



UNSERE VERKEHRSLEISTUNGEN IM FEBRUAR 1961

	Februar 1961 (in 1000 tkm)	Februar 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer _____	17'707	14'613
	+ 21 %	
Ausgelastete Tonnenkilometer _____	9'987	7'932
	+ 26 %	
davon: Passagier- und Gepäck-tkm _____	7'022	5'286
	+ 33 %	
Fracht-tkm _____	2'345	2'143
	+ 9 %	
Post-tkm _____	620	503
	+ 23 %	
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs _____	56,3 %	54,3 %

Die Transportleistungen des Berichtsmonats machen im Vergleich zu den letztjährigen Februar-ergebnissen einen recht günstigen Eindruck. Die um 2 %-Punkte verbesserte Auslastung des Linienverkehrs von 56,3 % übertrifft unsere mit 49 % veranschlagten Erwartungen beträchtlich. Dieser Erfolg wird allerdings durch die Tatsache geschmälert, dass wir unser Ziel produktionsmässig wiederum nicht erreichten. Im Streckenverkehr kam schon deshalb ein Fehlbetrag von annähernd 1,2 Millionen offerierten Tonnenkilometern zustande, weil der Flugplan gar nicht budgetkonform erstellt werden konnte (z.B. Verzicht auf DC-6A-Frachtkurse nach den USA). Weitere rund 800'000 tkm - davon ca. drei Viertel im Nordatlantik- und etwa ein Viertel im Europaverkehr - konnten aus Wettergründen nicht erbracht werden. Im Sonder- und Charterverkehr wurde rund eine halbe Million tkm des Budgetmankos ausgeglichen, zur Hauptsache durch intensiven Einsatz des Cargoliners.

Von den einzelnen Verkehrsgebieten zeigt einzig der Nahe Osten (Auslastungskoeffizient 48,6 %) praktisch keine Veränderung.

In Europa erhöhten wir das Angebot um 15 %, während die Nachfrage um 20 % anstieg. Der Ladefaktor verbesserte sich von 51,7 % auf 53,9 %.

Ein gutes Resultat zeitigten die zu 66,6 % (1960: 60,5 %) ausgelasteten Nordatlantikflüge, obwohl wir unsere Offerte um 23 % erhöht hatten. Hier dürften wir vom Streik der Bordmechaniker der USA-Gesellschaften in der dritten Februarwoche profitiert haben.

Ueber dem Südatlantik gingen unsere Leistungen bedenklich zurück. Der Auslastungsgrad sank von 53,0 % auf 41,0 %. Es bleibt zu hoffen, dass die verbilligten Tarife in den kommenden Monaten eine gewisse Anziehungskraft auszuüben vermögen.

Der Fernost-Sektor konnte, vorab dank überdimensionalen Zunahmen in der Fracht- und Postbeförderung sowie einer starken Belebung des Unterwegsverkehrs, auslastungsmässig auf dem Vorjahresniveau gehalten werden (52,2 % gegenüber 52,9 %).

Verspätete Coronados

Convair hat kürzlich eine Ablieferungsverspätung für den Convair 990 Coronado bekanntgegeben. Anlässlich der Flugerprobung zeigte es sich, dass zur Verbesserung der Starteigenschaften zusätzliche Nasenklappen am Flügelmittelstück angebracht werden müssen. Um das dynamische Verhalten des Flügels bei hohen Geschwindigkeiten zu verbessern, wird es zudem notwendig sein, die äusseren Triebwerksgondeln um 70 cm nach rückwärts zu versetzen.

Korrekturen an neuen Flugzeugtypen, die sich nach den ersten Versuchsflügen als notwendig erweisen, sind an sich nichts Aussergewöhnliches. Trotz den heute stark verfeinerten Forschungsmethoden sind noch viele dynamische Einflüsse der Berechnung nicht vollumfänglich zugänglich. So mussten beispielsweise beim DC-8 wie beim Boeing 707 im Laufe der Flugerprobung verschiedene aerodynamische und statische Änderungen am Flügel durchgeführt werden.

Da das Flugversuchsprogramm für den Convair 990 auf Grund der guten Erfahrungen mit dem Convair 880 recht knapp bemessen war, entsteht nun zufolge der vorgesehenen Änderungen eine Ablieferungsverspätung von ca. 4 Monaten gegenüber dem zuletzt bekanntgegebenen Plan. Die Geschäftsleitung prüft momentan die Möglichkeit der Charterung von Convair 880-M-Flugzeugen als Zwischenlösung. Da bei Redaktionschluss noch keine absolut verlässlichen Einzelheiten vorliegen, werden wir in der April-Nummer der News auf dieses Thema eingehender zurückkommen.

Obschon der kurzfristige Produktionsausfall sich schmerzlich bemerkbar machen wird, besteht kein Grund, den Coronado in Misskredit zu bringen.

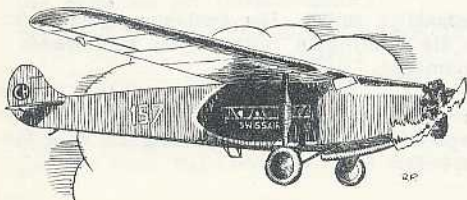
Wir erwarten vielmehr, dass jeder unserer Mitarbeiter an seinem Platz dazu beiträgt, aus dem bestehenden bewährten und eventuell zu mietenden Flugmaterial ein Maximum herauszuholen, damit der durch die verspätete Ablieferung entstehende Einnahmefall reduziert werden kann. Die neuen Flugzeuge werden ihren Dienst bei uns während 10 bis 15 Jahren versehen. Es lohnt sich, dafür zu sorgen, dass die Flugzeuge vor der Ablieferung in der Fabrik sorgfältigst erprobt und einwandfrei fertiggestellt werden.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch auf ein Uebel hinweisen, das zu bekämpfen sich die Geschäftsleitung seit langem bemüht. Es ist dies die Verbreitung von Gerüchten. Dass falsche oder übertriebene Behauptungen dem Betrieb schaden und nur der Konkurrenz nützen, ist eine Tatsache. Trotzdem werden immer wieder, wie dies im vorliegenden Fall erneut festgestellt werden konnte, die wildsten Gerüchte bedenkenlos weitergegeben. Die Geschäftsleitung ist leider nicht immer in der Lage, auf eine gegebene Situation schlagartig zu reagieren. Erst wenn alle Tatsachen genau bekannt sind, kann die Prüfung neuer Möglichkeiten aufgenommen und über die zu treffenden Massnahmen entschieden werden. Dass darüber oft einige Zeit verstreicht, ist nicht immer zu vermeiden. Sie erweisen daher der Sache unserer Unternehmung einen grossen Dienst, wenn Sie jeweils bis zur mündlichen oder schriftlichen Orientierung durch Ihre Vorgesetzten Zurückhaltung in der Weitergabe von unkontrollierbaren Neuigkeiten üben.

Baltensweiler
A. Baltensweiler
Stv. Direktionspräsident

30 JAHRE SWISSAIR

Am 26. März 1931 wurde durch die Fusion der damaligen Balair mit der Zürcher Ad Astra Aero die Swissair gegründet. Der Flugzeugpark bestand aus 22 Einheiten - darunter dem abgebildeten Fokker F-VII-a - mit insgesamt 86 Sitzplätzen. 64 Personen waren bei der jungen Gesellschaft beschäftigt; 17 unter ihnen haben ihr bis auf den heutigen Tag die Treue gehalten. Ihnen gilt zum Geburtstag der Swissair unser Gruss und Dank !



CORONADO-SIMULATOR

Das Cockpit des "Coronado"-Simulators ist am 17. Februar in Kloten eingetroffen. Unser Bild zeigt den Abład der gewichtigen Sendung vor unserm Schulgebäude in Kloten.



VERWALTUNGSRAT

Finanzergebnis 1960

Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 7. März 1961 die Jahresrechnung 1960 zur Vorlage an die Generalversammlung vom 10. April 1961 genehmigt.

Unsere gesamten Erträge erreichten im Jahre 1960 rund 329 Millionen Franken (1959: 278 Millionen Franken), die gesamten Kosten - einschliesslich ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen im Betrag von 25,6 Millionen Franken - rund 324 Millionen Franken (1959: 270 Millionen Franken). Der Reingewinn des Geschäftsjahres beträgt Fr. 4'919'320.-. Dazu kommt der letztjährige Gewinnvortrag von Fr. 431'780.-.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, Fr. 500'000.- dem statutarischen Reservefonds gutzuschreiben, Fr. 200'000.- der allgemeinen Pensionskasse des Personals zu überweisen und aus dem verbleibenden Gewinn eine Dividende von 4 % auf das Aktienkapital von 105 Millionen Franken auszurichten. Für den Vortrag auf neue Rechnung verbleibt ein Saldo von Fr. 451'100.-.

Neuer Chef des Dept. II

Der Verwaltungsrat hat Herrn Hans Aeppli, Leiter des Departementes Verkehr und Verkauf, zum Mitglied der Geschäftsleitung ernannt.

Wir gratulieren Herrn Direktor Aeppli herzlich !

NEUE VERWALTUNGSRÄTE

An Stelle der demissionierenden Herren Dr. Eduard Weber und Dr. Victor Umbricht ernannte der Bundesrat als neue Vertreter des Bundes im Verwaltungsrat Herrn Dr. Charles-Frédéric Ducommun, Generaldirektor der PTT, und Herrn Minister Dr. Edwin Stopper, Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung.

ERNENNUNGEN

Zentraler Personaldienst: Herr Dr. C.F. Ducommun hat am 1. März seinen neuen Posten als PTT-Generaldirektor angetreten. Zum neuen Chef des Zentralen Personaldienstes ist Herr Herbert Suter, der vorher den Personaldienst des Dept. III leitete, ernannt worden.

Departement II: Den drei neugeschaffenen Verantwortungsbereichen im Departement Verkehr und Verkauf stehen vor:

- | | |
|------------------------|---|
| Herr Walter Benz | - Chef <u>Kommerzielle Planung und Verkauf</u> (VK) |
| Herr Hellmuth Scherrer | - Chef <u>Verkauf</u> (VB) |
| Herr Dr. A. von Crayen | - Chef <u>Internationale Kommerzielle Beziehungen</u> (VR), gleichzeitig Stellvertreter des Departements-Chefs. |

Als Nachfolger von Herrn Fritz Kretz, der den Posten eines Verkaufs-Inspektors (VBI) übernimmt, wurde Herr André Clemmer, bisher Leiter der Vertretung für Skandinavien und Finnland, zum Chef Verkauf Passagen (VP) ernannt.

An Stelle von Herrn Fritz Herzog, der die Swissair Ende März verlässt, übernimmt Herr Fridolin Müller, bisher Chef der Regionalvertretung Mailand, die Leitung der Fracht und Post (VF).

Herr Hans Stierli ist mit dem Chefposten der Dienststelle Administration Aussenvertretungen betraut worden.

Zum Chef der neuen Regionalvertretung in New Delhi ist Herr Brijbushan L. Malhotra bestimmt worden.

Wir wünschen allen neuernannten Herren viel Erfolg !

VERKAUFSWETTBEWERB 1960

An der Aussenvertreterkonferenz erfolgte die Verteilung der Wanderpreise für die erfolgreichsten Verkaufsaktionen des vergangenen Jahres. Die Armbrust, der "Oscar" für Passagen, wurde von Herrn W. Salzborn, Bombay, die Kuhglocke die den besten Frachtförderer auszeichnet, von Herrn Dr. B. Weinert, Tel Aviv, in Empfang genommen.

NEUE PIC'S

Die Flugkapitäne R. Birch, W. Pink und E. Vuille sind zu DC-6B-Kommandanten für den Fernostsektor ernannt worden. Den Rang von CV-440-Pilots-in-Command erhielten die Piloten O. Kuprecht und W. Steinemann, während die Piloten I. Ebertz und J. Muir zu DC-3-Kommandanten promovierten. Wir gratulieren!

HB-IRM VERKAUFT

Ein weiterer DC-3 - die HB-IRM - ist am 23. Februar verkauft worden. Gegenwärtig verfügen wir demnach noch über vier DC-3.

UNGARNHILFE : JAHRESBERICHT 1960

Die Hilfe des Swissair-Personals für die Opfer der ungarischen Revolution von 1956 hat im vergangenen Jahr einige Aenderungen erfahren. So konnte der von uns betreute Architekturstudent Herr Bertok im Frühjahr seine Studien mit Erfolg abschliessen; er benötigt unsern Beistand nicht mehr. Auch der Musikstudent, Herr Zabratzky, ist im Herbst selbständig geworden, indem er am Konservatorium eine Zwischenprüfung ablegte, die es ihm ermöglicht, seine Weiterbildung selbst zu bestreiten. Beide Herren danken allen Spendern aufrichtig.

Die ständige Unsicherheit in bezug auf unsere Einnahmen (Austritte von Mitarbeitern, Aufhebung von Patenschaften sowie der geringe Erfolg unseres Aufrufes vom vergangenen Mai) haben uns bewegen, keine festen Patenschaften mehr zu übernehmen. Zwar haben wir der Studentischen Direkthilfe für ihr ausgezeichnetes Betreuungswerk Ende des Berichtsjahres einen Betrag von Fr. 2000.- zugehen lassen, doch werden wir von nun an in der Regel nur noch die Ungarnkolonie des Kinderdorfs Pestalozzi unterstützen und zählen auf das Einverständnis aller Beteiligten.

Die nachstehende Rechnung für das Jahr 1960 wurde von Herrn W. Hosang, Inspektorat, geprüft und in Ordnung befunden. Seit Beginn der Aktion im Spätherbst 1956 sind total rund Franken 77'000.- eingegangen; davon gingen Fr. 47'000.- dem Kinderdorf, Fr. 21'000.- der Studentenhilfe (Patenschaften usw.) und Fr. 1'700.- andern Aktionen zu. Es verbleibt ein Saldo von Fr. 6'475.-. Hoffen wir, dass die Hilfsbereitschaft nicht nachlasse!

<u>Rechnung</u>	<u>1960</u>	<u>1956 - 1959</u>
Einnahmen	Fr. 13'456.--	Fr. 63'759.90
Ausgaben		
Pestalozzidorf	Fr. 7'500.--	Fr. 40'256.25
Studenten	Fr. 4'540.--	Fr. 16'770.05
andere Aktionen	-	Fr. 1'674.60
	<u>Fr. 12'040.--</u>	<u>Fr. 58'700.90</u>
	Fr. 1'416.--	Fr. 5'059.--
Saldo vortrag 1.1.60	<u>Fr. 5'059.--</u>	
<u>Schluss-Saldo 31.12.60</u>	<u>Fr. 6'475.--</u>	
	=====	



DER 1000. MITARBEITER

... hat am 1. März bei der Personal-Depositenkasse der Swissair ein Konto eröffnet.

Mit 35 % seines Bestandes stellt das Departement Finanzen bis jetzt den grössten Harst der Kontoinhaber. Das ist bezeichnend. Gerade die Leute müssen schliesslich wissen, wie man am vorteilhaftesten mit Geld umgeht!

Wer es den tausend bisherigen Mitgliedern gleichtun möchte, erhält von Herrn Hans Keller (Tel. intern 493) nähere Auskünfte; der Chef der Depositenkasse ist auf telephonische Verabredung zudem bereit, Fragesteller persönlich zu beraten.

Am 24. Februar - auf den Tag genau vier Jahre nach dem Eröffnungsflug auf dieser Strecke - überflog ein SAS-Flugzeug zum tausendsten Mal das Nordpolgebiet auf dem Weg von Kopenhagen nach Tokio.

Laut "Interavia" soll ein amerikanischer Geschäftsmann,

der von Los Angeles nach New York reiste, während des Streiks der USA-Bordmechaniker im Februar zwei SAS-Kurse - nämlich Los Angeles - Kopenhagen und Kopenhagen - New York benützt haben. Der Umweg über die dänische Hauptstadt war die rascheste mögliche Flugverbindung zwischen West- und Ostküste.



im Spiegel der Presse

Der "Nebelspalter" vom 11. Januar 1961 berichtet, dass Professor Olive der Universi-

tät Colorado Wasserflöhe wegen ihres Gehaltes an Zucker, Protein, Vitaminen und Mineralsalzen als ideale Nahrung für künftige Weltraumfahrer empfiehlt. - Er fügt bei: "Ein weiterer Grund, sich lieber der Swissair und deren vorzüglichen Menus anzuvertrauen." Merci, Nebi !

SWISSAIR-VERPFLEGUNG QUANTITATIV

Auch im Zeitalter des Strahlluftverkehrs geht die Liebe des Fluggasts durch den Magen. Neben Kerosen und Benzin tanken die Flugzeuge nach wie vor ganz erhebliche Mengen anderer Energiespender. So wurden allein von den Swissair-Flugküchen in Zürich, Genf und Basel im letzten Jahr täglich über 1200 Eier verbraucht.

Nachstehend seien einige Umsatzziffern der drei genannten Betriebe für das Jahr 1960 genannt:

Frischfleisch	62'296 kg	Backwaren für	Fr. 321'525.-
Wurstwaren	14'598 kg	Desserts aller Art für	Fr. 373'842.-
Früchte	129'898 kg	Eier	442'795 Stück
Gemüse	32'264 kg	Schokolade-Tafelchen	469'710 Stück
Butter	20'038 kg	Schachtelkäse	40'356 Sch.
Eiszucker, Carameis und Sugus	13'898 kg		
Geflügel	52'143 kg	=	65'000 Poulets!

Zum Hunger gesellte sich der Durst. Es wurden insgesamt konsumiert:

Coca Cola	56'352 Flaschen	
Eptinger	88'952 Flaschen	
Bier	53'440 Dosen	
Wein -	2 dl-Flaschen	44'207
-	7 dl-Flaschen	14'214

Prost Mahlzeit !

SOMMERFLUGPLAN 1961

- Der Sommerflugplan 1961 dauert vom 1. April bis 31. Oktober 1961.
- Ab 11. Mai sechzehn DC-8 Flüge von der Schweiz nach New York, davon vier non-stop, sieben über Shannon und fünf über Lissabon. In umgekehrter Richtung: 10 New York-Schweiz direkt und sechsmal über Lissabon. Shannon wird auf dem Rückweg nicht mehr angefliegen.

● Neuerungen in Europa:

1. Eine tägliche Direktverbindung Zürich-Nizza mit Metropolitan; Flugzeit 1 Stunde 40 Minuten.
2. Vorbehältlich der behördlichen Bewilligung, ein täglicher Kurs von Zürich via Köln nach Rotterdam.
3. Einsatz von Caravelles zwischen der Schweiz und Italien
4. Ein Frühkurs von Genf nach Frankfurt mit Swissair-Anschluss nach Hamburg.

● Wiederum ein täglicher Swissairkurs von Zürich nach Amsterdam.

● Einsatz von DC-6B und DC-7C auf der Linie nach Madrid, wobei unser Poolpartner Iberia auf auf der gleichen Strecke Super-Constellations verwendet.

● Wiederaufnahme des Betriebes zwischen Zürich und Bern mit zwei täglichen Flügen.

● Vermehrung der täglichen Kurse zwischen Zürich-Basel und Zürich-Genf v.v.

STOP PRESS

KLOTEN: BLINDLANDEPISTE FERTIG

Am 15. März ist die Klotener Blindlandepiste auf ihrer ganzen Länge von 3700 m dem Betrieb übergeben worden.

Herr Charles Messmer ist auf Jahresbeginn nach über 30jähriger Tätigkeit im Dienste des schweizerischen Luftverkehrs pensioniert worden. Bereits am 1. August 1927 trat der damals vierzigjährige Lizentiat der Staatswissenschaften bei der Balair ein. Fünf Jahre später wurde er zum Swissair-Direktor auf dem Pariser Flugplatz Le Bourget ernannt, um ab 1935 unserer Vertretung in Croydon vorzustehen. Ab 1936 war er für diese beiden wichtigen Auslandstellen verantwortlich. 1940 leitete er unsere Vertretung in Barcelona, einem der wenigen Anflugziele während der ersten Kriegsjahre. Nach dem Waffenstill-

stand in Europa führte er in Paris und London erfolgreich die zur Wiederaufnahme des Verkehrs notwendigen Verhandlungen. 1948 auf den Posten eines Vizedirektors berufen, nahm er massgeblich Anteil an der Organisation unserer Verbindungen mit den USA. 1953 wurde Herr Messmer zum Chef des Büros für IATA und Verträge ernannt, wo uns seine reichen Auslandsfahrten sehr zustatten kamen. Der in unseren Reihen wie in der ganzen Welt beliebte und geschätzte Pionier zieht sich nun in den verdienten Ruhestand zurück. Wir schulden Herrn Messmer aufrichtigen Dank und wünschen ihm auch für die Zukunft alles Gute.

Happy Landings!

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand viel Glück:

Dept. II: 14.11. Walter Hofstetter, Deutsche Schweiz/Tessin; 14.1. Fräulein Ursula Studer, jetzt: Frau Schlup, Luftreisebüro Bern; 18.2. Fritz Cavelti, Aussenvertretungen.

Dept. III: 14.1. François Cherix, Frachtdienst; 20.1. Heinz Ebert, Startdienst; 28.1. Max Steiner, Terminus.

Dept. IV: 24.11. Hans Greutmann, Flugzeugwartung; 7.1. Ernst Neeracher, Flugzeugwartung.

NEUES AUS KLOTEN

Im Klotener Flughafen ist am 1. März eine zweite Transithalle mit 80 Sitzplätzen eröffnet worden. Sie ist im Restauranttrakt, südlich des Passagier-Eingangs, untergebracht. Die Halle dient der Aufnahme von Fluggästen im indirekten Transit zu Stosszeiten oder von Reisenden, die verspätete Abflüge abwarten müssen.

Der Raum wird bis unter die Zuschauerterrasse ausgebaut und auf 200 Sitzplätze erweitert. Die notwendigen Arbeiten sind im Gang und dürften noch dieses Jahr abgeschlossen werden.

Am 6. März 1961 konnte in der Gemeinde Kloten bereits der 9'000. Einwohner gezählt

Die aus Anlass des Uebergangs der Swissair zum Strahlflugverkehr von der Generaldirektion der PTT im Rahmen der Werbeserie herausgegebene blaue Marke zum Wert von Fr. -.75 hat nach einer offiziellen Bekanntmachung eine Auflage von 2'471'951 Stück erreicht. Da sie vor allem zur Frankierung von Auslandpost dient, unterstützt sie kräftig die weltweite Werbung für unsere Gesellschaft.

BOEING-JETS MÜSSEN ABGEÄNDERT WERDEN

Alle Boeing-Strahlflugzeuge der Typen B-707, 720 und 727 werden zur Verbesserung ihrer Flugeigenschaften modifiziert. Die Änderungen betreffen zur Hauptsache das Seitenleitwerk und den Anbau einer Bauchflosse. Während einige Fluggesellschaften, die bereits Boeing-Jets einsetzen, die Umbauarbeiten selber vornehmen, müssen andere ihre Flugzeuge durch die Boeing-Werke abändern lassen.

werden. Nicht viel mehr als ein halbes Jahr vorher - im August 1960 - betrug die Bevölkerungszahl noch 8'000 Personen; sie hat sich in fünf-einhalb Jahren verdoppelt (Ende August 1955: 4'500)! Ende 1945 - also drei Jahre vor Eröffnung des Flughafens - waren in der Gemeinde erst 2'190 Einwohner registriert.

MARCEL RINGGENBERG †

Am 14. Februar ist unser Mitarbeiter Herr Marcel Ringgenberg vom Büro für Materialabrechnung (Dept. I), Kloten, im Alter von erst 39 Jahren aus dem Leben geschieden. Marcel Ringgenberg war am 5. Juli 1948 in die Swissair eingetreten. Wir verloren in ihm einen bereitwilligen, arbeitsfreudigen lieben Kameraden. Seinen schwer geprüften Hinterbliebenen sprechen wir auch an dieser Stelle unser herzliches Beileid aus.

7300 kg Schub; das CJ-805-23 Aft-Fan-Triebwerk der General Electric für den Coronado

Schon bevor General Electric im Jahre 1956 begann, Strahltriebwerke für die zivile Luftfahrt herzustellen (vgl. "Jetology" Nr. 18), hatten ihre Ingenieure Versuche mit Doppelstromtriebwerken durchgeführt. Die Grundzüge des Doppelstromtriebwerkes (turbofan, bypass), mit dem eine zweite Jet-Generation beginnt, haben wir in Nr. 7 der "Jetology" erklärt. General Electric hat sich im Jahre 1955 nach gründlichen Untersuchungen für das Aft-Fan-Prinzip entschieden, bei dem das Kaltluftgebläse am hinteren Teil des Triebwerkes angebracht ist und sich auf ein gewöhnliches Triebwerk bisheriger Konstruktion aufsetzen lässt. Im Gegensatz dazu muss beim Front-Fan (Forward Fan), wo der Kaltluftstrom unmittelbar beim Triebwerk-Einlass beschleunigt wird, das ganze Triebwerk grundsätzlich neu konstruiert werden.

Das Aft-Fan-Triebwerk lässt dem Konstrukteur grosse Freiheit in der Ausgestaltung des Gebläses. Ausserdem erleichtert die Verwendung der bisher gebräuchlichen Grundtriebwerke die Herstellung und vereinfacht Bauweise und Unterhalt.

Nach dem Entscheid für das Aft-Fan-Prinzip vergingen noch rund zwei Jahre, bis General Electric ihr erstes Triebwerk dieser Art, ein unverändertes CJ-805-3 mit dem zusätzlichen Gebläse für den Kaltluftstrom, im Prüfstand laufen lassen konnte. Es erhielt die Bezeichnung CJ-805-21. Seither sind Doppelstromtriebwerke der General Electric während insgesamt mehr als 3000 Stunden in der Fabrik in Evendale geprüft worden. Viele wichtige Versuche erstreckten sich unter anderem auf die Vorrichtung für die Schubumkehr und auf die Enteisungsanlage. Die endgültige Version des Aggregats, CJ-805-23, ist das Ergebnis langjähriger Erfahrungen.

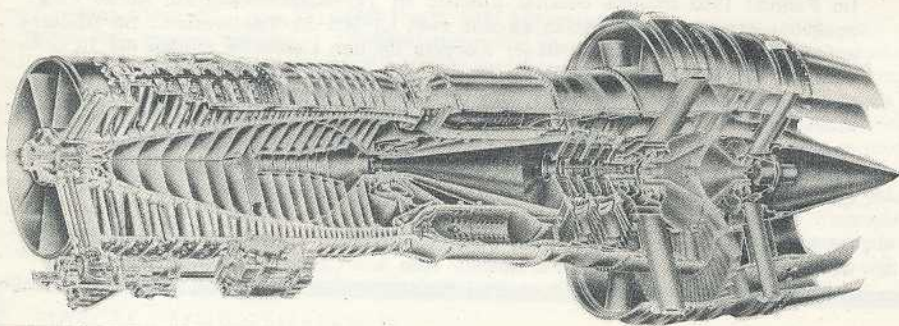
Im Februar 1960 mietete General Electric zu Versuchszwecken ein RB-66-Flugzeug der Air Force und versah es mit zwei CJ-805-23-Triebwerken. Im Hinblick auf die spätere Verwendung dieser Motoren für den Coronado wurden sie in Gondeln der Convair eingebaut. Ferner wurde das RB-66-Flugzeug mit der gleichen elektrischen Anlage ausgerüstet, die im Coronado Verwendung findet. Regelmässige Testflüge mit diesem umgebauten RB-66 lieferten dadurch Ergebnisse sowohl in Bezug auf die CJ-805-23-Triebwerke, als auch hinsichtlich der aerodynamischen Gestaltung der Motorengondeln und die elektrische Anlage für den Coronado und ermöglichten noch eine Reihe von Verbesserungen.

Im Mai 1960 wurde ein erstes CJ-805-23-Triebwerk an Convair übergeben. Drei weitere folgten im Juni. Damit liessen sich von Convair schon vor dem Erstflug des Coronado wertvolle Versuche durchführen.

Technische Daten des CJ-805-23-Triebwerkes:

Maximaler Standschub:	7'300 kg
Gewicht:	1'725 kg
Grösste Durchmesser:	
Grundtriebwerk:	81 cm
Aft-Fan:	135 cm
Gesamtlänge:	366 cm
Grundtriebwerk:	
Kompressor:	17 Stufen
Turbine:	3 Stufen, durch konische Röhre mit Kompressor verbunden
Aft-Fan:	
Turbine:	Einstufige, frei drehende Turbine, die von den ausströmenden Abgasen des Grundtriebwerkes angetrieben wird.
Kompressor (Gebälse):	Die Turbine ist in ihrem äusseren Teil als Kompressor (Gebälse) für den Kaltluftstrom ausgebildet.

Der Kaltluftstrom des Aft-Fans erreicht rund das 1 1/2 fache Volumen des Basisluftstroms.



WIR FLIEGEN NACH ROTTERDAM

Die Genehmigung der deutschen Luftfahrtbehörde für die Swissair-Linie Zürich-Köln-Rotterdam liegt nunmehr vor, und zwar ist uns auch die fünfte Freiheit für den Abschnitt Köln-Rotterdam zugestanden worden. Damit wird die neue Linie im Lauf des Monats April eröffnet werden können.

JAPAN AIR LINES UEBER DEN POL NACH EUROPA

Die Japan Air Lines beabsichtigen, ab 1. Juni einen zweimal wöchentlichen DC-8-Polardienst auf der Strecke Tokio-Kopenhagen-London-Paris zu eröffnen. Ende des Jahres soll auch eine Flugverbindung auf der Route über Indien errichtet werden.

WEITERER DC-8 FUER KLM

KLM hat einen weiteren DC-8 in Auftrag gegeben. Die bis heute an KLM abgelieferten sieben DC-8 sind - gleich wie die unsern - mit JT-4A-9-Aggregaten ausgerüstet. Die zweite, mit dieser Bestellung nunmehr auf sechs Einheiten erhöhte Serie verfügt über JT-3D-Doppelstromtriebwerke. Sie werden ab Frühjahr 1961 abgeliefert und nach Zentralamerika, Südafrika und über den Pol nach Japan zum Einsatz gelangen.

GROSSBRITANNIEN: ERHOEHTE LANDGEBUEHREN

Auf den 1. April sollen die Landgebühren in London und Prestwick, die schon heute die höchsten der Welt sind, heraufgesetzt werden. Sie betragen dann für Flugzeuge der Grössenordnung eines B-707 oder DC-8 240 Pfund Sterling oder doppelt soviel wie in Idlewild, dreimal soviel wie in Kopenhagen und fünfmal mehr als in Amsterdam.

FLUGPLATZGEBUEHREN AUCH IN OESTERREICH

Auf Oesterreichs Flugplätzen wird seit Jahresbeginn von jedem Passagier vor dem Abflug auf internationalen Strecken eine Fluggastgebühr von 30 Schillingen (ca. 5 Schweizerfranken) erhoben.

DER CHAMPAGNER WAR BEREIT ...

Der zweimillionste TWA-Passagier, der kürzlich London verliess, sollte bei seiner Ankunft in Idlewild besonders gefeiert werden. Man stellte für

SEE- UND LUFTFAHRT UEBER DEM NORDATLANTIK

Ein Vergleich der von der Trans-Atlantic Passenger Steamship Conference und der IATA veröffentlichten Statistiken ergibt, dass der Nordatlantik im Jahre 1960 von rund 1'938'000 Passagieren auf dem Luftweg und nur noch von 866'500 Reisenden an Bord von Schiffen überquert wurde. Gegenüber 1959 nahm die Zahl der Passagen auf Flugzeugen um 26 % zu und auf Schiffen um 2 % ab. Noch 1957 wurde der Seeweg bevorzugt.

EINE ZWEITE SCHWEIZER CHARTER-GESELLSCHAFT

Die Globe Air Ltd., eine seit März 1957 im Handelsregister eingetragene zweite schweizerische Gesellschaft für Bedarfsluftverkehr mit Sitz in Basel, hat am 18. Januar 1961 vom Eidgenössischen Luftamt die vorläufig auf ein Jahr befristete Bewilligung zur Ausführung gewerbsmässiger Flüge erhalten. Die Gesellschaft verfügt über ein Aktienkapital von 1 Million Franken. Ihr Flugzeugpark beschränkt sich vorerhand auf einen von der BEA erworbenen zweimotorigen Schulterdecker des De Havilland-Typs Airspeed-Ambassador "Elizabethan"; das Flugzeug ist unter dem Zeichen HB-IEK immatrikuliert.

ihn - einen gewissen Steven Mueller - Champagner bereit. Nach der Landung stellte man fest, dass "Herr" Mueller - zwei Jahre alt war !



Nr. 86

März 1961

Im März konnten nur drei Vorschläge, diese allerdings erfreulicherweise recht einträglich, prämiert werden. Die glücklichen Empfänger der Prämien sind die Herren

FRITZ HERZIG, Abteilung Techn. Inspektion, Dept. IV, der Fr. 600.--

KARL BACHOFEN, Startdienst, Dept. III, der Fr. 500.--
und

WALTER JÄGGI, Verkehrsbuchhaltung Dept. I, der Fr. 250.--
erhält.

Den obgenannten Herren gratulieren wir herzlich zu ihrem Erfolg, und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wünschen wir recht schöne und frohe Ostertage.

6642

Herr Fritz Herzig machte die Feststellung, dass bei den defekten und als Ausschuss bezeichneten Auspuffrohren der CV-440-Flugzeuge fast ausschliesslich nur die Mittel- und Verlängerungspartie Beschädigungen aufweist. Dieser Umstand veranlasste Herrn Herzig vorzuschlagen, es seien zukünftig anstelle ganzer Auspuffrohre nur noch das mittlere Teilstück mit der defektanfälligen Partie zu beziehen und dieses mit den vom alten Auspuff herstammenden noch intakten Rohrteilen zu ergänzen. Die durchgeführte Kostenberechnung zeigte, dass die finanziellen Aufwendungen für ein dem Vorschlag entsprechend repariertes Rohr nur 57% eines neuen Auspuffes ausmachen. Da jährlich eine grössere Anzahl solcher Auspuffrohre von Defekten betroffen werden, lassen sich nach dem neuen Vorgehen namhafte Einsparungen erzielen.

7057

Herr Karl Bachofen machte den Vorschlag, die bisher zum Enteisen der Flugzeuge gebräuchlichen Lanzen durch kurze Strahlrohre zu ersetzen.

Bei den durchgeführten Versuchen zeigte es sich, dass der Einsatz solcher Strahlrohre eine ganz wesentliche Verbesserung gegenüber dem bisherigen System bedeutet. Die Vorteile dieser Strahlrohre gegenüber den Lanzen liegen

1. in der handlicheren Anwendung,
2. im präziseren Einsatz,
3. in der Anpassungsfähigkeit an die jeweiligen Bedürfnisse, indem durch Veränderung der Düse die zu enteisende Flugzeugfläche je nach Umstand abgespritzt, abgeschwemmt oder nur überstäubt werden kann.

Aus diesen Vorteilen ergibt sich eine respektable Leistungssteigerung des Enteisens, wodurch namentlich in den Verkehrsspitzen kostspielige Verspätungen reduziert werden können. Ausserdem werden dadurch enorme Mengen von Enteiseflüssigkeit eingespart.

7850

Herr Walter Jäggi schlug vor, die IBM-Programme für die Pool-Abrechnung aufzuteilen, d.h. die variablen Konditionen aus dem Gesamtprogramm heraus zu nehmen und diese Informationen jeweils erst im Moment des Durchlaufes des Poolprogrammes einzulesen.

Auf diese Weise ist die Voraussetzung geschaffen, die Erstellung eines zweiten, evtl. dritten oder vierten Programmes, als Folge fehlender Speicherstellen, zu umgehen. Das feste Programm kann demzufolge praktisch für eine unlimitierte Zahl von Pools verwendet werden. Änderungen der Konditionen, die sich fast zwangsläufig bei jedem Flugplanwechsel und für jede Gesellschaft ergeben, können in der Folge durch nunmehriges Auswechseln der Karten der entsprechenden Gesellschaft, ohne komplizierten Eingriff in das Programm selbst, laufend vorgenommen werden.

Unprämierte Vorschläge

2561

Gleitschutz für Frachter IRX. Die HB-IRX schied am 3.1.61 aus dem regulären Linienverkehr aus, deshalb erübrigt es sich, jetzt noch Verbesserungen durchzuführen.

6365

Leiter für Telehoistfahrzeuge. Dass der Bedarf einer solchen Leiter vorhanden ist geht daraus hervor, dass bereits vor mehr als einem Jahr der Bordausrüstungsdienst in Zusammenarbeit mit der Dienststelle Mobile Einrichtungen dieses Problem studiert hat. Es zeigte sich aber, dass eine teleskopartig verschiebbare Leiter für dieses Fahrzeug viel zu kompliziert würde. Eine andere Lösung, das Hinaufsteigen auf die ausgefahrene Plattform zu erleichtern, wurde bis anhin noch nicht gefunden. Das Problem wird jedoch weiterhin verfolgt.

7027

Container für Caravelles und DC-8. Auf das Anbringen von Gummiecken an den Containern, die das Rutschen auf den Transportwagen verhindern sollen, kann verzichtet werden. Denn mit der Eröffnung des neuen Bordbuffetgebäudes werden auch neue Bereitstellungswagen in Betrieb genommen, bei denen die Container weder aufeinander gestapelt werden, noch abrutschen können.

7046

Cancellation Delay. Der eingesandte Artikel über "Cancellation Delay" bezieht sich ausschliesslich auf amerikanische Verhältnisse. Die Verhältnisse in der Schweiz, beim Publikum wie bei der Organisation der Luftverkehrsgesellschaften, lassen die vorbehaltlose Uebernahme amerikanischer Systeme und Methoden nicht zu. Wir lehnen den Vorschlag nicht ab, da er nichts taugt, sondern weil hier die Voraussetzungen dafür noch nicht vorhanden sind.

7051

Melde-Formulare für den Addressograph. Die Schaffung eines speziellen Formulars für Meldungen an den Addressograph lohnt sich nicht. Erstens gibt es nur wenige Dienststellen die direkt mit dem Addressograph zu verkehren haben und zweitens wurde bis jetzt noch nie festgestellt, dass durch das Fehlen eines solchen Formulars irgendein Mangel entstanden wäre.

7065

Vorrichtung zum Planschleifen der Auspuffflansch-Auflageflächen. Würde es sich bei den Auspuffflanschen um Präzisionswerkstücke handeln, wäre die Anwendung einer solchen Vorrichtung sicher zweckmässig. Da dies nicht zutrifft, kann ein solches Werkzeug nicht empfohlen werden. Um es nämlich zweckmässig anwenden zu können, müsste die Fläche des Auspuffstutzens parallel zum Auspuffflansch sein. Durch das Aufschweissen oder Abschleifen der abgebrannten Stutzen ist diese Voraussetzung selten gegeben. Zudem ist, trotz einer aus der Verwendung dieser Vorrichtung resultierenden Erleichterung in der Bearbeitung der Auspuffflansche, keine wesentlich ins Gewicht fallende Zeiteinsparung ersichtlich. Auch ist der im Vorschlag eingeflochtene Satz, dass die bis jetzt an den Auspuffflanschen ausgeführte Handarbeit "keinen Anspruch auf grosse Genauigkeit erheben kann", nicht stichhaltig, denn alle revidierten und abgelieferten Auspuffteile bewegen sich innerhalb der vorgeschriebenen Massen und Toleranzen.

Montage der Behälter für Gesichtstüchlein im DC-6B. Mit Werkauftrag 57'256 vom 22.6.60 wurde dieser Vorschlag, der eine bessere Montage der Behälter behandelt, bereits teilweise verwirklicht. Sollte es sich aber nach dem Einbau der nun angebrachten Schnappschlösser zeigen, dass die Glaskappen der Spiegelbeleuchtung trotzdem weiterhin beschädigt werden, ist das Anbringen eines Anschlages vorgesehen.

7155

Lagerhaltung von Motoren auf Aussenstationen. Der Einsender dieses Vorschlages scheint über die Lagerhaltung von Motoren auf Aussenstationen nicht auf dem laufenden zu sein und ist sich der Konsequenzen, die sich bei der Durchführung seines Vorschlages ergeben würden gar nicht bewusst. Zu seiner besseren Orientierung sei hier über dieses Problem folgendes gesagt:

1. Die Laufzeit ist lt. FLA 330.33
 - a) für Motoren unbeschränkt,
 - b) für die zugehörigen Aggregate auf 24 - 72 Monate, je nach Art derselben, festgelegt. Diese werden mit Ausnahme der Shock Mounts nach Ablauf der Lagerzeit jeweils auf den Aussenstationen gewechselt.
2. Erscheinen während der Lagerzeit Werkaufträge oder Service-Bulletins, die an allen Motoren ausgeführt werden müssen, so lautet der entsprechende Auftrag für Stationsmotoren:
 - a) Werkauftrag oder Service-Bulletin ist auf Station auszuführen.
 - b) Motor kann nach Kloten geflogen werden. D.h. ein solcher Motor bleibt als einsatzfähig auf der Station und die Modifikationen werden erst nach seiner, durch einen Motorenwechsel bedingten Rückkehr ausgeführt.
3. Motorenwechsel auf Stationen werden nur bei Trouble von den auf Flugzeugen befindlichen Triebwerken ausgeführt.

Der Grund hierfür liegt darin, dass Motorenwechsel eine Zeit von 15-20 Stunden beanspruchen. Demzufolge können für die Durchführung von Modifikationen keine Triebwerke zurückgeflogen werden.

4. Je nach Umfang der vorliegenden Werkaufträge oder Service-Bulletins muss an dem unter Punkt 2. b) aufgeführten Motor nach erfolgtem Rückflug eine Kontroll-Demontage ausgeführt werden.

Was nun aber den dem Vorschlag zu Grunde liegenden Wechsel des Motors Nr. 36.299 betrifft, ist folgendes zu sagen:

Dieser Motor wurde im Januar 1959 als Stationsreserve nach Karachi gesandt und kam im Herbst 1959 von dort nach Beirut. Am 15.12.60 wurde er als Ersatz auf der IBU-3 nach Zürich geflogen. Da nun an diesem Motor diverse Werkaufträge auszuführen waren, wozu eine Kontrolldemontage notwendig war (keine Revision, wie der Einsender glaubte), musste der Motor nach der kurzen Laufzeit von nur 11 Stunden vom Flugzeug ausgebaut und in die Demontage genommen werden.

7160

Fahrbares Gestell für die Domreinigungs-Einrichtung. Das Rad als Element zur Fortbewegung war schon in der jüngeren Steinzeit (10'000 - 2'000 v. Chr.) bekannt. Der Vorschlag bringt also nichts Neues.

7170

Telefon-Reinigung. Dem dringenden Erfordernis nach vermehrtem Sparen wurde auch bei der Telefon-Reinigung Rechnung getragen. Es wird zur Zeit abgeklärt, ob nach Ablauf des bestehenden Vertrages mit dem Reinigungsinstitut die Reinigung der Telefonapparate durch eigenes Personal oder in grösseren zeitlichen Abständen durchgeführt werden soll.

7174

Ersatz von Coomac-Pynol. Es ist bekannt, dass das in Toiletten-Wagen und den Flugzeug-Toiletten verwendete Desinfektionsmittel "Coomac-Pynol" den grossen Nachteil der Schlammbildung aufweist, die zur Verstopfung von Leitungen und zu Pumpendefekten führt.

Die Dienststelle "Materialprüfung und Verfahren" wurde bereits lange vor Eingang des Vorschlages beauftragt, ein Ersatz-Produkt zu suchen, das nicht mit diesem Nachteil behaftet ist und in der bakteriziden Wirkung mindestens dem "Coomac-Pynol" ebenbürtig ist.

Die Prüfung von 8 verschiedenen Fabri-
katen ergab, dass sich das Desinfektions-
mittel "Flushex" der Firma Rhodia Inc.,
als Ersatz für das "Coomac-Pynol" am
besten eignet. Das neue Mittel ist in-
zwischen bestellt worden.

7178

Englisch-Kurse. Aus organisatorischen
Gründen ist es nicht möglich, solche Kur-
se durchzuführen, besonders nicht für Per-
sonal mit unregelmässiger Arbeitszeit.
Ausserdem sollte es im Bestreben jedes
Einzelnen liegen, mangelnde Kenntnisse
aus eigener Initiative auszumerzen. Dies
gilt speziell für Sprachkurse, wo es den
Lernbegierigen besonders leicht gemacht
wird.

7211

Zahltagstäschlein mit Reklame-Aufdruck.

Die sicher zu erwartenden Schwierigkeiten
mit all denjenigen Firmen, die nicht be-
rücksichtigt werden können, verbieten uns
solche Reklame-Täschlein zu verwenden.

7216

Kursnotizen für Swissair-Aktien. Mit

Schreiben vom 23.10.60 wurde der Neuen
Zürcher Zeitung und dem Bankgeschäft J.
Vontobel & Co. mitgeteilt, dass im gegen-
wärtigen Zeitpunkt keine Differenzierung
zwischen alten und neuen Swissair-Aktien
besteht und somit bei der Börsennotiz für
die SR-Aktien der Hinweis, ob es sich um
alte oder neue Aktien handelt, weggelassen
werden kann. Zwei Aktienkategorien be-
stehen nur bei einer Kapitalerhöhung und,
infolge der verschiedenen Dividendenbe-
rechtigung nur für das erste Dividenden-
jahr zwei Aktienkategorien bestehen.

7217

Neuausgabe des Telephon-Verzeichnisses.

Wie der Einsender dieses Vorschlages be-
reits bemerkt haben wird, wurde in der
Zwischenzeit ein neues Telephon-Verzeich-
nis herausgegeben. Auch ist vorgesehen,
dass die Nachträge jeweils gesamthaft,
rückwirkend auf den Stichtag des Ver-
zeichnisses vom 6.2.61, monatlich ver-
öffentlicht werden.

7228

Swissair-Wandkalender. Warum auch so
kompliziert? Das Aufhängen des Wandka-
lenders an einen Ort, wo ihn der Wind
nicht schief bläst ist mindestens so ein-
fach wie das Anbringen von zwei Oesen.
(Im Übrigen ist Durchzug ungesund!)

7231

Aufheben der Reservation auf gewissen
Flugstrecken. Folgendes Beispiel möge
dem Einsender zeigen, was für Schwierig-
keiten sich aus einer Aufhebung der Re-
servation auf Kurzstrecken ergeben würden.

Herr X aus St.Gallen wird am 18.5. in
London zu Besprechungen erwartet. Als
eiliger Geschäftsmann gibt er einer Luft-
reise den Vorzug. Am Abend seines Ab-
fluges am 17.5. wird ihm aber am Schal-
ter sehr höflich klar gemacht, dass leider
das Flugzeug bereits voll besetzt sei. Als
guter Schweizer wird Herr X vorerst sei-
nen Aerger am Schalterbeamten auslassen
(der aber ganz unschuldig ist) und schwö-
ren, sich zukünftig an das Motto zu hal-
ten "Willst Du gut und sicher reisen, so
nimm die alte Bahn aus Eisen".

Nicht die Zeit, sondern die Dispositionen
der Flugpassagiere zwingen uns, ein gut
funktionierendes Reservationswesen zu
halten. Vorläufig ist eine Luftverkehrsge-
sellschaft immer noch für die Passagiere
da und nicht umgekehrt.

7240

Auszahlung der Lohnergänzungszulage in

Form von Aktien. Die Auszahlung der
Lohnergänzungszulage in Form von Ak-
tien ist gut gemeint, leider aber nicht
durchführbar. Laut Obligationenrecht dür-
fen Aktiengesellschaften keine eigenen Ak-
tien in Depot zurück behalten, könnten
deshalb auch gar keine abgeben.

7241

Swissair-Flugscheine als Geschenkartikel.

Swissair-Gutscheine als Geschenkbons wer-
den schon seit Jahren verkauft und sind
ein gutes Geschäft für die Firma.

7272

Kantine Taubenried. Dem Vorschlag, in
der Kantine einen Schalter zu eröffnen, an
welchem jeder Besucher nach Beendigung
seiner Mahlzeit das Tablar mit dem Ge-
deck zurückgeben kann, haften z.B. fol-
gende Mängel an.

1. Zu enge Platzverhältnisse in den be-
stehenden Esslokalen.
2. Stauungen und Gedränge vor dem Rück-
gabeschalter.
3. Keine Einsparung von Arbeitskräften,
da gleichviel Personal für die Abnahme,

das Assortieren des zurückgebrachten Geschirre und das Tischaubern notwendig ist.

7276

Anfertigen von Plasticbehältern für Darmtransporte. Die Verpackung der Därme ist leider nicht die Sache der Swissair. Entweder müssen wir diese Art der Verpackung akzeptieren oder auf den Transport verzichten. Plasticbehälter zur Verfügung zu stellen und nicht mehr auffindbare zu ersetzen, wäre zu kostspielig.

7054

Frachtreservationen auf Swissair-Strecken. Der Vorschlag bringt nichts grundsätzlich Neues. Die sogenannten "Sell and Report Facilities" sind im AIRIMP-CARGO Procedure vorgesehen und allgemein bekannt.

Ob nun solche "Sell and Report Facilities" gewährt werden können, hängt vor allem von der Frachttransportkapazität des auf der entsprechenden Strecke eingesetzten Flugzeugtyps ab. Im Mittel- und Fernostverkehr, sowie auf den Südatlantikflügen, ist die "Restgrösse" der Fracht zu klein, um von "Request" auf "Sell and Report" umzustellen. Es darf nicht vergessen werden, dass diese "Restgrösse" oft nicht von der Nutzlast bestimmt wird, sondern vom verfügbaren Volumen.

Auch im Nordatlantikverkehr - trotz dem DC-8-Einsatz - muss vorerst auf dem "Request"-Verfahren gebucht werden, da (entgegen der Ansicht des Einsenders) die Frachtzulademöglichkeiten nicht unbeschränkt sind. Im Europa-Verkehr (ausgenommen die Europa-Segmente von Langstreckenkursen) besteht auf den Flügen der Swissair und jenen der Poolpartner seit dem 10. 11. 59 die "Sell and Report"-Möglichkeit für Frachtsendungen bis zu 20 kg. Vertretungen mit regelmässigem und beträchtlichem Frachtverkehr nach bestimmten Verkehrsgebieten, z. B. Nordatlantik oder Ferner Osten, werden feste Zuteilungen auf den sie interessierenden Kursen gegeben. Diese sogenannten "Allotments" erlauben den betreffenden Verkaufsstellen, ihrer Kundschaft sofortige Zusagen zu geben, ohne vorerst bei der Frachtreservation Zürich anfragen zu müssen. Zu einem von Fall zu Fall festgesetzten Zeitpunkt wird von der Allotment-Stelle die gesamte auf Allotment angenommene Fracht per Telex nach Zürich gemeldet. Zeitgewinn für den Absender und Einsparungen von Telexkosten lassen sich also auch auf diese Weise erzielen.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

7566 Magnet-Verkabelung

7661 Automatischer Vakuumregler für Vergaser-Prüfstand

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

7006 Formular 1007/R1

7110 Zange zum Wechseln der Schmelzsicherungen

7421 IBM-Kohlenfarbbänder

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

6722

Vorschlagswesen bei Herrn A. Oberli,
Organisationsdienst
Tf. 573

7205

Organisation bei Herrn K. Schneider,
Kassawesen Dept. I Finanzabteilung Dept. I
Tf. 500

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

694/815/1464/1585/2528/4247/4407/4625/
4748/4847/4954/5111/5861/6071/6087/6124/
6226/6234/6254/6362/6364/6367/6368/6639/
6702/6721/6722/6839/6860/6874/6894/6895/
7018/7078/7103/7120/7125/7129/7133/7150/
7156/7157/7158/7159/7172/7175/7176/7181/
7205/7207/7208/7209/7212/7213/7230/7243/
7261/7279/7282/7285/7286/7287/7298/7326/
7327/7335/7336/7341/7382/7530/7579/7590/
7625/7657/7682/7700/7734/7776/7780/7797/
7798/7812/7840/7845/7848.

SWISSAIR

Freizeit-Organisation



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

Eröffnung der Freizeitanlage Swissair Buchwiesen

zur Sommersaison

8. April 1961

Eine Ausnahme bilden die Tennisplätze, die infolge der Instandstellungsarbeiten wie folgt zur Benützung freigegeben werden können:

- Tennisplätze Nr. 2 und 3 am 15. April 1961
- Tennisplatz Nr. 1 am 22. April 1961

Ski-Club

Das traditionelle 25. Ski-Rennen, das auch diesmal bei guten Schneeverhältnissen und gleisendem Sonnenschein stattfand, gehört der Vergangenheit an. Am 25./26. Februar fand sich ein grosser Harst von Renn-Teilnehmern und Schlachtenbummler im gemütlichen Rietbad ein. Es lässt sich schwer feststellen, wer sich im Wettkampf ernstlich einschalten wollte, oder nur wegen der sprichwörtlichen Gemütlichkeit, die jedes Jahr neue Höhepunkte erreicht, zur Teilnahme entschloss.

Unsere Freunde des Ski-Clubs Genf waren auch wieder vertreten, und zum erstenmal beteiligte sich eine Delegation des Ski-Clubs AUA, Wien.

Aus räumlichen Gründen können wir nur die ersten 3 Gänge der einzelnen Disziplinen wiedergeben. Für die nachfolgenden Renner und für die, die unter "ferner liefen" figurieren sei für ihr Mitmachen herzlich gedankt.

- | | |
|------------------------------------|--|
| Damen
Riesenslalom | 1. Vreni Sulzberger, Clubmeisterin 1961
2. Heidi Zellweger
3. Nelly Bader |
| Herren Sen. I
Riesenslalom | 1. Ueli Willy
2. Roland Niederer
3. Peter Metier |
| Herren Sen. II
Riesenslalom | 1. Willy Cejha
2. Andres Flückiger
3. Hans Keller |
| Herren
Kombinations-
slalom | 1. Manfred Preuss
2. Roland Niederer
3. Erich Küng |
| Herren
Kombinations-
wertung | 1. Roland Niederer, Clubmeister 1961 und Gewinner des Piloten-Cup
2. Ueli Willy
3. Manfred Preuss. |

Allen, die zum guten Gelingen dieses Anlasses beigetragen haben, ein frohes Ski-Heil und auf Wiedersehen im nächstes Jahr.

W. Luk

Was lange währt, wird endlich gut oder: wie beschliesse ich die alte Tennissaison im neuen Jahr? So und ähnlich wird dieser und jener Tennisclubler gedacht haben, als die Einladung für den Schlussabend am 21. Januar im Briefkasten lag.

Anfangs noch mit bekümmertem Miene sah man den Besitzer des Hotels Krone Unterstrass die letzten Vorbereitungen treffen und geschäftig da und dort die letzten Weisungen erteilen. Als dann doch die Zahl der Teilnehmer an der "Metzgete" stieg und stieg, der Saal sich mit erwartungsvollen Gesichtern füllte, erhellten sich die Mienen der Hotelangestellten in ihren weissen Mützen, und der Wirt sah sich für seine Bemühungen reichlich belohnt. Nachdem sich jeder an der reichhaltigen Auswahl des "help your self"-Buffets gütlich getan hatte, ging man zur Verdauungsgymnastik über. Wieder tröpfelten weitere Tanzlustige in den Saal, sodass schlussendlich an die 90 Teilnehmer gezählt werden konnten.

Mit Schwung wurde das Programm dargeboten, und ich möchte allen mit der Organisation irgendwie Beschäftigten bestens danken für alle Mühe und Arbeit. Herr Wimmer, unser Conférencier sorgte dafür, dass auch die Lachmuskeln nicht zu kurz kamen.

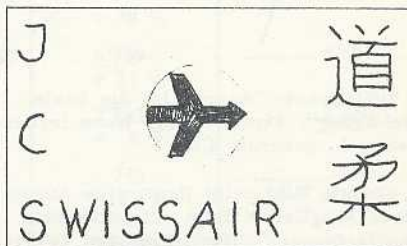
Was ein richtiger Verkäufer ist, haben zwei Publikumsartisten bewiesen. Nicht nur ist es schwierig, Klebstreifen an den Mann zu bringen, sondern auch Kerzen. Mit den Worten "natürlich könnten die Kerzen auch für die Tennisplatzbeleuchtung Verwendung finden", beschloss der Kerzenverkäufer sein überzeugendes Verkaufsgespräch. Und weiter gings nach Griechenland mit FrL. Spathi als Solistin. Sie gab das Lied aus dem Film "Jamais le dimanche" auf griechisch spontan zum besten. Dank gebührt nicht zuletzt auch dem Duo Calconia, welches, zwischen den Darbietungen auf der Bühne, zum Tanz aufspielte. Ueberzeugend wirkte auch "Regine le Mince" in ihren Parodien auf "Paris 1920" und "ein New Yorker Negermädchen".

Wie war das schon mit der Becherweihe? Ganz genau kann ich es auch nicht sagen, denn der Becher verschwand voll hinter dem Vorhang und wurde leer wieder auf die Bühne gereicht.

Nicht zu vergessen sind die behaarten, muskulösen Beine der Herren, welche auf Geheiss des Conférencier auf der Tanzfläche erschienen und die anschliessend durch eine Damenjury auserkorenen Paar schönsten Herrenknies.

Schon zu bald danach, schien es mir, erklangen die letzten Takte des Duos. Der gelungene Abend fand seinen Abschluss, und ich möchte allen Teilnehmern für die mitgebrachte gute Laune danken und einen guten Start in die Tennissaison 1961 wünschen.

eb.



Sie haben richtig erraten! Dies ist das Signet des Judo und Jiu Jitsu Club Swissair, kurz JCS genannt.

Was ist eigentlich Judo? Stimmt es, dass es eine ausgesprochenen grobe und gefährliche Sportart ist?

Diejenigen unter Ihnen, welche die beiden letzten Oktoberfeste der FPS besucht haben, sind ganz sicher vom Gegenteil überzeugt worden, wenn sie die Demonstrationen unseres Clubs verfolgt haben.

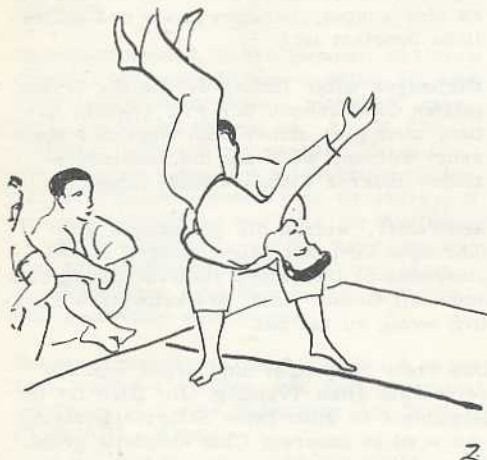
Allen aber, welche die gelungenen Vorführungen verpasst haben, mögen die nachstehenden Skizzen einen Hinweis geben, dass Judo mit Gewalt und "Muskelprotzen" herzlich wenig zu tun hat.

Das erste Bild zeigt eine Szene aus unserem Jiu Jitsu Training. Jiu Jitsu ist im Gegensatz zu Judo reine Selbstverteidigung und wird in unserem Club ebenfalls geübt. Diese Messerabwehr z.B. zeigt deutlich die angriffige Stellung des Abwehrenden. Sein ganzer Körper, vom Bein bis zum Arm, bildet eine gerade Linie. Die natürliche Reaktion eines mit dem Messer bedrohten, nicht geübten Mannes, ist jedoch zurückweichend. Aber auch hier gilt das



alte Sprichwort: "Angriff ist die beste Verteidigung". Das Wie und Wann lernen Sie eben in unserem Club!

Das nächste Bild zeigt Ihnen eine Anzahl unserer Mitglieder beim aufmerksamen Beobachten eines kurzen Kampfes zweier Kameraden. Der gezeigte Wurf wird als Schulterwurf bezeichnet. Dieses Bild wirkt vielleicht in gewisser Beziehung gefährlich; die Lage des Geworfenen zeigt



an, dass er im nächsten Moment auf die Matte fallen wird. Dieses Fallen wird aber in unserem Club als erstes geübt. Ohne Beherrschung der Falltechnik wird ein Judoka (Judo Sportler) überhaupt nicht zum Wurftraining zugelassen. Es besteht

deshalb absolut keine Gefahr, dass sich der Geworfene irgendwelche Verletzungen zuziehen wird.

Vielleicht verspüren Sie jetzt Lust, einmal aus nächster Nähe zuzuschauen? Sie sind freundlich eingeladen, unserem Training jeweils Donnerstag, 20.00 bis 21.30 Uhr in der Turnhalle des Schulhauses "Kolbenacker" in Zürich-Seebach

als Zuschauer oder als zaghafter Judoka beizuwohnen. Es würde uns alle freuen, wenn dieser schöne und gesunde Sport auch in SWISSAIR-Kreisen das verdiente Interesse finden würde.

E. Peter

Boccia-Club

In der Generalversammlung vom 23. Februar wurde der neue Vorstand wie folgt gewählt:

Präsident:	Nünlist Franz, OGSF, Dept. III
Vice Präsident:	Mazzoni Gerri, Navro, Dept. III
Aktuar:	Richard Silvia, TMB, Dept. IV
Kassier:	Sommerhalder Bruno, TGNA, Dept. IV

Dem aus Gesundheitsgründen zurückgetretenen Präsidenten Herrn Fridolin Meier wird für seine wertvollen geleisteten Dienste herzlich gedankt.

F. Nünlist.

Das ASIA Sport-Sekretariat meldet uns:

In der ersten Runde der Tischtennis-Meisterschaft gewinnt Air France gegen Swissair, Zürich mit 9 : 0 Punkten, Swissair, Genf verliert gegen BEA ebenfalls mit 0 : 9 Punkten, und Sabena schlägt schlussendlich Austrian Airlines mit 9 : 0 Punkten. Somit verbleiben im Halbfinal noch Air France, BEA, Sabena und Luft-hansa.

Redaktionsschluss für die April-Ausgabe der FPS-Mitteilungen:

3. April 1961