Sitze in einer Reihe).
- Allfälliger Verzicht auf Betten und SLEEPERETTES für Strahlflugzeuge.

Zweiklassensystem

- Nur noch erste und Economy-Klasse (Abschaffung der Touristenklasse).

Zuschlag für Strahlflugzeuge

- Die protektionistischen Absichten, die der Einführung einer Mehrtaxe für Jets zugrundelagen, sind für die überwiegende Mehrzahl der Nordatlantikgesellschaften hinfällig geworden.
- Gemäss der bestehenden Resolution konnte die Regelung durch irgendein IATA-Mitglied gekündigt werden, was unterdessen mit Gültigkeitstermin ab 1. März 1960 erfolgt ist.
- Beide Momente sprechen dafür, dass die Zuschläge in Zukunft wahrscheinlich ganz verschwinden.

Preistendenzen

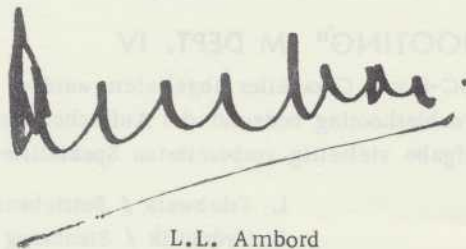
- Die Economy-Tarife für Propellerflugzeuge dürften auf der Basisstrecke New York - London schrittweise um 15 bis 30 Dollar gesenkt werden.
- Die Swissair hält an ihrem Vorschlag für einen stark verbilligten Retourpreis in der Economy-Klasse (23 Tage, während der Vor- und Nachsaison) fest.

Für die Tarifpolitik der Route Europa - Ferner Osten ergibt sich eine günstigere Verhandlungsbasis, nachdem die BOAC von ihren in Honolulu gestellten Forderungen - Tarifiereduktionen von 20 % - abzusehen bereit ist.

In bezug auf die Sitzversionen, das Zweiklassensystem und die Idee eines Jet-Zuschlags sind die Verhältnisse denjenigen des nordatlantischen Sektors vergleichbar. Was die Preistendenzen anbelangt, ist allgemein eine Verteuerung der Erstklasstarife (um rund 6 % für gewisse Langstreckenstapfen) bei gleichzeitiger Herabsetzung der Preise für die Touristenklasse (um teilweise 6 bis 10 %) zu erwarten. Die Touristenklasse wäre dann in Economy-Klasse umzubenennen.

Auch in den beiden andern, die Swissair vorläufig nicht direkt interessierenden Verkehrsgebieten (Australasien und Europa-Afrika) ist generell mit Tarifiereduktionen zu rechnen.

Voraussetzung für alle angetönten Neuerungen bleibt selbstverständlich die einstimmige Annahme durch die Konferenz von Paris. Die Chancen, dass sich die IATA-Mitglieder angesichts der drohenden "open rate situation" zu einem annehmbaren Kompromiss bereithalten, werden allgemein günstig beurteilt.



L.L. Ambord
Chef Dept. II

ERFOLG DER SWISSAIR-ANLEIHE

Die Emission unserer 4 %-Anleihe von 50 Millionen Franken, wovon 40 Mio. Fr. im Januar zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt waren, hatte guten Erfolg. Der Betrag wurde wesentlich überzeichnet, sodass die Zuteilung nur auf reduzierter Basis erfolgen konnte.

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zu DC-7C-Kommandanten wurden ernannt: für die Sektoren Europa und Südatlantik Flugkpt. Peter Bois; für Europa und den Nordatlantik Flugkpt. Keith Johnson; und für Europa Flugkpt. Rodolphe Burkhardt. Flugkpt. John Black erhielt den Rang eines Pilot-in-Command auf DC-6B für den Nahen Osten und Pilot Bruno Landolt denjenigen eines Convair-Kommandanten. Wir gratulieren!

EINE EIGENE VERTRETUNG IN KARACHI

Der Generalagenturvertrag mit der Firma "World Tours & Cruises" in Karachi wurde auf Ende Dezember 1959 aufgehoben. Deren Leiterin, Frau K.M. Mobed, übernahm auf Jahresbeginn die Swissair-Vertretung für Pakistan und Goa. In dieser Funktion sind ihr unsere Stationsleitung (inkl. Technischer Dienst und Dispatch) sowie die Flugküche in Karachi unterstellt. Wir wünschen Frau Mobed auch in Zukunft vollen Erfolg.

BILD DES MONATS



Tafelgerät für Strahlflugzeuge

Der Service an Bord der Strahlflugzeuge wird den neuen Geschwindigkeits- und Komfortverhältnissen angepasst. So wurde u.a. Tafelsilber, Porzellan und Kristallgläser von zeitgemässer und geschmackvoller Form angefertigt. Das neue Geschirr und Besteck gelangt auf den DC-8, den "Caravelles" und den "Coronados" zur Verwendung.

ÄNDERUNGEN IM DEPT. I

Im Departement I wurde eine Gruppe Rechnungswesen und Administration geschaffen und ihre Leitung Herrn Hans Schneider übertragen. Ihr sind folgende fünf Abteilungen unterstellt:

Zentralbuchhaltung (Chef Herr Leo Bollhalder), Verkehrsbuchhaltung (Chef Herr Paul Schneibel), Betriebswirtschaft (Chef Herr Emil Koch), Administration (Chef Herr Alfons Bernhardsgrütter) und Datenverarbeitung (Chef Herr Heinz Büchi).

Die direkt dem Departementschef unterstellte Finanzabteilung wird ab 1. Februar von Herrn Karl Schneider geleitet. Ihr gehören die beiden Sektionen Devisen- & Zahlungskontrolle (Chef Herr Urban Werlen) und Finanzverwaltung (Leitung zur Zeit vakant) an.

Herr Fritz Barth untersteht direkt dem Departementschef und ist beauftragt, die Schaffung einer Betriebssparkasse zu studieren.

EIN ZWEITES SWISSAIR-VERKAUFSBÜRO IN NEW YORK

Die Geschäftsleitung hat der Errichtung eines zweiten Verkaufsbüros mitten im Bankenquartier New Yorks zugestimmt. Es soll wahrscheinlich noch diesen Monat am Broadway 26, in der Nähe der Wall Street, eröffnet werden.

"TROUBLESHOOTING" IM DEPT. IV

Sobald unsere DC-8 und Caravelles abgeliefert werden, tritt im Dept. IV ein erstes Team von sieben "Troubleshooters" in Funktion. Troubleshooting bedeutet das Aufsuchen und Bekämpfen von Störungsursachen am Flugmaterial. Jeder der auf ihre Aufgabe vielseitig vorbereiteten Spezialisten bearbeitet ein besonderes Gebiet, nämlich

1. Triebwerk / Betriebsstoffsysteme
2. Hydraulik / Steuerung / Fahrwerk / Bremsen
3. Mechanischer und pneumatischer Teil der Klima- und Enteisungsanlagen
4. Bordnetzsysteme / Warnanlagen
5. Elektronische Steuerung und Regulierung der Klima- und Enteisungsanlagen
6. Instrumente
7. Radio und Elektronik

Die Troubleshooter sollen die diensttuenden Chefs der Flugzeugwartung von zusätzlichen Arbeiten, die durch besonders hartnäckige und schleichende Störungsfälle verursacht werden, entlasten. Ihre Tätigkeit dient überdies dazu, die durch allfällige Störungen verlängerte Bodenstandzeit unserer Flugzeuge auf ein Minimum zu reduzieren. Weitere sieben Troubleshooters werden gegenwärtig ausgewählt und dürften ihren Dienst im Herbst aufnehmen. Die vollzählige Equipe wird 21 Troubleshooters umfassen und mit dem Eintreffen unserer ersten Coronados im nächsten Jahre einsatzbereit sein. Der ganzen Gruppe, zu deren Chef Herr Kurt Weber von der Ingenieur-Abteilung ernannt wurde, gehören zudem sechs sogenannte Dokumenter an, welche die eingelaufenen Störungsmeldungen für jedes einzelne Flugzeug in geeigneten Dokumentationen sammeln.

25 DIENSTJAHRE

Am 9. Januar konnte Herr Fritz Keller, Meister der Elektrowerkstatt des Dept. IV, den 25. Jahrestag seines Eintritts bei der Swissair feiern. Der junge, flugbegeisterte Feinmechaniker liess sich 1935 in Dübendorf als Hilfsarbeiter anstellen. Vom 1. April 1937 arbeitete er im technischen Betrieb auf seinem Beruf, um im Herbst 1945 zum zweitenmal erfolgreich in ein Lehrabschlussexamen zu steigen. Als Elektromechaniker lernte er sodann die immer komplizierteren Flugzeugtypen kennen. Am 1. Mai 1947 erfolgte seine Beförderung zum Gruppenführer. Als im November 1947 die Radio- und Elektrowerkstatt in zwei selbständige Dienstzweige aufgeteilt wurde, übernahm Herr Keller die Leitung der letztern und wurde auf Neujahr 1948 zum Meister ernannt.

Am 25. Januar jährte sich zum 25. Mal der Tag, an dem Herr Hans Dütsch, Chef der Kontrollabteilung des Dept. IV, bei der Swissair eingestellt wurde. Er war schon vor seinem Eintritt als Kontrolleur bei der Flugzeugfabrik Comte tätig. Zu seinen ersten Pflichten bei der Swissair gehörte die Abnahme der DC-2, die damals noch auf dem Seeweg in Cherbourg eintrafen. Neben den Kontrollaufgaben in Dübendorf wirkte er auch gelegentlich kurzfristig auf Aussenstationen, z.B. Croydon. Im Juni 1942 wurde Herr Dütsch zum Stellvertreter des Chefs der technischen Dienste in Dübendorf und im Dezember 1947 zum Chefkontrolleur und Handlungsbevollmächtigten ernannt. Im Rahmen der Neuorganisation ernannte ihn die Geschäftsleitung zum Chef der Abteilung Technische Kontrolle.

Den beiden Silberjubilaren wünschen wir weiterhin alles Gute. Wir hoffen, dass die Swissair noch manches Jahr auf ihre grosse Erfahrung und ihre Treue zählen darf.

STOP PRESS:
DOUGLAS WIRD CARAVELLES BAUEN

Am 10. Februar gaben Donald W. Douglas jun., Generaldirektor der Douglas Aircraft Co., und Georges Hérel, Präsident der Sud-Aviation, die Unterzeichnung eines Zusammenarbeitsvertrages zwischen den beiden Flugzeugwerken bekannt. Eine unmittelbare Folge dieser Verbindung ist, dass

Douglas die Rechte zur Lizenzfabrikation der Caravelle erwirbt.

Die amerikanischen Flugzeugwerke übernehmen die Vertretung für die Caravelle in Nord- und Südamerika, Grossbritannien, Australien, Japan, Indien, Pakistan und in wichtigen Ländern Afrikas und des Nahen Ostens. Sud-Aviation wird ihre eigenen Interessen weiterhin auf dem europäischen Festland und in den französisch sprechenden Ländern der Welt wahrnehmen.

LIEFERDATEN UND NAMEN UNSERER DC-8 UND CARAVELLES

Für die Ablieferung unserer DC-8 in Santa Monica und der Caravelles in Toulouse sind folgende Daten vorgesehen:

<u>DC-8</u>		<u>Caravelles</u>	
1. HB-IDA "Matterhorn" —————	15. April	1. HB-ICW "Solothurn" —————	27. April
2. HB-IDB "Jungfrau" —————	9. Juni	2. HB-ICX "Chur" —————	20. Juni
3. HB-IDC "Piz Bernina" —————	19. August	3. HB-ICY "Lausanne" —————	30. Juni
Erstflug nach New York: —————	30. Mai	4. HB-ICZ "Bellinzona" —————	20. Juli
Erster flugplanmässiger Einsatz: ———	6. Juni	Erstflug nach London: —————	21. Mai

NEUE DC-8-BEZEICHNUNGEN

Die verschiedenen DC-8-Versionen werden von Douglas und dem amerikanischen Luftamt (FAA = Federal Aviation Agency) zur besserer Unterscheidung mit neuen Seriennummern bezeichnet.

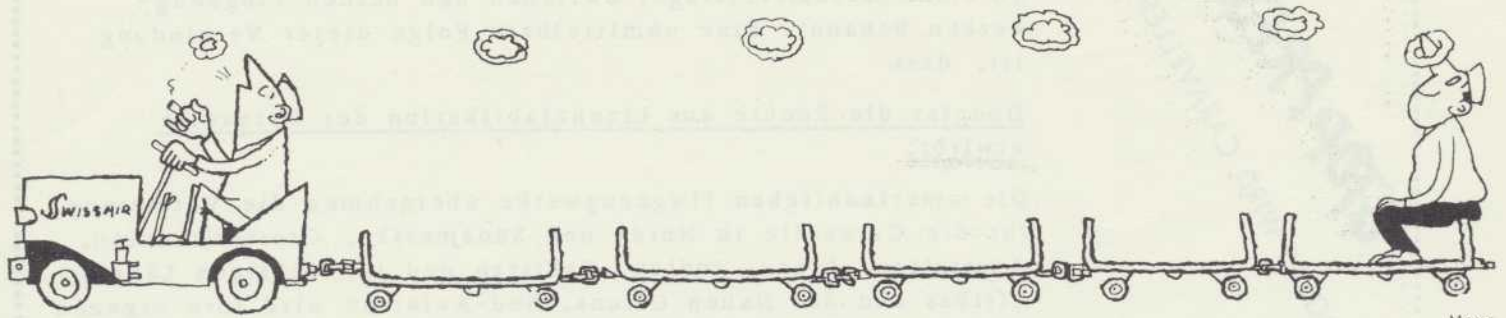
Die Kontinental-Version	mit Pratt & Whitney-Motoren JT-3	erhält	Serie-Nr. 10
" Kontinental-Version	" Pratt & Whitney-Motoren JT-4	"	Serie-Nr. 20
" Interkontinental-Version	" Pratt & Whitney-Motoren JT-4*	"	Serie-Nr. 30
" Interkontinental-Version	" Rolls-Royce Conway-Motoren	"	Serie-Nr. 40
" Interkontinental-Version	" Pratt & Whitney JT3D- (Turbofan)-Motoren	"	Serie-Nr. 50

*) = Swissair-Version

Drei Versionen, nämlich die Serien 10, 20 und 30, haben vom FAA das Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten.

DIE SCHWEIZERISCHEN FLUGHÄFEN 1959

<u>Gewerbmässiger Verkehr</u> inkl. indirekten Transit exkl. direkten Transit	<u>Zürich</u>	<u>Genf</u>	<u>Basel</u>
<u>Passagiere</u> Veränderung in % gegenüber 1958	1'024'396 + 9,3	607'967 + 9,9	164'435 - 1,2
<u>Fracht</u> , in Tonnen Veränderung in %	12'902 + 24,3	5'466 + 17,5	3'037 + 2,5
<u>Post</u> , in Tonnen Veränderung in %	2'973 + 2,8	1'312 - 0,3	756 + 57,5



Moser

VORSAISON

(aus dem "Nebelspalter")

VERBRAUCHSZAHLN UNSERER FLUGKÜCHEN

Der Totalverbrauch unserer Flugküchen von Zürich, Genf und Basel im Jahre 1959 ergibt eine ganz respektable Menge von Esswaren und Getränken. So wurden verabreicht:

47'230 kg	_____	Frischfleisch
32'350 kg	_____	Geflügel (= 40'000 Poulets)
17'100 kg	_____	Wurstwaren
120'800 kg	_____	Früchte
19'200 kg	_____	Gemüse
24'350 Dosen	_____	Spargelspitzen
345'400 Stück	_____	Eier
14'600 kg	_____	Butter
35'900 Schachteln	_____	Schachtelkäse
für Fr. 246'100.--	_____	Backwaren
für Fr. 140'000.--	_____	Torten und Patisserie
432'900 Stück	_____	Schokolade-Tabletten
12'700 kg	_____	Bonbons
37'800 Flaschen	_____	Coca Cola
78'600 Flaschen	_____	Eptinger
37'300 Flaschen	_____	Bier
9'910 Flaschen	_____	Wein zu 7 dl
26'700 Flaschen	_____	Wein zu 2 dl
7'300 Flaschen	_____	Champagner

Auf den Aussenstationen wurden für Rückflüge und Langstrecken Verpflegungsartikel im Betrage von 4,1 Millionen Franken dazugekauft.

WENN DER DRUCKFEHLERTEUFEL MUTWILLEN TREIBT

In der letzten Nummer der "News" mokierten wir uns über einen Fehler im internationalen Luftfahrtjahrbuch ABC, das der Swissair einen Auftrag von 147 Convair "Coronados" zutraute. Dem Druckfehlerteufel behagt es offenbar nicht, wenn man ihm seine Streiche ausbringt. Rachsüchtig verwandelte er unser "Vorwort" in einen "Vorort", worauf uns ein witziger Mitarbeiter des Luftreisebüros folgenden Brief schrieb:

"Wenn es nicht zu Ihrer geringen, so war es doch zu unserer grossen Ueberraschung, dass die Informationen des ABC von Ihnen im Vorort gelesen werden. Da einige von uns die Ferien in diesem Vorort verbringen möchten, wären wir Ihnen für nähere Angaben über dessen Lage ausserordentlich zu Dank verpflichtet ..."

Leider müssen wir die guten Leute enttäuschen. Sie mögen sich an die von uns angeflogenen Destinationen halten, geniessen sie doch grosszügige Vergünstigungen. Trotzdem: schöne Ferien!

WAS KOSTET EIN FLUGSCHEIN ZUM MOND ?

Britische Wissenschaftler haben vorausgesagt, dass in etwa zehn Jahren kommerzielle Besichtigungsflüge zum Mond zur Durchführung gelangen werden. Eine, wenn auch beschränkte, Nachfrage sei vorhanden. Ein Retourflug dürfte ca. 125'000 Dollar kosten.

DER WELT BILLIGSTES FLUGBILLET

Die Ellis Air Lines, eine kleine private Fluggesellschaft in Alaska, darf für sich den Ruhm in Anspruch nehmen, die billigsten Flugscheine der Welt abzugeben. Sie sind allerdings nur für einen Hüpfen von 11 km - zwischen Craig und Klawock - gültig, kosten aber bloss einen Dollar.

EIN VIERTELPFUND ÜBERGEWICHT

Die amerikanische Zeitschrift "Time" meldete folgende amüsante Anekdote:

Bei der Abfertigung für einen Flug auf einer inneramerikanischen Strecke wurde ein Passagier darauf aufmerksam gemacht, dass das Gewicht seines Koffers die Freigepäckgrenze um ein Viertelpfund überschreite. Ungerührt öffnete der Fluggast sein Gepäck, entnahm ihm einen riesigen Salami und schnitt davon ein viertelpfündiges Stück ab, um es stante pede zu verzehren!

HAPPY LANDINGS

Den folgenden Mitarbeitern wünschen wir Glück und Segen zu ihrer Verheiratung:

Dept. II: 15.1. Hansruedi Hauck, Stadtabfertigung Basel .

Dept. III: 11.1. Willi Steiner, Post. 14.1. Rudolf Bossert, Instruktion Schule & Training .

D pt. VI: 18.1. Paul Billinger, Elektrowerkstatt, 20.1. Heinz Claus, Elektrowerkstatt .

NEUERUNGEN BEI DER SUVA

Bei der obligatorischen Unfallversicherung durch die SUVA sind zwei wesentliche Neuerungen eingetreten:

1. Motorradunfälle, die sich auf dem direkten Weg vom Wohnort zum Arbeitsplatz und umgekehrt ereignen, sind neuerdings durch die SUVA versichert. Nach wie vor nicht versichert sind Motorradunfälle während der Freizeit. Jeder Motorradfahrer muss sich deshalb privat nach einer Versicherung umsehen, z.B. durch Beitritt zu der von der Swissair abgeschlossenen Kollektivversicherung.
2. Die Versicherung durch die SUVA dauert 30 Tage über den letzten salarierten Arbeitstag hinaus (bisher waren es nur 2 Tage). Die Versicherung kann längstens für 60 weitere Tage verlängert werden gegen Bezahlung einer täglichen Prämie von 20 Rappen.

Die Dienststelle Personalversicherungen erteilt gegebenenfalls die gewünschten Auskünfte. Im übrigen sei auf die offiziellen Bekanntmachungen an den Anschlagbrettern verwiesen.

BETRIEBSFÜHRUNGEN IM DEPT. IV

Im Jahre 1959 besichtigten nahezu 20'000 Personen (bis 18. Dezember; 19'882) unsern technischen Betrieb. Es wurden insgesamt 425 Führungen veranstaltet. Die Referenten des Dept. IV können die Rundgänge in elf verschiedenen Sprachen kommentieren: auf deutsch, französisch, englisch, italienisch, ungarisch, holländisch, griechisch, portugiesisch, arabisch, schwedisch, malaiisch.

Pilot Raymond Thomas Martin †

Nach kurzer schwerer Krankheit verschied am 16. Februar 1960 im Spital von Männedorf, nach einer Operation, Pilot Raymond Thomas Martin. Der Verstorbene war britischer Nationalität und stand seit dem 1. März 1957 in unsern Diensten; zuerst als DC-4 PiC, dann als First Officer DC-6B. Im Januar hatte er noch einen Umschulungskurs auf DC-7C absolviert. Am 29. Juli 1921 in London geboren, diente er von 1940 bis 1947 in der Royal Air Force, um dann zu den Australian National Airways überzutreten. Er war verheiratet und Vater von drei Kindern. In Captain Martin haben wir einen lieben Kameraden verloren, dem wir stets ein ehrendes Andenken bewahren werden. Seinen Angehörigen sprechen wir unser tiefgefühltes Beileid aus.



Wir können heute wiederum sechs prämierte Vorschläge publizieren und freuen uns, die Namen der Prämiengewinner bekannt geben zu können. Es sind dies

Herr Rob. Brun, Abt. Verkehrsbuchhaltung,	Dept. I	Fr. 250.--	5557
Herr Hans Weiss, Sektion Flz.-Wartung,	Dept. IV	Fr. 40.--	7505
Herr Christian Egli, Sektion Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 30.--	6241
Herr Fritz Herzig, Kontroll-Abteilung,	Dept. IV	Fr. 30.--	6638
Herr Walter Dürr, Sektion Nebenbetriebe,	Dept. IV	Fr. 30.--	7521
Herr Walter Rosenberger, Sektion Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 20.--	5519

Den genannten Herren danken wir für ihre guten Ideen und gratulieren ihnen zu ihrem Erfolg.

Prämierte Vorschläge

5557 Herr Robert Brun schlug vor, den Service-Luftfrachtbrief mit dem Lieferschein zu kombinieren, d.h. ein Formular zu schaffen, dessen Original als Service-Frachtbrief, die Kopien davon als Begleitpapiere der Sendung verwendet werden können. Auf Grund seiner Unterlagen konnte ein Formular entwickelt werden, das einerseits dem dringenden Wunsch nach Abbau der Schreibarbeiten entgegenkommt und andererseits allen Anforderungen entspricht, die an einen solchen kombinierten Service-Frachtbrief gestellt werden.

Dieser neue "Kombi-Service-Frachtbrief" besteht aus zwei Teilen. Das Original - ein vorgedrucktes Formular - ist der eigentliche Frachtbrief, der die Sendung bis zum Bestimmungsort begleitet. Die angefügte Ormig-Matrize, die im gleichen Arbeitsgang beschriftet wird, dient als Cliché für die Herstellung der zahlreichen erforderlichen Nebenpapiere: Kopien des Frachtbriefes, Proforma-Faktura, Lieferscheine, Versandavis, Packzettel, Versicherungs- und Zolldeklaration etc. etc.

Es liegt auf der Hand, dass diese neue Garnitur Service-Frachtbrief wesentliche Vereinfachungen bringt und vor allem die Schreibarbeit ganz beträchtlich reduziert. Herr Brun hat mit seiner Idee die ihm zugesprochene Prämie redlich verdient.

7505 Herr Hans Weiss schlug für die Befestigung der mittleren Armlehne der dreiteiligen Economy-Class-Stühle eine zweckmässige Art vor. Es lässt sich damit in Zukunft vermeiden, dass für das Wechseln dieser Armstütze der ganze Stuhl ausgebaut werden muss. Dies war bisher der Fall und erforderte jedesmal kostbare Arbeitszeit.

Es ist nun vorgesehen, die bisherige Befestigung während den Revisions-Standzeiten auf die dem Vorschlag entsprechende Art abzuändern. Der für diese Arbeit erforderliche Werkauftrag wird erstellt.

6241 Der alten Arbeitsorganisation an den Docks hafteten gewisse Mängel an. Auf diese Mängel machte Herr Christian Egli mit seinem Vorschlag aufmerksam und wies auch den Weg zu entsprechenden Verbesserungen. In der Zwischenzeit ist nun die gesamte Dockorganisation neu aufgebaut worden, wobei einige Mängel im Sinne des Vorschlages von Herrn Egli behoben werden konnten.

6638 Herr Fritz Herzig konstruierte eine Messvorrichtung, mit der es möglich ist, die Wandstärke der Auspuff-Innenrohre beim R-3350 - und diejenige der Auspuff-Stutzen beim R-2800-Motoren zu messen. Wir haben diesen Vorschlag im Monat Mai 1959 abgelehnt mit dem Hinweis, dass ein solches Werkzeug im Handel erhältlich sei. Nun hat sich aber gezeigt, dass dieses Werkzeug unseren Bedürfnissen nicht entspricht. Eine neue Ueberprüfung des Vorschlages von Herrn Herzig führte zum Resultat, dass seine Konstruktion als Vorlage für eine eigens für die oben erwähnten Messungen bestellte Tastlehre verwendet werden kann. Herr Herzig erhält nun, leider etwas verspätet, die ihm zustehende Prämie.

7521 Um bei den Telehoist- Fahrzeugen die Hydr.-Hebesäule ausbauen zu können, musste bis anhin jeweils die ganze Säulenaufhängung am Chassis demontiert werden. Der Grund für dieses komplizierte Vorgehen lag darin, dass die Haltebolzen der Säulen beim Herausschlagen am Chassisrahmen anstanden und deshalb nicht entfernt werden konnten. Herr Walter Dürr machte nun den Vorschlag, bei den vorhandenen Fahrzeugen die Trägerbolzen auf ihre Länge so weit abzufräsen, bis sie sich leicht Herausschlagen lassen und gleichzeitig bei den neu zu bestellenden Fahrzeugen die Konstruktion in diesem Sinne ändern zu lassen. Sein Vorschlag konnte in vollem Umfang durchgeführt und die kommenden Revisionsarbeiten entsprechend vereinfacht werden.

5519 Herr Walter Rosenberger machte den Vorschlag, im Bugradschacht der betr. Flugzeuge oder am Dock ein Exemplar der Wartungsvorschrift der DC-6-Feuerlöschanlage anzubringen. Er führte dafür verschiedene, an sich stichhaltige Gründe an.

Nun ist es aber mit dem Anschlagen von Wartungsvorschriften so eine Sache. Diese sind im FLB zusammengefasst und werden dort stets à jour gehalten, d.h. sie unterliegen einer strengen Kontrolle. Bei ausserhalb der Handbücher abgegebenen Exemplaren wäre diese Kontrolle in Frage gestellt. Ferner würde mit dem Anbringen von Wartungsvorschriften im Flugzeug ein Weg bestritten, dessen Ende kaum abzusehen wäre.

Herr Rosenberger hat aber in seinem Vorschlag auf verschiedene Fehler hingewiesen, auf die er gestossen ist und die es in Zukunft zu verhüten gilt. Seine Erfahrungen werden deshalb in neu zu bearbeitenden Vorschriften berücksichtigt und den von ihm beanstandeten Unzulänglichkeiten werden künftig in den Instruktionkursen mehr Beachtung geschenkt. Deshalb verdient er, obwohl sein Vorschlag an sich nicht realisiert werden kann, eine Anerkennungsprämie.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

2525 Aufstellen von Warnsignalen an den Pistenübergängen. Diesen Vorschlag haben wir dem Amt für Luftverkehr, das für den Verkehr auf dem Areal des Flugplatzes verantwortlich ist, unterbreitet. Die Auskunft, die wir erhielten, ist folgende:

"Die direkte Verbindung vom Flughafen zu den Arbeitsplätzen in Richtung Oberglatt bildet der Rollweg No. 2. Der gesamte Dienstverkehr mit Fahrzeugen in dieser Richtung hat sich deshalb auf diesem Rollweg abzuwickeln. Da damit die Möglichkeit gegeben ist, die Blindlandepiste an beiden Enden zu umfahren, kann und sollte deren Ueberquerung vermieden werden. Es sei denn, dass bestimmte Dienstverrichtungen eine Ueberquerung erfordern. Der zunehmende Fahrzeug-Verkehr, bedingt durch die Bauarbeiten an der Blindlandepiste, hat das Amt für Luftverkehr bewogen, den Verkehr auf der Kreuzung Rollweg 2 / Westpiste mit einer Signal-Anlage zu steuern. Bei dieser Anlage, mit deren Erstellung bereits vor einigen Monaten begonnen wurde und die vor der Vollendung steht, handelt es sich um eine Lichtsignal-Anlage. Die am Rand des Rollweges aufgestellten, speziell markierten Ampeln werden von der Verkehrskontrolle im Turm bedient. Auf ein Signal des Fahrzeuglenkers, welches durch das Betätigen einer in der Nähe der Anlage befindlichen Taste ausgelöst wird, erhält das Fahrzeug entweder das grüne Licht für die freie Durchfahrt oder das rote Licht zum Warten."

Mit der Inbetriebsetzung dieser Signal-Anlage sollte die Sicherung des Fahrzeug-Verkehrs auf dem Flughafenareal ausserhalb des Tarmacs eine wesentliche Verbesserung erfahren.

- 4650 Vergrößerung der Oeffnung zum Wasserauffüll-System im hinterm Frachtraum der CV-440. Die Betriebserfahrung hat gezeigt, dass die Oeffnung im hinterm Frachtraum, die zum Wasserauffüll-System führt, genügend gross ist. Eine Vergrößerung dieser Oeffnung würde wohl die Zugänglichkeit verbessern, was bei Reparaturen wünschenswert wäre, aber einen Aufwand bedingen, der in keinem Verhältnis stünde mit dem daraus resultierenden Nutzen. Aus diesen Ueberlegungen muss der Vorschlag abgelehnt werden.
- 5910 Die Lösung, die auftretenden Undichtheiten am Frontflansch zu verhindern, kann nicht in einem vermehrten Abkröpfen des Oelschleuderringes gefunden werden. Das Aufstauen des Oels im Sammelkanal ist die direkte Folge der variablen Position des Oelschleuderringes in bezug auf den Sammelkanal im Frontflansch, indem je nach der sich ergebenden Stellung des Ringes dessen abgekröpfter Flansch den Abfluss des Oels behindert. Diese Positions-Verschiebung des Oelschleuderringes ergibt sich aber zwangsläufig aus der Bearbeitung der Kontaktflächen der benachbarten Bauteile.
Der günstigste Abkröpfungswinkel trifft jedoch nur auf eine bestimmte Stellung des Oelschleuderringes in bezug auf den Sammelkanal zu. Daraus ergibt sich, dass, um einen Druckaufbau des Oels vor dem Oelschleuderring zu vermeiden, jede andere Achsial-Position des Oelschleuderringes einen anderen Abkröpfungswinkel bedingen würde. Durch ein vermehrtes Abkröpfen des Oelschleuderringes würde die günstigste Stellung für das Abfließen des Oels daher nur in einer andern Ring-Position erreicht.
- 6269 Anschreiben des Minimalbestandes an den Fächern der Ersatzteilschubladen. Bereits bei der Einreichung dieses Vorschlages stand das Problem der administrativen Erfassung des Ersatzteillagers zur Diskussion. Nachdem nun aber wieder auf die Lagerfachkartei zurückgegriffen wurde, mit der Verbrauchsmenge und Minimalbestandgrenze der Ersatzteile gut überwacht werden können, ist die vorgeschlagene Anregung überholt. Damit aber auch für den sofortigen Nachschub von Ersatzteilen gesorgt werden kann, ist jedesmal bei der Erreichung eines Minimalbestandes vom Lager eine Minimalbestandsmeldung zuhanden der Materialplanung zu erstellen.
- 6331 Sammlung für wohltätige Zwecke. Der Vorschlag, in der Transithalle Sammelbüchsen anzubringen, welche dem Zweck dienen sollten, die von ausländischen Touristen nicht mehr benötigten Münzen einer internationalen Hilfsorganisation zuzuführen, wurde dem Kanton wiederholt unterbreitet. Aus Präjudiz- und andern vertretbaren Gründen stellt er sich einer solchen Idee ablehnend gegenüber.
- 6625 Der vorgeschlagenen Aenderung in der Abdichtungsart des Nockenscheibenlagers und des Supportes kann leider nicht entsprochen werden. Der Grund hierfür liegt darin, dass ein Teil der R-1830-Motoren auch vom SAS überholt wird und somit nicht einseitig von der Swissair gewisse Partsteile geändert werden können, ohne dass Komplikationen entstehen.
- 6640 Vorrichtung für Zylinder-Montage. Bereits lange vor Eingang dieses Vorschlages wurde vom Triebwerk-Engineering eine Montage-Vorschrift betr. das Auswinkeln der Zylinder bei der Montage der R-2800-Motoren herausgegeben. Darin heisst es u. a. :
"Untersuchungen nach der Ursache von Auspuff-Defekten an den R-2800-Motoren für DC-6/CV-440 haben gezeigt, dass die Zylinder-Auspuff-Flansche der hinteren Zylinder nicht senkrecht zur Motorlängsachse stehen. Auspuff-Rohre, auf solche Zylinder montiert, werden höher beansprucht. Risse und ausgebrochene Stellen am Auspuff-Rohr und ein Ausreißen der Zylinder-Stehbolzen sind die Folgen dieser höheren Beanspruchungen. Um solche Defekte zu verhüten, ist in Zukunft bei Montage dieser Zylinder wie folgt vorzugehen:
(1) Vor der Montage der Zylinder 1, 3, 5 etc. ist eine Lehre auf den Auspuff-Flansch zu montieren.
(2) -----
(3) Anschliessend werden Zylinder 3 und 5, 7 und 9, 11 und 13, 15 und 17 gegeneinander ausgewinkelt, mit einem Haarlineal gegen beide Auspuff-Lehren.

Das erforderliche Werkzeug, sowie Lehren und Haarlineal werden von der Werkplanung Triebwerk beschafft. Mit dieser Montage-Methode soll ab 6.10.59 angefangen werden. (Provisorisches Werkzeug vorhanden)."

Dieses provisorische Werkzeug wurde auf Grund verschiedener Besprechungen bezüglich der Zylinder-Montage von der Werkstatt hergestellt.

- 6769 Reparatur der Ventilstößel und Stößelrollen. Die Ventilstößel und Rollen sind Einsatz-gehärtet. Mit der Bearbeitung der entsprechenden Partie auf Uebermass würde zwangsläufig die Hartschicht entfernt, was ein nachträgliches Vergüten dieser Teile bedingen würde.
- Aus naheliegenden Gründen wird diese Reparatur am zweckmässigsten von der Herstellerfirma ausgeführt.
- 6788 Oelringbüchsen von Laderwelle an den R-2800-Motoren. Der Vorschlag, das Laderwellenspiel mittels Distanzscheiben zu korrigieren, wird aus folgenden Ueberlegungen abgelehnt:
Das Laderwellenspiel ist abhängig von der Schulterdicke der Oelringbüchse. Um nun dieses vorgeschriebene Spiel zu erhalten stehen grundsätzlich zwei Wege offen. Man verwendet entweder die sich an Lager befindlichen Büchsen, mit Max.-Abmessungen und überschleift sie bis auf die gewünschte Dicke der Schulterpartie, oder aber man verwendet Büchsen, die bereits einmal ausgewechselt wurden, deren Schulterdicke das Minimalmass aber noch nicht unterschritten hat.
- Da nur solche Büchsen als Ausschuss erklärt werden, deren Schulterdicke entweder bereits unter dem Minimalmass liegt, oder die beschädigte Oelringnuten aufweisen, können alle andern unabhängig ihrer jeweiligen Schulterdicke an Lager genommen und zum Auswechseln verwendet werden.
- 6886 Reparieren der Benzintank-Verbindungsschläuche. Bei den Rissen und spröden Stellen in der äusseren Wandung der Benzintank-Verbindungsschläuche handelt es sich in den weitaus meisten Fällen um sogenannte Alterungsbeschädigungen. Schläuche mit solchen Schäden können aber nicht mehr repariert werden, da sich die Alterungseinflüsse innert kürzester Zeit auch an andern Stellen bemerkbar machen. Ausserdem muss bei solchen Schläuchen immer damit gerechnet werden, dass die Leinwand ebenfalls bereits beschädigt ist, was natürlich eine Reparatur ohnehin in Frage stellt. So verzichtet man besser auf eine Reparatur, deren Erfolg zum vorneherein fraglich ist, besonders da an diese Leitungen, die während des Betriebes unter Druck stehen, hohe Anforderungen gestellt werden.
- 7532 Halter zum Deponieren von Vorschriften in den Werkstätten. Sollten Halter, wie sie bereits in der Motorenwerkstatt zum Deponieren von Vorschriften verwendet werden, auch von andern Werkstätten gewünscht werden, so sind diese mit einer Bedarfsmeldung auf dem Dienstweg zu verlangen.
- 7534 Anbringen eines Treppengeländers am Eingang zur Baracke der Personalabteilung des Dept. IV. Die Situation ist nicht so gefährlich, dass sie das Anbringen eines Geländers unbedingt erfordert. Für einen guten Gleitschutz ist insofern gesorgt, als vor dem betreffenden Eingang Gummimatten gelegt wurden.
- 7546 Oeltaschen an den Kipphebelbüchsen der R-3350-Motoren. Der Einsender dieses Vorschlages stellt ganz richtig fest, dass die Anordnung der Oeltaschen an den Kipphebelbüchsen deren Schulteransatz ganz wesentlich schwächt und deshalb, zusammen mit der Form und Beschaffenheit dieser Taschen die Hauptursache für die laufend auftretenden Rissbildungen und Ausbrüche der Büchsen bilden. Mit dem Versetzen dieser Oeltaschen auf die Schultermitte, wie er es als bessere Lösung vorschlägt, könnte einerseits wohl die Schwächung des Schulteransatzes vermindert werden, andererseits jedoch würde dadurch der gesamten Auflagefläche ein viel zu grosser Anteil weggenommen, was wiederum zu einem unerwünschten Ansteigen der spezifischen Lagerbelastung der Druckfläche führen würde. Im weitern wäre eine einwandfreie Schmierung der Druckschulter nicht mehr gewährleistet, da die Taschen von der direkten Oelzufuhr abgeschnitten wären und die Gefahr bestünde, dass der Schmierfilm abreißen würde. Die Folge davon wäre eine Trockenreibung mit all ihren Konsequenzen in Bezug auf Materialanscheerung und Materialausbrüchen. Eine einwandfreie Schmierung der Lagerflächen kann aber nur erreicht werden, wenn:
- die Schmiertaschen so angebracht sind, dass sie eine ständige Oelzufuhr haben und sich zudem nicht gerade dort befinden, wo die grösste Beanspruchung vorliegt.
 - die Schmiertaschen nicht in der bisherigen Form, sondern als Nuten ausgebildet sind, deren Uebergangsstellen zu der Lagerfläche so bearbeitet werden, dass sich nach beiden Seiten Oelkeile bilden können.

Dieses ganze Problem der Verbesserung der Oelzufuhr bei den Kipphebelbüchsen wird aber bereits seit längerer Zeit studiert.

7561 Verwendung von Klebebildern für das Anbringen der Kantonswappen am Bug der Flugzeuge. Dass bisher die Kantonswappen auf die Flugzeuge aufgemalt und nicht aufgeklebt wurden, hat seine guten Gründe. Die Haftbarkeit des Farbanstriches ist nämlich viel grösser als diejenige der Klebefolien. Unter der Einwirkung des starken, während des Fluges über die Zelle streichenden Luftstromes, würden sich Klebefolien innert kürzester Zeit ablösen, oder sie würden von diesem einfach abgerieben.

Aus der Tatsache, dass sich Klebefolien beim Auto bewährt haben, darf nicht ohne weiteres geschlossen werden, dass dies beim Flugzeug auch der Fall wäre. Abgesehen von der oben erwähnten intensiven Luftreibung wegen der viel grösseren Geschwindigkeit wäre die einer solchen Beanspruchung ausgesetzte Folie viel grösser, als sie heute bei den Fahrzeugen üblicherweise verwendet werden. So ist leider für das Flugzeug nicht alles recht, was für das Auto billig ist.

7606 Neues Schulgebäude. Aus architektonischen Gründen wird auf jegliche Malerei an der Stirnwand des neuen Schulgebäudes verzichtet. Eine Ausnahme könnte höchstens gemacht werden für eine Anschrift, die auf den Verwendungszweck aller dort stehenden Bauten hinweist. Die heute noch leer und kahl wirkende rote Wand wird später, wenn einmal die Umgebung gestaltet und das Umgelände mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt ist, bedeutend freundlicher aussehen.

7610 Schutz der Kühlschrantüre am CV-440. Dass die Innenseite der Kühlschrantüre laufend Scheuerstellen aufweist und mit Korrosionen behaftet ist, ist schon lange bekannt. Zur Behebung dieses Misstandes war eine Verkleidung der Innenseite der Türe mit einer Fiberglasplatte geplant. Es zeigte sich aber, dass eine Demontage der inneren Türverkleidung keine nennenswerten Schwierigkeiten bietet und dass es einfacher sei, die beschädigten Teile jeweils auszuwechseln. Da diese Reparaturmethode nicht nur einfacher, sondern auch billiger ist und zudem den Vorteil bringt, das Flugzeug nicht zusätzlich belasten zu müssen, hat man sich nun darauf festgelegt.

7806 Aufführen der in den verschiedenen Ländern gebräuchlichen Stromarten und Voltzahlen im Travel Information Manual. Die Anregung, im Travel Information Manual (TIM) die in den verschiedenen Ländern gebräuchlichen Stromarten und Voltzahlen anzugeben, kann sicher als Idee zur Verbesserung des Kundendienstes betrachtet werden.

Leider lässt sich aber dieser Vorschlag vorderhand aus praktischen Erwägungen heraus nicht realisieren. Es bestehen nämlich in einer Vielzahl von Ländern und Städten unterschiedliche Stromarten und Spannungen, was eine verbindliche Publikation äusserst kompliziert und umfangreich machen würde. So weiss man, dass z.B. in der Türkei, in Aegypten und selbst in Kairo die Stromnetze die verschiedensten Spannungen aufweisen. Als ein besonders "pikantes" Beispiel können sicherlich die Bermudas gelten, wo sogar zwischen den einzelnen Hotels Abweichungen bestehen. Die gleiche Situation ist natürlich auch in bezug auf die diversen Steckerdimensionen anzutreffen.

Unter solchen Umständen würde der Aufwand für das Erstellen einer zuverlässigen Uebersicht in keinem vernünftigen Verhältnis mehr zum wirklichen Bedürfnis und Nutzen stehen.

Auch möchten wir festhalten, dass, im Gegensatz zu früher, die modernen elektrischen Apparate und im besonderen die Rasierapparate auf die gebräuchlichsten Spannungen umschaltbar sind und daher in den meisten Ländern ohne weiteres verwendet werden können.

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

- 6594 Federbelastete Augmentorklappenwellen.
- 6865 Fensterschutz beim Ablaugen der Flugzeuge.
- 6885 Oel-Quantitäts-Transmitter DC-7C.
- 6897 Bugraddeichsel der DC-7C-Flugzeuge.
- 7513 Türenabdichtung am CV-440.
- 7519 Motorhaubenbefestigung der Telehoistfahrzeuge.
- 7565 Blachenträger an den Gepäckwagen.
- 7569 Streckenvorrichtung für Isoliermäntel der Augmentorrohre.

7755 Vorrichtung zum Einwachsen der Kipphebel.

7808 Selector Unit Split.

Wir bitten die Einsender folgender Vorschläge sich zur Erteilung näherer Angaben bei dem bezeichneten Herrn zu melden:

5627 Sicherung für Fahrwerk-Wählerventil, bei Herrn H.Schilling, Betr. Studien Flugzeuge, Dept. IV, Tel. 3256

6871 Schläuche der Trinkwasser-Anlage, bei Herrn R. Müller, Struktur und Systeme, Dept. IV Tel. 2766

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

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

4074 Leutsignal auf den Schlepptraktoren.

5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage.

Folgender Vorschlag befindet sich noch im Versuchsstadium:

6869 Schleifen der mit Korrosion behafteten Strukturteile.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

802/809/811/1584/4247/4407/4408/4625/4748/4845/4954/5052/5111/5196/5250/5304/5508/5520/5627/5765/
5769/5795/5858/5861/5945/5967/6052/6071/6087/6088/6124/6194/6226/6234/6244/6254/6272/6311/6324/
6327/6386/6387/6502/6534/6561/6639/6652/6702/6775/6801/6839/6846/6860/6869/6871/6874/6894/6895/
7520/7525/7530/7542/7566/7595/7700/7759/7763/7801/7802/7810/7811/7812.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-Organisation

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



ASIA - MITTEILUNGEN

1. Schach: Eine Mannschaft unseres Schachclubs wird sich am 12. März nach Paris begeben, um gegen AIR FRANCE den Halbfinal im ASIA Schachturnier zu bestreiten. Wir wünschen den Spielern viel Erfolg gegen diesen starken Gegner.

2. Internationaler Photowettbewerb: Die Ausstellung der eingereichten Aufnahmen findet vom 1. bis 10. April in Paris statt. Die Bekanntgabe der Gewinner dürfte anschliessend erfolgen. Die Wettbewerbsteilnehmer werden sich allerdings noch etwas gedulden müssen bis ihr Photomaterial wieder zurückerhalten.

FUSSBALLCLUB

Nach gut überstandener Winterpause nahmen die Aktiven am 28.1.60 das Training wieder auf. Bei der anschliessenden Clubversammlung wurde von der Spiko die geplanten Vorsaisonspiele bekannt gegeben, die wie folgt lauten:

21.2.60 in Baar gegen Baar 1 und anfangs März ein Nachtspiel in Dübendorf gegen Dübendorf 1. Der nächste Gegner der 1. Mannschaft im Cupviertelfinal ist die Rentenanstalt. Diese spielen in der Gruppe Promotion und sind an 1. Stelle. Das genaue Datum wird rechtzeitig durch den üblichen Anschlag bekannt gegeben. Weiter ist ein Skiausflug nach Andermatt vorgesehen. Der Vorstand hofft, mit diesem Ausflug den Teamgeist für die schwere Rückrunde zu fördern.

Die 1. Mannschaft ist bestrebt, in Cup und Meisterschaft, ihre gute Position weiter zu halten, und wir wünschen ihr dabei viel Glück.

H. Häfeli

Die ordentliche Delegierten-Versammlung der FPS findet am 17. März 1960 statt. Einladungen und Traktandenlisten werden den Clubs und Sektionen rechtzeitig zugestellt.



Tennisclub

Der Saisonschlussabend. Noch immer liegt mir das hinreissend gespielte "Ciao, ciao bambina" in den Ohren, mit welchem uns Herr Jenni nach Mitternacht zum Aufbruch bewegen wollte. Natürlich erreichte er genau das Gegenteil. Unser Widerstand gegen den wohlgemeinten Rat unseres Präsidenten, Feste sollten auf dem Höhepunkt abgebrochen werden, versteifte sich bei jeder Strophe mehr. Daraus folgt: die zahlreichen Mitglieder des Tennisclubs, die sich am 5. Dezember zum Saisonabschlussabend und zur Clubmeisterschafts-Rangverkündigung und Preisverteilung im samichläuslich geschmückten Clubhaus getroffen hatten, fühlten sich so richtig wohl.

Am Anfang legte unser Präsident eine lobenswert kurze prägnante Ansprache hin. Er hob speziell den in unserem Club herrschenden Kameradschafts- und Kampfgeist hervor und dankte den ca. 80 Anwesenden für ihr Erscheinen. Das Danken hätte er aber ruhig uns überlassen dürfen, denn ihm und dem Spielleiter sowie allen übrigen Vorstands- und Spielkommissions-Mitgliedern gebührt unser Dank. Wofür wisst Ihr ja alle.

Unser Spielleiter, Herr Bergsma, bewies, dass er seine Clubkameraden nicht nur auf dem roten Sand, sondern auch auf den Fliesen des Clubhauses zu dirigieren versteht. Und auch hier gehorchten wir auf's Wort.

So kam es denn, dass z.B. ein Junggeselle und eine Hostess um die Wette Schlagrahm schlugen, wobei natürlich - der Junggeselle oben-ausschwang, während Toni Weber die für einen Angestellten der Reservation sicher nicht so einfache Aufgabe löste, einen am Bahnhofplatz seinen Artikel - einen sehr profanen - anpreisenden "billigen Jakob" zu mimen.

Erfolg: grossartig - sollte unbedingt im Flugscheinverkauf eingesetzt werden!

Bei solch heiter-sportlichen Spielen - die Passiven waren im Toto aktiv -, bei Tanz und gemütlichem Plaudern - je nach Alter und Temperament - zerrannen die Stunden und als man in der Geisterstunde auf die eingangs erwähnte Weise auf die Strasse gestellt wurde, sagte sich jeder - es war schön - und gab unserem Präsidenten recht.



ba

Hallentraining. Jeden Montagabend pünktlich um 20h treffen sich in der Kolbenacker-Turnhalle in Seebach die Spieler vom Tennis Club Swissair zu ihrem wöchentlichen Training. Es sind zwar nicht so viele wie im Sommer auf Buchwiesen, aber immerhin, es waren schon ein Dutzend am selben Abend, inbegriffen einige Damen, die Schnee und Kälte nicht scheuten, um herzukommen.

Unser Indoor-Tennis unterscheidet sich natürlich etwas vom normalen Spielbetrieb auf den Sommerplätzen, da die Halle ihren Ausmassen entsprechend, kein eigentliches Spiel zulässt. Das vermindert aber den Eifer keineswegs und schon kurz nach 8 Uhr klatschten die ersten Bälle von der "Klagemauer" zurück. Nach dem "Eintrudeln" mit Forehands und Backhands kommen auch Stoppbälle und Smashes an die Reihe, welche bald die ersten Schweissperlen auf den Denkerstimen hervorbringen. Im Laufe des Abends nimmt sich unser Spielleiter, Herr Bergsma, jedes einzelnen Spielers an, korrigiert falsche Bewegungen und gibt gute Ratschläge. Diese Spielabende sind immer sehr lehrreich, ein ausgezeichnetes Konditionstraining und sind getragen von einer guten Kameradschaft.

BASKETBALL



Basketball ist im Jahre 1892 in den USA durch Professor Naismith ins Leben genufen worden und bietet uns heute eine der interessantesten Sportarten, die wir kennen.

Es ist jedoch auch die Sportart, die höchste körperliche Anforderungen, Präzision, Wendigkeit und klares, einfaches Denken an jeden Mitspieler stellt.

Bei genügender Beteiligung wird die Freizeitorganisation freundlicherweise die Mittel für das erforderliche Material zur Verfügung stellen, um diesem in der Schweiz verhältnismässig jungen Sport ebenfalls den Start bei den Swissair-Sportlem zu ermöglichen.

Die Gründungsmitglieder erwarten einen Generalaufmarsch der Swissair-Basketballer und derjenigen die es werden wollen und hoffen, in einer der nächsten News in der Lage zu sein, näheres über die Entwicklung der Basketball-Sektion zu berichten.

Anmeldungen werden gerne von E. Michel, Traffic, Flughafen (Tel. 2663/2722), wo die entsprechenden Formulare vorliegen, entgegengenommen.

E. Michel