

# NEWS

## 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. 5

Mai 1960

### UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM APRIL 1960

	<u>April 1960</u> (in 1000 tkm)	<u>April 1959</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	16'284 + 1 %	16'182
Ausgelastete Tonnenkilometer	10'291 + 6 %	9'708
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	7'733 + 10 %	7'003
Fracht-tkm	2'040 ./. 8 %	2'207
Post-tkm	518 + 4 %	498
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	63,2 %	60,0 %

Bei praktisch unverändertem Angebot (Zunahme 1 %) erhöhte sich die Zahl der ausgelasteten Tonnenkilometer im April 1960 im Vergleich zum gleichen Monat des Vorjahres um 6 %. Die regelmässigen Streckenflüge waren zu 63,2 % (April 1959: 60,0 %) ausgelastet; budgetiert war allerdings ein Koeffizient von 65 %. Die hohen Vorbereitungskosten für den Einsatz unserer Strahlflugzeuge schmälern die Erträge erheblich. Gesamthaft gesehen, ist das Bild also nicht so erfreulich wie die Zahlen zunächst vermuten lassen.

Während auf der Fernroute die Konkurrenz der Strahlflugzeuge das Ergebnis etwas beeinträchtigte (Senkung des Auslastungsgrades von 70,6 % auf 64,7 %), ergab sich bei den Passagierkursen über dem Nordatlantik trotz ähnlicher Sachlage ein erheblicher Nachfrageanstieg von 10 % und ein Ladefaktor von 70,5 %.

Verbesserte Auslastungsgrade wurden ferner in Europa (58,6 % gegenüber 55,9 %), im Mittleren Osten (60,5 % gegenüber 55,2 %) und über dem Südatlantik (64,0 % verglichen mit 56,3 %) erzielt.

Eher enttäuschend fiel dieses Mal das Ergebnis der Cargoliner-Flüge zwischen Europa und den USA aus, obschon auch hier 65,3 % (i. V.: "nur" 60,7 %) der angebotenen Leistung verkauft werden konnten. Allerdings wurden hier drei einfache Kurse weniger geflogen, was eine Reduktion der Offerte um 24 % bedeutet.

## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Die meisten von Ihnen werden gelesen haben, was Herr Dr. Berchtold kürzlich in unserer Generalversammlung über die verkehrspolitischen Probleme ausführte, die sich der Swissair in der Welt draussen stellen. Einige dieser Schwierigkeiten wirken sich unmittelbar auf unser Sommerflugprogramm 1960 aus, und hierzu möchte ich folgendes sagen:

Es ist bis heute noch nicht möglich gewesen, sich mit Argentinien über die Verlängerung unseres zweiten Südatlantik-Kurses bis Buenos Aires zu einigen. Argentinien hat dafür Bedingungen gestellt, die rechtlich unhaltbar sind und sachlich nicht angenommen werden konnten. Die Auseinandersetzung geht weiter, und wir sind sicher nicht gewillt, unsern Plan aufzugeben, denn die Erfahrung beweist, dass der Einbezug von Buenos Aires zu beträchtlich besseren Streckenresultaten führt. Die Diskussion wird auf diplomatischer Ebene fortgesetzt. Wir geniessen die volle Unterstützung des Eidgenössischen Politischen Departementes, dessen Vorsteher, Herr Bundespräsident Petitpierre, persönlich eingegriffen hat. Die schweizerische Botschaft in Buenos Aires ist bei der argentinischen Regierung wiederholt vorstellig geworden und lässt von ihren Bemühungen nicht ab. Wir hoffen auf eine baldige positive Lösung.

In Verhandlungen, die anfangs Mai in Tokio geführt wurden, hat sich die japanische Luftfahrtbehörde leider mit dem dritten Japan-Kurs der Swissair nicht einverstanden erklären wollen. Im Hintergrund dieser Ablehnung steht das kürzlich abgeschlossene Bündnis zwischen Japan Air Lines und Air France. Auch dieser wichtige Programmpunkt wird von der Schweiz selbstverständlich nicht aufgegeben; wir sind der Auffassung, dass die japanische Haltung mit dem Luftfahrabkommen zwischen der Schweiz und Japan nicht vereinbar ist. Es ergibt sich hier gleichfalls die Notwendigkeit, die Bemühungen auf diplomatischer Stufe fortzusetzen. In der Zwischenzeit beabsichtigen wir, den dritten Fernostkurs bis Hong Kong zu führen. Die Flugplangestaltung bleibt so, dass der Kurs ohne weiteres nach Tokio verlängert werden kann, sobald die japanische Zustimmung vorliegt.

Die indische Luftfahrtbehörde wollte den geplanten zusätzlichen Kurs der Swissair mit Endpunkt Bombay nur bis zum Herbst dieses Jahres bewilligen. Andererseits hat sich die Notwendigkeit ergeben, einige DC-7C-Kapazität in Reserve zu behalten, um Caravelle-Standzeiten zu decken. Deshalb wurde der Bombay-Kurs aus dem Sommerflugprogramm 1960 gestrichen.

Die deutsche Luftfahrtbehörde wollte nicht gestatten, dass wir unsern Kölner Kurs bis Rotterdam verlängern. Hier besitzen wir kein vertragliches Recht, hätten aber eine entgegenkommende Haltung Deutschlands erwartet, nachdem die Deutsche Lufthansa früher in der Schweiz ähnliches Entgegenkommen gefunden hatte.

Für den Anflug von Rotterdam werden wir eine neue Lösung finden müssen. Inzwischen wird die frei gewordene Kapazität im Deutschlandverkehr ausgenützt.

Wir müssen uns darüber klar sein, dass die momentanen Abstriche an unserm Langstreckenprogramm ein empfindliches Loch in unser Produktions- und Einnahmenbudget reissen. Unsere Flugzeugausnützung im Sommer 1960 wird verschlechtert, und die betreffenden Einnahmen werden uns fehlen. Bei der geschmälernten Produktion wird es nun umso wichtiger, hohe Auslastungsziffern zu erzielen, damit unsere Rechnung im Gleichgewicht gehalten werden kann. Es braucht dazu eine intensive Anstrengung aller Beteiligten.

*14. 11. 60*

Dr. H. Haas  
Generalsekretär



UNSERE JETS SIND DA !



Der 24. April und der 2. Mai 1960 sind als historische Daten in die Swissair-Geschichte eingegangen. An diesen Tagen sind unsere ersten Strahlverkehrsflugzeuge auf Schweizerboden gelandet.

Bild oben:

Sonntag, 24. April 1960

DER ERSTE DC-8 - die HB-IDA, "Matterhorn" - landete um 11.39 Uhr in Zürich-Kloten. Am Freitag, dem 22. April, wurde am Hauptsitz der Douglas-Werke in Santa Monica, Cal., das Uebernahmeprotokoll unterzeichnet. Einen Tag später erfolgte unter dem Kommando von Flugkapitän Robert Staubli, stv. Chefpiloten der Gesellschaft, der Ueberflug von Long Beach nach New York. Am Samstagabend (nach Schweizer Zeit am Sonntag früh) übernahm Flugkapitän Horst Siegfried, Sektorchefpilot Nordatlantik, das Kommando. Die reine Flugzeit auf der 6'600 km messenden Strecke von New York nach Zürich betrug 7.26 Stunden. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit lag bei 860 km/h. Kurz nach 17 Uhr stach die HB-IDA bemerkenswert ruhig in den Abendhimmel zum Weiterflug nach Stockholm, wo sie für die Umschulungskurse unserer Piloten eingesetzt wird.

Bild unten:

Montag, 2. Mai 1960

DIE ERSTE CARAVELLE - die HB-ICW, "Solothurn" - landete um 13.40 Uhr in Genf-Cointrin. Am gleichen Tage war das für vier Jahre vom SAS gemietete Flugzeug vor den Werkhallen der Sud-Aviation in Toulouse feierlich der Swissair übergeben worden. Dem Festakt wohnten die Herren Regierungspräsidenten der Kantone Zürich und Bern, Dr. P. Meierhans und Dr. F. Giovanoli, die Herren Regierungsräte Dr. P. Zschokke, Basel-Stadt, und E. Dupont, Genf, sowie weitere Behörden- und eine Anzahl Pressevertreter aus Frankreich, Skandinavien und der Schweiz bei. Die Swissair war vertreten durch den Präsidenten des Verwaltungsrates, Herr E. Schmidheiny, die beiden Herren Vizepräsidenten, Prof. E. Amstutz und Oberst E. Primault, durch weitere Verwaltungsräte sowie durch den Direktionspräsidenten, Herrn Dr. W. Berchtold, seinen Stellvertreter, Herrn A. Baltensweiler, die Herren Departementschefs R. Fretz (III) und F. Roth (IV) sowie weitere Mitarbeiter. Um 16.52 landete die HB-ICW in Kloten. Wenige Minuten nach 18 Uhr nahm auch sie den Weg nach Stockholm, dem Zentrum unserer Jet-Schulung, unter die gleissenden Fittiche.





## ERNENNUNGEN

Bis zum 12. Mai haben folgende Flugkapitäne ihr Patent als Pilots-in-Command auf DC-8 vom Schweizerischen Luftamt bekommen:

Andrea Bezzola, Ernst Bill, Stanley Hale, Ernst Hürzeler, Georges Mirault, Hugo Muser, Rudolf Schärner, Robert Schwärzler, Theo Schwarzenbach.

Zu DC-6 und DC-7 Kommandanten wurden ernannt: Flugkapitän Hans Stutz auf DC-7C für die Sektoren Europa und Südatlantik, und Flugkapitän George Sprigg auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten.

Neben den Flugkapitänen Peter Baumann und Charles Ott erhielt auch Flugkapitän Paul Müller den Rang eines Caravelle Pilot-in-Command.

Bisher sind folgende Bordmechaniker auf DC-8 brevetiert worden:

Paul Lüthi, Ernst Schlatter und Ernst Senn.

An Stelle des in die Verkehrsabteilung des Zürcher Hauptsitzes zurückgekehrten Herrn H. Lindt ist Herr Helmut Lieb, bisher Stadtbürochef Swissair Stuttgart, zum Regionalvertreter in Hannover ernannt worden.

Herr Leo Oswald vom Luftreisebüro Zürich wird im Juni als Nachfolger von Herrn Landolt den Chefposten unserer Vertretung in Singapore übernehmen.

Wir gratulieren herzlich!

## NEUE SEKTIONSCHIEFS IM DEPT. I

Herr Hans Stucker, bisher Buchhaltungschef unserer Londoner Vertretung, wurde zum Chef der Sektion Finanzverwaltung ernannt.

Die Abteilung Administration wurde in folgende Sektionen aufgeteilt:

- Sektion Liegenschaftsverwaltung mit Herrn Dr. Alfred Fischer als Chef; ihr sind die Dienststellen Raumdisposition, Liegenschaftsunterhalt und Hausdienste Zürich unterstellt.
- Sektion Drucksachen- und Materialzentrale (Chefposten vakant); ihr sind zugeordnet der kaufmännische Einkauf, das Materiallager und die Vervielfältigungszentrale.
- Sektion Post- und Transportwesen mit Herrn Werner Weilenmann als Chef ad int. und den Dienststellen Telefonzentrale/Empfang, Post und Versand, Transportdienst sowie Archiv.

Wir wünschen den drei neuen Sektionschefs viel Erfolg!

## WIR GRATULIEREN !

Herr Heinz Büchi, der Leiter der Datenverarbeitungs-Abteilung, wurde am 8. Mai 1960 in das Zentralkomitee des Schweiz. Kaufmännischen Vereins gewählt. Wir freuen uns mit Herrn Büchi über diese verdiente Anerkennung seiner Fähigkeiten und Initiative.

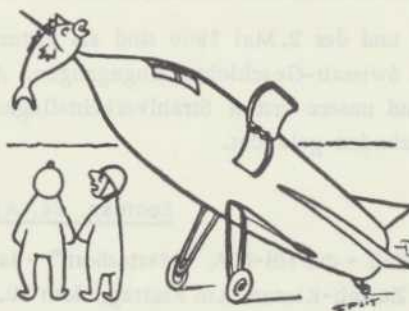
## DER ÄRZTLICHE DIENST IST UMGEZOGEN

Am 9. Mai hat unser Aertzlicher Dienst im Erdgeschoss des neuen Schulgebäudes in Kloten sein neues Quartier bezogen. Die Telefonnummern bleiben unverändert int. 2944 und 2945.

## ERÖFFNUNGSFLÜGE

- mit DC-8: 30. Mai Zürich-Genf-New York
- mit Caravelle: 21. Mai Zürich - London
- nach Warschau: 2. Juni (mit Metropolitan)

Auf die Verlängerung der Strecke Zürich - Stuttgart - Köln bis Rotterdam wird vorderhand verzichtet.



«So fängt man bei uns  
fliegende Fische»

## 25 JÄHRIGE DIENSTJUBILÄEN

Am 5. Mai waren es 25 Jahre her, seit Herr Emil Bosshard, Konstruktionsbüro Flugzeugunterhalt des Dept. IV, in die Dienste der Swissair trat. Im Grunde handelte es sich damals um einen Wiedereintritt, hatte Herr Bosshard doch bereits bei der Ad Astra eine Lehre als Flugzeugmechaniker absolviert und nach der Fusion dieser Gesellschaft mit der Balair noch rund ein Jahr bei der neu gegründeten Swissair gearbeitet. Ab 1939 versah Herr Bosshard den Posten eines Platzmechanikers in Amsterdam und Rom. Unmittelbar nach Kriegsende wurde er zum Vorarbeiter und 1949 zum Meister der Propellerwerkstatt befördert. Am 1. Juni 1954 liess sich Herr Bosshard zur Betriebsplanung umteilen. Als Mitarbeiter im Konstruktionsbüro Flugzeugunterhalt ist er - um seiner reichen Erfahrung willen geschätzt - seit der Umorganisation im Dept. IV vor einem Jahr tätig.

Am 5. Mai beging Herr Robert Stocker, Swissair Genf, das 25jährige Jubiläum seiner Betriebszugehörigkeit bei der Swissair. Mit 25 Jahren stiess er im September 1925 zur Luftfahrt; zunächst arbeitete er für die Balair in Genf, später in Basel. Die weiteren Stationen seiner Laufbahn, ab 1935 bei der Swissair, waren Rom, Dübendorf und wiederum Cointrin. Von 1950 bis 1954 gehörte er der Betriebsplanung Kloten als technischer Berater an. Im Februar 1960 wurde er zum technischen Assistenten des Stationsleiters in Cointrin, Herrn René Kleiner, ernannt.

## HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand unsere Glückwünsche entgegen zu dürfen:

Dept. II: 19.3. Fr. Marie-Louise Filippi (jetzt: Frau Fey), Luftreisebüro; 25.3. Bernhard Lindenmaier, Startdienst Basel-Blotzheim; Heinrich Vonrüti, Traffic Basel; 5.4. Peter Streuli, IATA/ICAO-Koordinator.

Dept. III: 10.12.59 Anton Räch, Passagierdienst; 15.12.59 Paul Bischof, Startdienst; 30.12.59 Werner Busenhardt, Flight OPS (Pilot); 25.1. Anton Rüesch, Terminus; 18.2. Anton Spörri, Frachtdienst; 27.2. Erwin Reithaar, Kabinenpersonal (Steward); 29.2. Xaver Ebnetter, Flight OPS (Pilot); 5.3. Fr. Nelly Michel (jetzt: Frau Witschi), Kabinenpersonal (Hostess); Fr. Anna Schmitt (jetzt: Frau Kuhn), Kantine; 19.3. Joseph Mafre, Passagierdienst; 28.3. Fr. Sonja Martin (jetzt: Frau Frommel), Uebermittlungszentrale; 2.4. Jean François Piller, Navigation Office; 8.4. Fr. Rosmarie Frehner (jetzt: Frau Schlotter), Wirtschaftsdienst.

Dept. IV: 26.3. Fr. Nelly Markwalder (jetzt: Frau Oefeli), Vorschriften- und Aktenzentrale; 4.4. Otto Richei, Galvanische Werkstatt; 8.4. Hanspeter Moser, Triebwerk; 9.4. Hans Heim, Flugzeugwartung; Marcel Keller, Materialverwaltung; 21.4. Roland Halter, AVOR-Flugbetrieb; 23.4. Kurt Röhl, Spenglerei.

## OPEN LIST FOR 35/1-FLUGSCHEINE

Für das Sommerhalbjahr 1960 können für folgende Strecken Flugscheine zu 35 % mit Anrecht auf feste Buchung ausgegeben werden:

### EUROPA

England: ZRH (BSL) - LON v.v.

SR 100/101

SR 104/105

GVA - LON v.v.

SR 112/113

ZRH - BSL - MAN v.v.

SR 116/117

(ZRH - MAN nur 1 - MAN - ZRH nur 2)

Frankreich: ZRH - BSL - PAR v.v.

SR 140/141

GVA - PAR v.v.

SR 142/147

Spanien/Portugal: GVA - BCN v.v.

SR 164/165

GVA - MAD v.v.

SR 150/151

GVA - LIS v.v.

SR 150/151

Italien: ZRH - MIL - ROM - GVA

SR 306/307

Schweiz: ZRH - GVA

SR 029/064/021

GVA - ZRH

SR 020/059/028/065

ZRH - BSL v.v.

SR 140/141

SR 004/005

SR 104/105

SR 002/003

ZRH - BRN v.v.

SR 010/013

Deutschland: ZRH - CGN v.v.

SR 208/209

ZRH - DUS v.v.

SR 214/215

ZRH - FRA v.v.

SR 224/225

ZRH - HAM v.v.

SR 224/225

ZRH - MUC v.v.

SR 216/217

ZRH - STR v.v.

SR 214/215/200

Skandinavien: ZRH - CPH v.v.

SR 720/721

ZRH - STO v.v.

SR 720/721

Oesterreich: ZRH - VIE v.v.

SR 242/243

ZRH - INN v.v.

SR 254/255

Belgien/Holland: ZRH - BRU v.v.

SR 138/139

ZRH - RTD v.v.

SR 208/209

Jugoslawien: ZRH - BEO v.v.

SR 248/249



MITTLERER OSTEN:

Alle DC-6B-Flüge offen. Ueber Caravelle-Flüge entscheidet der Chef Reservation in Zürich.

FERNER OSTEN:

Entscheidungen treffen die Chefs Reservation Zürich und Bangkok.

USA:

Eastbound 15. Juni bis 15. Juli ) keine Flüge offen  
Westbound 15. August bis 30. September  
Uebrigere Zeiten in beiden Richtungen offen.

SUEDAMERIKA:

Entscheidungen treffen die jeweiligen Chefs Reservation.

Für alle nicht erwähnten Kurse bietet nur der Erwerb von Pers. 50/I-Flugscheinen ein Anrecht auf feste Buchung.

**LUFTVERKEHR GEWINNT NORDATLANTIKRENNEN 1959**

Gemäss einer von der Reeder-Vereinigung "Shipping Conference" zusammengestellten Statistik über den Nordatlantikverkehr zu Wasser und in der Luft wurden im Jahre 1959 insgesamt 881'374 Schiffs- und 1'539'934 Flugpassagiere gezählt. Der Luftverkehr vermag den Seetransport im Passagiergeschäft demnach deutlich zu übertreffen. Im Jahre 1957 hatten Flugzeug und Schiff erstmals den Gleichstand erreicht. Die Gesamtentwicklung seit 1948 ergibt folgendes Bild:

Jahr	Flugzeug	Schiff	Total	Flugzeug in %
1948	252'217	501'266	753'483	34
1949	273'025	651'640	824'665	30
1950	316'827	693'158	1'009'985	31
1951	339'096	710'092	1'049'188	33
1952	432'300	824'300	1'274'600	35
1953	522'496	892'113	1'414'609	37
1954	578'471	938'033	1'516'504	38
1955	691'800	961'936	1'653'736	42
1956	834'790	1'007'627	1'842'417	45
1957	1'018'784	1'025'990	2'044'774	50
1958	1'190'790	956'224	2'147'014	54
1959	1'539'934	881'374	2'421'308	64

**NACHTTARIFE AUCH IM FERNSCHREIBVERKEHR**

Seit rund einem Jahr werden Fernschreibmeldungen nach europäischen Bestimmungsorten zum halben Preis übermittelt, sofern man ihre Auslieferung an den Empfänger erst während der Nacht (ab 20 Uhr GMT) in Kauf nimmt. Es bedarf dazu einfach eines Vermerks vor der Adresse, der aus den beiden Buchstaben "LT" besteht. (Man kann sich das als Abkürzung für "Late Tariff", also Spättarif, gut merken.) Aus Kostengründen sollten daher alle Meldungen, deren Ankunft nicht vor 20 Uhr GMT erforderlich ist, den LT-Vermerk tragen.

**ORGANISIERTE FLUGHAFENEGGNER IN BASEL**

Gegen das 75 Millionen-Ausbauprojekt des Flughafens Basel-Mülhausen, das am 7. April vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt einstimmig gutgeheissen worden war, ist von einem überparteilichen Komitee das Referendum ergriffen worden. Da bis zum Ablauf der gesetzlichen Frist wahrscheinlich genügend Unterschriften eingehen, wird voraussichtlich eine Volksabstimmung über das Projekt stattfinden müssen.

**VERLÄNGERTE PISTE VON COINTRIN BEREIT**

Am 13. April ist in Genf-Cointrin die 2000 m messende Verlängerung der Landepiste in Betrieb genommen worden. Der ursprüngliche Pistenteil von 1800 m Länge erhält gegenwärtig einen neuen, tragfähigeren Betonbelag und kann nach Beendigung dieser Arbeiten auch von schwersten Strahlverkehrsflugzeugen beansprucht werden.

## FLUGHAFEN ZÜRICH UNVERÄNDERT AN 8. STELLE

Sowohl im Passagier-, als auch im Frachtverkehr liegt Zürich-Kloten unter den zehn grössten Flughäfen Europas an 8. Stelle, wie im letzten Jahr.

<u>Passagiere</u>		<u>Fracht (in Tonnen)</u>	
1. London	4'089'996	1. London	63'288
2. Paris	2'690'598	2. Paris	47'449
3. Frankfurt	1'377'822	3. Amsterdam	34'260
4. Kopenhagen	1'373'895	4. Frankfurt	24'823
5. Berlin	1'271'814	5. Kopenhagen	19'862
6. Rom	1'126'251	6. Brüssel	16'819
7. Amsterdam	1'046'936	7. Stockholm	14'771
8. Zürich	1'024'396	8. Zürich	12'902
9. Stockholm	934'022	9. Rom	11'572
10. Madrid	720'943	10. Berlin	9'603

### AUS DEM TIERBUCH

Folgender Telexwechsel von einer Swissairstelle zur andern hat beinahe die schweizerische Neutralität gefährdet:

- A. unverbindliche anfrage erbiten charterpreis dc-3 für waffen von x nach y
- B. bedauern an waffentransporten aus prinzipiellen ueberlegungen nicht interessiert
- A. unverbindliche anfrage charter dc-3 infolge herfehler nicht waffen sondern lebende tiere - affen

ROBERT HUBER



Herr Robert Huber ist uns am 7. Mai 1960 nach kurzer, schwerer Krankheit im 55. Altersjahr entrissen worden.

Er hat während beinahe 25 Jahren am Aufbau der Swissair mitgewirkt, zuerst als Arbeiter und seit 10 Jahren als Stellvertreter des Chefs Startdienst der Station Kloten. Mit umfassender Sachkenntnis, fleissig und treu, hat er seine Aufgaben erfüllt. Der heutige hohe Stand unseres Startdienstes ist zu einem grossen Teil auf seine Mitarbeit zurückzuführen.

Seinen letzten Einsatz erlebte er am Sonntag, dem 24. April 1960, an dem er die Abfertigung unseres ersten DC-8 leitete. Zwei Tage später zwang ihn ein unheilbares Leiden, seine Arbeit niederzulegen. In Robert Huber verlieren wir einen treuen, geschätzten Mitarbeiter und lieben Kameraden, dem wir stets ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Seinen Angehörigen sprechen wir unser tief gefühltes Beileid aus.

HANS RUCKSTUHL



Am 26. April ist in Frankfurt/M. Herr Hans Ruckstuhl, Frachtchef der Swissair für Deutschland, nach kurzer, schwerer Krankheit in seinem 36. Lebensjahr gestorben. Herr Ruckstuhl trat am 1. Juni 1949 in die Dienste der Swissair ein. Am 1. Mai 1953 übernahm er seinen ersten Auslandsposten in Manchester. Seit Anfang 1956 wirkte er in Deutschland, zunächst als Frachtleiter in Berlin, bis er am 1. Januar 1958 seinen Posten als Frachtchef für Deutschland am Sitz der Landesvertretung in Frankfurt antrat. Wir verlieren in Hans Ruckstuhl einen überaus versierten und geschätzten Mitarbeiter, der an der bedeutenden Steigerung unserer Frachturnsätze in Deutschland massgeblich beteiligt war.

Seiner Frau und seinem Söhnchen sei auch hier das herzliche Beileid seiner Mitarbeiter ausgesprochen.





Geschäftsleitung und Mitarbeiter der Swissair trauern mit der Balair um die in der Nacht zum 16. Mai tödlich verunglückten Besatzungsmitglieder der DC-4 HB-ILA der Balair, die 750 km südwestlich von Khartum abgestürzt ist:

Capt. Edgar Hansen

Co-Pilot René F. Widmer

Co-Pilot Rolf Camenzind

Co-Pilot Rolf Rein

Navigator Pietro Nocentini

Navigator Rinaldo Greco

Bordmechaniker Ernst Mathis

Bordmechaniker Hans Kost

Bordmechaniker Emil Staedeli

Steward Giovacchino Mazzi

Wir werden den Toten ein ehrendes Andenken bewahren.

# DIE GUTE IDEE

Die heutige Gute Idee steht, mindestens was die prämierten Vorschläge betrifft, im Zeichen des Departementes Technik. Sie ist zudem die erste Nummer dieses Jahres, deren Prämientotal den Betrag von Fr. 500,- übersteigt. Den nachstehend genannten Herren, die zu diesem schönen Resultat beigetragen haben, danken wir für ihre aktive Mitarbeit und gratulieren ihnen zu ihrem Erfolg.

Herr Otto Lehner, Abt. Geräte-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 140.--	7752
Herr Paul Tinner, Section technique	Genève	Fr. 50.--	811
Herr Ernst Baumann, Material-Abteilung	Dept. IV	Fr. 50.--	4074
Herr Alb. Toggweiler, Abt. Geräte-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 50.--	5765
Herr Fritz Herzig, Kontroll-Abt.	Dept. IV	Fr. 50.--	6640
Herr Ludwig Reimann, Abt. Geräte-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 50.--	7755
Herr Jakob Wettstein, Abt. Geräte-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 50.--	7771
Herr Walter Rosenberger, Ing. -Abteilung	Dept. IV	Fr. 40.--	5520
		Fr. 30.--	4330
Herr Paul Friedli, Abt. Geräte-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 30.--	7748

## Prämierte Vorschläge

7752 Die abgeschweuerten Enden der Auspuffstutzen müssen jeweils bei den Motorrevisionen ersetzt werden. Das Abtrennen dieser Enden geschieht von Hand mittels einer in eine Schleifhexe eingespannten Trennscheibe, wobei vorgängig die Trennstelle jedes Stutzens einzeln angerissen wird. Vor dem Anschweissen der neuen Enden müssen diese Teile jeweils noch genau auf die vorgeschriebene Höhe und die erforderliche Gehrung geschmirgelt werden. Die immer grösser werdende Anzahl der Auspuffstutzen, die auf diese Art repariert werden müssen, bewog Herrn Otto Lehner, sich nach einer rationelleren Arbeitsmethode umzusehen.

So konstruierte er eine Zusatzvorrichtung für die bereits vorhandene Tellerschleifmaschine, bestehend aus Grundplatte mit zwei Supporten und Drehvorrichtung sowie einem in der Längsrichtung verstellbaren Maschinensupport, an dem die Schleifmaschine drehbar gelagert ist. Diese zusätzliche Einrichtung ermöglicht es, an der Tellerschleifmaschine die Auspuffstutzen in maschinellem Trennschleifverfahren fertig zum Anschweissen vorzubereiten. Da die diversen Handoperationen in einen einzigen, maschinellen Arbeitsgang zusammengefasst werden können, bringt dieser Vorschlag eine wesentliche Zeiteinsparung mit sich.

811 Herr Paul Tinner schlug eine Verbesserung der Handgepäckgestell-Leisten am CV-440 vor. Damit wird verhindert, dass beim Aushängen der Kabel die Löcher dieser Leisten aufgerissen werden, wie dies bisher jeweils der Fall war. Zugleich reichte er mit seinem Vorschlag eine Musterausführung ein, aufgrund derer nun ein Werkauftrag für die Aenderung dieser Kabelbefestigungsleisten erstellt wird.



- 4074 Herr Ernst Baumann machte mit seinem Vorschlag auf die Gefahren aufmerksam, denen der Verkehr auf dem Rollweg zwischen Werft und Tarmac an Nebeltagen ausgesetzt ist. Gleichzeitig schlug er vor, die Schlepptraktoren mit einer Lichtquelle auszurüsten, um besonders die Kollisionsgefahr mit Flugzeugen, die auf diesem Rollweg geschleppt werden, auf ein Minimum zu reduzieren. Die Untersuchung dieses Vorschlages ergab, dass sich eine solche Sicherheitsmassnahme, speziell in bezug auf den immer dichter werdenden Verkehr, geradezu aufdrängt. Somit wurden sämtliche Pistenfahrzeuge mit Blinklichtern ausgerüstet.
- 5765 Durch die Ausführung des Vorschlages von Herrm Albert Toggweiler, nämlich das Aufnieten eines Stahlblechstreifens am DC-6-Cowflaps-Trägererring, konnte das Scheuern am Original-Trägerring eliminiert werden. Damit ist ein wesentliches Uebel, das bisher oft zum Auswechseln dieser kostspieligen Bauteile geführt hat, behoben worden.
- 6640 Nachdem die Hauptursache der Auspuff-Defekte an den R-2800-Motoren darin gefunden wurde, dass die Auspuff-Flansche der hintern Zylinder nicht senkrecht zur Motorlängsachse stehen, konstruierte Herr Fritz Herzig eine Lehre zum Ausrichten der Zylinder bei deren Montage. Damit konnte nun das Auftreten von Rissen in den Auspuffrohren sowie das Ausreissen der Zylinderstehbolzen, weitgehend reduziert werden.
- 7755 Um beim Ausdrehen der Kipphebelbüchsen die Oelkanäle der Kipphebel vor dem Eindringen der Drehspäne zu schützen, werden sie mit Wachs ausgegossen. Da nun aber das Einwachsen der Kipphebel der R-2800-Motoren ohne geeignete Vorrichtung ein problematisches Unterfangen ist, fertigte Herr Ludwig Reimann ein Spezialwerkzeug an, welches sich für diese Arbeitsoperation nicht nur sehr gut eignet, sondern das auch in der Konstruktion und Anwendung äusserst einfach ist. Das Werkzeug steht bereits seit einiger Zeit im Betrieb und trägt wesentlich dazu bei, das Ausgiessen der Kipphebel-Oelkanäle zu erleichtern. Die zugehörige Vorschrift, Publ. No. 1320, wird entsprechend dem Einsatz des Werkzeuges revidiert.
- 7771 Herr Jakob Wettstein machte die Anregung, anstelle der Kunstleder-Wandabdeckung in der Toilette der CV-440-Flugzeuge eine Kunststoffplatte zu verwenden. Die sich daraus ergebenden Vorteile liegen einerseits in der grösseren Haltbarkeit und Einfachheit der Sauberhaltung, anderseits aber speziell in der vereinfachten De- und Montage dieser Wandpartie bei den ständig wiederkehrenden Kontrollarbeiten.
- 5520 Herr Walter Rosenberger schlug vor, den Hebelarm am Mixerhebel der R-2800-Motoren zu verkleinern, wodurch der Verstellbereich erweitert werden kann. Dies erleichtert die Einstellarbeiten des Mixergestänges wesentlich. Mit Werkauftrag Publ. No. 62090 wird diese Modifikation durchgeführt.
- 4330 Im weitem machte Herr Walter Rosenberger einen Verbesserungsvorschlag für das Zusammenhängen der bei den Kabelrevisionen an den DC-6B- und DC-7C-Flugzeugen im vordern Frachtraum getrennten Motorbedienungskabel. Die bisher angewandte Schnurverbindung soll durch spezielle und für diesen Zweck bezeichnete, aus Ausschusskabel hergestellte und mit entsprechenden Spannschlössern versehene Einsatzstücke ersetzt werden. Durch diese eindeutig bessere Verbindungsart kann das Lösen der Kabel, das bei der Schnurverbindung oft vorgekommen ist, vermieden werden. Und damit natürlich auch die entsprechenden Komplikationen.

- 7748 Herr Paul Friedli machte für den Aufbau der erweiterten Trinkwasseranlage in den DC-7C, wie auch in den DC-6B-Flugzeugen verschiedene Verbesserungsvorschläge, die aus Gründen betrieblicher Zweckmässigkeit weitgehend berücksichtigt wurden.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 5035 Zentralisierung des Frachtverlades in der Halle. Diese Idee ist nicht neu und einige der vorgeschlagenen Aenderungen wurden im Hinblick auf den Bezug des neuen Frachtgebäudes und der damit verbundenen Umorganisation des Frachtverlades bereits schon vor geraumer Zeit verwirklicht.

Was das neue Frachtgebäude anbetrifft, so ist dort ein Loadmaster-Büro mit Gegensprechanlage für die Verbindungen mit Ramp Control, Manifestierung, Sortierhalle und Fracht-Dispatch vorgesehen. Dazu wird noch eine Punkt-Punkt-Rohrpost zwischen Manifestierung und Loadmaster für die Uebersendung der Manifeste erstellt.

- 5250 Trennung des hinteren Haubentrages an den DC-7C-Motoren, um das Wechseln der Zylinder zu erleichtern. Eine nochmalige Trennung des Tragringes zwischen Zylinder 5 und 15 würde den Tragring zu stark schwächen. Zudem bringt diese weitere Trennung keine wesentliche Erleichterung, da der Ring auf der Ein- und Auslassseite der Zylinder befestigt wird.

Zu diesen, direkt mit dem Objekt in Zusammenhang stehenden Gründen kommt noch hinzu, dass die DC-7C-Flugzeuge in absehbarer Zeit aus dem Flugzeugpark der Swissair ausscheiden werden und deshalb daran keine nicht äusserst notwendigen Aenderungen mehr vorgenommen werden.

- 5304 Formular für Statistik fremder Gesellschaften. Die Untersuchung der Zweckmässigkeit der Zusammenlegung der Formulare "Statistik fremder Gesellschaften" und "Meldung der Landungen und Abfertigungen fremder Flugzeuge" hat ein negatives Resultat gezeitigt. Es hat sich nämlich ergeben, dass die vorgeschlagene Zusammenlegung keine Arbeitseinsparung, sondern lediglich eine Arbeitsverschiebung bringen würde.

- 5769 Herstellung von Augmentor-Briden im eigenen Betrieb. Der Kostenaufwand rechtfertigt die eigene Fabrikation solcher Briden nicht. Neben den sehr hohen Kosten für die Anfertigung der notwendigen Stanzwerkzeuge und Press- und Bohrlehren würde nämlich die Fabrikation der Briden eine ansehnliche Anzahl Hand- und Maschinenstunden erfordern. Ein so grosser Aufwand aber würde sich für die geringe Zahl von Briden, die wir jährlich verbrauchen, nie lohnen.

- 5971 Anbringen eines ausziehbaren Legrests an den First-Class-Stühlen. Die Idee an sich ist gut, aus technischen Gründen aber leider nicht durchführbar. Die Abstände der Sitze bei der Flugzeugbestuhlung sind für alle der IATA angeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften vorgeschrieben, d. h. sie dürfen nicht über eine maximale Limite hinaus vergrössert werden. Der zugelassene Abstand von Sitz zu Sitz genügt nun aber nicht, um die Beine ausgestreckt lagern zu können. Besonders dann nicht, wenn die Rücklehne des Vordersitzes nach hinten geklappt ist. Schlimmer noch wird es bei den Jets. Dort betragen die maximal zulässigen Abstände der Sitze noch 42 Zoll und lassen damit die Verwirklichung des Vorschlages schon gar nicht mehr zu.



5973 Seilabschrankungen für den Passagierverkehr vom Ausgang der Transithalle bis zum Flugzeug. Die sich ergebende Mehrarbeit für das Personal einerseits sowie der intensive Fahrzeugverkehr auf dem Tarmac andererseits erlauben leider keine Aufstellung solcher Seilabschrankungen für die Passagiere. Hat sich übrigens der Einsender überlegt, dass die Flugzeuge zeitweise in zwei bis drei Reihen hintereinander aufgestellt sind und die vorgeschlagenen Cordons doch die An- und Wegroll-Wege blockieren würden?

7786 Der Vorschlag betr. Instruktion über das Verhalten von Swissair-Angehörigen in öffentlichen Verkehrsmitteln haben wir an die entsprechende Fachdienststelle weitergeleitet. Diese hat dann auch sofort die angezeigten Massnahmen getroffen, damit solche Entgleisungen zukünftig nicht mehr vorkommen sollen.

7813 Abgabe einer Broschüre an neu eingetretene Swissair-Angestellte, die über die wichtigsten Daten unserer gegenwärtig im Betrieb stehenden und zukünftig zum Einsatz gelangenden Flugzeuge Auskunft gibt. Das neu eingetretene Personal wird während des zweitägigen Einführungskurses mit der Organisation der Gesellschaft und den Aufgaben der einzelnen Departemente vertraut gemacht. Dabei wird jedem Kursteilnehmer eine Dokumentation über allerlei Wissenswertes aus dem Luftverkehr übergeben, worunter sich auch ein Merkblatt mit einigen Angaben über die verschiedenen Flugzeugtypen der Swissair befindet. Dieses Blatt wurde kürzlich erweitert und dürfte in der heutigen Zusammensetzung den verlangten Ansprüchen weitgehend genügen.

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

- 6194 Scheibenwischerarme
- 7763 Hauptfahrwerk-Verriegelung DC -6/DC -7C
- 7767 Seiten- und Höhenruderkabel
- 7826 Zahlungsauftragsformular

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 2516 Schutzvorrichtung für Torkante am DC -6A -Frachter
- 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:

802/809/1327/1464/2528/2529/2558/4247/4407/4408/4465/4625/4748/4824/4954/5111/5508/  
5627/5795/5858/5861/6052/6071/6087/6088/6124/6226/6234/6244/6254/6272/6311/6324/6338/  
6340/6375/6386/6387/6502/6534/6639/6652/6702/6801/6814/6839/6860/6869/6871/6874/6875/  
6894/6895/7520/7525/7530/7566/7576/7579/7588/7590/7625/7644/7700/7773/7774/7776/7780/  
7801/7802/7810/7811/7812/7826.

# Mitteilungen

## Musikverein

Als sich am 22. August 1958 gegen 30 Musikanten in der Kantine Swissair zur Gründung einer Betriebsmusik einfanden, galt es unter anderem, einen fähigen Vorstand zu wählen. Unter den ausschliesslich jungen Musikanten fielen die weissen Haare unseres beliebten Schreinermeisters Viktor Allegri ganz besonders auf. Diejenigen, die ihn schon längere Zeit kannten, wussten, dass er ein Musikveteran und langjähriger Vorsitzender verschiedener Organisationen war. Es war daher naheliegend, in ihm unseren zukünftigen Vereins-Präsidenten zu sehen. Auf die direkte Anfrage hin enthielt er sich leider der definitiven Zusage (was selbstverständlich war, hatte doch die Ehegattin auch ein Mitspracherecht: Red.). So ging die Konstituante auseinander ohne den fähigen Kopf gefunden zu haben, der den Verein leiten würde. Aber schon bei der ersten Musikprobe, bei der unser Viktor Allegri als begeisterter Zuhörer anwesend war, fühlten wir an seinen freudigen Gesten, dass er seinen Entschluss, das Amt des Präsidenten zu übernehmen, nun doch gefasst hatte. Unter seiner Führung und dem zwingenden Taktstock des Dirigenten Karl Baumann konnte nun vorerst der Verein einen gewaltigen Auftrieb erleben. Das erste öffentliche Auftreten anlässlich des Oktoberfestes der FPS im Jahr 1958 und die aus dem gleichen Verein gebildete Schrammelmusik, die in der Kantine zum Tanz aufspielte, gaben dazu den Anstoss. Später folgten noch viele Gelegenheiten, an denen das Korps unter der bewährten Leitung von Viktor Allegri sein Können unter Beweis stellen konnte.



Der in den Ruhestand getretene Präsident des Musikvereins Swissair, Herr Viktor Allegri, rechts neben seiner Ehegattin und umgeben von seinen Freunden (Meisterkollegium).



.....und beim Abschieds-Trunk.



Leider musste nun nach zwei Jahren aufbauender Tätigkeit ein neuer Präsident gesucht werden. Viktor Allegrì tritt in den Ruhestand. Ungern verlieren wir ihn, aber von Herzen wünschen wir ihm einen geruhsamen Lebensabend, den er nach 29 Jahren Dienst bei der Swissair redlich verdient hat. Der Musikverein Swissair wünscht Dir, lieber Viktor, und Deiner Gattin weiterhin alles Gute.

---

Liebe Swissair-Angestellte! Der Musik-Verein braucht dringend Eure Unterstützung. Jeder, der ein Instrument spielen kann (auch Anfänger), soll dem Verein beitreten. - Die Anschaffung von vereinseigenen Musikinstrumenten und der Ankauf der erforderlichen Noten sind teuer, und nicht jeder Musikant hat ein eigenes Instrument. Hier können uns Passiv-Mitglieder helfen. Selbst der bescheidene Jahresbeitrag von Fr. 5.-- trägt dazu bei, die materielle Basis des Vereins, ohne die er nicht lebensfähig sein kann, zu stärken. Der Musik-Verein ist Euch für finanzielle und moralische Unterstützung dankbar und wird sich bei sich bietender Gelegenheit auf musikalische Weise revanchieren.

Für Auskünfte stehen gerne zur Verfügung:

der Präsident Albert Stutz, Vorarbeiter, Zubehöwerkstatt, Dept. IV, Tf. 3224  
der Aktuar Josef Meier, Fluggewichte und Beladung, Dept. IV, Tf. 2937

A. Stutz

#### Fussball-Club

Mit dem Spiel BBC I - SWISSAIR I vom 7.5.60 hat unsere I. Mannschaft die Meisterschaft der Saison 1959/60 abgeschlossen.

Aus den 14 Spielen wurden 26 Punkte erzielt (12 Siege und 2 Unentschieden). Bravo!

#### Voranzeige

Am Sonntag, den 19. Juni 1960, gelangt auf der Freizeitanlage Swissair Buchwiesen das Jubiläums-Fussballturnier der Gebr. Fretz AG. (100 Jahre Gebr. Fretz AG., Buchdruck, Lithographie, Tiefdruck, Zürich) zur Durchführung.

Vormittags: Vorrundenspiele. Nachmittags: Finalspiele.

Beteiligte Mannschaften:

Sport-Club	CIBA, Basel
F.C.	Linth & Sprüngli, Kilchberg
F.C.	Büro Furrer, Zürich
F.C.	Gebr. Fretz AG. (2 Mannschaften)
F.C.	Swissair

Für die Kinder: Wettbewerbe

Näheres erfahren Sie durch Anschläge.

M. Strahm

## Kunst-Zirkel

### Foto-Wettbewerb der Air-France

In der letzten Ausgabe veröffentlichten wir die Rangliste des Foto-Wettbewerbs der Air-France. Ein persönlicher Augenschein in Paris hat diese Reihenfolge im Wesentlichen bestätigt. Leider wurde keine Rangliste der Einzelwertung erstellt, so dass nicht festzustellen war, welche unserer Bilder am erfolgreichsten abgeschnitten haben. Eine solche Jurierung ist in gewissem Sinne immer fragwürdig.

Als Erinnerung an diese Veranstaltung konnten wir eine Silbermedaille als 3. Preis entgegennehmen, die wir hier in der Avers- und Revers-Ansicht wiedergeben.

Wir hoffen, dass die eingesandten Fotoarbeiten bald aus Paris eintreffen, so dass alle Teilnehmer wieder in deren Besitz kommen.

Nächstes Jahr wird von der KLM ein neuer Foto-Wettbewerb organisiert. Vielleicht gelingt es dann unseren Fotoamateuren sich in die Siegerliste einzutragen.

Damit möchten wir diese Veranstaltung als abgeschlossen betrachten, nicht ohne nochmals allen Teilnehmern und Helfern herzlich zu danken.



K. Schinz