



UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM MÄRZ 1960

	<u>März 1960</u> (in 1000 tkm)	<u>März 1959</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	15'951 0 %	15'993
Ausgelastete Tonnenkilometer	9'607 0 %	9'585
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	6'591 ./.. 6 %	6'991
Fracht-tkm	2'456 + 22 %	2'017
Post-tkm	560 ./.. 3 %	577
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	60,3 %	60,0 %

Das Verkehrsergebnis des Berichtsmonats ist etwas enttäuschend. Budgetiert war eine 64 %ige Auslastung, erreicht wurde aber nur eine solche von 60,3 %. Seit Februar 1959 mussten wir zum ersten Mal eine Abnahme im Passagierverkehr in Kauf nehmen. Bei gleichbleibendem Angebot vermochte allein der immer noch anziehende Trend im Frachtgeschäft zu verhindern, dass die gesamte Nachfrage im Vergleich zum März 1959 nicht zurückging. Das allgemein unbefriedigende Resultat ist allerdings zum Teil auf Ursachen zurückzuführen, die wir nicht zu beeinflussen vermochten. So brachten die Osterfeiertage und der SAS-Streik im März 1959 zusätzlichen Verkehr, während dieses Jahr die Konkurrenz durch Strahlflugzeuge empfindlich fühlbar wurde. Leider dürften sich aber auch die bedeutenden Flugunregelmässigkeiten der vergangenen Monate auswirken.

In Europa sank der Ladekoeffizient von 56,1 % auf 55,8 %.

Die Offerte im Nahostverkehr wurde um 11 % erhöht. Die verkaufte Leistung stieg nicht im gleichen Mass (+ 8 %), sodass der Auslastungsgrad noch 52,4 % (im Vorjahr: 53,9 %) betrug.

Die Passagierkurse über den Nordatlantik waren mit 69,0 % besser ausgelastet als im März 1959 (63,8 %), doch war hier unser Angebot um 13 % geringer. Die Kapazität der Frachtkurse war zu 63,4 % (6,4 Punkte mehr als letztes Jahr) ausgenutzt.

Wenn das Südatlantikresultat die normalen Erträge bedeuten würde, müsste es als sehr erfreulich angesprochen werden. Die Zahl der offerierten tkm nahm um 14 % und die der ausgelasteten tkm um 22 % zu, was einen Anstieg des Ladefaktors von 61,8 % auf 66,1 % bewirkte.

Nur noch auf 59,4 % stellte sich - bei unverändertem Angebot - die Auslastung der Flüge von und nach Japan.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Unser Kampf gegen den Lärm

Jedes motorangetriebene Fahr- oder Flugzeug produziert eine gewisse Schallenergie. Schall entsteht durch Druckänderungen - man denke zum Beispiel an die Membranen des Telefonhörers oder Lautsprechers - und pflanzt sich mit der bekannten Schallgeschwindigkeit gleichmässig nach allen Richtungen fort.

Da die Triebwerke der Strahlflugzeuge verglichen mit den herkömmlichen Kolbenmotoren eine vielfach grössere Brennstoffenergie verarbeiten, müssen wir uns mit der Tatsache abfinden, dass auch die Schallerzeugung entsprechend ansteigt. Als Massstab der auftretenden Leistungsgrössen sei erwähnt, dass die dreistufige Turbine jedes JT-4-Triebwerks eine Leistung von etwa 50'000 PS erzeugt, um die Kompressoren anzutreiben; demnach geben die vier Triebwerke eines DC-8 eine Turbinenleistung von ca. 200'000 PS ab, was einer grossen Elektrizitätszentrale entspricht.

Die austretenden Abgase haben eine enorme Geschwindigkeit und wirken mit beträchtlichen Reibungsflächen auf die umgebende Atmosphäre. Dieser Mischvorgang zwischen Strahl und Umgebung ist die wesentlichste Quelle des Jet-Lärms. Von sekundärer Bedeutung ist der Schall, der am Eintritt des Kompressors entsteht, indem die Luft mit relativ hoher Geschwindigkeit angesogen wird.

Je nach der Frequenz der Druckschwankungen unterscheiden wir zwischen hohen und tieferen Tönen. Die Empfindlichkeit des menschlichen Ohres reagiert verschieden auf die Tonhöhe. Hohe Frequenzen, die bei Strahltriebwerken in vermehrter Masse auftreten, werden als besonders unangenehm empfunden. Die Anstrengungen der Fachleute konzentrieren sich daher darauf, diese hohen Frequenzen zu filtern und damit die unangenehmen Gehörempfindungen weitgehend zu eliminieren. Die Schallentwicklung ganz zu unterbinden, ist jedoch aus physikalischen Gründen nicht möglich.

Um die Lärmeinwirkung auf unsere Mitarbeiter und die Nachbarschaft auf ein Minimum zu reduzieren, haben wir im Dept. IV zur Hauptsache folgende Massnahmen vorgesehen:

1. Nach der Ueberholung der Strahltriebwerke müssen Prüfläufe durchgeführt werden, die unter Umständen längere Zeit beanspruchen können. Sie finden ausschliesslich im Triebwerkprüfstand statt, der u. a. eine grosszügige und weitgehend wirksame stationäre Schalldämpfungsanlage aufweist. Die Gesamtaufwendungen für diese Anlage (ohne übrige Prüfstandkosten) belaufen sich auf rund 450'000 Franken. Sowohl die Ansaugergeräusche wie die Auspuffgeräusche werden soweit gedämpft, dass der Lärm keinesfalls grösser ist als bei der bestehenden - und mit lärmvernichtenden Platten ausgekleideten - Prüfanlage für Kolbenmotoren.
2. Nach jedem Triebwerkwechsel am Flugzeug muss zur Anpassung der Schuberezeugung das Triebwerk in Betrieb gesetzt werden. Dieser Prüflauf dauert in der Regel 20 bis 30 Minuten und wird teilweise bei Leerlauf und teilweise bei ca. 90 % des Schubes durchgeführt. Für diese Prüfläufe werden transportable Schalldämpfer verwendet, welche die Lärmerzeugung auf ein Mass reduzieren, wie wir es bei den Kolbenmotoren gewohnt sind. Eigentliche Standläufe wie bei den heutigen Propellertriebwerken werden nicht durchgeführt, womit das lästige An- und Abschwollen des Lärms verschwindet. - Da die Konstruktionsmerkmale und Einbauverhältnisse der DC-8- und Caravelle-Triebwerke sehr verschieden sind, musste wir mehrere entsprechend angepasste Schalldämpfer anschaffen.
3. Erfreulicherweise sind die Convair Coronados weitgehend mit wirksamen, im Prinzip ihrer Triebwerke begründeten Schalldämpfern ausgerüstet, die um ein Vielfaches wirksamer sind als die transportablen Schalldämpfer. Das CJ-805-23-Triebwerk der General Electric ist ein Doppelstromtriebwerk, d. h. also, dass die heissen, mit grosser Geschwindigkeit austretenden Abgase von einem zweiten, praktisch kalten Luftmantel umgeben sind, der mit wesentlich geringerer Geschwindigkeit aus dem Triebwerk austritt. Die grösste Schallentwicklung findet an der Trennfläche zwischen heissem und kaltem Strahl statt, ist aber für die Umgebung nicht feststellbar, da der kalte Luftstrom gleichzeitig als Schalldämpfer wirkt. - Die Schallentwicklung zwischen kaltem Luftstrom und der umgebenden Atmosphäre findet mit bedeutend verringerter Intensität statt und wird nicht mehr als besonders störend empfunden.
4. Zum Schutze unserer Mitarbeiter wurde eine Gehörschutzordnung erlassen, welche die Tätigkeit am Triebwerk und am Strahlflugzeug genau regelt. Die notwendigen individuellen Gehörschutzgeräte sind angeschafft und ihre Verwendung reglementiert. Ausserdem werden periodisch audiometrische Untersuchungen durchgeführt. Wir können daher feststellen, dass wir alle möglichen Vorkehrungen getroffen haben, um unsere Mitarbeiter keinen nachteiligen Einflüssen auszusetzen.

Unsere Kollegen im Dept. III haben ihrerseits dafür gesorgt, dass die Strahlflugzeuge in einer genau vorgeschriebenen Weise gerollt, gestartet und gelandet werden, sodass auch in diesen Phasen des Betriebes die Schalleinwirkung auf die Umgebung auf das mögliche Minimum herabgesetzt wird.

Franz Roth

Franz Roth
Chef ad int. Dept. IV

NEUE VERWALTUNGSRÄTE

Infolge ihrer Wahl in den Bundesrat sind die Herren Dr. Willy Spühler, Zürich, und Prof. Dr. Hans Peter Tschudi, Basel, aus dem Verwaltungsrat der Swissair ausgeschieden. Sie wurden, wie die Generalversammlung der Aktionäre vom 8. April erfuhr, durch den Zürcher Stadtpräsidenten, Herrn Dr. Emil Landolt, und den Basler Regierungspräsidenten, Herrn Nationalrat Dr. Alfred Schaller, ersetzt. An Stelle von Herrn Adrien Lachenal, der im Laufe des letzten Geschäftsjahres zurücktrat, wurde Herr Dr. Emmanuel Faillettaz, Direktor des Comptoir Suisse Lausanne, in den Verwaltungsrat gewählt.

SWISSAIR KAUFTE MOTORENWERKSTATT

Die Swissair erwirbt die gegenwärtig im Ausbau begriffene Motorenwerkstatt auf dem Areal des technischen Betriebes in Kloten von der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft zum Preis von Fr. 1'033'510.--.

DAS ERSTE QUARTAL IN ZAHLEN

	1960 1. Quartal in 1000 tkm	1959 1. Quartal in 1000 tkm
Offerierte tkm	45'795 + 4 %	43'912
Ausgelastete tkm	25'919 + 11 %	23'300
davon:		
Passagier- & Gepäck-tkm	17'766 + 7 %	16'606
Fracht-tkm	6'551 + 26 %	5'204
Post-tkm	1'602 + 8 %	1'490
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	56,6 %	53,1 %

DIE SWISSAIR AN AUSSTELLUNGEN

An der Basler Mustermesse, vom 23. April bis 3. Mai, ist die Swissair zum ersten Mal mit einem Pavillon vertreten, der im Freien vor der neuen Halle aufgestellt wird. Die Schau weist auf die Bedeutung unserer Gesellschaft für die schweizerische Wirtschaft hin. Sie wird am diesjährigen Comptoir Suisse in Lausanne wiederholt.

In verschiedenen Warenhäusern wird die Ausstellung über Swissair-Jets zirkulieren, die bei Globus in Zürich vom 14. März bis 2. April erfolgreich für uns warb. Ab 27. April ist sie für zwei bis drei Wochen in den Globus-Filialen von Basel, Chur, St. Gallen und Aarau zu sehen. Im Juni wird sie bei Von Felbert AG in Solothurn und im August bei Loeb AG, Bern, zu sehen sein.

NEUE KOMMANDANTEN UND KAPITÄNE

Zu DC-7C-Pilots-in-Command wurden die Flugkapitäne Claude Oscroft (Sektoren Europa und Nordatlantik) und Rudolf Hofer (für Europa) ernannt. DC-6-Kommandanten für Europa und den Nahen Osten wurden die Flugkapitäne Robert Birch und Victor Blum. Die Piloten Hanspeter Bretscher, Roger Leutwyler und Roland Ottiger erhielten den Rang von Pilots-in-Command auf Convair, während Pilot Hans-Jakob Schärer zum Flugkapitän befördert wurde. Wir gratulieren!

ZUM RÜCKTRITT VON FLUGKPT. SAUGE

Nach Erreichen des 60. Altersjahres trat Flugkapitän Pierre Sauge in den Ruhestand. Herr Sauge war nach dem Krieg vom Pilotenkorps der bernischen Fluggesellschaft Alpar übernommen worden. Er leistete uns als Spezialist für Rundflüge und Tests mit DC-3 sowie als Chef der Statistik des Dept. III wertvolle Dienste. Wir wünschen Herrn Sauge für die Zukunft alles Gute.

PERSONALSTATUS PER 31. MARZ 1960

Direktion	8
Planungsdienst	56
Generalsekretariat	25
Zentraler Personaldienst	23
Lehrlingswesen	36
Departement I	343
Departement II	
Zentralstellen	276
Aussenstellen	1'536
Departement III	
Bodenpersonal	946
Fliegendes Personal	933
Departement IV	1'690
Direktion für die Westschweiz	571
Personalreserve	22
T o t a l	6'465

DIENSTJUBILÄEN

25 Jahre

Am 1. April jährte sich zum 25. Mal der Tag, an dem Herr Hermann Sommer in die Dienste der Swissair trat. Zuerst bei den Flugleitungen Basel und Genf und ab 1938 in Dübendorf tätig, kam er nach Kriegsende ins Luftreisebüro und in die Passageleitung Dübendorf. Am 1. August 1946 wurde Herr Sommer Handlungsbevollmächtigter und Mitte Dezember 1947 Prokurist und zugleich Stellvertreter des Passageleiters in Zürich. Als Chef der Verkehrsleitung übernahm er bei der Neuorganisation im Jahre 1953 die Leitung der Verkehrsabteilung.

Als Neunzehnjähriger trat Herr Karl Schneider am 15. April 1935 in die Verkehrsbuchhaltung der Swissair ein; nach dem Krieg übernahm er die Leitung dieser Sektion bis Ende 1956. Zu Jahresbeginn 1957 wurde er zum Chef der Abteilung Buchhaltung ernannt. Im Zusammenhang mit einer Umorganisation innerhalb des Departements I wurde Herrn Schneider ab 1. Februar dieses Jahres die Leitung der Finanzabteilung übertragen.

20 Jahre

Herr Reinhard Straumann, Chef der Defektmaterial-Stelle des Departement IV, konnte am 2. April auf 20 Dienstjahre bei der Swissair zurückblicken. Das genannte Datum kam allerdings auf arithmetischem Wege zustande; denn schon als Achtzehnjähriger kam er - am 1. Juni 1932 - zur Swissair, um zwei Jahre später seine Lehre als Flugzeugmechaniker zu beenden. Nach einem kriegsbedingten Unterbruch nahm Herr Straumann am 17. März 1947 seine Tätigkeit bei der Swissair wieder auf. Zu Jahresbeginn 1949 wurde er zum Arbeitsvorbereiter ernannt und 1955 auf den Chefposten der Defektmaterial-Stelle des Dept. IV berufen.

Wir wünschen allen Jubilaren Glück und Gesundheit und hoffen, dass ihre reichen Erfahrungen unserer Gesellschaft noch lange erhalten bleiben.

ERNENNUNGEN

Personaldienst

Nach langjähriger und verantwortungsvoller Tätigkeit als Abteilungschef im Dept. IV wurde Herr Rudolf Bockhorn zum Leiter des technischen Lehrlingswesens ernannt. Er übernimmt die wichtige und dankbare Aufgabe der Heranbildung unseres technischen Nachwuchses. In seiner neuen Funktion ist Herr Bockhorn dem Chef des Zentralen Personaldienstes unterstellt.

Dept. IV

Herr Ernst Bertoni, bisher vollamtlicher Jet-Delegierter im Dept. Technik, wird auf den Posten des Chefs der Abteilung Flugzeug-Unterhalt berufen. Gleichzeitig übernimmt er die Stellvertretung des Departementschefs. Die Funktion des Jet-Delegierten wird aufgehoben.

Als Chef der Ingenieur-Abteilung wurde Herr Karl Benetta, bisher Chef der Sektion Flugzeug-Engineering und Stellvertreter des Abteilungschefs, bezeichnet.

Wir wünschen allen Neuernannten Glück und Erfolg!

HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrer Verheiratung viel Gutes wünschen zu dürfen:

Dept. I: 11.3. Kurt Bärlocher, Kontrollbüro Verkauf. 26.3. Kurt Wick, Verkehrskontrolle Uebersee.

Dept. II: 16.3. FrL. Margot Doswald (jetzt: Frau Barakat), Luftreisebüro.

Dept. III: 18.2. Anton Spörri, Frachtdienst. 12.3. FrL. Annemarie Ehinger (jetzt: Frau Theiler), Navigations Office.
17.3. FrL. Bettina Kindschi (jetzt: Frau Weber), Kabinenpersonal, Hostess. 19.3. Hans Meili, Load Control.

Dept. IV: 11.3. Hanspeter Wieland, ERA-Flugbetrieb.

NEUES BUSREGLEMENT

Seit Anfang März sind die Bus-Zubringerdienste für Swissair-Personal von Zürich nach Kloten und umgekehrt neu geregelt. Als wichtigste Bestimmung sei hervorgehoben, dass ohne Fahrschein grundsätzlich kein Recht zur Mitfahrt geltend gemacht werden kann. Bei Service-, Frei- und Personalflügen sowie für besondere dienstliche Fahrten werden blaue Gratisbillette ausgegeben. Für andere Fahrten muss unbedingt der Swissair-Personalausweis gezeigt werden.

PFAHLBAUER DES JET-AGE

Am 10. März wurde auf dem Areal unseres technischen Betriebes in Kloten der 1000. Holzpfahl in den Baugrund getrieben. 640 Tannenstämme von je rund 18 m Länge, die je 20 Tonnen zu tragen vermögen, verstärken den Boden unter der neuen Werfthalle. Bis zum genannten Datum wurden 360 Holzpfähle in das Fundament des Eckbaus - zwischen alter und neuer Werft - gerammt. Dazu kommen weitere 590 Holz- und 240 Betonpfähle; die letztern sind je 28 m lang und weisen eine Tragkraft von 80 Tonnen auf.

Mitarbeiter der Projektierung (Dept. IV), der FIG und der Bauleitung begiessen den 1000. Pfahl mit einem guten Tropfen.



PREISTRÄGER MR. WORLDWIDE

Nachdem die amerikanische Direct Mail Advertising Association unsere Mr. Worldwide-Verkaufsbroschüre zum "Direct Mail Leader 1959" erkoren hatte (vergleiche News Nr. 8/59), wurde die gleiche Kampagne nun auch von der British Direct Mail Association als beste Verkaufsaktion dieser Art ausgezeichnet. Herr Albert Diener, Chef Verkaufsförderung Passagen, konnte dafür am 31. März in London von Sir Spencer Summers den Chadwick Cup entgegennehmen.

SWISSAIR-WANDKALENDER 1961

Swissair-Wandkalender für 1961 werden wieder an das Personal zum Selbstkostenpreis abgegeben. Die Bestellisten liegen bis 13. Mai 1960 auf:

- in Zürich: Hirschengraben und Terreniahaus (Empfang), Stampfenbach (Reservation), Luftreisebüro;
- in Kloten: Portier Werft, Auskunftsschalter Flughafen;
- in Basel: bei Herrn Perrin;
- in Bern: Luftreisebüro.

Diese Stellen und ein Zirkular an den Anschlagbrettern geben über alle Einzelheiten nähere Auskunft.

PHILATELISTISCHE SONDERCOUVERTS

Aus Anlass unseres Eröffnungsfluges mit DC-8 nach New York am 30. Mai wird ein Sonderumschlag herausgegeben. Er wird mit dem am 7. April von der Generaldirektion PTT im Rahmen der Werbemarken-Serie 1960 herausgegebenen 75 Rp. -Markenwert (mit dem Bild eines DC-8) frankiert sein und zum Preis von Fr. 1.-- ab 9. Mai bei folgenden Stellen - die über alle Einzelheiten informiert sind - gegen Barzahlung verkauft:

Swissair-Luftreisebüros Basel, Bern, Genf und Zürich
Zentralverwaltung Swissair, Hirschengraben 84 (Empfang)
Swissair-Auskunftsschalter in Cointrin und Kloten

Es werden keine unfrankierten Sondercouverts abgegeben. Interessenten können ihre Umschläge dem Erstflug zur Beförderung übergeben. Zur Entwertung der Frankatur wird beim Versand ab Genf oder Zürich von der PTT ein Sonderstempel verwendet; bei der Ankunft in New York gelangt ebenfalls ein Datumstempel zur Anwendung.

GESCHÄFTSBERICHTE 1959

Deutsche und französische Geschäftsberichte können telefonisch beim Aktionärsbüro, Dept. I,

Tel. int. 575

angefordert werden. Die englische Ausgabe dürfte nicht vor Juni/Juli erscheinen.

BRIEF VON DER BALAIR

Unter diesem Titel wird in den Swissair News künftig von Zeit zu Zeit über die Balair berichtet. Wir erhielten jüngst das erste solche Schreiben; darin stand:

Liebe Swissair-Freunde,

Es freut uns, dass die Balair von jetzt an die Möglichkeit hat, Ihnen auf diesem Weg Informationen und Neuigkeiten über die Entwicklung und den Geschäftsgang unserer Gesellschaft zu geben.

Der Flugbetrieb der ersten Monate des laufenden Jahres war sehr zufriedenstellend. Neben wöchentlichen Flügen nach Kairo und den Kanarischen Inseln wurden durchgeführt: Zwei Rundflüge nach Afrika sowie ein grosser Rundflug nach Hongkong mit Aufenthalt in Teheran, Karachi, Bombay usw. Ferner Frachtflüge im Auftrag der Swissair nach Karachi, Lissabon und London, und für andere Auftraggeber ebenfalls nach Karachi, nach Chittagong und Johannesburg. Erfreulich gut besetzt waren auch die mit Swissair zusammen organisierten dreizehn Viking-Spezialflüge nach Leipzig. Besten Dank an die Swissair für tatkräftige Mithilfe, besonders an die Endbuchung Zürich und die Vertretungen Berlin und Leipzig.

Der Sommer 1960 bringt folgende Neuerungen: ab ca. 1. Mai wird ein 3. DC-4 eingesetzt, der hauptsächlich für sogenannte ad hoc-Flüge zur Verfügung steht. Wir haben also total zu offerieren: zwei Vikings mit 36 Plätzen oder 3,5 Tonnen für Fracht sowie drei DC-4 mit 72 Plätzen (Uebersee 65) oder 7,2 Tonnen Fracht (Uebersee 6,5 Tonnen). Ebenfalls ab ca. 1. Mai gehört zu unserer Flotte auch ein 1 - 8plätziges Taxiflugzeug vom Typ De Havilland Dove, das für dringende Anschlussflüge ab Zürich und Genf nach allen Destinationen Europas bestellt werden kann.

Die Versicherungen für Balair-Charterflüge sind auf die Swissair-Bedingungen abgestimmt. Als Leistungen sind vorgesehen: Fr. 36'000.-- im Todesfall oder bei Ganzinvalidität und bis Fr. 25.-- Taggeld. Gleiche Bestimmungen wie bei Swissair gelten auch für Frachtflüge.

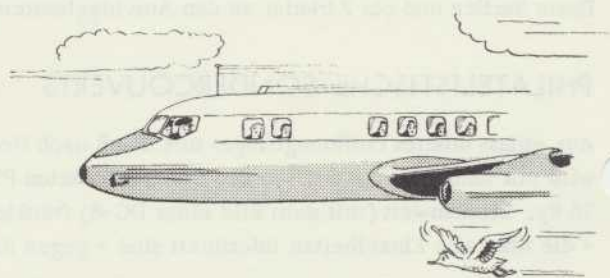
Wir erhalten öfters Anfragen, von welchem Zeitpunkt an die Balair DC-6B zum Einsatz bringen werde. Es ist noch kein Datum festgelegt. Immerhin hat uns die Swissair mitgeteilt, dass es ihr wahrscheinlich ab ca. August/September 1961 möglich sei, 1 - 2 Einheiten abzugeben.

Auf andere allgemein interessierende Fragen über die Balair geben wir in unserm nächsten Brief gerne Auskunft. Bis dahin verbleiben wir

mit freundlichen Grüssen
Eure BALAIR

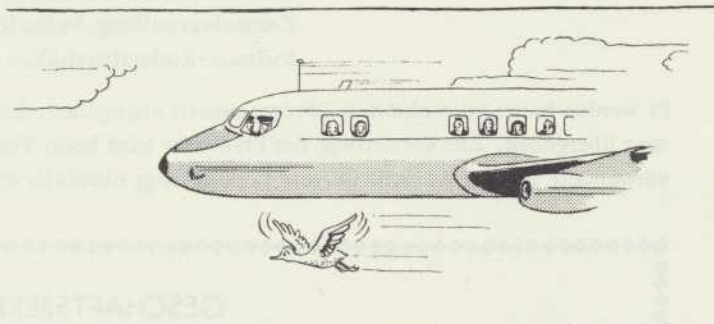
DC-8-40 LIZENZIERT

Am 23. März erhielt nun auch die mit Rolls-Royce Conway-Triebwerken ausgerüstete DC-8-Serie 40 das Lufttüchtigkeitszeugnis des amerikanischen Luftamtes.



100 B-707 VERKAUFT

Am 18. März, anderthalb Jahre nach Fertigstellung der ersten Einheit, wurde in Seattle der 100. Boeing-707 abgeliefert.

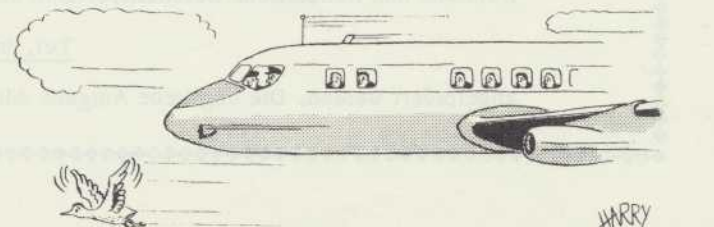


IATA CLEARING 1959

Im vergangenen Jahr erreichte der Umsatz der IATA-Verrechnungsstelle 360'970'000 £ (ca. 4,3 Milliarden Franken) oder 24 % mehr als 1958. Das Clearing House erledigt die Transaktionen der IATA-Gesellschaften in amerikanischer und britischer Währung auf dem Verrechnungsweg; es vermochte 89,4 % des Barzahlungsverkehrs zu eliminieren.

NEUE ICAO-MITGLIEDER

Nach dem Beitritt von Kamerun, Panama und Jugoslawien hat sich die Zahl der ICAO-Mitgliedstaaten auf 77 erhöht.



aus "de Wolkenrider", KLM

HARRY BANO

NEUE MENÜ-IDEEN

Für unsere Caravelle-Flüge sind neue Menüs entworfen worden. Die Folge der Speisen und Getränke in der ersten Klasse wird auf reizende Tüchli gedruckt, die von den Fluggästen als Souvenirs sicher geschätzt werden. Unsere Propaganda-Abteilung lieferte die künstlerische Druckvorlage mit bunten europäischen Sujets. Für die Touristenklasse ist eine dreiteilige Karte geschaffen worden. Sie besteht aus einer abtrennbaren Postkarte, einer Preisliste und einer Tasche, in die das jeweilige Tagesmenü geschoben wird.

NEUER FLUGHOF IN LONDON

Für die Passagiere des Uebersee-Verkehrs wird in London ein neuer Flughafen errichtet, der das bisherige Barackendorf ersetzt. Der Neubau soll bis 1962 fertiggestellt sein. Der Kostenaufwand wurde mit 3 Millionen £ angegeben. Man rechnet in London für das laufende Jahr mit 1 Mio und für 1970 mit 2,5 Mio Interkontinentalpassagieren.

NEUE FLUGGESELLSCHAFT

Am 25. März wurde in Kairo bekannt, dass sich nach einem präsidentiellen Dekret die beiden Luftverkehrsgesellschaften Ägyptens und Syriens, Misrair und Syrian Airways, innerhalb von sechs Monaten zu einer neuen Gesellschaft zusammenschliessen sollen, die den Namen United Arab Airways tragen wird.

DIEGUTENFRAGEN

SWISSAIR

Nr. 75

April 1960

Herausgegeben durch:

Büro für

Organisations-

Manual-

und Vorschlagwesen



Die nachstehend genannten Herren haben sich mit einer guten Idee die Anerkennung der Geschäftsleitung sowie eine Prämie verdient. Wir gratulieren ihnen zu ihrem Erfolg bestens und publizieren hiermit die von ihnen eingereichten Vorschläge:

Herr Wemer Lüthy, Dienst für elektr. Datenverarbeitung	Dept. I	Fr. 160.--	7808
Herr Wemer Ebnöther, Flugzeug-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 150.--	6865
Herr Eduard Affentranger, Flugzeug-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 50.--	5694

Prämierte Vorschläge

7808 Herr Werner Lüthy schlug vor, die Collator 077 (Kartennischer) der IBM-Anlage mit einer Selector Split Unit zu versehen. Der Einbau dieser Zusatzeinheit ermöglicht die Erledigung von Arbeiten, die bis anhin mehrere Lochkarten-Durchläufe erforderten, in einem Arbeitsgang.

In Anbetracht der wesentlichen Einsparung an Arbeitszeit und der möglichen Verbesserung der Termin-Situation wurden 2 solcher Zusatzgeräte bestellt.

6865 Beim Ablagen des Flugzeugrumpfes kam es immer wieder vor, dass einzelne Fensterscheiben trotz sorgfältigem Abdecken durch die Säureeinwirkung blind wurden und ersetzt werden mussten. Dies bewog Herrn Werner Ebnöther, nach einem geeigneten Schutz zu suchen. Er schlug nun als bessere Lösung vor, die Fenster mit speziell zugeschnittenen Leichtmetallblechen abzudecken und fand damit eine Abdeck-Methode, die die Scheiben bedeutend besser schützt als die bisherige.

5694 Herr Eduard Affentranger machte den Vorschlag, die Augmentorklappenwelle mit einer Feder zu fixieren, um die Vibrationen, welche bei offener Klappe durch den Abgasstrom verursacht werden, auszuschliessen.

Die Versuche, die auf Grund dieses Vorschlages durchgeführt wurden, zeigten denn auch, dass durch das Festhalten der Welle ein Ausschlagen von Welle und Büchse stark reduziert werden kann. Es ergibt sich daraus eine bedeutend längere Lebensdauer dieser Teile. Die Unterlagen für die Montage solcher Federn werden demnächst erstellt.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 4446 Begleitung des Auto-Zubringerdienstes in Kairo durch Swissair-Personal. Bei dem im Vorschlag geschilderten Vorfall handelte es sich um einen bedauerlichen Ausnahmefall, aus dem nicht auf einen Normalzustand geschlossen werden darf. Zur Gewährleistung einer Passagierbus-Begleitung, wie sie vorgeschlagen wurde, verfügt die Swissair in Kairo über zu wenig Personal. Normalerweise sollte es ja genügen, wenn an beiden Endpunkten der Zubringerstrecke Swissair-Personal für Auskünfte und Hilfeleistungen zur Verfügung steht.
- 5052 Erweiterung der Zeilenanzahl bei dem Passanger-Manifest Form. 5.6.3.3.0.0. von 40 auf 44, entsprechend der Platzzahl der Metropolitan-Flugzeuge. Die Gründe, die gegen eine Verwirklichung des Vorschlages sprechen sind folgende:
1. Dieses Manifest-Formular wird nur noch für die Swissair-Kurse nach Prag und Belgrad benötigt.
 2. Die Grösse des Formulars ist von der ICAO vorgeschrieben und kann nicht beliebig verändert werden.
 3. Die Weiterverarbeitung dieses Papiers gestattet nicht ohne weiteres einen engeren Zeilenabstand.
 4. Bereits seit längerer Zeit wird ein neues Vorgehen bei der Manifestierung studiert. Dabei ist sicher, dass die neue Manifestierungsmethode auch andere Formulare bedingt.
- 5196 Aenderung der Feuerlösch-Klappenventile. Bereits vor Eingang dieses Vorschlages wurde das Testverfahren der Feuerlösch-Klappenventile neu studiert. In der Zwischenzeit wurde nun dieses Test-Verfahren geändert, so dass nicht mehr der volle Flaschendruck auf die Ventile einwirkt. Damit ist auch die vorgeschlagene Verstärkung der Rückschlagklappen hinfällig geworden.
- 5835 Hartlöten statt Punktschweissen der Kühlklappen-Supporte. Nachdem bei den defekten Original-Supporten jeweils die Lager durch eine neue Ausführung ersetzt werden, kommt, aus Gründen einer Vereinfachung der Reparatur, dem Hartlöten dieser Teile keine so grosse Bedeutung mehr zu. Gewiss hat das Hartlöten den Vorteil, dass beim Ersetzen der Lager die Supporte weniger verletzt werden. Da nun aber die ausgeschlagenen Büchsen gegen solche mit Uebermass ausgewechselt werden können, ohne dass die Lager zu entfernen sind, müssen diese Teile nur noch sehr selten ersetzt werden. Aus diesem Grunde wird dem bisherigen und zudem schnelleren Punktschweissverfahren weiterhin der Vorzug gegeben.
- 5945 Verzicht auf den Spark plug burn out procedure Check beim DC-7C. Trotzdem sich die Lodge-RS-35R-Kerzen im Betrieb gut bewähren, kann auf den Spark plug burn out procedure Check beim DC-7C nicht verzichtet werden. Die Erfahrung zeigt nämlich, dass auch bei diesen Flugzeugen "carbon fouling" der Kerzen eintreten kann. Da der Magnetcheck auf "Field barometer pressure" auch mit gleichzeitiger Prüfung im Analyzer für die Feststellung solcher verruster Kerzen nicht genügt, ist es notwendig, diesen Check bei höherer Motorenleistung durchzuführen, was zudem allfällig verschmutzte Kerzen in den Selbstreinigungs-Bereich bringt.

6377 Verladebühne für Krankentransporte. Ein Bedürfnis nach speziellen Verladebühnen für den Krankentransport ist erstens nicht vorhanden und zweitens würde die Verwendung solcher Plattformen bedingen, den Verlad mittels eines Telehoist vorzunehmen. Der Einlad von Personen unter Verwendung von Hebebühnen ist jedoch aus Sicherheitsgründen nicht erlaubt.

6775 Wareneingangs-Formular. Die Ueberprüfung dieses Vorschlages ergab, dass die darin enthaltenen Vorteile durch verschiedene Nachteile mehr als aufgewogen werden. So z.B. wäre der Formularverschleiss für nur eine Position pro Wareneingang bei umfangreichen Bestellungen viel zu gross und daher zu kostspielig.

6846 Verwendung von beweglichen Anniemuttern für die Befestigung der Direction-Valves der Feuerlösch-Anlage im DC-7C. Die vorgeschlagene Lösung, für die Befestigung der Direction-Valves bewegliche Anniemuttern zu verwenden, könnte ohne weiteres verwirklicht werden und würde wahrscheinlich auch die erhoffte Erleichterung bei der Montage dieser Bauteile mit sich bringen.

Da nun aber die DC-7C-Flugzeuge in absehbarer Zeit aus unserem Flugzeugpark ausscheiden, wird auf die vorgeschlagene Modifikation verzichtet.

7542 Automatisierung des Oeffnens der Augmentor-Vanes im Landeanflug. Die Ueberlegung, dass eine Ueberhitzung der Augmentor beim Durchstarten vermieden werden könnte, wenn beim Ausfahren des Fahrwerkes die Augmentor-Vanes automatisch in die Trail-Position gestellt würden, ist ganz richtig. Technisch wäre dies auch ohne weiteres möglich.

Von der operationellen Seite aus betrachtet ist jedoch eine derartige Lösung sehr ungünstig. Eine solche Automatisierung würde sich nämlich ganz besonders bei Sinkflügen, die auf kleine Distanzen mit möglichst grosser Sinkgeschwindigkeit, mit ausgefahrenem Fahrwerk und reduzierter Leistung ausgeführt werden (z.B. nach der Ueberquerung der Alpen), negativ auswirken. Denn gerade diese Flugphase verlangt, dass die Augmentor-Vanes geschlossen werden, um die CHT (Zylinderkopf-Temperaturen) halten zu können. Dies aber würde durch die vorgeschlagene Lösung verunmöglicht. Das gleiche gilt auch für simulierte Motorausfälle bei Schul- und Checkflügen.

7757 Planschleifmaschine. Maschinen für den gleichen Zweck sind auf dem Markt jederzeit erhältlich und bedeutend weniger kompliziert als die eingereichte Konstruktion. Auch eignet sich diese nicht für die vorgeschlagenen Arbeiten. So muss z.B. das Abrichten der Kipphebeldeckel auf einer Richtplatte geschehen, damit die Auflagefläche genau plan wird. Auf einer Maschine mit 20-30 Schnittmetern ist dies aber nicht möglich.

Damit dem Einsender die Konstruktionszeichnungen wieder zugestellt werden können bitten wir ihn, dem Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen seinen Talon einzusenden.

7573 Verkürzung der Laufzeiten für die Steuersäulen der CV-440-Flugzeuge. Aus prinzipiellen Gründen können Vorschläge, die eine Erhöhung oder Verkürzung von Laufzeiten betreffen, nicht durch das Vorschlagswesen behandelt werden. Zur Abklärung solcher Laufzeitenänderungen besteht eine eigene Organisation, welche sich auf Grund von eingereichten Laufzeitenänderungs-Anträgen, für die die Formulare in allen Werkstätten aufliegen, mit

diesen Problemen eingehend befasst. Zudem ist jede Dienststelle, die feststellt, dass Laufzeiten zu kurz oder zu lang sind, verpflichtet, einen entsprechenden Antrag zu stellen.

7578 Einsetzen von randrierten Büchsen in die Kohlenhalter, zwecks besserer Führung der Kohlen. Mit Service-Bulletin Nr. 451 bringt die Firma Bendix einen verbesserten Kohlentyp für den DC-7C-Zündverteiler auf den Markt. Dies bedingt aber zugleich, dass die bestehenden Kohlenhalter entsprechend den vorgeschriebenen Angaben abzuändern sind. Ein weiteres, sich noch in Vorbereitung befindliches Bulletin wird das gleiche Problem für die CV-440- und DC-6B-Zündverteiler behandeln. Die vorgeschlagene Aenderung an den Kohlenhaltern kann deshalb nicht durchgeführt werden.

7814 Sammelband über die schweizerische Zivilluftfahrt. Die Herausgabe eines Sammelbandes über die schweizerische Zivilluftfahrt, worin alle mehr oder weniger mit der Luftfahrt in Zusammenhang stehenden Fragen behandelt werden, geht sicherlich über den Aufgabekreis einer Luftverkehrsgesellschaft hinaus. Weitere Gründe, die dagegen sprechen, sind

- die hohen Gesteungskosten eines solchen Werkes, die es nicht erlauben würden, dasselbe gratis abzugeben,
- die Tatsache, dass ein Grossteil der gewünschten Angaben einer ständigen Veränderung unterworfen und somit jeweils nach kurzer Zeit überholt sind,
- der propagandistische Nutzen, der im Gegensatz zu einer gezielten Public Relation eher bescheiden ist.

PB Düsseldorf. Luftfrachtbriefkopien. Der Vorschlag ist nicht neu. Bereits vor einiger Zeit wurde nach einer Erleichterung für das Erstellen der zusätzlichen Luftfrachtbriefkopien gesucht und auch die Verwendung einer Ormig-Matrize in Erwägung gezogen. Es hat sich dabei jedoch gezeigt, dass beim Unterlegen einer solchen Matrize unter das Original die darunter liegenden, zweckgebundenen Kopien nicht mehr leserlich waren. Ausserdem kann in den weitaus meisten Fällen die notwendige Anzahl der zusätzlichen Frachtbriefkopien auf einmal mit der Maschine durchgeschrieben werden.

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

4330 Verbindungskabel für die Motorbedienung im vordern Frachtraum.

5520 Aenderung der Hebel am Mixerschieber der R-2800-Motoren.

5765 Kühlklappenringe DC-6B.

6194 Scheibenwischerarme.

7748 Trinkwasseranlage DC-7C.

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 811 Kabelbefestigungsleisten vom Handgepäckgestell.
- 2516 Schutzvorrichtung für Torkante am DC-6A-Frachter.
- 4074 Leuchtsignal auf den Schlepptraktoren.
- 5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage.
- 7752 Vorrichtung zum Abtrennen der Auspuffstützenenden.
- 7755 Vorrichtung zum Einwachsen der Kipphebel.

Wir bitten die Einsender folgender Vorschläge, sich zur Erteilung näherer Angaben bei den bezeichneten Herren zu melden:

- 6088 Zusammenlegung von Lochkartenkonti bei Herrn P. Schneibel, Abt. Verkehrsbuchhaltung, Dept. I, Tel. 387.
- 7576 Verkürzung vom Aktionsweg des Augmentortklappen-Aktuators bei Herrn M. Wittwer, Klima- und Enteisungsanlagen, Dept. IV, Tel. 2861.

Folgender Vorschlag befindet sich noch im Versuchsstadium:

- 6869 Schleifen der mit Korrosion behafteten Strukturteile.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

802/809/1464/2528/4247/4407/4408/4625/4748/4954/5038/5111/5250/5304/5508/5627/5769/
5795/5858/5861/6052/6071/6087/6088/6124/6226/6234/6244/6254/6272/6311/6324/6338/
6386/6387/6502/6534/6561/6639/6652/6702/6801/6814/6839/6860/6869/6871/6874/6894/
6895/7520/7525/7530/7566/7576/7579/7588/7590/7625/7644/7700/7763/7767/7771/7773/
7801/7802/7810/7811/7812/7813.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit- Organisation



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

Clubs, die der Freizeitorganisation des Personals der Swissair (FPS) angeschlossen sind.

Seit der letzten Veröffentlichung der FPS-Sektionen sind wiederum viele neue Mitarbeiter in die Swissair eingetreten. Um ihnen den Beitritt zu diesem oder jenem Club zu erleichtern, stellen wir die Sektionen mit ihren zugehörigen Präsidenten vor. Unter der Club-Bezeichnung sind der Jahresmitgliederbeitrag, die Anzahl Aktiv-Mitglieder (Stand am 31. März 1960) und die Zusammenkunftsorte notiert.

Alpine Sektion

Aktiv : Fr. 8.- Passiv : Fr. 5.-
Anzahl Mitglieder : 28
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr HUGO ZELLER
Chef des Büros für Organisations-Manual und
Vorschlagswesen, GS, Tel. 580

Auto und Moto-Club

Aktiv : Fr. 15.-
Anzahl Mitglieder : 68
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr AUGUST WIEDERKEHR
Chef IERA-AVOR, Dept. IV, Tel. 3359

Betriebsbesichtigungen

Ohne Beitrag
Zusammenkünfte : Auf Einladung
(Siehe Anschlagbrett)

Herr FELIX FRITSCHI
Chef Postdienst, Dept. II, Tel. 519

Boccia-Club

Aktiv : Fr. 8.- Passiv : Fr. 4.-
Ehepaar Fr. 10.-
Anzahl Mitglieder : 48
Zusammenkünfte : Jeden schönen Abend
auf der Boccia-Bahn, FPS-Anlage

Herr FRIDOLIN MEIER
Chef Verpflegungsplanung f. Spezialflüge,
Dept. III, Tel. 2740

Damenkorbball-Gruppe

Untersektion des Handball-Clubs
Aktiv : Fr. 15.-
Anzahl Mitglieder : 15
Training : Jeden Dienstag 19 00 - 20 30 h
Turnhalle Buchwiesen (FPS-Anlage)

Fräulein HANNY BROENNIMANN
Kabinendienst, Dept. III, Tel. 3114

Fussball-Club

Aktiv : Fr. 15.- Passiv : Fr. 5.-
Anzahl Mitglieder : 77
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr MAX STRAHM
Verkehrsbuchhaltung,
Dept. I, Tel. 529

Handball-Club

Aktiv : Fr. 15.- Passiv : Fr. 5.-
Junioren : Fr. 7.50
Anzahl Mitglieder : 48
Training : Jeden Donnerstag 19 00 h
Klubhaus, FPS-Anlage

Herr EDY GONSETH
Luftreisebüro, Service Uebersee
Dept. II, Tel. 440

Jodler-Gruppe

Aktiv : Fr. 24.- Passiv : Fr. 5.-
Anzahl Mitglieder : 16
Proben : 3 mal monatl. Freitags
Rest. Alte Post, Kloten

Herr HANS GRAF
Auswertung, Dept. IV, Tel. 2925

Judo und Jiu-Jitsu-Club

Aktiv : Fr. 40.-
Anzahl Mitglieder : 48
Training : Jeden Montag / Donnerstag 20 00 h
Schulhaus Kolbenacker Zürich-Seebach

Herr ERNST PETER
Motoreneinbau, Dept. IV, Tel. 2939

Kunstzirkel

Aktiv : Fr. 5.-
Anzahl Mitglieder : 73
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr KARL ENDRESS
Chef Passagenabrechnung,
Dept. I, Tel. 364

Musikverein

Aktiv : ohne Beitrag, Passiv : Fr. 5.-
Anzahl Mitglieder : 40
Proben : Alle 14 Tage am Donnerstag 17 00 h
im SWR-Schulhaus

Herr ALBERT STUTZ
Vorarbeiter Zubehöwerkstatt, Dept. IV,
Tel. 3224

Orientierungslauf-Gruppe

Ohne Beitrag
Anzahl Mitglieder : 30
Zusammenkünfte : Jeden Mittwoch 18 30 h,
Ort nach Vereinbarung

Herr ERNST ROSSER
Hauptkasse, Dept. I, Tel. 380

Philatelisten-Club

Aktiv : Fr. 10.-
Anzahl Mitglieder : 45
Zusammenkünfte : Letzter Freitag im Monat
20 00 h. Rest. Ziegelhütte, Zürich-Seebach

Herr ROLAND SCHNETZER
Flugkapitän, Dept. III,
Postfach 96

Schach-Club

Aktiv : Fr. 6.- Passiv : Fr. 2.-
Anzahl Mitglieder : 52
Zusammenkünfte : Jeden Donnerstag 20 00 h
Café Capitol b/Central

Herr ROBERT BRUN
Verkehrsbuchhaltung, Dept. I, Tel. 494

Schmalfilm-Club

Aktiv : Fr. 10.-
Anzahl Mitglieder : 45
Zusammenkünfte : Alle 14 Tage am Mittwoch
in der Kantine, Dept. IV

Herr FRITZ GLOSTERMEYER
Materialplanung, Dept. IV,
Tel. 3280

Schützen-Gruppe

Ohne Beitrag
Anzahl Mitglieder : ad hoc gebildet
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr HANS DUETSCH
Chef TEK0, Dept. IV, Tel. 2978

Ski-Club

Aktiv : Fr. 8.-
Anzahl Mitglieder : 310
Zusammenkünfte : Auf Einladung

Herr KURT BURGNER
Chef Roh- und Verbrauchsmaterial,
Dept. IV, Tel. 2949

Sportflug-Gruppe

Aktiv : prov. Fr. 30.- Passiv Fr. 10.-
Anzahl Mitglieder : 100
Zusammenkünfte : Jeden 1. Donnerstag im Monat,
Rest. Landhus, Zürich-Seebach

Herr WALTER NUSSBAUMER
Flugzeugstudien, Planungsdienst,
Tel. 341

Tennis-Club

Aktiv : Fr. 55.- Passiv : Fr. 5.-
Ehepaar : Fr. 90.- Junioren : Fr. 25.-
Anzahl Mitglieder : 187
Zusammenkünfte : Tagesbetrieb auf der
Freizeitanlage Buchwiesen

Herr PIETER BERGSMA
Reservationswesen, Dept. II,
Tel. 598

Basket-Ball-Club

Wir freuen uns, bekanntgeben zu können, dass die Interessenten für dieses moderne Ballspiel sehr zahlreich sind. Auf Grund der eingegangenen Anmeldungen hat Mittwoch, den 13. April 1960, im Rest. "Landhaus" in Zürich - Seebach, die erste Mitglieder- und Gründungsversammlung stattgefunden.

Anlässlich dieser Versammlung ist der Basketballclub Swissair gegründet worden.

Die Zusammensetzung des Vorstandes, sowie das Datum des Trainingsbeginns werden später mitgeteilt. Inzwischen werden den Interessenten sämtliche Mitteilungen persönlich übermittelt.

E. Michel

Fussballclub

Ziemlich genau 13 Jahre nach der Gründung unseres Clubs konnte in der Meisterschaft der längst ersehnte erste Gruppensieg errungen werden. Dieser Erfolg ist umso erfreulicher, weil er in der höchsten Spielklasse erreicht wurde und uns zugleich den Titel des Regionalmeisters eingetragen hat.

Hierzu muss speziell erwähnt werden, dass ein solcher Dauerwettbewerb nur mit einem Team gewonnen werden kann, in welchem Disziplin und Kameradschaftsgeist vorherrscht. Zu diesem schönen Erfolg gratuliert der Vorstand allen Beteiligten recht herzlich.

Voranzeige

Die besondere Ehrung unserer I. Mannschaft und die Uebergabe des Wanderpreises der Region Zürich erfolgt durch den Regionalvorstand Zürich des Schweiz. Firmensportverbandes, anschliessend an das Meisterschaftsspiel FC SWISSAIR - FC PHILIPS am 30.4.60 auf unserer Freizeitanlage Buchwiesen in Zürich II.

Die Auslosung für die kommenden Finalsplele um die Schweiz. Firmenfussballmeisterschaft hat folgende Paarungen ergeben:

14.5.60	Region	Olten-Zofingen	:	Bern
		Basel	:	St. Gallen
		Solothurn-Grenchen	:	Luzern-Emmenbrücke
		Schaffhausen	:	Zürich
21.5.60		Basel/St. Gallen	:	Olten-Zofingen/Bern
Halbfinal		Schaffhausen/Zürich	:	Solothurn-Gr./Luzern-Emmenbrücke
28.5.60/11.6.60		Finalspiel in Basel		
		event.		

M. Strahm

Kunstzirkel

Am 29. März wurde die gut besuchte Jahresversammlung im Rest. Landhus, Seebach, durchgeführt. Der Präsident, Herr K. Endress, konnte mit Genugtuung auf die Club-Tätigkeit des vergangenen Jahres zurückblicken und auf die stetig steigende Mitgliederzahl verweisen. Auch von der im Jahre 1959 entstandenen Musikgruppe konnte Erfreuliches berichtet werden. Der Kunstzirkel hofft, dass sich recht bald neue Freunde der Kammermusik einfinden werden, so dass das bestehende Quartett eine Erweiterung erfährt. Den scheidenden Vorstandsmitgliedern Herrn Jean-Marc Bärtsch und Herrn Ernst Graf wurde für ihre, im vergangenen Jahr geleistete Arbeit, der herzlichste Dank ausgesprochen.

Der neue Vorstand, bestehend aus den Herren

- K. Endress, Präsident (Passageabrechnung, Dept. I, Tf. 364)
- K. Schinz, Aktuar (Ing. Abt., Dept. IV, Tf. 3177)
- E. Schneider, Musikgruppe (Baudienst, Oerlikon, Tf. 559)

und den Damen

- H. Ritter, Kassierin (Pool-Abrechnung, Dept. I, Tf. 338)
- H. Brack, Beisitzerin (Finanzplanung, Planungsdienst, Tf. 660)

erwartet auch in Zukunft eine rege Teilnahme der Mitglieder und hofft mit dem neuen Programm jedem etwas zu bieten.

Im zweiten Teil des Abends wurde allen Anwesenden eine Ueberraschung zuteil. Die drei Farbfilme "Den Regentropfen nach", "Portugal lebt", "Rhodos", von unserem Mitglied Herrn W. Bühler gezeigt, wiesen Qualitäten auf, wie man sie bei Amateurfilmen nur selten zu sehen bekommt. Die überaus glückliche Vertonung dieser Streifen trug unzweifelhaft viel dazu bei.

Foto-Wettbewerb der Air-France

Ende Februar wurden in Paris die Sieger im Internationalen Foto-Wettbewerb der Fluggesellschaften erkoren. Es hat unseren Foto-Amateuren zu keinem 1. Preis gereicht, doch dürfen wir mit dem Gesamtergebnis zufrieden sein.

Rangliste:

Kategorie schwarz/weiss:

- A Thema Der Mensch
1. BEA, 2. DLH, 3. KLM, 4. SABENA, 5. SWISSAIR
- B Thema Landschaft
1. KLM, 2. SWISSAIR, 3. BEA
- C Thema Diverses
1. KLM, 2. AIR-FRANCE, 3. SWISSAIR

Kategorie Farbdias:

- A Thema Der Mensch
1. KLM, 2. AIR-FRANCE, 3. SAS, 4. SWISSAIR
- B Thema Landschaft
1. AIR-FRANCE, 2. KLM, 3. SWISSAIR
- C Thema Diverses
1. AIR-FRANCE, 2. KLM, 3. SWISSAIR

Gesamtklassament: 1. KLM, 789 P., 2. AIR-FRANCE 720 P., 3. SWISSAIR 702 P., 4. BEA 639 P., 5. SABENA 617 P. (Maximal Punkte 1200)

Dreizehn Gesellschaften haben sich beteiligt. In der Einzelwertung stellt ebenfalls KLM den grossen Sieger. Eine Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten fand vom 1. bis 10. April im Salon de l'étoile in Paris statt. Leider war die Orientierung über die ganze Veranstaltung aus Paris sehr spärlich, so dass weitere Einzelheiten erst später bekannt gegeben werden können.

K. Schinz

Philatelisten-Club

Am 8.3.1960 fand im Restaurant Ziegelhütte in Zürich-Seebach die diesjährige ordentliche Generalversammlung statt.

Im vergangenen Vereinsjahr entfaltete der Club wiederum eine rege Tätigkeit. Es wurden bei fünf Anlässen von Erstflügen insgesamt nahezu 12 000 Sonderkuverts geschaffen. Auch im laufenden Jahre werden eine grosse Anzahl Sonderaktionen vom Swissair Philatelisten-Club durchgeführt. Die wichtigsten sind: Jet-Erstflug New York/Schweiz mit DC-8 (Sonderkuvert Zürich/New York wird von der Swissair organisiert), verschiedene Erstflüge mit Swissair Caravelle, Erstflug Finnair Zürich/Helsinki, Air India Schweiz/Bombay mit Boeing, AUA Zürich/Salzburg etc.

Der PCS zählt nun 45 Mitglieder. Alle Swissair Angestellten, welche sich mit der Philatelie befassen oder sich ernsthaft dafür interessieren, sind bei uns immer freundlich willkommen. Durch Ihren Beitritt kommen Sie in den Genuss von folgenden Vorteilen:

- Erhalt eines Gratis-Erstflug-Couvert bei Sonderaktionen (Grossauflagen)
- Möglichkeit der Beschaffung von Neuheiten zu günstigsten Bedingungen
- Möglichkeit der vorteilhaften Beschaffung und Veräusserung von Briefmarken durch den neu organisierten Rundsendedienst
- Gute Gelegenheit des Markenaustausches an den monatlich durchgeführten Tauschabenden (letzter Freitag im Monat im Rest, Ziegelhütte, Zürich-Seebach), wo auch alle wichtigen Briefmarkenkataloge den Mitgliedern zur Verfügung stehen.

Auskünfte erhalten Sie durch den Präsidenten Herr R. Schnetzer, Flugkapitän, Tf. 24 03 38 (P.B. Swissair Nr. 96) oder durch den Aktuar Herr H. Ruoss, OVK Dept. III, Tf. int. 3352.

H. Ruoss

Schach-Club

Mitte März waren unsere Elitespieler in Paris, um im Halbfinal um den ASIA-Cup gegen den Schach-Club der Air-France zu spielen. Leider hatten unsere Spieler nicht den gewünschten Erfolg und mussten den Sieg in dieser wichtigen Vorentscheidung den Gastgebern überlassen.

Inzwischen ist auch unser Swissair-Cup beendet worden; dem Sieger Herrn A. Weiss gratulieren wir zu seinem Erfolg. Im Zürcher Firmenschachturnier, welches ebenfalls abgeschlossen ist finden wir unsere 1. Mannschaft im 5. Rang mit 21 1/2 Punkten, Swissair II figuriert im 3. Rang mit 16 1/2 Punkten.

R. Fischbacher

Die FIAT Automobil-Handels AG, Zürich offeriert dem Swissair-Personal ausserordentlich günstige Bedingungen sowohl beim Kauf von Autos als auch bei der Berechnung von Service- oder Reparaturarbeiten. Die Details können bei den Personaldienstleitern der Departemente erfragt werden.

Im übrigen werden hiermit die Besitzer von FIAT-Automobilen aufgefordert, sich bei der Geschäftsleitung der FIAT in Zürich, Freihofstrasse 25, schriftlich zu melden. Sie gelangen alsdann in den Genuss von Spezial-Vergünstigungen.