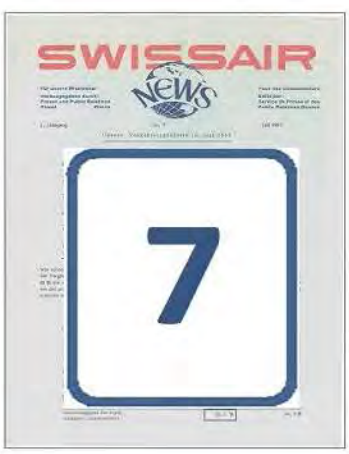
SWISSAIR

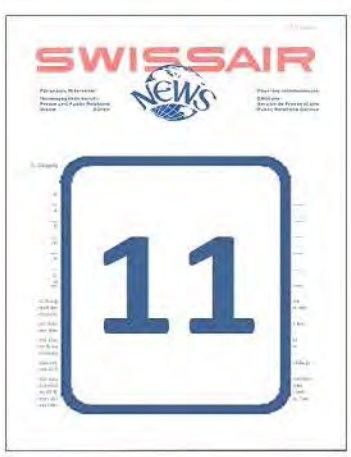
FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF

NEWS

PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

1957





SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF

NEWS

PRESSE- &
PUBLIC-RELATIONS-DIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH 1

6. Jahrgang Nr. 1 Januar 1957

Unsere Verkehrsergebnisse im Dezember 1956

	Dezember 1956	Dezember 1955
Offerierte Tonnenkilometer	8'706'835 + 25%	6'948'036
Ausgelastete Tonnenkilometer	5'405'706 + 21%	4'480'152
Etappenpassagiere	46'334 + 29%	35'917
Fracht in kg	980'987 + 20%	820'462
Post in kg	427'129 + 3%	416'348
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	62,4%	64,3%

Der Berichtsmonat hat befriedigende wenn auch nicht hervorstechend gute Resultate gezeitigt. Das Gesamtangebot erfuhr, verglichen mit dem Vorjahres-Dezember, eine Zunahme um 25 %; die um 21 % gesteigerte Anzahl der ausgelasteten Tonnenkilometer vermag diese Mehrofferte zu rechtfertigen. Die Zahl der Etappenpassagiere stieg recht bedeutend um 29 % und die gewichtsmässige Summe der per Luftfracht spedierten Güter um 20 %. Der durchschnittliche Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs senkte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,9 Punkte auf 62,4 %.

In den einzelnen Verkehrsgebieten ergab sich für die flugplanmässig beflogenen Linien folgendes Bild :

Der Europaverkehr nahm 44 % unseres Angebots in Anspruch. Die Zahl der offerierten Tonnenkilometer wurde hier um 36 % gesteigert; auf der Nachfrageseite konnte das Gleichgewicht mit einer 25 %igen Zunahme nicht erreicht werden, was sich in einer Senkung der durchschnittlichen Auslastung von 59,0 % auf 54,2 % wiederspiegelt.

Unsere Nahost-Kurse, einschliesslich derjenigen nach Athen und Istanbul, waren mit 19 % am Gesamtverkehr beteiligt. Einer Angebotserhöhung von 8 % stand auf der Nachfrageseite eine Zunahme von 24 % gegenüber. Der mittlere Ladefaktor erreichte infolgedessen die beachtliche Höhe von 71,9 % gegenüber 62,9 % im Dezember 1955.

Ueber dem Nordatlantik boten wir 33 % unserer Gesamtproduktion an. Das Angebot stieg um 25 %, die Nachfrage um 20 %. Die Auslastung war um 3,4 Punkte geringer; sie erreichte immerhin noch 69,7 %.

Unser Südatlantikverkehr schliesslich war zu 57,8 % oder um 1,3 Punkte weniger ausgelastet als vor einem Jahr.

Das Jahr 1956 in einigen Zahlen

	1956	1955	Zunahme
Geflogene km	22'070'053	19'103'908	+ 16 %
Angebotene tkm	110'402'912	95'193'537	+ 16 %
Ausgelastete tkm	73'201'432	61'594'149	+ 19 %
Etappenpassagiere	773'956	630'719	+ 23 %
Fracht in kg	10'421'496	8'486'812	+ 23 %
Post in kg	3'608'345	3'317'270	+ 9 %
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	66,5 %	64,8 %	
Geleistete Passagier-tkm	45'914'628	38'880'953	+ 18 %
Geleistete Fracht-tkm	11'852'095	9'077'015	+ 31 %
Geleistete Post-tkm	3'798'911	3'482'531	+ 9 %

Die Eröffnung neuer Strecken und die Einführung der "Metropolitan" haben im Jahre 1956 unser tonnenkilometrisches Gesamtangebot um 16 % anwachsen lassen. Diesem Mehrangebot stand auf der Nachfrageseite eine Zunahme um 19 % gegenüber, was zu der um 1,7 Punkte verbesserten Auslastung führte. An diesem guten Resultat ist unser Langstreckenverkehr wesentlich beteiligt.

Das beförderte Gesamtvolumen verteilte sich wie folgt auf die vier Ladekategorien (in Klammer Vorjahreszahl) :

Passagiere 63 % (63 %), Gepäck 16 % (16 %), Fracht 16 % (15 %) und Post 5 % (6 %).

Neue Pilots-in-Command - Capt. Robert Donovan wurde zum Pilot-in-Command auf Convair, die Piloten John Dixon, Christopher Milne-Fowler und Jeffrey Withers zu Kommandanten auf DC-3 ernannt.
Many happy landings !

Ernennungen - Fräulein Hedwig Brack, bisher Chef der Finanzabteilung Dept. I, trat auf Neujahr als Mitarbeiterin von Herrn Ing. A. Baltensweiler in den Planungsdienst über. Ihr Nachfolger als Chef der Finanzabteilung wurde Herr Fritz Barth, bisher Chef des Organisationsbüros, wo Herr Hugo Zeller seine Nachfolge antritt. Herr Karl Schneider, bisher Chef der Verkehrsbuchhaltung, wurde zum Chef der Buchhaltung, welcher die Allgemeine Buchhaltung und die Verkehrsbuchhaltung unterstellt sind, ernannt. Herr Dr. Albrecht Keller übernimmt als Nachfolger von Herrn Dr. Hürlimann die Leitung des Betriebswirtschaftsdienstes. Herr Paul Schneibel, bisher Chef der Poolabrechnung, steht als Chef der Verkehrsbuchhaltung vor. Zum Chef des Büros für elektronische Datenverarbeitung wurde Herr Heinz Büchi ernannt, während Herr Eduard Abegg zum Chef der Poolabrechnung bestimmt wurde. Wir wünschen allen Neuernannten vollen Erfolg in ihrer künftigen Arbeit.

Kleine Vorschau auf 1957

Die folgenden Daten dürfen im Swissair-Kalender füglich rot angestrichen werden :

- 1. März: Einführung der Touristenklasse im Südatlantikverkehr.
- 7. April: Erstmals zweiter wöchentlicher Südatlantikflug mit Ausdehnung der Linie bis Buenos Aires.
- 23. April: Erster Flug über Genf, Athen, Kairo, Karachi, Bombay, Bangkok und Manila nach Tokio (Routenänderung ab 9. Juli: Genf-Kairo direkt).
- 5. Mai: Nordatlantikroute zum erstenmal über Köln.
- 4. Juli: Einführung DC-7C "Seven Seas" nach Rio und São Paulo sowie am
- 7. Juli: nach Buenos Aires.
- 9. Juli: Zum erstenmal zweiter wöchentlicher Fernostkurs über Genf, Athen, Beirut, Karachi, Kalkutta, Bangkok und Manila nach Tokio.

Von unsern Auslandvertretungen - Unser bisheriger Regionalvertreter in Chicago, Herr Eduard M. Keiser, ist zum Regionalvertreter für Japan in Tokio ernannt worden. In Chicago wird er durch Herrn Martin Bary, bisher Regionalvertreter in Philadelphia, ersetzt. Sein Stellvertreter, Herr Vincent T. Concordia, hat die Leitung der Vertretung Philadelphia übernommen. Herr John M. Mann von Swissair London hat den Posten eines Zweigstellen-Leiters in Hannover angetreten, und schliesslich wurde Herr Mohammed A. Fahmy, Kairo, mit der Leitung der Zweigstelle Port Said betraut. Wir wünschen alles Gute !

Versuchsflüge mit dem "Twin Pioneer"

In den ersten Tagen des neuen Jahres traf in Kloten ein von uns bei der Scottish Aviation Ltd. gechartertes neues Flugzeug ein. Es trägt die Typenbezeichnung "Twin Pioneer" und scheint, da es extrem kurze Start- und Landestrecken benötigt, dazu geeignet, bis dahin dem Helikopter vorbehaltene Aufgaben zu übernehmen. Um den neuen Typ auf seine wirtschaftliche und technische Eignung prüfen zu können, haben wir am 19. Januar einen Versuchsbetrieb auf den Strecken von Zürich-Kloten nach St.Moritz und Davos und am 22. Januar einen solchen von Kloten über Genf-Cointrin nach La Chaux-de-Fonds aufgenommen. Die Versuche sollen bis Ende März dauern. Eine genaue Beschreibung des "Twin Pioneer" folgt im nächsten Swissair-Journal.

Unser zweitletzter Convair 240 verliess die Schweiz am 10.Januar. Er hiess "Grisons" und flog für uns unter der Immatrikulation HB-IRP. In den USA wird er den Mohawk Airlines als "N 1013 C" hoffentlich noch lange gute Dienste leisten.

78 Millionen Passagiere haben 1956 in der westlichen Welt Flugreisen unternommen. Die durchschnittliche Reisedistanz war 575 Meilen, das sind ca. 920 km. Ein Beispiel, wie es die ICAO errechnet hat, vermittelt einen Begriff von der Bedeutung dieser Zahlen: Sie entsprechen einem Transport der gesamten Bevölkerung von Frankreich, Belgien und der Schweiz auf dem Luftwege von Kloten nach Barcelona.

Im Londoner Flughafen wurde am 28. Dezember der dreimillionste Passagier des Jahres 1956 registriert.

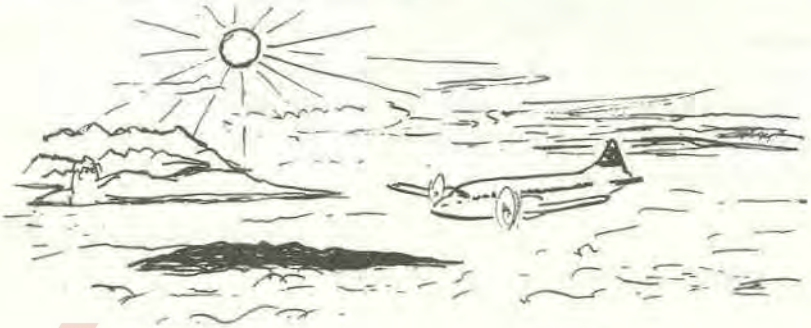
Die technische Ecke

Die Geschwindigkeitsmessung im Flugzeug. - Im Flugzeug ist es - im Gegensatz zum Fahrzeug - nicht möglich, die Distanz mechanisch genau zu messen. Die Geschwindigkeit, d.h. die zurückgelegte Distanz pro Zeiteinheit, muss mit andern Mitteln bestimmt werden. Man benützt dazu ein physikalisches Gesetz, den Satz von Bernoulli. Dieser sagt aus, dass Geschwindigkeit und Druck in einem reibungsfreien und inkompressiblen Medium äquivalent sind. Luft erfüllt diese Voraussetzungen nahezu, sofern die Geschwindigkeiten nicht in der Nähe der Schallgeschwindigkeit liegen. Um das genannte Gesetz anwenden zu können, müssen zwei Druckarten bestimmt werden. An einer Oeffnung quer zur Flugrichtung wird der Gesamtdruck, d.h. statischer Druck plus dynamischer oder Staudruck, gemessen. Eine zweite Oeffnung parallel zur Bewegungsrichtung ergibt den statischen Druck allein. Die Druckdifferenz ist der Staudruck. Bei bekannter Luftdichte ist er ein Mass für die Geschwindigkeit. Die Luftdichte ist jedoch abhängig von Barometerdruck und Temperatur. Das Instrument kann also nur in einem Spezialfall die tatsächliche Geschwindigkeit angeben. Normalerweise wird das Instrument für einen Barometerdruck von 760 mm bei 15°C geeicht. Praktisch ergibt sich nun in allen Fällen die Notwendigkeit, die angezeigte Geschwindigkeit für die herrschenden Verhältnisse umzurechnen. Die angezeigte Geschwindigkeit muss durch die Quadratwurzel aus dem Verhältnis der Luftdichten (herrschende Dichte durch Dichte bei 760 mm Hg und 15°C) dividiert werden. Die so erhaltene Zahl ist normalerweise kleiner als 1, d.h. dass die wahre Geschwindigkeit grösser als die angezeigte wird. Diese berechnete Geschwindigkeit, korrigiert für den Windeinfluss, ergibt den entsprechenden Wert gegenüber dem Boden. Während diese Geschwindigkeit der Navigation dient, braucht der Pilot direkt die angezeigte Geschwindigkeit, also den Staudruck, weil dieser eine wichtige aerodynamische Grösse bedeutet, die für die Flugcharakteristik massgebend ist.

Auf 18'363'000'000 Dollar belief sich am 30. September 1956 der Wert der Auftragsbestände bei den amerikanischen Flugzeug-, Flugmotoren- und Propellerfabriken. Die Angabe stammt aus einer Statistik des amerikanischen Luftverkehrsamtes, die sich auf Untersuchungen bei 53 Unternehmen stützt.

Eine Europavertretung der Convairwerke soll unter der Leitung von Herrn R.D. Cape Ende Januar in Genf eröffnet werden.

Die TAI bestellt vier DC-8 - Die französische Luftverkehrsgesellschaft TAI (Transports Aériens Intercontinentaux) hat kurz vor Weihnachten vier DC-8 in Auftrag gegeben. Er muss noch von der französischen Regierung gebilligt werden. Die Lieferungen sind für zwei Einheiten auf die erste Hälfte des Jahres 1960 und für zwei weitere auf den Beginn des Jahres 1961 vorgesehen. Mit dieser Bestellung ist der gesamte Auftragsbestand an Düsenverkehrsflugzeugen dieses Typs bereits auf 122 gestiegen.



Die ärztliche Ecke

hat sich wieder einmal zu einer vollen Seite ausgewachsen. Sie behandelt ein Problem, das durch die Aufrufe zur Blutspende und zur Bestimmung der Blutgruppe bei den motorisierten Verkehrsteilnehmern vor einigen Wochen eine ganz besondere Aktualität erlangt hat. Damals konnten wir den Beitrag unseres Aerztlichen Dienstes wegen Platzmangel nicht aufnehmen. Indessen hat unser Thema an Aktualität keineswegs eingebüsst. Es lautet :

Die Bedeutung des Rhesus-Faktors

Der Rhesusfaktor ist ein zusätzlicher Blutgruppenfaktor. Die klassischen vier Blutgruppen A, B, AB und O unterteilen sich jede noch in "Rhesus positiv" (Rh+) und "Rhesus negativ" (Rh-). Die Feststellung, jemand gehöre der Blutgruppe A an, genügt demnach nicht. Wenn er nämlich darüber hinaus rhesuspositiv ist, heisst seine Blutgruppenbezeichnung richtig :

A, Rh+.

Die Bezeichnung "Rhesus" stammt vom wissenschaftlichen Namen eines ungefähr 40 cm grossen Aeffchens, Rhesus macacus, das oft zu vergleichenden Blutstudien herangezogen wurde. Im Blut dieses Aeffchens gibt es einen an die roten Blutkörperchen gebundenen Faktor, der sich bei 85 % aller Menschen wiederfindet. Diese bilden die grosse Gruppe der Rh+. 15 % sind Rh- . Von grosser praktischer Bedeutung ist diese Unterscheidung bei der Bluttransfusion und der Geburtshilfe.

Nehmen wir an, ein Mann der Blutgruppe A benötige wegen eines schweren Verkehrsunfalles eine Bluttransfusion, die er mit Blut der Gruppe A auch richtig erhalte. Die gleiche Transfusion werde zehn Tage später wiederholt, dabei erlebe der Patient aber einen schweren, ja lebensbedrohlichen Transfusionsschock. Geht man der Sache nach so findet man sehr wahrscheinlich , dass er zur Gruppe A, Rh- gehört, aber zweimal A, Rh+ - Blut bekommen hat. Die erste Transfusion wurde zwar gut ertragen, doch sensibilisierte sie den Patienten, d.h. machte ihn überempfindlich auf die falsche Rhesusgruppe, sodass der zweite Kontakt (frühestens neun Tage, aber eventuell auch mehrere Jahre später) in eine schwere Ueberempfindlichkeitsreaktion, den Transfusionsschock, ausmündete. Eine Bestimmung des Rhesusfaktors schliesst solche Zwischenfälle aus.

Im Unterschied zum Rhesusfaktor, wo erst der wiederholte Kontakt mit der falschen Gruppe zu einer Ueberempfindlichkeitsreaktion führt, besteht bei den klassischen Blutgruppen schon von Geburt an eine Unverträglichkeit für nicht gruppengleiches Blut.

Rhesusfaktor und Blutgruppe werden entsprechend den Regeln der Vererbungslehre von den Eltern auf die Kinder vererbt. Sind beide Eltern Rh+, so sind es auch die Kinder. Ist ein Elternteil Rh+ und der andere Rh-, so sind selbst dann immer alle Kinder Rh+, weil der positive Rhesusfaktor in der Vererbung durchschlagskräftiger ist als der negative. So wird das Kind eines rhesuspositiven Vaters und einer rhesusnegativen Mutter selber Rh+ sein. Und dieses Kind wird am Ende der Schwangerschaft, wenn ein gewisser Austausch von mütterlichem und kindlichem Blut stattfindet, den mütterlichen Organismus gegen sich selbst sensibilisieren, fast wie das eine Bluttransfusion mit der falschen Rhesusgruppe zur Folge hätte. Dieses erste Kind wird zwar in den meisten Fällen noch gesund zur Welt kommen, aber es hat die Mutter ein für allemal überempfindlich gemacht gegen rhesuspositives Blut. Dies wirkt sich in zwei Richtungen aus : einmal darf einer solchen Frau unter keinen Umständen rhesuspositives Blut transfundiert werden, weil das ihren sofortigen Tod herbeiführen könnte. Zweitens ist jede weitere Schwangerschaft dieser Frau schwer bedroht, da ja alle Kinder Rh+ sein werden. Auf gewissen Familien schien es wie ein Fluch zu lasten, dass das erste Kind zwar normal, alle weitern Kinder aber nur als Fehl- oder Totgeburten zur Welt kamen oder als sogenannte "gelbe Kinder" (infolge der Zersetzung des kindlichen Blutes durch das mütterliche) die Geburt nur Stunden oder Tage überlebten.

Heute entbindet man solche Frauen früher, z.B. drei Wochen vor dem Termin, zu einem Zeitpunkt, wo noch kein Austausch zwischen kindlichem und mütterlichem Blut stattgefunden hat. Damit verhindert man eine Sensibilisierung der Mutter. Kommt doch einmal ein "gelbes Kind" zur Welt, so wird sofort ein kompletter Blutaustausch durch die Nabelvene vorgenommen und das Kind damit in den meisten Fällen gerettet. Ausserdem muss gesagt werden, dass im Ganzen weniger Zwischenfälle auftreten, als auf Grund der Verteilung von 85 zu 15 % zu errechnen wären. Dies hängt mit dem Bestehen von zahlreichen Untergruppen zusammen, die das Bild für die Praxis freundlicher, für die Forschung aber viel, viel komplizierter machen. Es dürfte immerhin klar sein, dass sich eine Bestimmung von Blutgruppe und Rhesusfaktor für jeden lohnt.

Dr. Bernhard Hässig

Neueintritte - Wir freuen uns, die folgenden neuen Mitarbeiter die im Dezember eingetreten sind, willkommen zu heissen :

Departement I

Hausdienst Hirschengraben
Grob Ernst
Kontierungs- u. Fakturenkontrollbüro
Ballaman René
Müller Heinrich
Sektion Betriebswirtschaftsdienst
Aellig Hugo
Statistikdienst
Schmid Fernand
Kontrollbüro/Passage Abflug
Meierhofer Edmund
Kontrollbüro/Passage Verkauf
Schmid Hans
Tanner Paul
Verkehrsabrechnung Pool
Zeindler Alfred

Departement II

Studienbüro
Kündig Gabriele
Frachtverkehrsdienst
Zehnder Edith
Rottini Walter
Sektion Fracht - Verkauf
Birchler Georges
Reservation
Barakat Georges-Raymond
Diener Rolf
Dürst Valentin
Erismann Elisabeth
Fink Erwin
Galli Kurt
Kienle Hans
Krayer Karl
Krüger Heinz
Kübele Alex
Kunder Hans
Lyrenmann Ruth
Meier Jeannette
Nabholz Roger
Ohl Manfred
Riedi Reto
Schenker Maria
Zimmermann Georges
Abteilung Aussenvertretungen
Meier Urs

Departement III

Piloten
Humphries Henry Noel
Sektion Flight Control, Crew Assign.
Heutschi Urs
Keller Josef
Willimann Theres
Dispatcher-Kurs III
Brack Rudolf
Diggelmann Fritz
Guyer Karl
Lüthi Hans
Praxmarer Theo
Straub Hans Ulrich
von Gunten Gottfried
Zurflüh Albert
Uebermittlungszentrale
Bienz Antoinette
Traffic
Erzer Willy
Stadtabfertigung Zürich
Hertel Friedrich
Sekt. Route Documentation
Joye Ruth

Departement IV

Handbuchbüro
Rüegg Margrit
Sektion Bestellung
Weiss Erich
Flugzeugüberholung
Bossert Rudolf
Flugzeugwartung
Köppel Walter
Meyer Werner
Spenglerei
Braun Adolf
Elektrowerkstatt
Geissberger Lorenz
Koster Albert
Radiowerkstatt
Meier Hans
Triebwerkgruppe II, Montage
Stutz Fritz
Wüst Hugo
Magnetwerkstatt
Melcher Jachen

Direktion Genf

Luftreisebüro Genf
Marchand Louis
Startdienst Cointrin
Bruny Jean
Jacquier Roland
Abfertigung Cointrin
Besse André
Blaser Heinz
Frachtdienst Cointrin
Leresche Paul-César

Auslandvertretungen

London
- Neuenschwander Fritz
- Stephens Raymond George

Dublin
- Whitcroft Gemma

Paris
- Baduel Raymonde
- Maigret Hubert

Amsterdam
- van Gelder Willemijntje

Frankfurt
- Alexandrzak Gisela
- Jamin Georg

Frankfurt Station
- Berndt Ursula

Düsseldorf
- Merkamp Wolfgang

Lissabon
- De Sousa Vitor Manuel

Kairo
- Doummar Gaston

Istanbul
- Zinopulos Avrillos

New York
- Bobyock Elizabeth
- Donnelly James P.
- Guzi Olga
- Hadorn Margrit
- Haenni Willie
- McLoughlin Maire
- Spanner Sandra

New York, Station
- Buergi Peter

Cleveland
- Novak Donald

San Francisco
- Tilton Marie Louise

Atlanta
- Copelan Jamielee

Dallas
- Staton Helen

Allgemeine Personalausbildungsreserve

- Bohnet Gottlieb
- Mani Robert
- Sidler Maria Rosa
- Walter François

Personalstatus per 31. Dezember 1956	
Direktion	9
Generalsekretariat	18
Planungsdienst	6
Personaldienst	12
Allg. Personalausbildungsres.	38
Departement I	221
Departement II	
Personal Schweiz	336
Personal Ausland	655
Departement III	
Fliegendes Personal	590
Bodenpersonal	638
Departement IV	977
Direktion Westschweiz Genf	381
Total	3'881

Gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 1955 beträgt der Zuwachs 658 Personen.

Sind Sie genügend gegen Nichtbetriebsunfälle versichert? - Die Nichtbetriebsunfälle häufen sich in beängstigender Weise. Skiunfälle sind im Winter besonders zahlreich. Wenn ein Angestellter einen Nichtbetriebsunfall erleidet, so erhält er von der Swissair keinen Lohn während seiner Arbeitsunfähigkeit, sondern nur das Taggeld der SUVA, welches in der Regel 80 % des Lohnes beträgt. Die ersten drei Unfalltage sind überhaupt nicht bezahlt. Zu den meistens hohen Heilungskosten, die von der SUVA nicht immer voll bezahlt werden, kommt somit eine beträchtliche Saläreinbusse. Schon mancher Angestellte ist dadurch in eine finanzielle Notlage geraten. Die Swissair kann in solchen Fällen nicht zu Mehrleistungen herangezogen werden. Dagegen hat jeder Angestellte die Möglichkeit, für wenig Geld bei uns eine Zusatzversicherung abzuschliessen, die ihn zumindest vor Salärreduktionen schützt. Erkundigen Sie sich bei Ihren Kollegen oder bei uns über die genauen Bedingungen dieser Zusatzversicherung und melden Sie sich noch heute schriftlich bei uns an :
Büro für Personalversicherungen, Tel. intern: 586.

Traurige Unfallstatistik der SUVA - Innert nicht ganz 38 Jahren wurden der SUVA 8,3 Millionen Unfälle angemeldet, was einer Viererkolonne von Verunfallten in der Länge von ca. 2000 km oder von Luzern nach Gibraltar entsprechen würde. 152'500 Versicherte, das ist der Sollbestand von ca. neun Divisionen, wurden durch Unfälle invalid und 21'500 verunfallten tödlich; diese Zahl entspricht ungefähr der Wohnbevölkerung von Chur. Die SUVA hat bis heute über 3,3 Milliarden Franken Krankengeld, Renten und Heilungskosten ausgerichtet. Dabei ist bei der SUVA ca. ein Fünftel der Wohnbevölkerung der Schweiz versichert. (Aus den Schweiz. Blättern für Arbeitssicherheit, Juli 1956) -

Allein an Angestellte der Swissair musste die SUVA bis 1954 rund eine halbe Million Franken Krankengeld, Renten und Heilungskosten nur für Betriebsunfälle auszahlen. Die Swissair musste bis 1954 mehr als drei Millionen Franken Prämien für Betriebsunfälle an die SUVA entrichten. - Tun Sie an Ihrem Arbeitsplatz Ihr Möglichstes, um das rasche Anwachsen der bemitleidenswerten Armee der Verunfallten zu verhindern?

Unser Technischer Betrieb wurde im Jahre 1956 von etwa 9700 Personen besichtigt. Es fanden 220 Führungen mit durchschnittlich 45 Personen statt.

Ueber "Luftfracht - die neueste Transportart" - hält Herr Dr. E.Jäger, Chef unserer Frachtabteilung, im Rahmen der "Höheren Kurse für Kaufleute" an der Handelsschule des Kaufmännischen Vereins Zürich einen Kurs, der vier Abende vom 18.Februar bis 11 März in Anspruch nimmt.

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

ASIA-Ski-Cup in Arosa - Am 2./3.Februar 1957 findet das 2. Ski-Rennen um den ASIA-Ski-Cup statt. Nachdem unser Ski-Club diese begehrte von der Air France gestiftete Trophäe letztes Jahr in Val d'Isère gewonnen hat, ist nun die Reihe an uns, den Wettkampf um diesen Wanderpreis zu organisieren. Als Austragungsort haben wir Arosa gewählt, das uns in grosszügiger Weise seine Wettkampf-Organisation zur Verfügung stellt. Auf unsere Einladungen hin haben erfreulicherweise sämtliche ASIA-Mitgliedgesellschaften positiv geantwortet. Es werden sich somit in Arosa die Vertreter folgender Luftverkehrsgesellschaften im Riesenslalom und Spezialslalom messen :

Air France, Air Lingus, BEA, KLM, Sabena, SAS Oslo,
TAI, TWA, UAT, Swissair-Genf und Swissair-Zürich.

Die Mannschaft von Swissair-Zürich rekrutiert sich aus Mitgliedern unseres Ski-Clubs und wird vom Vorstand bestimmt. Wir wünschen dieser Equipe schon heute viel Glück und hoffen, dass der schöne Cup auch im Jahre 1957 unser Clubhaus in Seebach schmücken wird.

Vorstand der FPS.

Fussball-Club - Auf Anregung der "Amicale Sportive Air France" gelang es uns, im Herbst letzten Jahres nach relativ kurzer Vorbereitungszeit zwei Freundschaftsspiele mit Mannschaften der Air France Paris in Zürich zur Durchführung zu bringen. Die Resultate lauteten: SR I - AF I 7 : 3, SR II - AF II 1 : 4. Die Treffen wickelten sich fair und korrekt ab. Unsere erste Mannschaft legte ein ziemlich forsches Tempo vor und war in physischer Hinsicht den Leuten von Paris eher überlegen, was Durchhaltevermögen und Endresultat entscheidend beeinflusste. Dagegen fielen in der AF-Mannschaft einige technisch gut beschlagene Spieler auf. Das Retourspiel wird im Frühling 1957 in Paris zur Austragung kommen. Unsere Mannen werden sich etwelche Mühe geben müssen, diese Revanche zu ihren Gunsten zu entscheiden; es ist anzunehmen, dass die AF auf eigenem Platz in ziemlich verstärkter Formation antreten wird. - In der Meisterschaft des Schweiz. Firmensportverbandes, Region Zürich, präsentiert sich die Rangliste vor der Retourrunde wie folgt :

Serie Promotion	Spiele	Punkte	Serie C Gruppe 1	Spiele	Punkte
1. Migros	7	10	1. Bankverein	9	14
2. Brown, Boveri I	8	10	2. Astoria Zigaretten	8	12
3. Kant. Verwaltung I	8	9	3. Micafil	9	12
4. Swissair I	9	9	4. Derendinger	9	10
5. Neue Zürcher Zeitung	8	8	5. Kant. Verwaltung II	8	8
6. EWZ I	7	6	6. Swissair II	9	6
7. National Registrierk. II	7	6	7. Escher Wyss II	9	5
8. Amag I	8	4	8. Privat-Kommerzbank	9	3

Tisch-Tennis - Am 17./18. November 1956 war die Swissair, zusammen mit der Sabena, Gast der Air France in Paris. Zur Austragung gelangte die Vorrunde des ASIA Tisch-Tennis Turniers. Während die Herren gegen ihre viel stärkeren Gegner kein Glück hatten, brachte die Damenequipe einen schönen 7 : 2 Sieg nach Hause. Sie wird somit an den kommenden Finals teilnehmen.

Vergünstigungen -

Das Handschuh-Geschäft Böhny an der Bahnhofstrasse 36, Zürich, gewährt Swissair-Angestellten gegen Vorweisung des Personal-Ausweises auf sämtlichen Käufen einen Rabatt von 10 %.

Das Bekleidungsgeschäft Naphtaly, Stüssihofstatt 6/7, Zürich, räumt uns einen Rabatt von 5 % ein. Diese Vergünstigung gilt auch für die Zweiggeschäfte in Basel und Bern.

* * *

Die gute Idee

SWISSAIR

Nr. 36
Januar 1957
Redaktion:
Organisationsbüro

DIE EHRENTAFEL

In dieser Nummer gelangen 6 prämiierte Vorschläge zur Publikation. Die Preisträger sind:

Herr Werner Däppen, Materialverwaltung, Dept. IV	Fr. 160.--	4510
Herr Adalbert Berchtold, Lagerbuchhaltung, Dept. IV	Fr. 140.--	2887
Herr Hans Hurter, Kontrollabteilung, Dept. IV	Fr. 60.--	3070
Herr Ernst Erismann, Betriebsplanung, Dept. IV	Fr. 30.--	4307
Herr Robert Inhelder, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 30.--	4931
Herr Fritz Züllig, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--	4916

Herr Werner Däppen machte den Vorschlag, für das Tanken der Verpflegungs-Fahrzeuge im Raume des Dept. III eine Lösung zu suchen, um die Tankfahrten nach der Werft einzustellen. Diese Anregung konnte verwirklicht werden, weil der Swissair eine betriebsbereite Tankanlage gegenüber dem Tarmac zur Verfügung gestellt wurde. Dadurch können in Zukunft die vielen Leerfahrten nach der Werft vermieden werden, woraus sich grosse Einsparungen an Benzin und Arbeitszeit ergeben.

Herr Adalbert Berchtold schlug seinerzeit vor, die Pisten-Fahrzeuge mit Autobenzin statt mit Flugbenzin OZ-73 zu betreiben. Dieser Vorschlag konnte damals nicht verwirklicht werden, weil einerseits dem Bau einer eigenen Tankanlage im Raume des Dept. III die Projekte der Flughafen-Erweiterungsbauten im Wege standen, zudem ergab sich durch eine Betankung in der Werft infolge der damals geringen Preisdifferenz zwischen Flug- und Autobenzin kein wesentlicher Vorteil.
Durch die heutige Verwirklichung des Vorschlages 4510 und der daraus entstandenen neuen Ausgangs-Situation, wurde die Anregung des damals abgelehnten Vorschlages neu aufgegriffen und in die Tat umgesetzt. Als Belohnung für die daraus erwachsenden Einsparungen konnte der Vorschlag nachträglich prämiiert werden.

Herr Hans Hurter machte darauf aufmerksam, dass die Prüfbedingungen im Motoren-Prüfstand während des Winters ungenügend sind. Durch das Ansaugen von kalter Luft werden die Benzinverbrauchs- und Leistungsmessungen stark beeinträchtigt, da für die Erzielung genauer Messresultate die Aussentemperatur einem Standardwert von 12° Celsius haben soll. Auf Grund dieses Vorschlages wird nun im Motoren-Prüfstand eine Vergaserluft-Heizung eingebaut, wodurch die Prüfanlage eine Verbesserung erfährt und genauere Messergebnisse erzielt werden können.

Herr Ernst Erismann schlug vor, die Vorhänge der DC-3 Flugzeuge mit Klemmbügeln zu versehen. Dadurch bleibt der Vorhang beim Verschieben in der gewünschten Lage fixiert. Dies bedeutet eine schon lange gewünschte Verbesserung.

Herr Robert Inhelder machte den Vorschlag, die Blinddeckel an den Propellerreglern mit 2 Klammern am Aggregat festzuklemmen. Durch diese Massnahme wird das Herausfallen der Dichtung vermieden und das Ausfliessen von Oel verhütet. Die Lagergestelle können somit sauberer gehalten werden; auch die durch verschiedene adm. Stellen laufenden Begleitkarten bleiben besser leserlich.

Herr Fritz Züllig machte auf die zur Zeit ungünstige Zuteilung der Kleiderkasten in der Werft aufmerksam. Der Hausdienst wurde beauftragt die Kleiderkasten so zu verteilen, dass neben dem Kasten eines Werkstattarbeiters immer ein solcher eines Schichtarbeiters zu stehen kommt. Diese an und für sich kleine Massnahme trägt viel dazu bei, den Platzmangel zu beheben und manch unfreundliches Wort zu vermeiden.

★ Folgende zur Prämiierung vorgesehene Vorschläge werden in der nächsten Nummer zum Abschluss gebracht :

427 Abdeckung der Landefackel-Austrittsöffnung
2659 Drucken des Tagesprogrammes auf die Flugzeug-Einsatzlisten
3984 Befestigung der HF - Antenne an CV-440 Flugzeugen
4104 Vergüten der Kontaktschienen der Propellerenteisung
4541 Einpressen von Broncebüchsen in die Kipphebel der R-2000 und R-2800 Motoren
4691 Reinigung der Motoren-Scheibenoelfilter
4917 Loch-Entgrater für innenseitiges Entgraten festmontierter Strukturbleche
5002 Ausrüsten der Material-Anforderungsblöcke mit einer 2. Kopie.

★ Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

2471 Ferienreisen-Austausch
4697 Weiterverwendung der alten Läppringe
4698 Aero-Camping am Meer
4715 Reorganisation des Verbuchens und Führens der Beitragskonti der Allg. Pensionskasse
4727 Aufnahme der Belastung fremder Dokumente, resultierend aus Rückerstattungen an Passagiere, in die Tabellierfakturen des FRVV
4877 Anschaffung von Transportkisten für Sendungen von Zürich nach den Dept. III und IV und v.v.

★ Die Einsender folgender Vorschläge werden zwecks Erteilung näherer Angaben ersucht, sich zu melden.

3963 Reduktion der Lagerbestände bei Herr Matt, Sektion Bestellung, Dept. IV
4347 Antennenschwerter bei Herr J. Baumann, IERA, Dept. IV
4675 Liste von sogen. Ladenhüter-Material bei Herr W. Trottmann, AVOR, Dept. IV
4725 Reorganisation des Verbuchens und Führens der Konti der im Stundenlohn-Anstellungsverhältnis stehenden Angestellten bei Herr L. Bollhalder, Allg. Buchhaltung, Dept. I

★ Die Einsender der folgenden Vorschläge werden ersucht, ihre Talons bis am 31.1.57 dem Organisationsbüro einzusenden, ansonst diese Vorschläge als erledigt betrachtet werden.

4144 Aenderung der Anschrift der Wegweisertafel bei der Werft, von Flugbahnhof in Flughof
4182 Masslehre für Fahrwerkschalter

★ Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiiert werden:

609 Die Anschaffung eines plombierten Anhängers für die Station Basel würde das Transport-Problem dort nicht verbessern, weil in den meisten Fällen das Traktionsmittel fehlen würde. Die gelegentlich auftretenden Transportschwierigkeiten lassen sich vorläufig leicht durch Zuzug von Camionneuren überbrücken.

2465 Einführen von 4-Coupon Uebergepäcktickets. Die Praxis hat gezeigt, dass sich mit ganz wenigen Ausnahmen alle Gepäck-Abfertigungen mit den heute im Gebrauch stehenden 3-Coupon Uebergepäcktickets erledigen lassen. Somit besteht vorläufig kein Bedürfnis für 4-Coupon Uebergepäcktickets.

4561 Positionslampen im Heck der Metropolitan Flugzeuge. Die Original-Positionslampen wurden bereits an den ersten Metropolitan Flugzeugen durch 2-polige ersetzt. Eine Plexiglas-Abdeckung kommt vorläufig nicht in Frage, da sonst an der Struktur Aenderungen vorgenommen werden müssten.

4622 Ausbildung von Bodenpersonal auf dem Flight-Simulator. Der Flight-Simulator wurde bereits im Juli 1956 zur Ausbildung von Bodenpersonal benützt. Im Ausbildungsprogramm für das Bodenpersonal des Dept. IV sind weitere Instruktionskurse vorgesehen.
Es ist aber nicht möglich, eine entsprechende Ausbildung auf breiter Basis durchzuführen, da der Einsatz im Simulator die letzte Phase einer theoretisch-praktischen Grundausbildung ist, die vollständige Kenntnisse der Motoren und Anlagen des DC-6B voraussetzt.

4658 Gewichtseinsparung durch Ausbohren der Kleiderbügel. Bei der Anschaffung des heute verwendeten Kleiderbügels nahm man aus ästhetischen Gründen ein gewisses Mehrgewicht in Kauf. Seit der Einführung der Metropolitan und DC-7C Flugzeuge, befasst sich der Borddienst mit der Suche nach einer grundlegend neuen Lösung.

4675 Liste von sogen. Ladenhüter-Material. Der Vorschlag kommt leider zu spät. Diese Angelegenheit war bereits Grund einer Besprechung zwischen den verantwortlichen Dienststellenchefs und soll demnächst verwirklicht werden.

4682 Ausrüsten der Quellenventile mit federbelasteten Schaltern (Momentary Switch).
Aus funktionstechnischen Gründen können die eingebauten 2-Positionen Schalter nicht durch federbelastete Schalter ersetzt werden. Die Klappe des Quellenventils bleibt bei allfälligen Störungen nur sicher ausgekuppelt, wenn sich der Schalter in der ON-Position befindet, d.h. das Solenoid unter Spannung steht.

4683 Ersetzen des vorhandenen Dimming-Relays in den CV-440 Flugzeugen. Gemäss Versuchsauftrag Publ. Nr. 31211, wird das Dimming-Relay in eine spezielle Relay-Box mit eingebauter Funkenlöschung montiert. Der Anschluss dieser Box wird mit Hilfe einer Steckerverbindung vorgenommen. Diese Aenderung schafft eine grosse Arbeitserleichterung und schützt das Relay. Der entsprechende Auftrag wurde jedoch bereits vor Eingang dieses Vorschlages erteilt.

4690 Montage der CV-440 Inverter auf Shock-Mounts. Bereits bei der Inbetriebnahme wurde die störende Vibration der Inverter festgestellt und eine Neumontage beschlossen. Um jedoch die Auswechselbarkeit mit den Invertern der DC-7C zu gewährleisten, wurde diese Aenderung bis zum Eintreffen dieser Flugzeuge zurückgestellt. Die Neukonstruktion, bei der zur Montage 4 Shock-Mounts vorgesehen sind, ist zur Zeit in Bearbeitung und dürfte demnächst ausgeführt werden.

4726 Abschreibung der Fahrzeuge. Die Mutationen bei den Fahrzeugen sind viel häufiger als bei den Betriebseinrichtungen. Es ist daher eine genaue Abschreibungskontrolle notwendig, die durch die detaillierte Abschreibungsliste in hohem Masse erfüllt ist.

4728 Einführung von schwarzen Caran d'Ache Minen. Dieser Vorschlag ist ein persönlicher Wunsch. Schwarze Minen können mit einer Material-Anforderung über den Einkauf bezogen werden. Eine Lagerhaltung lohnt sich jedoch bei dem geringen Verbrauch nicht.

4860 Cockpit-Treppen für den Gepäck-ein- und auslad an den DC-3 Flugzeugen. Mit dem Entfernen der an diesen Treppen vorhandenen Einsteckhülsen wurde bereits letzten Sommer begonnen. Bei den noch nicht geänderten Treppen wird diese Arbeit bei nächster Gelegenheit nachgeholt.

4925 Stempelkarten-Fach auf Convair- und DC-6B-Dock. Zur Zeit wird in der Motorenwerkstatt ein neuer Dispograph ausprobiert. Wenn sich dieser eignet, werden auch die Docks damit ausgerüstet.

4985 Korrespondenz-Kurzzeichen. Die herausgegebenen Korrespondenz-Kurzzeichen entsprechen einem betrieblichen Bedürfnis und erleichtern den internen Verkehr. Wenn heute noch Missverständnisse wegen der Kurzzeichen vorkommen, so liegt der Grund dafür in der falschen Anwendung derselben.

4990 Radschuhe. Festdistanzierte Radschuhe lassen sich bei unserem Flugzeugpark nicht zweckmässig anwenden, weil jeder Flugzeugtyp einen andern Raddurchmesser aufweist. Jedes Flugzeug würde seinem Typ entsprechende Radschuhe benötigen, somit die Arbeit am Start erschweren.

5126 Altmetall-Boxen. Die bestehenden Altmetall-Boxen müssen in nächster Zeit den Werft-Erweiterungsbauten weichen. Die Errichtung von neuen und zweckmässigeren Boxen ist geplant.

★ Folgende Vorschläge befinden sich im Versuchsstadium:

118 Neugestaltung des Flugplanhandbuches. Die mit der technischen Ausarbeitung beauftragte Arbeitsgruppe befasst sich weiterhin mit dieser Angelegenheit.

302 Niederspannungskabel. Zur Zeit werden Versuche durchgeführt. Der Vorschlag muss bis Mitte 1957 pendent gehalten werden.

770 Bemalen der Propellerenden mit weisser und roter Scotchlight-Farbe. Der Versuch wird ab 17.1.57 an der HB-IRN wiederholt und kann ca. Ende Februar abgeschlossen werden.

4378 Anfertigen eines fahrbaren DC-6B/DC-7C Kompressoren-Prüfstandes. Die Druckkabinen-Tests für eine abschliessende Beurteilung sind noch nicht genau abgeklärt.

4395 Anfertigen von Spezial-Rolli zum Deponieren der Motor-Einbaubleche und -Hauben. Die endgültige Entscheidung ist demnächst zu erwarten.

4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr. Oelkühler. Der Versuch auf HB-IBU kann erst nach einer Laufzeit von ca. 5000 Std. soweit beurteilt werden, dass über die Ausrüstung aller DC-6B und DC-7C Flugzeugen befunden werden kann. Der Abschluss ist deshalb nicht vor Mitte 1958 zu erwarten.

4994 Vergüten der Instrumenten-Gläser. Versuche werden durchgeführt und der Entscheid ist demnächst fällig.

★ Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

4689 Schutzhülle für Pedestal. Es wurden 2 Schutzhüllen zu Versuchszwecken in Auftrag gegeben.

4902 Erstellen eines Unterstandes für Transportböcke. Dieses Problem muss noch zurückgestellt werden, bis die Pläne der neuen Werft-Umbauten von der Bau-Abteilung bereinigt sind.

★ Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/302/410/606/607/642/770/771/789/1554/1589/1648/2467/2468/2469/2470/2471/2696/2817/2843/3601/3892/3914/3963/4069/4098/4105/4111/4138/4162/4182/4247/4252/4253/4280/4299/4337/4347/4378/4380/4395/4502/4511/4515/4530/4552/4553/4570/4588/4594/4620/4625/4626/4627/4628/4630/4638/4641/4648/4649/4650/4652/4653/4654/4661/4667/4671/4672/4676/4678/4679/4688/4689/4692/4698/4718/4723/4725/4729/4733/4876/4902/4904/4920/4921/4924/4954/4962/4975/4977/4983/4988/4992/4994/5101/5107/5113/5117/5120/5121/5125/5146/5153/5245/5247/5250/5274/5297/5298.

SWISSAIR

Für unsere Mitarbeiter
Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

NEWS

Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

6. Jahrgang Nr. 2 Februar 1957

Unsere Verkehrsergebnisse im Januar 1957

	Januar 1957	Januar 1956
Offerierte Tonnenkilometer	9'064'669 + 32%	6'884'123
Ausgelastete Tonnenkilometer	5'330'223 + 25%	4'260'329
Etappenpassagiere	50'623 + 24%	40'879
Fracht in kg	733'572 + 15%	637'286
Post in kg	310'229 + 18%	263'201
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	58,6%	61,9%

Wenn der Berichtsmonat auslastungsmässig eher enttäuschte, so ergaben sich doch bedeutende Verkehrszunahmen, die im wesentlichen der Leistung unserer DC-7C und Convair Metropolitans zu verdanken sind. Das Angebot an Tonnenkilometern nahm, verglichen mit dem letztjährigen Januar, um 32 % zu. Die Nachfrage stieg um 25 %, die Zahl der Etappenpassagiere um 24 % und das Gewicht der beförderten Fracht um 15 %. Der durchschnittliche Auslastungsgrad senkte sich dagegen von 61,9 % auf 58,6 %.

Europa beanspruchte 53 % unseres Gesamtangebotes. Der Löwenanteil der Mehrproduktion fiel diesem Verkehrsgebiet zu. Die Zunahme an offerierten Tonnenkilometern betrug hier, verglichen mit dem Januar des Vorjahres, 59 %. Da die Nachfrage jedoch lediglich um 38 % anstieg, senkte sich die mittlere Auslastung um 8 Punkte auf 52,4 %.

Unser Verkehr nach Athen, Istanbul und dem Nahen Osten machte 16 % der totalen Produktion aus. Dem günstigen Verhältnis der Angebots- und Nachfragezunahme von 3 % zu 23 % entsprach eine Steigerung des durchschnittlichen Ladefaktors um 10,8 Punkte von 56,4 % auf 67,2 %.

Auf unsern Nordatlantikkursen boten wir 26 % der produzierten Tonnenkilometer an. Einer Erhöhung des Angebots um 10 % stand auf der Nachfrageseite eine Steigerung von 6 % gegenüber, sodass sich der Auslastungskoeffizient um 2,1 Punkte auf 68,2 % senkte.

Erfreuliche Erfolge

Kürzlich durchgeführte Verhandlungen zwischen der Schweiz einerseits sowie den USA und Grossbritannien anderseits ergaben, dass die Swissair

★ 1. auf der Nordatlantikroute Köln und Lissabon, sowie

★ 2. auf der Fernoststrecke Hongkong anfliegen darf.
(5. Freiheit zwischen Hongkong und Tokio allerdings ausgeschlossen)

Die Kurse über den Südatlantik waren zu 49,7 % oder nahezu gleich wie im Vorjahr (50,0%) ausgelastet.

Der Gesamtertrag für das Jahr 1956 erreichte rund 159 Millionen Franken und ist somit im Vergleich zu 1955 (130 Mio. Fr.) um rund 23 % angewachsen. In ähnlichem Ausmass sind indessen auch die Kosten angestiegen.

Flughafenergebnisse 1956

	Zürich-Kloten		Zunahme	Genf-Cointrin		Zunahme	Basel-Mülhausen		Zunahme
	1956	1955	in %	1956	1955	in %	1956	1955	in %
Passagiere *	825'302	696'323	+ 18,5	566'601	474'758	+ 19,3	113'060	85'600	+ 32,1
Fracht in t *	12'743	10'760	+ 18,4	7'595	7'133	+ 6,5	2'499	2'010	+ 24,3
Post in t	4'221	3'775	+ 8,2	2'502	2'214	+ 13	552	828	- 33,3

* Passagiere und Fracht im Transit sind doppelt gezählt.

Westdeutsche Flughäfen - Das Passagieraufkommen aller zehn Flughäfen in Westdeutchland belief sich im Jahre 1956 auf 3,55 Millionen Fluggäste, gegen 2,86 Millionen im Jahre 1955. Der Flughafen mit dem grössten Fluggastaufkommen ist unverändert Berlin mit 991'686 Passagieren vor Frankfurt (827'731), Hamburg (476'667), Düsseldorf (381'674) und Hannover (334'095). Köln-Wahn steht vor Nürnberg und Bremen an drittletzter Stelle und verzeichnete letztes Jahr 72'802 Passagiere.

Neue Pilots-in-Command - Die Piloten Ruedy Meier, Hugo Dietschi, Emil Ehrat, Willy Weiss und Alfred Zuberbühler sind zu Convair-Kommandanten ernannt worden. Flugkapitän Claude Oscroft erhielt den Rang eines Pilot-in-Command auf DC-4 im Sektor Europa. Die Flugkapitäne Andrea Bezzola und Theo Schwarzenbach avancierten zu Kommandanten auf DC-6B und DC-7C im Nordatlantikdienst. Stanley Hale, Colin Henry sowie Michael Maas rückten zu Pilots-in-Command auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten vor. Wir gratulieren herzlich !

Jahresabschlüsse - Die folgenden Luftverkehrsgesellschaften haben - wenigstens teilweise - ihre Verkehrsergebnisse pro 1956 veröffentlicht: Die KLM produzierte 407,2 Mio. tkm oder 11,6 % mehr als 1955. Davon waren 251,6 Mio. tkm ausgelastet. Die Zahl der Etappenpassagiere belief sich auf 820'000 oder rund 13,1 % mehr als im Vorjahr. An Luftfrachtgütern wurden 23,6 Mio kg befördert (= + 13,8 %).

Die ärztliche Ecke

Ueber die Zuckerkrankheit. - Stärkeprodukte wie Brot, Kartoffeln, Teigwaren usw. sind ein Hauptbestandteil unserer Nahrung. Beim Uebergang ins Blut wird ein grosser Teil davon in Zucker verwandelt, der unter dem Einfluss eines Hormons - des Insulins aus der Bauchspeicheldrüse - unverzüglich weiterverarbeitet wird. Dieses Hormon fehlt beim Zuckerkranken; sein Körper kann den Zucker nicht verwerten, sondern scheidet ihn mit dem Urin aus. Die führenden Symptome dieser meist in mittleren Jahren auftretenden Krankheit sind denn auch - objektiv - Zuckerausscheidung mit dem Urin, hohe Blutzuckerwerte, ev. schlecht heilende Wunden, und - subjektiv - Durstgefühl und allgemeine Müdigkeit. Noch schwerwiegender als der Verlust der für den Körper wichtigsten Energiequelle, eben des Zuckers, ist die in der Folge auftretende Umstellung des ganzes Stoffwechsels mit der Bildung giftiger Stoffwechselprodukte. Diese stürzen den unbehandelten Diabetiker in plötzliche tiefe Ohnmacht und bringen ihm den Tod. - Bis 1923 musste man dem Leiden und Sterben dieser Menschen tatenlos zusehen. Damals gelang es den beiden jungen Forschern Banting und Best in Toronto, Kanada, aus den Bauchspeicheldrüsen von Rindern Insulin zu gewinnen. Einem Zuckerkranken injiziert, ersetzt dieses den vom Körper nicht mehr produzierten Stoff und führt zum Verschwinden aller Erscheinungen der Krankheit. Eine eigentliche Heilung ist damit zwar nicht erreicht, da die Injektionen lebenslänglich fortgesetzt werden müssen. Es ist bis heute unbekannt, warum es bei einzelnen Menschen zum endgültigen Versagen der Insulinproduktion kommt. Aber die intensive experimentelle Forschung, die unausgesetzt weitergeht, wird sicher auch dieses Problem lösen und damit die Möglichkeit einer wirklichen Heilung der Zuckerkrankheit bringen.

Dr. med. B. Hässig.

Der mittlere Auslastungsgrad erreichte 61,8 %. SAS beförderte 1956 rund 1,25 Mio. Luftreisende oder 28,6 % mehr als im Vorjahr. - Mit der Air France flogen zum erstenmal mehr als 2 Mio. Passagiere; der Zuwachs betrug hier gegen 1955 24 %. Das Gewicht der spedierten Luftfracht stieg gegenüber dem Vorjahr um 15 % auf 55 Mio. kg. - Für die Deutsche Lufthansa war 1956 das erste volle Betriebsjahr; es ergab 228'680 Etappenpassagiere, 1'961 Tonnen Fracht und 1'056 Tonnen Post.

Von unseren Auslandvertretungen - Die bevorstehende Eröffnung unserer Fernostlinie machte die folgenden neuen Auslandorganisationen notwendig: Die Swissair-Vertretung "Ferner Osten" mit Sitz in Tokio ist zuständig für Japan, die Philippinen, Hongkong und Thailand. Ihr Chef, Herr Zacharias Kälin, hat seine Tätigkeit schon seit einiger Zeit aufgenommen. Ebenfalls in Tokio befindet sich die Swissair-Vertretung Japan; sie steht unter der Leitung von Herrn Eduard Kaiser, früher Swissair Chicago. Auf den Philippinen werden unsere Interessen von der Firma F.E. Zuellig Inc. in Manila als Generalagentin wahrgenommen; zu deren Unterstützung unterhält die Swissair am gleichen Platz einen eigenen Vertreter, Herrn Francis A. Pfiffner. Die Vertretung Hongkong ist noch unbesetzt. Für Thailand amtet in Bangkok die Firma Diethelm & Co. als Swissair-Generalagent. Dort ist auch der Sitz der Zentralen Reservationsstelle für die Fernoststrecke; ihr steht Herr Rudolf Müller vor. Die Swissair-Vertretung für Indien, Pakistan und Goa befindet sich in Bombay. Ihr Chef ist noch nicht bestimmt. Herr André Clemmer von unserer Skandinavien-Vertretung hat die Leitung ad interim übernommen. Der Vertretung Bombay steht als Chef Herr Willy Salzborn vor, während Herr Franz Fräfel als Vertreter nach Kalkutta entsandt wird; hier ist noch kein Generalagent bestimmt. Für Pakistan und Goa erfüllt die Firma World Tours & Cruises in Karachi die Funktion einer Generalagentur.
In den USA wurden drei neue Regionalvertretungen eröffnet. Eine davon ist in Atlanta und steht unter der Leitung von Herrn Panaghis A. Anastasatos; sie dient der Betreuung der Staaten Alabama, Georgia, North und South Carolina, Florida, Louisiana und Mississippi. Die zweite befindet sich in Dallas; ihr Chef ist Herr George Nagorski. Zu ihrem Kompetenzbereich gehören die Staaten Texas und Oklahoma an. Ferner hat Herr Bill Hofmann seine Tätigkeit als Swissair-Regionalvertreter in Washington D.C. aufgenommen. - Zur Intensivierung unserer Verkaufsanstrengungen in Finnland tritt anfangs März in Helsinki unter Führung von Herrn Hannu Kiri eine neue Regionalvertretung in Funktion. - Bei unsern Vertretungen in Grossbritannien traten einige Personalwechsel ein. So übernimmt anstelle von Herrn Fräfel, der nach Kalkutta versetzt wird, Herr August Weber die Leitung der Regionalvertretung Manchester; A. Weber wird in Glasgow durch Herrn Peter H. Kessler abgelöst. - Allen Neuernannten wünschen wir guten Erfolg in ihrer Tätigkeit!

Die technische Ecke

Was ist ein Künstlicher Horizont? - Der Künstliche Horizont ist ein Blindfluginstrument, das dem Piloten die fehlende, zur Beurteilung der Fluglage aber erforderliche Horizontsicht ersetzt. - Das wichtigste Element in einem Künstlichen Horizont ist der Kreisel. Unter einem Kreisel versteht man einen Rotationskörper, dessen Masse gleichmässig um die Drehachse verteilt ist, so dass der Schwerpunkt mit dem Drehpunkt zusammenfällt. Bei ältern Horizontmodellen wird der Kreisel als Turbine ausgebildet und mit Luft angetrieben; bei neueren stellt der Rotor eines Elektromotors den Kreisel dar. Wird dieser Kreisel im Instrumentengehäuse vollkardanisch gelagert und auf eine grosse Drehzahl gebracht (ca. 20'000 T/min.), so hat er die Eigenschaft, trotz Neigen des Gehäuses seine Lage im Raum beizubehalten. Mit dem Kreisel sind ein Horizontbalken, der den natürlichen Horizont darstellt, und eine Horizontscheibe verbunden; beide sind durch das Instrumentenglas sichtbar. In der Mitte des Instrumentengehäuses ist zudem ein kleines Flugzeugsinnbild angebracht. Da der Horizontbalken durch den Kreisel im Raum stabilisiert wird, kann aus der Stellung des Flugzeugsinnbildes zum Horizontbalken die gegenwärtige Flugzeuglage zum natürlichen Horizont abgelesen werden. Im Horizontalflug deckt sich das Sinnbild mit dem Horizontbalken. Im Steigflug erscheint das Sinnbild oberhalb, im Sinkflug unterhalb des Horizontbalkens. In einer Linkskurve z.B. sieht man die rechte Flügelspitze des Sinnbildes über dem Horizontbalken, währenddem die Horizontscheibe den zugehörigen Querneigungswinkel in Grad anzeigt. - Am Künstlichen Horizont ergibt sich also dasselbe Bild, wie wenn man die Flügelspitzen mit dem natürlichen Horizont vergleichen würde.

Neues Lochkartensystem - Die Geschäftsleitung hat beschlossen, das bis jetzt verwendete Remington Rand-Lochkartensystem auf Anfang 1958 durch eine Anlage der IBM (International Business Machines) zu ersetzen. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die Bestellung für die elektronische Univac-Rechenanlage rückgängig gemacht und an deren Stelle ein IBM-Magnettrommelrechner vom Typ 650 gemietet. Diese Umstellung erfolgte, weil die provisorisch bestellte Univac-Anlage weder innerhalb der gewünschten Frist noch in genügend erprobtem Zustand hätte geliefert werden können. Die Swissair wird somit ab 1958 eine der modernsten elektronischen Datenverarbeitungs-Anlagen der Schweiz erhalten. Damit lässt sich eine wirtschaftlichere Verarbeitung des grossen Beleganfalles erreichen.

Die Europäische Flugplankonferenz der IATA fand vom 15. bis 17. Januar zum erstenmal in der Schweiz statt. Tagungsort war Arosa; den Vorsitz führte Herr H. Sommer, Chef unserer Verkehrsabteilung. Die Sommerflugpläne werden dieses Jahr am 14. April in Kraft treten und bis 5. Oktober gültig bleiben.

Die Douglas Aircraft Co. hat die folgenden provisorischen Ergebnisse des am 30. November 1956 abgelaufenen Geschäftsjahres bekanntgegeben:

	1956	1955
Reingewinn	33'202'000 Dollar	28'215'262 Dollar
Umsatz	1'073'515'000 "	867'504'228 "

Der Auftragsbestand erreichte per 31. Dezember 1956 einen Wert von 2'232'000'000 Dollar; davon entfallen auf Bestellungen von zivilen Verkehrsflugzeugen 1'129'000'000 Dollar.

Die Auftragsbestände der amerikanischen Fluggesellschaften für neue Düsen- oder Turboprop-Flugzeuge bezifferten sich anfangs 1957 auf 424 Einheiten. Diese verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Typen : 89 Douglas DC-8, 70 Boeing B-707, 116 Lockheed Electra, 40 Convair 880, 14 De Havilland Comet, 90 Vickers Viscount und 5 Bristol Britannia.

Amerikanische Luftverkehrsergebnisse - Alle amerikanischen Fluggesellschaften, unter Einschluss der Helikopter- und Frachtunternehmen, verzeichneten 1956 wieder erhebliche Steigerungen ihrer Verkehrsergebnisse. Ihre gesamten Einkünfte stiegen um 13,6 % auf 1'856 Millionen Dollar; davon entfielen 1'537 Millionen Dollar auf Passage-Erträge.

Die Ethiopian Airlines haben zwei DC-6B in Auftrag gegeben und sich die Option auf eine dritte Einheit dieses Typs gesichert. Die Ablieferung der fest bestellten Flugzeuge ist auf die Monate Mai und Juni 1958 vorgesehen. Damit sind bis jetzt insgesamt 850 Flugzeuge der DC-6- und DC-7-Serie an zivile Luftverkehrsgesellschaften verkauft worden.

Die älteste Fluggesellschaft der Welt ist, wenn wir unsern Handbüchern Glauben schenken , - die Swissair ! Diese Gesellschaft hat nämlich am 10. Mai 1856 die erste Seite eines "International Passenger Tariff" herausgegeben, was für die Zeit des Neuenburger Handels und acht Jahre vor der Gründung des Roten Kreuzes als eine äusserst fortschrittliche Tat gewertet werden muss. (Die Redaktion der "Swissair News" ist bereit, jederzeit den Beweis schwarz auf weiss anzutreten.)

Im Idiotikon zwar noch nicht, aber in einer angesehenen Schweizer Zeitung lasen wir dieser Tage eine träfe und typisch schweizerische Uebersetzung für den Ausdruck "Lounge", d.h. für die Club-Ecke in unsern "Seven Seas". Sie heisst: - Jassnische !

Eine amerikanische Baseballmannschaft, die "Brooklyn Dodgers", kaufte einen Convair "Metropolitan", um inskünftig ihre Auswärtsspiele ansetzen zu können, ohne auf Flugpläne angewiesen zu sein.....

Steckenpferd-Jubiläum - Herr Kauer aus Olten betreibt ein seltenes, aber gefreutes Hobby, nämlich Swissair-Flüge auf der Strecke Basel-Zürich. Jüngst genoss er seinen fünfzigsten Retourflug zwischen den beiden Städten und wurde als ein nicht alltäglicher Jubilar gebührend gefeiert.

Wussten Sie schon, ...

.... dass die Zahl der von uns 1956 beförderten Etappenpassagiere ziemlich genau der gesamten Einwohnerschaft der Städte Zürich, Genf und Basel entspricht ?

.... dass 1956 unsere Flugleistung in km mehr als doppelt so gross war als im Jahre 1952 ?

.... dass die Swissair, gemessen an ihrem Personalbestand, zu den zehn grössten Privatunternehmen der Schweiz gehört ?

.... dass die Zahl unserer Piloten auf Ende des vergangenen Jahres 224 betrug ?
.... dass der erste Flug eines DC-8 am 14. März 1958 stattfinden soll ?
.... dass Marokko kurz vor Jahresende als 70. Mitgliedstaat der ICAO beigetreten ist ?

Neueintritte - Die folgenden neuen Mitarbeiter, die wir herzlich willkommen heissen, sind im Januar 1957 bei der Swissair eingetreten :

Generalsekretariat

Aerztlicher Dienst
Hoch Jacqueline Madeleine

Personaldienst
Dr. Wasser Emil

Departement I

Sekt. Departements-Sekretariat
Dieht Madeleine
Speditionsbüro
Schneiter Marcel
Buchhaltung
Schneider Leni
Lohnbüro
von Graefl Carla
Sekt. Betriebswirtschaftsdienst
Dr. Keller Albrecht

Departement II

Büro für Verträge und IATA
Dr. Leuenberger Hanspeter
Fracht-Verkaufsbeziehungen
Lang Erika
Luftreisebüro Zürich
Lentjes Hans-Eduard
Verkaufsleitg. Deutsch-Schweiz/Tessin
Blaser Walter

Departement III

Postverteilung, Materialbezugstelle
Troxler Walter
Piloten
Hall Alan George
Hall Rex
Patch Stanway P. Thomas
Petzer Allen Walter
Schilling Eriksen Emerson
Crew Assignment
Bauhofer Dora
Notam Office
Kern Lilli
Uebermittlungszentrale Flughafen
Gerig Franz
Büro für Betriebsverträge
Künzle Robert
Traffic
Jucker Emil
Frachtdienst
Vogt Peter
Passagierdienst
Fankhauser Hans
Groundhostessen
Arn Nelly
Harzenmoser Astrid
Pfunder Elsbeth
Simmen Lucia
Stadtabfertigung
Benz Jörg
Berger Beatrice
Blumer Jakob
Frei Peter
Borddienst
Furrer Gertrud
Kantine Taubenried
Sommer Marie
Kabinen-Ausrüstungsdienst
Ghezzi Benita
Peter Rosa
Oppliger Rosa
Wäscherei
Leuenberger Appollonia
Kabinenpersonal-Aspiranten
Bachman Ruth
Baur Margaretha
Beuttner Marianne
Böhny Dory
Feldmann Sylvia
Hochreutener Annemarie
Klopfenstein Elisabeth
Küng Gertrud
Kunz Heinz
Neuenschwander Verena
Schaefer Lotte
Stalder Julia
Tchekoff Tatjana Vera
Thee Ursula
Trachsel Heinz Hermann
Weibel Sylvia

Departement IV

Projektierung und Beschaffung
Röthlin Albert
Spedition
Godenzi Remo
Sektion Flugzeugunterhalt
Broger Freddy
Cuttat Kurt
Dreier René
Henauer Ernst
Herrmann Hans-Ulrich
Hunger Hans

Knüsel Josef
Rindisbacher Hansuli
Stampfli Hans
Streuli Hans-Peter
Stutz Willy
Suter René
Flugzeugüberholung
Gugger Max
Schlatter Rodolphe
Flugzeugwartung
Lehnherr Willy
Garage
Nicora Max
Instrumentenwerkstatt
Sieber Bruno
Elektrowerkstatt
Matter Paul
Meier Peter
Raurich Vicente
Radiowerkstatt
Hummer Othmar
Mechanische Werkstatt
Heubi Hans-Joachim
Bauabteilung
Bucher Josef
Lips Armin
Neier Anton

Direktion Genf
Luftreisebüro Genf
Lautenschlager Kurt
Reservation Genf
Couturier Gaston
Abfertigung Cointrin
Perrollaz Paul
Frachtdienst Cointrin
Berger Charles
Berseth Daniel

Auslandvertretungen
London
Maurer Roy
Ramsbotham John
Paris
Rietsch Christiane
Paris, Station
Jean Françoise
Merval Jacques
Frankfurt
Klee Willi
Berlin
Lenz Dorothea
Düsseldorf
Steinkopf Willi
Stuttgart
Würtz Helga
Wien
Schurtz Elisabeth
Wenzel Rudolf
Wien, Station
Nickl Hans Peter
Reiff Elke
Prag
Huck Hugo Paul
Kairo
Abdel Malek Daisy
Essaye Henry Joussef
Saikali Michael
Tolba Ezzat
Istanbul
Koenka Vitali
Jerusalem
Pano Yusef
Dakar
Blainville Ada
New York
Aubel Raimund
Kohler Paul W.
McAvoy Patricia Ann
Voeller Willi
Washington
Hofmann William E.
Rio de Janeiro
Lorenz Silca Adelheid von Eye
Buenos Aires, Station
Acciavati Alfredo
Tokio
Aoba Michiko
Oshima Midori
Seki Kazuo
Takahashi Nachiko
Bombay
Salzborn Willy
Coelho Pamela
Fernandes Sebastian
Misquita Loretta Marie

Allgemeine Personalausbildungsreserve
Braun Emanuele
Perrin René
Sticker John
Treichler Rudolf
Uhr Leni

Happy Landings - Wir freuen uns, den nachfolgenden Neuvermählten unsere besten Glückwünsche entbieten zu können: 20.10.56 - Schlagenhauf Karl, IERA-Flugbetrieb (Dept. IV); 7.11.56 - Weissinger Ernst, Spenglerei (IV); 14.12.56 - Weiss Werner, Flight Simulator (IV); 7.1.57 - Muscheidt Peter, Luftreisebüro Basel (II); 11.1.57 - Stadler Willi, Werft (IV).

Gute Genesung wünschen wir den folgenden Mitarbeitern, die auf der neuesten Swissair-Krankenliste figurieren: Bänzinger Edwin (IV), Billeter Nelly (III), Blattner Hans-Jürg (IV), Bösiger Elisabeth (III), Fischer Alfred (III), Fischer Ernst (II), Gasser Max (IV), Gygax Willy (III), Häring Walter (II), Isler Jakob (IV), Kläger Emil (IV), Klieber Dorothée (III), Raust Micheline, Siegrist Max (III), Stoll Alfred (IV), Würgler Paul (I), Capeder Heidi (III), Kühni Margrit (III), Ranz Rolf (III).

Unsere Wünsche richten sich selbstverständlich auch an alle jene Kranken, die auf dieser Liste nicht mehr aufgeführt sind.

Mitteilungen der Freizeitorganisation der Swissair

ASIA-Ski-Cup in Arosa - Am 2. bis 3. Februar gelangte das 2. Skirennen um den ASIA-Ski-Cup in Arosa zur Austragung. Ein Bericht über die Rennen folgt im nächsten "Swissair-Journal". Wir begnügen uns hier mit der auszugsweisen Wiedergabe der Rangliste für die Mannschaftswertung:
1. SAS Oslo I - 2. Swissair Zürich I - 3. Air France Paris - 4. Swissair Zürich II - 5. Swissair Genève. - Von insgesamt elf Mannschaften stellte die Swissair drei, die sich in den fünf ersten Rängen einreihten.

Die gute Idee

SWISSAIR

Nr. 37
Februar 1957
Redaktion:
Organisationsbüro

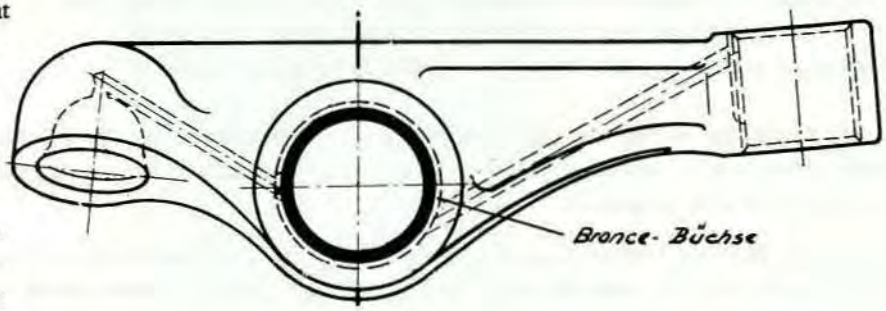
DIE EHRENTAFEL

In dieser Nummer gelangen 12 prämiierte Vorschläge zur Publikation. Die Preisträger sind:

Herr Robert Grob, Kontrollabteilung, Dept. IV	Fr. 600.--	4541
Herr Werner Meier, Buchhaltung, Dept. I	Fr. 70.--	4715
Herr Albert Borgo, IERA, Dept. IV	Fr. 60.--	3984
Herr Serge Jaksetich, Buchhaltung, Dept. I	Fr. 50.--	4727
Herr Eugen Mühlebach, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--	427/2659
Herr Rudolf Kistler, IERA, Dept. IV	Fr. 40.--	4182
Herr Robert Inhelder, Sekt. Triebwerk, Dept. IV	Fr. 40.--	4697
Herr Fritz Züllig, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 30.--	4917
Herr Rudolf Kaufmann, IERA, Dept. IV	Fr. 20.--	4104
Herr Emil Zobl, Einkaufsdienst, Dept. I	Fr. 20.--	4877
Fräulein Gertrud Morf, Techn. Einkauf, Dept. IV	Fr. 10.--	4144

Herr Robert Grob schlug vor, die über das zulässige Mass abgenützte Achsbohrung der Kipphebel von den R-2800 Motoren auszubüchsen. Diese Revisions-Methode ersetzt das bisher nach jeder Laufzeit notwendige Aufkupfern, sowie die zusätzliche Nachbearbeitung an denjenigen Kipphebeln, deren Bohrung eine ungleichmässige Kupferschicht aufwies.

Für die Herstellung der Büchsen können die nicht mehr benötigten R-1830 Auslass-Ventilführungen verwendet werden.



Dieser Vorschlag ergibt eine wesentliche Zeiteinsparung und wird gemäss der Revisions-Vorschrift Nr. 60'824 sofort durchgeführt.

Sollte es sich im Betrieb erweisen, dass die eingepressten Bronce-Büchsen zwei oder mehrere Laufzeiten erreichen, wird die Prämie entsprechend der zusätzlichen Einsparung erhöht.

Herr Werner Meier regte an, die Kontoblätter der Allg. Pensionskasse zu vereinheitlichen und beim Verbuchen der Beiträge ein Journal zu verwenden. Diese Neuerung bedeutet eine wesentliche Verbesserung in der Arbeitsabwicklung. Sie erlaubt ein flüssigeres Arbeiten und hilft Fehler vermeiden.

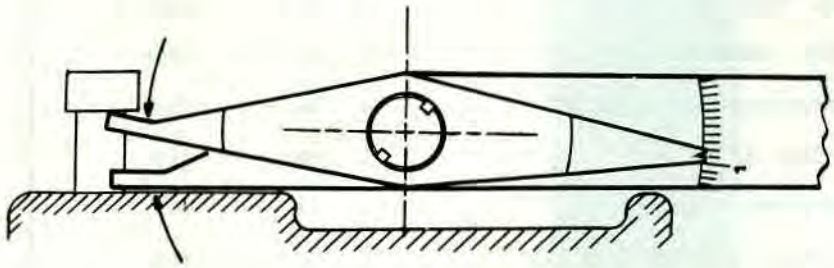
Herr Albert Borgo konstruierte nach eigener Idee, eine Spannzange für die Antennenbefestigung am Schwert. Mit dieser neuen Befestigungsart ist es möglich, die Antenne schneller und einfacher auszuwechseln als bisher. Zugleich ergänzte er die Antennenabspannung am Stabilo mit einem Drahtdurchführungsrohr, wodurch das Abscheren des Antennendrahtes bei starken Schwingungen eliminiert wird. Diese Verbesserungen an der CV-440 Antennenanlage werden bereits angebracht.

Herr Serge Jaksetich veranlasste mit seinem Vorschlag, dass die Belastung von Rückerstattungen an Passagiere in die Tabellierfakturen der Verkehrs-Buchhaltung eingebaut werden. Diese Lösung erübrigt das Erstellen und Bearbeiten von Einzelfakturen, wodurch Arbeitszeit und Papier eingespart werden können.

Herr Eugen Mühlebach regte an, die Abdeckung der Landefackel-Austrittsöffnungen aus Oelpapier oder einem ähnlichen, nässeunempfindlichen Material herzustellen. Die bisher verwendeten Papierabdichtungen waren durch die Einwirkung der Feuchtigkeit einem grossen Verschleiss unterworfen. Sie werden nun durch solche aus Aluminiumfolien von 0,06 mm Dicke ersetzt.

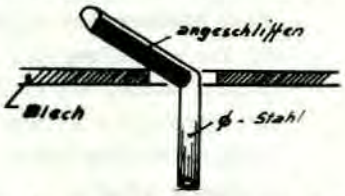
Ferner machte er den Vorschlag, die Start- und Landezeiten auf die Flugzeug-Einsatzlisten aufzudrucken. Dadurch fällt für alle, die auf diese Angaben angewiesen sind, die tägliche Uebertragung der Zeiten vom Flugplan auf die Einsatzlisten weg. Auf Grund dieses Vorschlages werden schon seit einiger Zeit die Abgangszeiten auf den Flugzeug-Einsatzlisten aufgeführt.

Herr Rudolf Kistler entwarf eine Masslehre für die Einstellung der Fahrwerkschalter an den DC-4 und DC-6B Flugzeugen. Diese Lehre besteht aus 2 sich scherenartig öffnenden Schenkeln. Auf dem den Tastfingern entgegengesetzten Teil ist ein Schenkel mit einer Skale versehen, während der andere als Zeiger ausgebildet ist. Durch das Einstellen des entsprechenden Masses auf der der Lehre, ergibt sich eine Vereinfachung der Einstellung des Fahrwerkschalters.



Herr Robert Inhelder machte darauf aufmerksam, dass durch folgende Art die abgenützten Läppringe weiterverwendet werden können: Je 2 Ringe abgenützter Läppringsätze sind mit 2 oder 3 Schrauben zusammenzumontieren, wobei jeweils die Schlitze des untern Ringes auf eine Tiefe von 30 mm nachgefräst werden müssen. Die fortlaufende Wiederholung dieses Vorganges ergibt, dass die Läppringe 60 statt wie bisher 30 mm abgenützt werden können.

Herr Fritz Züllig fertigte ein Lochentgrater an, der hauptsächlig für das innenseitige Entgraten der Löcher in den festmontierten Strukturblechen dient. Mit diesem, in der Herstellung und Handhabung einfachen Werkzeug, können selbst Löcher an schwer zugänglichen Orten mühelos entgratet werden.



Herr Rudolf Kaufmann schlug vor, die Kohlenhalter-Kontaktschienen der Propellerenteisung zu vergüten, um weitere Rissbildungen und Brüche derselben zu vermeiden. Auf Grund dieser Anregung werden zukünftig diese Kontaktschienen vor dem Versilbern ausgeglüht.

Herr Emil Zobl gab mit seinem Vorschlag Veranlassung für die Zustellung von Sendungen von Zürich nach den Departementen III und IV, verschliessbare und beschriftete Transportkörbe anzuschaffen. Mit der Verwendung solcher Transportmittel im Pendelverkehr Zürich - Kloten, lassen sich die Lieferungen reibungsloser durchführen.

Fräulein Gertrud Morf beantragte die Abänderung der Wegweisertafel bei der Werft von "FLUGBAHNHOF" in "FLUGHOF".

Folgende zur Prämiierung vorgesehene Vorschläge können erst in der nächsten Nummer abgeschlossen werden :

4691 Reinigen der Motoren-Scheibenoelfilter.

5002 Ausrüsten der Material-Anforderungsblöcke mit einer 2. Kopie.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

4347 Antennenschwert mit kurzgeschlossenen Antennenenden.

4638 Zündkerzen-Schlüssel.

4676 Schleifspindel für Zylinderschleifmaschine.

4689 Schutzhülle für Pedestal.

5247 Klebstreifen für Kabelbezeichnung.

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

4729 Nebelbekämpfung bei Herrn E. Schiantarelli, Betriebsplanung, Dept. IV

4733 Vorgedruckte Lohnblätter bei Herrn W. Trottmann, AVOR, Dept. IV

4735 Umzüge von Büros bei Herrn E. Wettstein, Liegenschaftenverwaltung, Dept. I

5277 Punktschweisszange bei Herrn J. Bussmann, Betriebsplanung, Dept. IV

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiiert werden:

770 Anbringen von Leucht-Farbstreifen an den Propellerblattspitzen. Auch die neuesten Versuche die Propellerblattspitzen mit Leuchtstreifen zu versehen, um bei Nacht die Propellerebene zu markieren, sind wiederum negativ verlaufen. Eine einigermassen ansprechende Wirkung der Leuchtmasse ergibt sich nur aus einem zum Sichtwinkel in bestimmten Grenzen verlaufenden Lichteinfall. Die dabei erzielte Wirkung steht jedoch in keinem Verhältnis zum grossem Verschleiss an Scotchlight-Streifen. Ein Aufspritzen von Leuchtfarbe bietet ebenfalls keine Gewähr für eine gute und dauerhafte Haltbarkeit.

1589 Die Zustellung der Manual-Blätter ohne Benützung von Couverts, sondern mit angehefteten Begleitschreiben würde wohl eine Einsparung an Couverts bringen. Durch den offenen Versand und das Wegreissen der mit Bostitch angehefteten Begleitpapiere würden jedoch die sauberen Manual-Blätter dermassen leiden, dass der Vorschlag nicht durchgeführt werden kann.

Die Arbeitszeit-Einsparung bei einer einheitlichen Verwendung des Formates A4 für die Begleitschreiben ist grösser, als die Papiereinsparung durch wahlweise Verwendung kleinerer Formate.

2338 Die Freigabe zum Start mittels Handzeichen ist international geregelt und kann somit nicht durch Verwendung von Tafeln oder andern Hilfsmittel ersetzt werden.

2470 Telephon-Verbindungen während QGO. Die Verbesserung der ungenügenden telefonischen Verbindungen in Basel während den QGO-Perioden, wird vom Fernmeldedienst schon seit geraumer Zeit studiert. Mit dem vorgeschlagenen "Stehenlassen" einer Verbindung würde keine allgemeine Verbesserung erzielt, sondern nur eine maximale, jedoch schlecht ausgenützte Verbindung in einer einzigen Richtung erreicht. Im Falle Basel würden dabei in allen andern Richtungen die Verbindungsmöglichkeiten um 20 % gekürzt.

2471 Die Vermittlung von Ferienplätzen im Ausland übersteigt den Rahmen der Personalbetreuung durch die SWISSAIR. Die Freizeit-Organisation befasst sich jedoch bereits seit einiger Zeit mit dieser Frage und wird demnächst das Personal darüber orientieren.

2492 Unterhaltsarbeiten an Rechnungsmaschinen. Dieser Vorschlag ist eine Reklamation. Es besteht ein Service-Vertrag für den Unterhalt der diversen Büro-Maschinen. Sofern die darin enthaltenen Bestimmungen den Anforderungen nicht genügen, können dieselben geändert bzw. verbessert werden. Ein entsprechender Antrag ist auf dem Dienstweg einzureichen.

3892 Verwendung des Oels aus stillgelegten Motoren. Die Ursache und Folgen von Troubles die zur Stillegung eines Motors geführt haben, bleiben während des Fluges meist unbekannt. Somit ist es zu gefährlich, Oel von einem "gesegelten" Motor den noch laufenden Triebwerken zuzuführen.

4098 Fest in die Kabine eingebaute Schutzläufer. Der Raumbedarf, sowie das Gewicht eines mit einem Federsystem ausgestatteten Rollkasten und die notwendigen 10 Meter Schutz-Teppich sind zu gross, um diesen Vorschlag realisieren zu können. Das Verschmutzen der Kabinen-Teppiche durch das Boden-Personal kann mit dem Einlegen von Schutzläufern während dem Arbeiten weitgehend verhindert werden. Diese Teppiche sind dann jeweils kurz vor dem Einsteigen der Passagiere wieder zu entfernen.

4151 Signal-Stablampen. Der Flugbetrieb verfügt bereits schon seit längerer Zeit über 2 selbst hergestellte Signal-Stablampen.

4395 Wagen für den Transport und das Deponieren der Motorhauben und Motor-Einbaubleche werden schon lange bei andern Flug-Gesellschaften verwendet. Eine Anschaffung solcher spez. Rolli ist auch für unsern Betrieb vorgesehen. Da jedoch diese Transportwagen bei zweckentsprechender Ausführung ziemlich gross gebaut werden müssen, würden sich bei den heutigen Platzverhältnissen Komplikationen ergeben.

4626 Halter für das Ausschrauben heisser Zündkerzen. Dieses Problem ist bereits gelöst. Die Betriebsplanung hat Schläuche in Auftrag gegeben, welche sich infolge ihrer Flexibilität besonders dafür eignen.

4628 Korrespondenz-Kurzzeichen für Magazin. Nachdem neuerdings für die Arbeitsaufträge, Bezugscheine, Rep. Etiketten etc. die alten gebräuchlichen Dienststellen-Bezeichnungen verwendet werden, ergeben sich daraus wieder die genauen Magazin-Bezeichnungen.

4671 Die Oelkühler-Spültrommel ist so plaziert, dass Unbefugte nicht in deren Gefahrenbereich kommen. Die Gefährlichkeit selber wird durch die vom Mann weglaufende Rotation der Spültrommel stark vermindert. Die Unfallgefahr ist somit nicht grösser als bei einer Drehbank oder Bohrmaschine. Da bisher die periodischen Kontrollen durch das Fabrik-Inspektorat und den Unfall-Verhütungsdienst keinerlei Beanstandungen ergeben haben, wird von einer Aenderung des bisherigen Zustandes abgesehen.

4692 Oel-Oefen in den Bürobaraken. Bei vorschriftsgemässer Behandlung funktionieren die vorhandenen Oelöfen einwandfrei. Das Verrussen der Oefen tritt nur bei unsachgemässer Manipulation auf. Es liegt im Interesse des betr. Büropersonals, sich genau an die Weisungen des Hausdiensten zu halten.

4718 Zustellen von Auftragskopien an Betriebs-Buchhaltung/Kalkulationsdienst. Dieser Vorschlag ist ein persönlicher Wunsch. Die Zustellung der Auftragskopien kann ohne weiteres auf dem Dienstweg verlangt werden.

4921 Deponieren von schmutzigen Putzlappen. Auf Anweisung des Feuerwehrkommandanten wurden nach dem Brandfall vom 11. 10. 56 sofort 12 weitere Transportfässer angeschafft. Es sollten jetzt für das Deponieren schmutziger Putzlappen genügend Fässer vorhanden sein.

5107 Standortmarkierung der Propellerblatt-Schalter. Die Propellerblatt-Nummer wird schon seit längerer Zeit mit dem Elektrograph auf der Propellermanschette angebracht. Dadurch ergibt sich eine von aussen sichtbare Markierung der Blattschalter.

5121 Das Ersetzen der starren Relay-Verbindungen in der Wheel Well Junc. Box durch flexible Kabel ist aus Sicherheitsgründen abzulehnen. Flexible Verbindungen in der Wheel Well Junc. Box, die starken Vibrationen unterworfen ist, können leicht Kurzschluss erzeugen und damit Brandausbrüche verursachen. Auch die Zeiteinsparung von nur 1/4 Std. beim Wechseln der einzelnen Relay, die eine Laufzeit von 3800 Std. aufweisen, würde eine Aenderung im entsprechenden Sinne nicht rechtfertigen.

5125 Laugen- und Säureabfuhr. Laut Weisung des Kantons-Chemikers darf das Abfuhrwesen keine Laugen und Säuren mehr führen. Dieselben werden in unserem Betrieb durch die Betriebschemiker in der Schlammgrube neutralisiert. Für die bessere Badentleerung ist bereits eine Absaugpumpe angefordert worden. Dem ganzen Problem wird bei den Werft-Umbauten besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

5142 Wagen für Instruktionsblätter. Dieser Vorschlag kommt zu spät. Anlässlich des Flugzeugunterhalt-Rapportes vom 29.1.57 wurde die Ausführung von transportablen Sammlungen von Instruktionsblättern beschlossen.

5153 Inventarkontrolle der persönlichen Werkzeuge. Der Vorschlag ist berechtigt, aber nicht neu. Alle bisher unternommenen Anstrengungen in dieser Richtung scheiterten jedoch am bestehenden Personalmangel. Es ist nun vorgesehen, geeignete Leute die vorübergehend nicht in den Werkstätten beschäftigt werden können, für die Werkzeug-Inventarkontrolle einzusetzen.

5286 Schläuche an Feuerlöschflaschen. Die an den fahrbaren Feuerlöschflaschen montierten Schläuche sind 4 Meter lang, was für eine Brandbekämpfung genügen sollte. Längere Schläuche sind für eine rasche Handhabung unhandlich. Zudem fallen die Treppen und Hilfsgerüste mit der Verwendung des provisorischen Docks für die DC-4 Revisionen weg.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

118 Neugestaltung des Flugplanhandbuches. Die mit der technischen Ausarbeitung beauftragte Arbeitsgruppe befasst sich weiterhin mit dieser Angelegenheit.

302 Niederspannungskabel. Die Versuche werden fortgesetzt. Der Vorschlag muss bis Mitte 1957 pendent gehalten werden.

4378 Anfertigen eines fahrbaren DC-6B / DC-7C Kompressoren-Prüfstandes. Die notwendigen Unterlagen für eine abschliessende Beurteilung sind noch nicht ausgearbeitet.

4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr. Oelkühler. Die Versuche mit der HB-IBU werden fortgesetzt.

4994 Vergüten der Instrumentengläser. Versuchsweise sind einzelne Instrumente damit ausgerüstet worden.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

4698 Aero-Camping am Meer. Bis zum Abschluss der Verhandlungen mit den Interessenten muss dieser Vorschlag noch pendent gehalten werden.

4902 Unterstand für Transportböcke. Die Detail-Pläne für die Werft-Umbauten sind noch nicht bereinigt. Der Vorschlag bleibt noch zurückgestellt.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/606/607/642/643/738/771/789/1554/1648/2341/2467/2468/2469/2492/2493/2696/2817/3601/3914/4069/4105/4111/4138/4151/4162/4247/4252/4253/4280/4299/4337/4378/4380/4502/4511/4515/4530/4532/4552/4553/4570/4588/4594/4620/4625/4627/4630/4641/4648/4649/4650/4652/4653/4654/4661/4667/4672/4678/4679/4688/4698/4723/4725/4729/4730/4731/4733/4734/4735/4736/4876/4884/4902/4904/4920/4924/4954/4962/4975/4977/4983/4988/4992/4994/5011/5042/5101/5113/5117/5120/5144/5145/5146/5151/5152/5156/5158/5201/5203/5206/5211/5225/5231/5245/5246/5250/5270/5274/5275/5277/5280/5282/5286/5290/5291/5297/5298/5300.

SWISSAIR NEWS

Für unsere Mitarbeiter
Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

6. Jahrgang Nr. 3 März 1957

Unsere Verkehrsergebnisse im Februar 1957

	Februar 1957	Februar 1956
Offerierte Tonnenkilometer	9'083'806 + 30%	6'995'726
Ausgelastete Tonnenkilometer	5'715'767 + 37%	4'171'999
Etappenpassagiere	51'420 + 25%	41'115
Fracht in kg	877'348 + 21%	727'550
Post in kg	311'564 + 14%	274'438
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	62,7%	59,7%

Unsere Verkehrszahlen zeigen im Berichtsmonat ein erfreuliches Bild. Wir steigerten unser tonnenkilometrisches Gesamtangebot gegenüber dem letztjährigen Februar um 30 %. Die Nachfrage vermochte mit dieser Mehrofferte gut Schritt zu halten und nahm um 37 % zu. Der Auslastungsgrad verbesserte sich in der Folge von 59,7 % um volle drei Punkte auf 62,7 % und erreichte annähernd seine budgetierte Höhe.

Am bedeutendsten, um 45 %, nahm unser Verkehrsangebot in Europa zu. Die Nachfrage stieg hier zwar nicht in gleichem Rahmen, weshalb sich der mittlere Ladefaktor von 58,1 % auf 55,8 % senkte.

In einem günstigeren Verhältnis zueinander standen Angebot und Nachfrage im Verkehrsgebiet des Nahen Ostens. Bei einer Zunahme an offerierten Tonnenkilometern von 2 % wuchs die Zahl der ausgelasteten tkm um 32 %, was eine Erhöhung des Auslastungskoeffizienten um 15,5 Punkte auf 68,7 % bewirkte. Wie beständig dieser Verkehr ist, wissen wir allerdings nicht.

Am besten ausgelastet waren unsere Kurse über den Nordatlantik mit 72,5 % gegenüber 66,8 % im Februar 1956. Unser Verkehrsangebot war dabei um 26 %, die Nachfrage aber um 37 % höher als im Vorjahr.

Bei praktisch unverändertem Angebot ergaben unsere Südatlantikkurse im Februar den niedrigsten Auslastungsgrad aller Verkehrsgebiete. Er belief sich auf 51,2 %, verglichen mit 52,5 % vor Jahresfrist.

Der Verwaltungsrat genehmigte in seiner Sitzung vom 25. Februar die Jahresrechnung 1956 zur Vorlage an die auf den 27. März angesetzte Generalversammlung. Der Reingewinn wird mit Fr. 2'645'490.02 ausgewiesen, wozu noch der letztjährige Gewinnvortrag von Fr. 266'116.98 kommt. - Es werden beantragt :

- Ueberweisung von Fr. 300'000.-- an die statutarische Reserve.
- Dotierung der Pensionskasse des Personals mit Fr. 200'000.--.
- Ausrichtung einer Dividende von 6 %.

Der Verwaltungsrat beschloss ferner die Anschaffung eines Curtiss-Wright DC-8-Flight Simulators zum Preise von 4,7 Millionen Franken.

Zu neuen Pilots-in-Command sind ernannt worden : Flugkpt. Ernst Bill auf DC-6B und DC-7C für den Nordatlantik, die Flugkapitäne Rudolf Bockhorn, Rudolf Schärer und Fritz Erb auf DC-6B für den Südatlantik, Flugkpt. Ronald Day ebenfalls auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten, Pilot Joseph Ghirardello auf Convair und Pilot Roger Suter auf DC-3. Wir gratulieren herzlich !

Zum Flugkapitän ist Herr Hans Jäckle befördert worden. Wir entbieten ihm unsere besten Glückwünsche !

Von unseren Auslandvertretungen -
Mit der Leitung der demnächst zu eröffnenden Swissair-Vertretung für Peru in Lima ist Herr Theodor Bregger betraut worden.-
In New York wurden Mr. Jesse E. Brandt zum "Advertising Manager for Swissair in North America" und Herr Walter Stricker, bisher Betriebschef der Station Kloten, zum neuen Stationsleiter in Idlewild ernannt. Ihnen allen wünschen wir guten Erfolg im neuen Tätigkeitsgebiet.

Die ärztliche Ecke

Ueber die Bedeutung der Psychotherapie - Trotz der raschen Entwicklung moderner medizinischer und chirurgischer Behandlungsverfahren ist die Zahl der hilfesuchenden und leidenden Menschen nicht zurückgegangen; die technische Entwicklung hat das Kranksein nicht aus der Welt geschafft. Krankheit bedeutet ja nicht nur anatomische Veränderung oder technische "Betriebsstörung" einzelner Organe; vielmehr liegt sie in der Tiefe der Persönlichkeit begründet.
Jede gründliche, d.h. "auf den Grund gehende", ärztliche Behandlung wendet sich deshalb nicht nur einzelnen Symptomen und Organen, sondern immer auch dem ganzen Menschen zu, auch seiner seelischen Sphäre, soweit Störungsursachen ihr entstammen.
Unverarbeitete alte Konflikte, aktuelle Lebensprobleme, Verlust an innerem und äusserem Halt, gestörter Lebensrhythmus und ähnliche Erscheinungen führen nicht nur zu seelischen Verstimmungen, sondern oft auch zu schwerwiegenden körperlichen Funktionsstörungen. Sich in solchen Fällen auf "Beruhigungsspritzen", "Stärkungsmittel" und dergleichen zu beschränken, hiesse, den Weg des geringsten Widerstandes gehen und das Wesentliche übersehen. Selbstverständlich können auch Medikamente bei der Behandlung nervöser Störungen eine wertvolle Ergänzung und vorübergehend sogar unentbehrlich sein, aber sie ersetzen niemals das Eingehen auf seelische Zusammenhänge, die Psychotherapie. Hierzu gehören die Aufdeckung (oft unbewusster) störender seelischer Momente, die Beratung und Führung in haltlosen und unentschlossenen Situationen, die befreiende Umstellung von Lebensgewohnheiten und die Einschaltung entspannender Uebungen oder auch erfüllungsverheissender Arbeit.

Dr. H. Gartmann

Touristenklasse für den Südatlantik - Die der IATA angeschlossenen Fluggesellschaften - unter ihnen die Swissair - haben sich, mit Gültigkeit ab 1. März, zur Einführung der Touristenklasse auf der Südatlantikroute entschlossen. Man hofft, dadurch den Verkehr zwischen Europa und Südamerika auf dem Luftweg zu beleben. Vom gesamten Passagierverkehr zwischen den beiden Kontinenten beanspruchte die Schiffahrt bis jetzt 80 %.

Verkehr Schweiz-USA - Das kürzlich in Washington vereinbarte Protokoll, wonach die Swissair u.a. über Lissabon nach New York fliegen kann, ist nun vom Staatsdepartement der USA ratifiziert worden.

Wussten Sie schon.....

..... dass die Swissair 1956 eine Flugleistung von insgesamt 22'070'053 km vollbrachte ? Das entspricht einer durchschnittlichen Tagesleistung von 60'465 km, d.h. beinahe dem anderthalbfachen Erdumfang.
..... dass die von uns für die Sommerflugplanperiode 1957 budgetierte Flugleistung rund 16'680'000 km (Sommer 1956 rund 12'180'000 km) beträgt? Das entspricht 43 mal der Entfernung Erde-Mond.
..... dass die Gesamtlänge unseres Streckennetzes pro 1957 rund 74'000 km erreicht ?
..... dass unsere Gesamtproduktion für 1957 auf 170 Mio tkm veranschlagt ist? (Sie erreichte in allen sieben Jahren von 1946 bis und mit 1952 nicht ganz 157 Mio tkm !)
..... dass ab 5. Mai zehn unserer Kurse wöchentlich die Schweiz mit den USA und während der Sommersaison bis zu elf Kurse täglich unser Land mit London verbinden ?
..... dass unsere längste Strecke diejenige nach Tokio, bei einer mittleren Distanz von 16'500 km, ist ?

Sonder-Briefumschläge zum Tokio-Eröffnungsflug - Anlässlich des Eröffnungsfluges nach Tokio am 1. April gibt die Swissair zum Preise von 20 Rappen einen Sonder-Briefumschlag heraus. Bezugstellen sind (gegen bar) unsere Luftreisebüros in Basel, Bern, Genf und Zürich, unsere Auskunftsschalter in Cointrin und Kloten und der Empfang im Hirschengraben 84, sowie die Wertzeichen-Verkaufsstelle der Generaldirektion der PTT in Bern (auf schriftliche Bestellung und Einzahlung des Gegenwerts auf Postcheckkonto III/6456). Zur Beförderung auf diesem Eröffnungsflug gelangen ausschliesslich diese Sondercouverts, die an beliebige Empfänger irgendwo in der Welt adressiert sein können. Die Briefe werden von Tokio aus an ihre Bestimmungsorte weiterspediert. Die Frankatur beträgt 90 Rappen für ein uneingeschriebenes und Fr. 1.30 für ein eingeschriebenes Couvert. Sie wird sowohl in Genf als auch in Zürich mit einem Sonderstempel entwertet.

Zwei "Twin Pioneers" sind von der KLM zum Einsatz auf Linien in Niederländisch Neu Guinea in Auftrag gegeben worden. Ihre Ablieferung soll im April erfolgen.

Die Sabena gibt ihre Verkehrsleistungen pro 1956 wie folgt bekannt : Angebotene tkm : 147,5 Mio tkm; Etappenpassagiere : 526'594; Fracht-tkm: 27,8 Mio; Post-tkm: 6,2 Mio; Auslastungsgrad : 74,2 %.

Zum neuen Präsidenten der ICAO wurde, als Nachfolger von Dr. Edward Warner (USA), Walter Binaghi (Argentinien) gewählt. Er wird seinen Posten Mitte April antreten.

Flughafenergebnisse - Die Flughäfen Schiphol-Amsterdam und Melsbroek-Brüssel meldeten ihre Verkehrsergebnisse pro 1956 wie folgt :

	Schiphol	Melsbroek	im Vergleich dazu: Kloten
Passagiere	835'000	532'000	825'000
Fracht in t	27'000	12'600	12'700
Post in t	3'500	2'400	4'200

Kloten im Januar - Der Flughafen Zürich startete 1957 vielverheissend. Die Zahl der Passagiere ist von 49'408 im ersten Monat des letzten Jahres um 12,2 % auf 55'433 im Januar 1957 gestiegen. An Luftfracht wurden im gleichen Zeitraum 1117 Tonnen (Vorjahr 969 t) umgeschlagen.

Neue Gesellschaften in Kloten - Mit Beginn des Sommerflugplans, also ab 14. April, wird die Deutsche Lufthansa täglich mit Convair die Strecke Frankfurt-Stuttgart-Zürich bedienen. - Ab 27. Juni fliegt erstmals auch die irische Gesellschaft Aer Lingus mit Viscount zweimal wöchentlich auf ihrer Linie von Dublin über Manchester und Zürich nach Rom den Flughafen Kloten an.

Happy Landings - Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeitern zu ihrer Vermählung gratulieren zu dürfen : 31.12.56 : Johannes Blank, Verkehrsbuchhaltung (Dept. I); 14.2. : Joseph Comte, Reservation (II).

MOTORRADFAHRER - SIND SIE VERSICHERT ?

Allenthalben werden die Motorräder und Roller wieder aus ihren "Winterstallungen" hervorgenommen. Der Weg zur Arbeit wird bequemer, und die wärmeren Sonntage verlocken zu genussvollen Ausfahrten.
Aber die Strasse des Motorradfahrers ist mit Särgen gepflastert !
Der Tod entriss schon etliche motorradfahrende Swissair-Angestellte ihrer Familie. Vielleicht lief der Unfall "nur" mit einer Verletzung und einem Spitalaufenthalt ab.
Aber wissen Sie auch, dass Sie als Motorrad- und Rollerfahrer bei Unfällen nicht versichert sind ?
Keinen roten Rappen zahlt die SUVA ! Auch private Unfallversicherungen zahlen nichts, wenn das Risiko des Motorradfahrens nicht ausdrücklich eingeschlossen ist. Oft besteht die irrtümliche Auffassung, dass die obligatorische Haftpflichtversicherung dafür da sei. Das stimmt natürlich nicht: denn diese besteht nur zur Deckung des Schadens, den Sie an Sachen oder Drittpersonen verursachen. Auch die Swissair bezahlt bei Motorradunfällen keinen Lohn.
Wenn Sie selber ein Motorrad oder einen Roller lenken oder gelegentlich als "Sozius" mitfahren, werden Sie dringlich aufgefordert, sofort der Motorradversicherung der Swissair beizutreten.
Damit sichern Sie sich den Lohnersatz bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit, die Bezahlung der Heilungskosten sowie Todesfall- und Invaliditätsentschädigungen. Die Prämie beträgt 2 Promille des Lohnes bis zu Fr. 12'000.-- + 5 Promille des Lohnes, der Fr. 12'000.-- übersteigt, + 1 % des vollen Lohnes. Sie wird in vier Raten vom Lohn abgezogen. Die Prämie ist im Hinblick auf die Leistungen der Versicherung bescheiden.
Verlangen Sie noch heute bei uns Anmeldeformulare oder weitere Auskünfte !

Büro für Personalversicherungen
Stampfenbachstr. - Tel. int. 586

Neueintritte - Im Februar 1957 sind bei uns die folgenden neuen Mitarbeiter eingetreten, die wir herzlich willkommen heissen :

Generalsekretariat
- Rechtsdienst
  - Rahn Elisabeth

Departement I
- Sekt. Departements-Sekretariat
  - Willi Brigitt
- Speditionsbüro
  - Faes Margrit
- Einkaufsdienst
  - Graf Fritz
- Hausdienst Hirschengraben
  - Siragna Aldo Lorenzo
- Hauptkasse
  - Liniger Otto
- Verkehrsbuchhaltung
  - Dr. Gati Béla
- Dokumentenzentrale Kloten
  - Brunner Fritz
- Frachtabrechnung
  - Bachmann Alvin
- Postabrechnung
  - Weiss Alfred

Departement II
- Flugplanbüro
  - Kaufmann Hans
- Sektion Reservationswesen
  - Kühling Georgette
  - Vogel Heinz
- Frachtbuchhaltung Basel
  - Uttinger Bruno
- Station Blotzheim
  - Ziegeltrum Pierre
- Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin
  - Della Santa Armando

Departement III
- Manual Production
  - Schwarz Nelly
- Sektion Schule & Training
  - Meyer Barbara Verena
- Instruktion
  - Frueh Fred
- Piloten
  - Black John Cooper
  - Brown George Lancelot
  - Brown Keith Raymond
  - Birch Robert E.
  - Falkner Robert Hutchinson
  - Fuger James Charles
  - Hainsworth James L.
  - Hewitt Graham J.
  - Junner Neil Gibson
  - Kusak Stephen A.
  - Pelletier Jeffrey W.
  - Smith Brian Philip
  - Wilson John Harold Dean
  - Winder Kenneth G.
- Sekt. Flight Control
  - Gloor Kurt
- Crew Assignment
  - Buri Walter
  - Graf Ursula
- Sekt. Route Documentation
  - Rutishauser Elisabeth
- Telexistinnenkurs
  - Eichenberger Marie-Louise
  - Hörner Marlis
  - Krähenbühl Dora
  - Leutbecher Martha
  - Steiger Gerda
  - Stutz Lilly
  - Zogg Anna
- VIP-Betreuung/Special Services
  - Brupacher Dorly
- Startdienst
  - Beck Fritz
- Traffic
  - Brügger Kurt
  - Hirrlinger Robert
- Traffic-School
  - Blanc Eliane
  - Chollet André
  - Gehrig Fredy
  - Gilliéron Roland
  - Haller Max
  - Helbling Hans Beat
  - Kuster Hans
  - Meili Hans
  - Meili Marcel
  - Piretti Georgette
  - Müller Bernhard
  - Recher Jakob
  - Rentsch Andreas
  - Rüdt Heidi
  - Spühler Armin
- Frachtdienst
  - Dietrich Hans
  - Stutz Werner
- Fracht Import
  - Furtmüller Rudolf
- Passagierdienst
  - Koch Jean
  - Weissenbach Geneviève
- Stadtabfertigung
  - Troesch Anne-Marie
- Hauptlager
  - Wiss Theodor
- Kantine Taubenried
  - Cattarossi Alberta
  - Lambrigger Rolf
- Kabinen-Ausrüstungsdienst
  - Schellenberg Robert

Departement IV
- Ingenieur-Abteilung
  - Michel Hans
  - Balderer Hans
- Sekt. Werkplanung
  - Kellenberger Armin
- Chemisches Labor
  - Höhener Vreni
- Sekt. Bestellung/Budget
  - Richard Silvia Elsa
- Einkauf Schweiz
  - Ulrich Doris
- Sekt. Materialverwaltung
  - Gamper Michael
- Lagerbuchhaltung
  - Dillier Clara
- Sektion AVOR
  - Flückiger Fritz
  - Luginbühl Hans
- AVOR Flugzeugunterhalt
  - Benz Bruno
- Sektion Flugzeugunterhalt
  - Aebi Jacques
  - Aeschlimann Hansruedi
  - Bachmann Hans
  - Bossert Markus
  - Brenner Albert
  - Dittli Johann
  - Fetz Roland
  - Gloor Roland
  - Halder Max
  - Judas Jakob
  - Kauert Heinz
  - Klopfer Hans-Peter
  - Simmler Hans
  - Schäublin Rolf
  - Stoecklin Robert
  - Strehler Franz
  - Walder Moritz
  - Wolfensperger Ernst
  - Zemp Hans
- Schlosserei
  - Wick Alois
- Instrumentenwerkstatt
  - Piguet Roger
- Elektrowerkstatt
  - Sannwald Kurt
- Radiowerkstatt
  - Tobler Hans
- Triebwerkgruppe I, Revision
  - Joller Ernst
  - Jordi Ruedi
  - Schläfli Max
- Triebwerkgruppe II, Montage
  - Flury Marcel

Direktion Genf
- Flugzeugunterhalt
  - Haymoz Marcel
- Luftreisebüro Genf
  - Gremaud Gaston
  - Koch Emile
  - Martin François
- Reservation Genf
  - Huguenin Daniel
- Stationsleitung Genf
  - Borle Marion
- Startdienst Cointrin
  - Baehler Adrien
  - Berney André
  - Dorier Gilbert
  - Emery Michel
  - Sugnaux Louis
  - Ulrich Jean
- Traffic Cointrin
  - Pachaud Guy-José
- Verpflegungsbetrieb Cointrin
  - Ischi Michel

Auslandvertretungen
- London
  - Duncan Elizabeth Sheena
- Birmingham
  - Gunby Joan Audrey
- Paris, Station
  - Baehni Françoise
  - Comelato Lucien
  - François Annie
  - Hasler Charles
  - Hebting Astrid
  - Mame Robert
  - Meillat Gabriel
- Nizza
  - Slezak Robert
- Amsterdam
  - Wildenburg Catharina
- Frankfurt, Station
  - Knoll Gerhard
- Hamburg, Stadtbüro
  - Wollenberg Gudrun
- Wien
  - Silzer Frederick
- Wien, Station
  - Pfitzner Alfred
- Mailand
  - Bonfanti Flavio
- Lissabon
  - De Lezameta Olympia Vianna
- Alexandrien
  - Karam Edouard
- Beirut
  - Hani Raymond
- New York
  - Barber Willard
  - Brandt Jesse
  - Dallo Marlene
  - Grant Alexander
  - Leuenberger Rosa Louise
  - Rice Mary
  - Smith David
  - Webster Helen

New York, Abfertigung
Dischmann Frank
Hensel Ingeborg
Nargi Louis
Cleveland
Foremann Robert H.
Soland Margarita
Philadelphia
Boteler Nancy
McCarty Berit
Toronto
Odette Catherine
Rio de Janeiro
Cardoso Carlos Alberto
Lima
Bregger Theodor
Tokio
Shimura Fujiko
Sakamoto Maxie M.
Katoh Setsuko
Ohno Kazuo
Bombay
Malhotra Brinjhushan Lall
Allg. Personalausbildungsreserve
Gujer Gertrud
Lador Roger E.

Mehr Düsenverkehrsflugzeuge - Die Air France hat ihren ursprünglichen Auftrag über 10 Strahlverkehrsflugzeuge vom Typ Boeing B 707 auf insgesamt 17 Einheiten erhöht.

Erster Direktflug New York-Rom - Ein Bristol "Britannia 310" legte am 9.März die Strecke New York-Rom zum erstenmal im Direktflug, in 12 Stunden 20 Minuten, zurück. Auf der 6250 km messenden Distanz erreichte das Flugzeug somit eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 610 km/h.

Kleine Luftverkehrsmeisterschaft - Unsere Landesvertretung für Skandinavien in Kopenhagen berichtet uns folgende nette Geschichte : Vier Buben in einem weltverlorenen Dörfchen der finnischen Provinz waren pfiffig genug, ihrer Sammlerleidenschaft für Propagandamaterial von Fluggesellschaften auf recht einträgliche Art zu frönen. Jeder erkor sich eine Lieblingsgesellschaft: Hans, der Patriot, die SAS, Karl-Göran die Pan American, Tommy die Air France und Eero Johanssen die Swissair. Ihr Spiel ging nun so vor sich, dass jeder "seine" Gesellschaft an einem Stichtag um einen besondern Artikel anging. Wer ihn zuerst erhielt, konnte sich die Höchstzahl an Gewinnpunkten gutschreiben. Der Wettbewerb umfasste drei Kategorien, nämlich "Kofferetiketten", "Abzeichen" und "Wimpel". Nach den ersten zwei Runden führte Eero, der Swissair-Verehrer, mit 10 Punkten, gefolgt vom Panam-Fan mit 7 Punkten. Am gleichen Tag, an dem unsere Vertretung den Brief für die dritte Runde erhielt, sandte sie den damit erbettelten Wimpel pflichteifrig per Express nach Finnland.- Wir zweifeln keinen Augenblick daran, dass Eero Johanssen damit die kleine Luftverkehrsmeisterschaft für die Swissair gewonnen hat!

MITTEILUNGEN DER FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER SWISSAIR

Die Swissair-Boys an der Zürcher Hallen-Handball-Meisterschaft - Einen gänzlich unerwarteten, dafür umso prächtigeren Erfolg errang eine aus sportbegeisterten Angestellten der Reservation Zürich gebildete Mannschaft, die sich unter dem Namen "Swissair-Boys" an der Zürcher Hallenhandball-Meisterschaft beteiligte. Der Initiant, M.Fessler, stellte sich als Trainingsleiter und Betreuer der Mannschaft zur Verfügung, der auch Handball-Neulinge angehörten. Während des ganzen Winters wurde allwöchentlich eifrig trainiert. - Im ersten Spiel errang die Mannschaft trotz einigem Startfieber einen deutlichen 6 : 2 - Erfolg über den FC Engstringen. Der FC Young Fellows und der SV Seebach wurden je mit 8 : 6 und der Rollschuhclub Zürich mit 7 : 4 geschlagen. Mit dem letzten 2 : 1-Sieg über den starken KTV Zürich sicherte sich das Team den Meistertitel ihrer 3.-Liga-Gruppe. In den Finalspielen um den Aufstieg war der favorisierte Belvoir-Ruderclub der erste Gegner. In einem harten, einsatzreichen Kampf holten die Swissair-Handballer einen anfänglichen Rückstand auf und landeten unter mächtiger stimmlicher Unterstützung ihrer Anhänger einen verdienten 8 : 6-Sieg (nach Verlängerung). Damit hatten sie sich den Aufstieg in die 2.Liga gesichert. Von dem schweren Spiel noch etwas müde und nicht in stärkster Formation verloren die Swissair-Boys am folgenden Tag ihr letztes Spiel gegen die Handballer des LC Zürich 2 : 7. Zum erzielten Gesamterfolg, der nicht zuletzt der glänzenden Abwehrleistungen des Torhüters zu verdanken war, gratulieren wir der Mannschaft recht herzlich !
Damit wäre der Anfang zur Gründung eines Handball-Clubs Swissair im Rahmen unserer Freizeitorganisation gemacht. Die meisten Spieler, die in der Halle mitmachten, sind vom rassigen Handballsport begeistert und würden gerne auch im Felde weiterspielen. Hiefür benötigen wir aber unbedingt noch Verstärkung aus andern Abteilungen der Swissair. Bestimmt findet sich unter der grossen Zahl der Swissair-Angestellten mancher, der gerne mitspielen würde. Wir heissen alle in unsern Reihen herzlich willkommen.

Aber die Zeit drängt; schon in wenigen Wochen beginnt die Feld-Handball-Saison. Zögern Sie also nicht. Melden Sie sich sofort schriftlich unter Angabe von Name, Vorname, Jahrgang und Dienststelle bei M. Fessler, Reservation, Zürich. Auf den 26. März 1957, 20.15 Uhr, laden die Initianten alle Interessenten zur Gründungs-Versammlung im Swissair-Clubhaus (Schönauweg 13, Zürich-Seebach) ein.

Schachklub - Die Revanche im alljährlich stattfindenden Wettkampf zwischen Zürich und Genf um den Auderset-Dubois-Pokal endete mit einem überlegenen Sieg der Genfer gegen unsere Mannschaft (8½ : 3½). Das Endresultat lautet 18 : 6 für Genf; somit bleibt der Pokal ein zweites Jahr in der Rhonestadt.

Fussballclub - Unsere erste Mannschaft ist vom 5. - 7. April von der Air France, ihrem Gegner im vorgesehenen Retourspiel vom 6. April, nach Paris eingeladen. Schlachtenbummler sind sehr willkommen, nur müssten sie sich bis spätestens 25. März beim FC-Präsidenten R. Köhler, Betriebsgruppen, Dept. IV, anmelden, damit rechtzeitig die Hotelreservationen vorgenommen und das detaillierte Reiseprogramm bekanntgegeben werden können.

Vergünstigungen -

F.O. Burlet, vormals W.Stohler, Spitalgasse 9, Zürich 1, erklärte sich bereit, unserm Personal gegen Vorweisung des Personal-Ausweises Damen- und Herren-Uhren zu besonders günstigen Bedingungen anzubieten.

A. Ruckstuhl, Motorrad-Geschäft, Aemtlerstrasse 19, Zürich 3, gewährt den Angestellten der Swissair auf Reparaturen einen Rabatt von 5% und für neue Motorräder und Kabinenroller eine Vergünstigung je nach Marke.

J. Gschwend, Velos, Zurlindenstrasse 292, Zürich, räumt uns ebenfalls Rabatte ein, und zwar 5% auf Velos und Mopeds sowie 10% auf Bestandteile und Pneumatik.

Geschäftsberichte pro 1956 können ab 28. März schriftlich beim Pressedienst, Hirschengraben, angefordert werden.

Die gute Idee

SWISSAIR

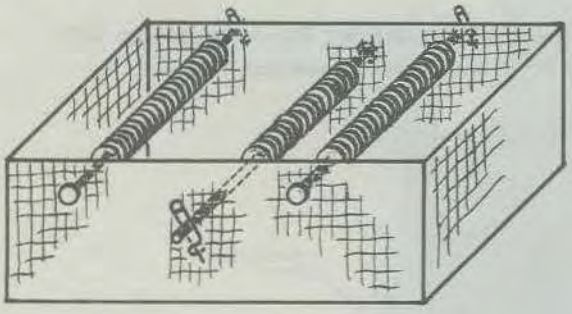
Nr. 38
März 1957
Büro für Organisations-
Manual & Vorschlagswesen

DIE EHRENTAFEL

In dieser Nummer gelangen 7 prämiierte Vorschläge zur Publikation. Die Preisträger sind :

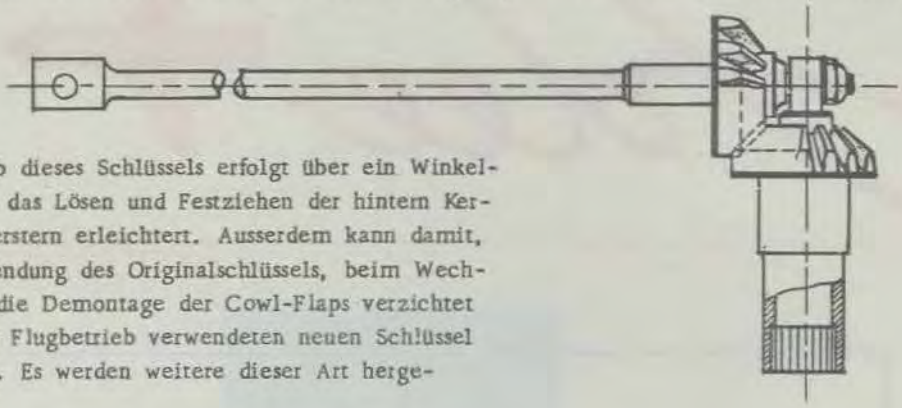
Herr Heinrich Schneider, Triebwerk, Dept. IV	Fr. 170.--	4691
Herr Hans Kleisli, Administration, Dept. III	Fr. 70.--	5002
Herr Henry Flück, Materialverwaltung, Dept. IV	Fr. 60.--	4638
Herr Ferdinand Leu, IERA, Dept. IV	Fr. 50.--	5247
Herr Otto Claüna, Herr Hans Stalder } Verkehrsbuchhaltung, Dept. I	Fr. 40.--	4280
Herr Walter Glättli, IERA, Dept. IV	Fr. 30.--	4347
Herr Nikolaus Näf, AVOR, Dept. IV	Fr. 30.--	4676

Herr Heinrich Schneider liess für die Reinigung der Scheibenoelfilter spezielle Ansteckstangen anfertigen, die durch die Maschen der vorhandenen Gitterkörbe gesteckt werden können. Auf jede Stange wird ein Filter aufgeschoben und die Scheiben in der ganzen Breite verteilt. Dadurch kann die Reinigungslauge besser auf die einzelnen Scheiben einwirken. Zugleich ist es möglich, pro Korb bis zu 1o Filter gründlicher und schneller zu reinigen, ohne dass die Scheiben mehrerer Filter nachträglich ausgezählt werden müssen.



Herr Hans Kleisli schlug vor, die Materialanforderungsblöcke mit einer zweiten Kopie zu versehen. Diese zweite Kopie ersetzt das Abschreiben der pendenten Materialanforderungen, womit jährlich viele Stunden für produktivere Arbeit gewonnen werden.

Herr Henry Flück hat für die R-3350 Motoren der DC-7C Flugzeuge einen neuen Zündkerzenschlüssel



angefertigt. Der Antrieb dieses Schlüssels erfolgt über ein Winkelgetriebe, das besonders das Lösen und Festziehen der hintern Kerzen am hintern Zylinderstern erleichtert. Ausserdem kann damit, im Gegensatz zur Anwendung des Originalschlüssels, beim Wechseln dieser Kerzen auf die Demontage der Cowl-Flaps verzichtet werden. Die bereits im Flugbetrieb verwendeten neuen Schlüssel haben sich gut bewährt. Es werden weitere dieser Art hergestellt.

Herr Ferdinand Leu beantragte für die Kabelbezeichnungen vorgedruckte Klebestreifen einzuführen. Solche mit Nummern und Buchstaben versehene Klebestreifen vereinfachen und erleichtern das Markieren der Anschlusstellen bei Kabel- oder Stekkerwechsel. Auf Grund dieses Vorschlages wurden für die IERA-Mechaniker je 1 Satz "E-Z Code Markers", bestehend aus Karten mit Nummern 0 - 9 und Buchstaben A - Z, resp. a - z angeschafft.

Herr Otto Clalüna und Herr Hans Stalder empfehlen zur Berechnung der Sampling-Belastungen mit der monatlichen Publikation der Sampling-Einbussen, für jede Fluggesellschaft gleichzeitig den entsprechenden Multiplikator zu veröffentlichen. Damit kann die Umrechnung vom Dollar-Lokalsatz in Schweizerfranken, inklusiv die Sampling-Einbusse in einer Multiplikation durchgeführt werden. Dieser Multiplikator ergibt sich aus :

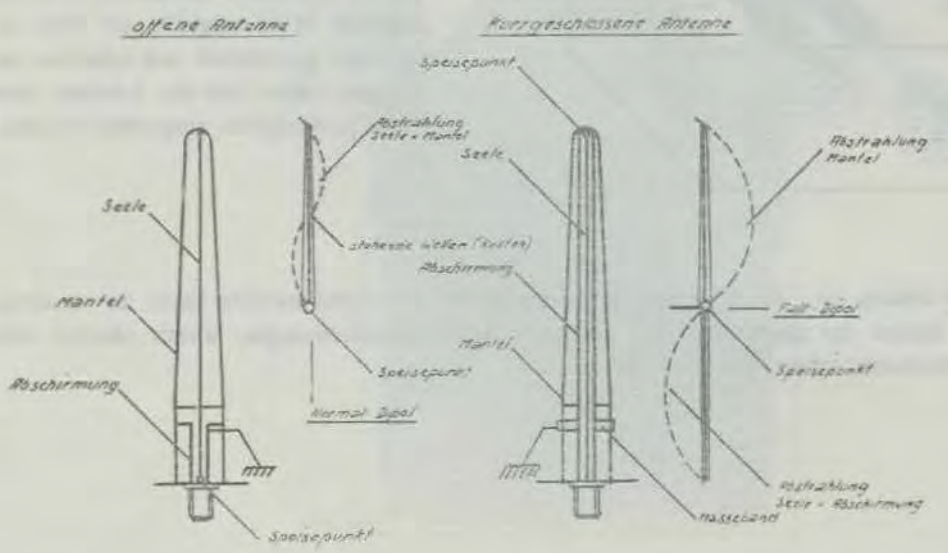
100 - % Samplingeinbusse x Wechselkurs US$ / sFr.

Das ergibt für die Belastung der fremden Flugscheine folgende vereinfachte Rechnung :

US$ x Multiplikator = Belastung

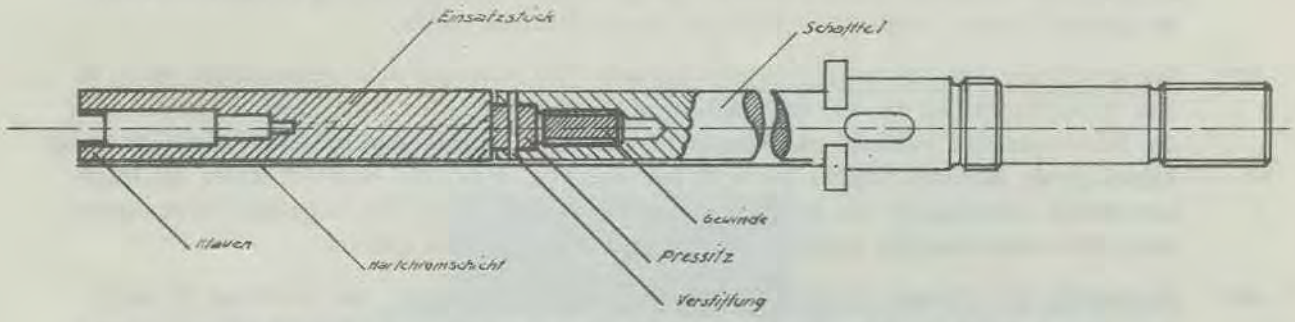
im Gegensatz zur bisherigen Methode, wo die Samplingeinbusse in einem zweiten Arbeitsgang errechnet und vom sFr.-Betrag spez. abgezogen werden musste.

Herr Walter Glättli machte auf das ungünstige Stehwellenverhältnis bei den DC-3 Flugzeugen aufmerksam, das von den schlecht an den Sender angepassten VHF-Antennenschwertern herrührt. Er



schlug daher vor, die bestehenden Antennenschwerter gegen solche mit kurz geschlossenen Antennenenden auszuwechseln. Dadurch wird eine Verbesserung von ca. 10% der Leistungsabstrahlung erzielt. Die bezüglichen Aenderungen werden jeweils bei den Flz.-Revisionen vorgenommen.

Herr Nikolaus Näf regte an, die Grinding Wheel Spindles für die Zylinderschleifmaschine in zwei Teilen herzustellen, d.h. aus Schaftteil und Einsatzstück.



Diese Zweiteilung bringt den Vorteil, dass bei stark ausgeschlagenen oder gerissenen Klauen nur das Einsatzstück, statt wie bisher die ganze Schleifspindel ersetzt werden muss. Bei der Reparatur wird das Einsatzstück in den Schaftteil eingeschraubt und verstiftet, wobei die Zentrierung durch einen Press-Sitz erfolgt. Um eine einwandfreie Oberfläche zu erhalten, ist die Oberflächenbearbeitung erst an der zusammengefügten Spindel auszuführen. Die Fabrikation dieser Schleifspindeln wird entsprechend geändert.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden gebeten, ihre Talons dem Büro für Vorschlagswesen einzusenden.

4069 Einbauen eines längeren Zwischenrohres in Staudruckleitung.

4689 Schutzhülle für Pedestal DC-6B / DC-7C.

4857 Namensschilder für Türbeschriftungen.

4902 Unterstand für Transportböcke.

4954 Blechmarken für Deckelbezeichnung.

4977 Neuaufteilung der DC-6B Progr. Revision.

5011 Neuregelung der Manifestierung.

5159 Ausrüsten der im Magazin vorhandenen Hydr. Aggregaten mit den zugehörigen Nippeln.

5162 Zentrierlehre für Federkupplungsrad.

5183 Checken der Seenotsender.

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

1554 Schadenkonto für Startdienst bei Herrn Dr. C.F.Ducommun, Personaldienst.

4253 Umgang mit Swissair-Fahrzeugen bei Herrn Dr. C.F.Ducommun, Personaldienst.

4729 Nebelbekämpfung bei Herrn E. Schiantarelli, Betriebsplanung, Dept. IV

4733 Vorgedruckte Lohnblätter bei Herrn W. Trottman, AVOR, Dept. IV

5187 Boosterpumpen-Schraubenabdichtung bei Herrn A.Schilling, Flugbetrieb, Dept. IV

5196 Verstärkung der Doppel-Rückschlagklappen für Feuerlösch-Systeme DC-6B / DC-7C / CV-440 bei Herrn E.Soltermann, Service-Engineering, Dept. IV.

5211 Vorschmieren der R-3350 Motoren bei Herrn H.Aeschlimann, Triebwerkbüro, Dept.IV

5277 Punktschweisszange bei Herrn J.Bussmann, Betriebsplanung, Dept. IV.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiiert werden :

738 Koeffizient zur Berechnung der Sampling-Belastungen. Die Anregung ist gut, kommt aber leider zu spät. Der in dieser Nummer zur Prämiierung ausgeschriebene Vorschlag No. 4280 behandelt das gleiche Thema, wurde aber bereits im letzten Jahr eingereicht.

3601 Bearbeitung der Anlenkbolzen der R-2800 Motoren. Das Auftragen einer Silberschicht von 0,05 mm Dicke erwies sich für die Anlenkbolzen als ungenügend. Die Bolzen mussten vielfach nach der Schleifoperation nochmals neu versilbert werden. Um diesem Umstand abzuhelfen, wurde die aufzutragende Silberschichtdicke auf 0,10 mm erweitert. Dass auch ohne Aenderung des vorgeschriebenen Arbeitsganges die Möglichkeit vom Vordrehen erkannt und ausgeführt wurde, qualifiziert den entsprechenden Schleifer als guten und aufmerksamen Arbeiter.

4070 Beschriftung der Teleskop-Treppen an den Metropolitan-Flugzeugen. Der Vorschlag ist berechtigt, kommt jedoch zu spät. Die Ing. Abteilung wurde anlässlich des Betriebs-Rapportes vom 27.2.1957 beauftragt, bessere Beschriftungsplatten zu beschaffen. Die Auftragserteilung für die Herstellung eloxierter Beschriftungstafeln wird demnächst erfolgen. Als Uebergangslösung werden vorläufig neu bemalte Schilder in besserer Ausführung angebracht.

4105 Leiter für den Aufstieg auf den Flugzeugrumpf. Im Flugbetrieb steht eine Leiter zur Verfügung, welche speziell für den Aufstieg vom Flügel auf den Rumpf konstruiert worden ist. Diese Leiter kann auch für den Aufgang vom Dock aus verwendet werden. Wenn weitere solche Leitern gebraucht werden, sind diese bei der Betriebsplanung anzufordern. Die Platzverhältnisse auf den bestehenden Docks erlauben keine fest montierten Leitern.

4151 Signal-Stablampen. Unser Text in "die gute Idee" No. 37 besagt lediglich, dass der Flugbetrieb geraume Zeit vor Eingang dieses Vorschlages über zwei selbstangefertigte Stablampen verfügte. Da jedoch der Vorschlag nicht auf die bereits vorhandenen Lampen Bezug nimmt, konnte nicht darauf geschlossen werden, dass der Einsender mit dem Hersteller derselben identisch ist. Die Ablehnung des Vorschlages bezieht sich nur auf obige Feststellung und beurteilt die Brauchbarkeit der Stablampen in keiner Weise.

4532 Die Anschluss- und Trennstellen der im Flugzeug montierten Leitungen zu markieren würde die Montagearbeit bestimmt erleichtern. Leider lässt sich diese gute Idee im jetzigen Zeitpunkt aus folgenden Gründen nicht realisieren :

1. Ein einwandfreier und reibungsloser Montagevorgang bedingt das Bezeichnen des gesamten Leitungssystems. Der Arbeitsaufwand für die Herstellung und Bearbeitung der hierfür erforderlichen Zeichnungen und Schematas ist beim heutigen Personalbestand zu gross. Die vorhandenen Manuals sind für diesen Zweck zu wenig zuverlässig, sodass für die 5 Flugzeugtypen die Leitungsschematas direkt am Flugzeug abgenommen werden müssten.

2. Die Leitungen haben eine Laufzeit von 12'800 Std. was ca. 3½ Jahren entspricht. Da normalerweise bei Progressiv-Revisionen die Leitungen in montiertem Zustand kontrolliert werden, es sei denn, dass Korrosionen, Scheuerstellen etc. einen vorzeitigen Ausbau notwendig machen, würde es 4 Jahre dauern bis alle Leitungen bezeichnet werden könnten.

3. Das Einschlagen von Zahlen und Buchstaben deformiert die dünnwandigen Ueberwurfmuttern, selbst wenn zu diesem Zweck ein Dorn eingeschraubt würde.

Das Problem muss daher weiterhin ohne festes Schema gelöst werden, z.B. durch Bündeln der Leitungen nach Stationen oder Systemen und bundweises Verarbeiten derselben, oder durch Markieren der Leitungen mit Blechetiketten. Gewiegte Mechaniker wissen sich in solchen Fällen immer zu helfen.

4620 Aenderung der Zeichnungsformulare. Die bestehende Anordnung der Aenderungsrubrik hat den Vorteil, dass diese bei zusammengefalteter Zeichnung sichtbar bleibt. Es ist bekannt, dass bei vielen Zeichnungen der Platz über dem Zeichnungskopf zum Zeichnen nicht benützt werden kann, weil dieser Raum von der Stückliste beansprucht wird. Vor der Bestellung einer Neuauflage wird jedoch die heutige Formulareinteilung nochmals auf ihre Zweckmässigkeit hin geprüft.

4672 Versetzen des Take-off Warning Silencing Button vom Overhead-Panel auf das Propeller-Pedestal. Durch das Einführen der 10° Flap-Operation beim DC-7C wird der Silencing-Button zur Abschaltung der Flap-Warnung benützt. Demzufolge wäre die Anordnung des Buttons auf der RPM-Control-Box für den DC-7C unzweckmässig. Da die Control-Boxes normalisiert und zwischen den DC-6B und DC-7C auswechselbar sind, ist die Versetzung des Knopfes auf das Propeller-Pedestal auch für den DC-6B abzulehnen. Für den DC-7C ist jedoch die Verlegung des Buttons vom Overhead-Panel auf das Upper Instr. an Switch-Panel vorgesehen.

Das Montieren eines Schalters für die Hydr. Panel Beleuchtung neben dem Fahrwerkhebel erübrigt sich. Es ist geplant, die Hydr. Panel Beleuchtung mit dem Main Instr. Panel Red-Rheostaten zusammen zu schalten. Dadurch werden nur noch die Verwindungs- und Landeklappenhebel-Skalenbeleuchtungen von der Steuersäule aus bedient.

4730 Veröffentlichung von Photos der Direktoren und Chefs im Jahresbericht 1957. Im Geschäftsbericht 1952 wurde eine Photo der gesamten Direktion publiziert. Da man in der Schweiz eine andere Mentalität hat als in Amerika, wurde das als Personenkult kritisiert. Im SWISSAIR-Journal vom März 1954 wurden die leitenden Herren mit Photographie und Lebenslauf nochmals vorgestellt. Die Idee ist also nicht neu. Eine neue Bild-Veröffentlichung bleibt abzuwarten.

4731 Passagierwerbung durch Angestellte. Der Vorschlag, Angestellten einen Teil der bei persönlicher Werbung anfallenden Spesen zu vergüten, ist nicht neu. Er kann aber bei unserem grossen Personalbestand generell nicht verwirklicht werden.
Wir bitten den Einsender dieses Vorschlages, sich wegen einer event. Vergütung der Barauslagen beim Abteilungschef oder beim Chef der Verkaufsabt. Passagen zu melden.
Im übrigen möchten wir bemerken, dass Art. 22 Absatz 3 des GAV gut abgefasst ist und keiner weiteren Erläuterung bedarf.

4734 Zusammensetzung des Personals. Der Zusammensetzung des Personals der Swissair wird von Seiten des Personaldienstes grösste Aufmerksamkeit geschenkt. Der Einsender des Vorschlages möge versichert sein, dass spezielle Untersuchungen im Rahmen des Vorschlagswesens nicht opportun sind.

4735 Büro-Umzüge in eigener Regie. Mit dem stetigen Personalzuwachs müssen notgedrungen auch die Büros erweitert werden. Um die einzelnen Dienststellen räumlich möglichst beisammen zu behalen, sind oft weit ineinandergreifende Büroverlegungen nicht zu umgehen. Kleinere, interne Büroumzüge werden bereits mit eigenem Personal durchgeführt. Grössere Umzüge verlangen ausser geeigneten Transportmitteln auch routiniertes Personal. Beides kann jedoch innerhalb der Swissair (noch) nicht mobilisiert werden.

4884 Schnellere Bekanntgabe der Korrekturen zu Flugplänen und Tarifen. Dieser Vorschlag ist eine Reklamation, die am einfachsten zwischen den betreffenden Dienststellen direkt erledigt werden kann.
Orientierungshalber sei hier lediglich erwähnt, dass die Flugplanänderungen zuhanden der internen Stellen durch die "Traffic-Service Bulletins" des Verkehrsdienstes mitgeteilt werden. Die vom Flugplanbüro herausgegebenen "SWISSAIR-Mitteilungen" und "Korrekturblätter" sind in erster Linie ein für die Agenten bestimmtes Publikationsorgan.

5042 Nachverlegung der Bus-Abfahrtzeit für SR-Kurs 242. Der Bus auf den SR-Kurs 242 kann die Ankunft der Züge von Basel und Bern nicht abwarten, da mit der Nachverlegung der Busabfahrtszeit die vorgeschriebene 50 minütige Frist zwischen Bus- und Flugzeugabgang nicht mehr eingehalten werden kann. Eine Verschiebung der Startzeit für diesen Kurs ist deshalb nicht möglich, weil der gelegentliche Einsatz einer DC-4 auf dieser Strecke inWien keine Verkürzung der Groundtime von 40 Minuten erlaubt. Eine spätere Abflugzeit in Wien, die auch aus verkehrstechnischen Gründen abzulehnen ist, würde zu Rotations-schwierigkeiten führen.

5117 Service-Türchen für Container in CV-440. Die Idee, eine Haltevorrichtung an den sich nach oben öffnenden Service-Türchen anzubringen ist gut. Sie ist jedoch durch eine bereits in Arbeit befindliche Aenderung überholt. Die nach Zeichnung 910172 neu angefertigten Türchen sind unten angelenkt und lassen sich durch Herunterklappen öffnen.

5152 Das Ersetzen der Stahldrahtsicherungen an den Druckrohren der R-2800 Motoren durch Schiebesicherungen kommt der hohen Herstellungs- und Ausrüstungskosten wegen nicht in Frage. Der nachstehende Kostenvergleich zeigt deutlich die Unwirtschaftlichkeit dieses Vorschlages.

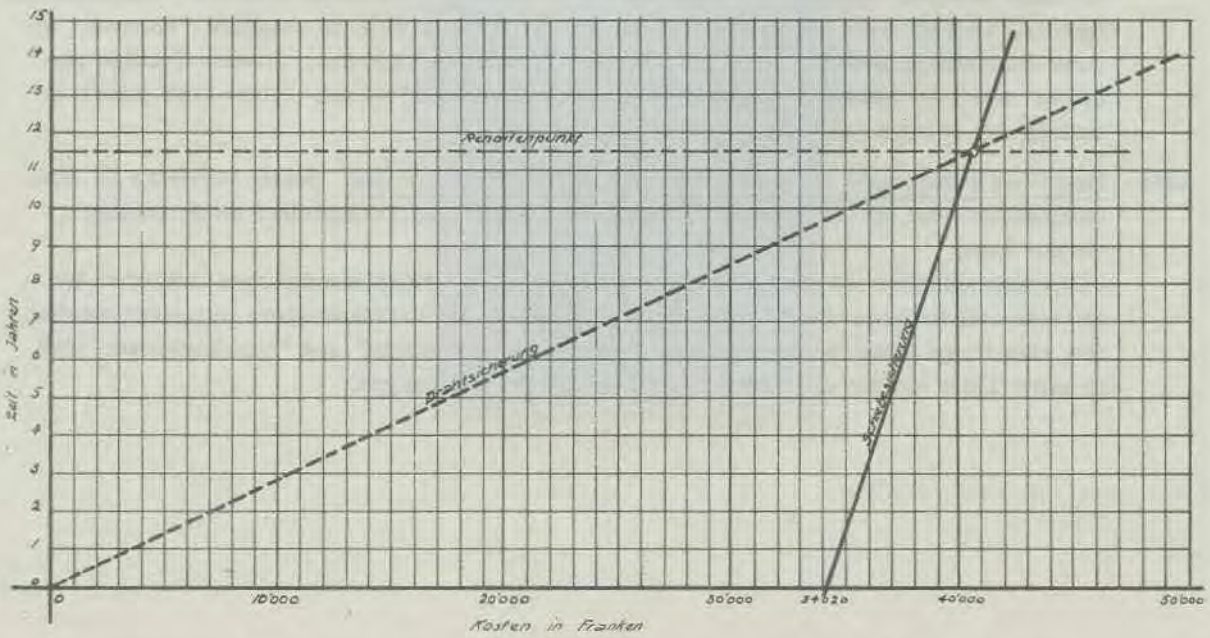
Kostenaufstellung für Schiebesicherungen :

Herstellungskosten der Schiebesicherungen :	Fr. 20.--	
Montagekosten :	Fr. 1.--	
Sicherungen pro Motor :	27	
Anzahl der auszurüstenden Motoren :	60	
Totale Ausrüstungskosten : 27 x 60 x 21 =		Fr. 34'020.--
Jährliche Unterhaltkosten an Schiebesicherungen durch Druckrohrverschleiss: 9 Druckrohre mit je 3 Sicherungen à Fr. 21.- = 9 x 3 x 21 =		Fr. 587.--

Kostenaufstellung für Drahtsicherungen :

Jährliche Arbeitskosten für Drahtsicherungen in Motorenwerkstatt, bei 100 Motormontagen: 45 Std. à Fr. 5.50 =	Fr. 247.50	
Jährliche Arbeitskosten für Ersetzen der Drahtsicherungen in Flugbetrieb, bei 100 nachzudichtenden Motoren : 600 Std. à Fr. 5.50 =	Fr. 3300.--	
Jährliche Unterhaltkosten bei den bisher verwendeten Drahtsicherungen: Fr. 247.50 + Fr. 3'300.- =		Fr. 3'547.50

Daraus ergibt sich folgender Kostenaufwand in Funktion der Zeit :

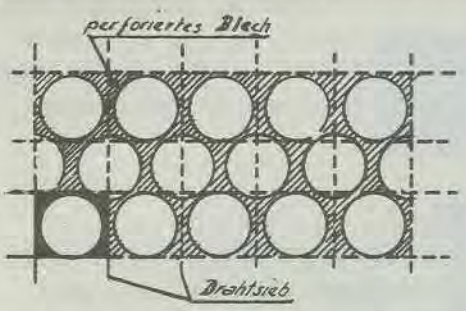


Die vorgeschlagene Sicherungsart würde ihre Wirtschaftlichkeit also erst 11 Jahre nach ihrer Einführung erreichen.

5161 Fiber-Stopstreifen für DC-4 Benzintankdeckel durch Pressen wieder enger und weiter verwendbar zu machen, muss als generelle Reparatur abgelehnt werden. Der Fiber wird durch das Pressen härter und verliert an Elastizität. Nur als temporäre Reparaturmethode darf dieses Verfahren im Einverständnis des Vorgesetzten angewendet werden.

5197 Quecksilbersäulen für die Hydr. Werkstatt. Bereits vor Eingang des Vorschlages wurden von der Betriebsplanung für die Herstellung der Quecksilbersäulen dünnere Rohre angefordert.

5201 Die Verwendung eines perforierten Bleches, anstelle des normalen Vergasersiebes würde den Luftdurchsatz in negativem Sinne beträchtlich beeinflussen. Der Durchlass eines rund perforierten Bleches gegenüber dem gebräuchlichen Sieb wird um 1/3 vermindert. Zudem ist die Vereisungsgefahr, durch den Niederschlag von Feuchtigkeitspartikeln auf die relativ grossen Flächen, beim Blech bedeutend grösser als beim Sieb.



5203 Die in die Passagier-Anschnallgurten einzubauende Feder müsste für eine Belastung von 500 kg dimensioniert sein. Sie würde dadurch viel zu gross und die Vorspannung von 250 kg, die den Federweg verkürzen müsste, könnte keinem Passagier zugemutet werden. Bei ausgezogener Feder würde die Gefahr bestehen, dass der Passagier dennoch zur Gurte heraus-geschleudert würde.

5225 Von einem Reinigungsplatz für Motorenteile ausserhalb der Waschkabine muss abgesehen werden, weil für den Reinigungsprozess mit den zur Verwendung gelangenden Waschmitteln eine Absaugvorrichtung vorhanden sein muss. Die bestehende grosse Waschkabine wird zudem in nächster Zeit auf mehrere Waschplätze ausgebaut.

5255 Regulieren des Betätigungsmechanismus und Anbringen von Gummipuffern an der autom. Türe im Flugbetrieb-Hangar. Bereits vor Eingang dieses Vorschlages wurde von der FIG verlangt, die Türe in eindwandfreien Zustand und zu störungsfreiem Funktionieren zu bringen.

5275 Anordnung der Stempel-Uhren beim Werft-Eingang. Mit der Anschaffung von weiteren Stempel-Uhren wurde auch eine Neuanordnung geplant. Der Standort dieser in der Zwischenzeit neu montierten Kontrolluhren ist so gewählt, dass er auch in Stosszeiten gut zugänglich ist.

5300 Zusätzliche PTA-Kopie für Quittungszwecke. Das PTA-Formular ist ein internes Dokument. Eine zusätzliche Kopie als Quittung würde einen andern Text bedingen und könnte eine Fehlerquelle darstellen. Da die meisten Prepaid-Inkassi durch Agenten oder auf dem Rechnungsweg erfolgen, würde eine solche Kopie nur in seltenen Fällen benützt.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

118 Neugestaltung des Flugplanhandbuches. Die mit der technischen Ausarbeitung beauftragte Arbeitsgruppe befasst sich weiterhin mit dieser Angelegenheit.

302 Niederspannungskabel. Die Versuche werden fortgesetzt. Der Vorschlag kann vor Mitte 1957 nicht abgeschlossen werden.

4378 Anfertigen eines fahrbaren DC-6B / DC-7C Kompressoren-Prüfstandes. Die techn. Ausarbeitung ist noch nicht abgeschlossen. Es müssen noch verschiedene Unterlagen bearbeitet werden.

4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr. Oelkühler. Die Versuche mit dem auf der HB-IBU eingebauten Gitter werden fortgesetzt.

4994 Vergüten der Instrumentengläser. Versuchsweise sind einzelne Instrumente mit vergüteten Gläsern versehen worden. Dabei wurde festgestellt, dass im Gegensatz zu normalen Gläsern die Fingerabdrücke störender empfunden werden. Die Versuche werden trotzdem fortgesetzt.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

4698 Aero-Camping am Meer. Die Verhandlungen mit den Interessenten sind noch nicht abgeschlossen. Der Vorschlag bleibt noch pendent.

5249 Oeltank-Entlüftung von CV-440 Kompressor. Das Absaugen des Oels durch die Entlüftungsleitung, bei nur wenige Grad ausgefahrener Landeklappen, wurde bereits von Air-Research und Convair behandelt. Auf deren Empfehlungen hin sind entsprechende Massnahmen getroffen worden. Bevor jedoch auf die Verlegung der Entlüftungsleitung zurückgegriffen wird, muss der Oelverbrauch über eine bestimmte Zeit überwacht werden.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/606/643/737/771/789/1179/1554/1648/2341/2467/2468/2469/2492/2493/2509/2696/2817/3286/3590/3914/4070/4111/4138/4162/4247/4252/4253/4282/4283/4299/4337/4378/4380/4502/4511/4515/4529/4530/4552/4553/4570/4588/4593/4594/4625/4627/4630/4641/4648/4649/4650/4652/4653/4654/4661/4667/4678/4679/4688/4698/4723/4725/4729/4733/4736/4737/4738/4740/4741/4857/4876/4904/4920/4924/4943/4962/4975/4983/4988/4992/4994/5101/5111/5113/5120/5127/5129/5130/5144/5145/5146/5151/5156/5158/5159/5161/5162/5176/5182/5183/5185/5187/5196/5197/5206/5209/5211/5231/5245/5246/5249/5250/5251/5254/5255/5270/5274/5277/5280/5281/5282/5283/5284/5290/5291/5297/5298/5400/5401/5402.

An alle Einsender von Personal-Vorschlägen.

Die Vorschläge sind zukünftig an folgende Adresse zu richten :

Büro für Organisations- Manual und Vorschlagswesen.

SWISSAIR NEWS

Für unsere Mitarbeiter
Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des Public Relations Genève

6. Jahrgang Nr. 4 April 1957

Unsere Verkehrsergebnisse im März 1957

	März 1957	März 1956
Offerierte Tonnenkilometer	9'997'768 + 31 %	7'626'380
Ausgelastete Tonnenkilometer	6'881'392 + 34%	5'132'489
Etappenpassagiere	67'822 + 28 %	52'885
Fracht in kg	1'020'277 + 15 %	888'826
Post in kg	345'679 + 12 %	308'691
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	68,9 %	67,3 %

Die Ergebnisse im Berichtsmonat vermochten die aufstrebende Verkehrstendenz erneut zu bestätigen. Das gesamte Leistungsangebot erfuhr im Vergleich zum vorjährigen Parallelmonat eine Steigerung um 31 %. Da bei den ausgelasteten Tonnenkilometern eine noch grössere Zunahme - nämlich um 34 % - zu verzeichnen war, ergab sich eine Verbesserung des mittleren Auslastungsgrades von 67,3 % auf 68,9 %. Die Zahl der im März beförderten Passagiere übertraf das Total des ganzen Jahres 1946 (62'378) bei weitem. Die Fracht blieb nur wenig hinter dem besten bisher je erreichten Monatsbetreffnis (November 1956) zurück.

Am Gesamterfolg waren die einzelnen Verkehrsgebiete unterschiedlich beteiligt. Im Europaverkehr, der 48 % der totalen Produktion beanspruchte, boten wir an tonnenkilometrischer Leistung 43 % mehr an als im März 1956. Auf der Nachfrageseite betrug der Zuwachs 35 %, sodass sich hier der durchschnittliche Ladefaktor von 65,0 % auf 61,3 % senkte.

Ueberall sonst stieg die Auslastung an. Im Nahen Osten z.B. (inklusive Athen und Istanbul) war die Zunahme mit 16,1 Punkten auf 77,6 % am deutlichsten. Bei einem Anteil am Gesamtangebot von 17 % verzeichnete dieses Gebiet bei einem nur 7 %-igen Zuwachs des Angebots eine Steigerung der Nachfrage um 34 %.

- Von Tokio zurück

  Am Freitag, den 12. April, landete um 22.07 Uhr in Kloten die HB-IBO "Bern". Sie hatte seit dem 1. April auf ihrem Fernost-Eröffnungsflug nach Tokio und zurück in rund 76 Stunden insgesamt über 32'000 km zurückgelegt.

- Der Argentinienflug

  Am Sonntag, den 7. April, startete die HB-IBU "Vaud" zum Eröffnungsflug nach Buenos Aires. Die Reise dauert bis 17. April.

- Ausführliche Reiseberichte folgen im nächsten "Swissair-Journal".

Die Nordatlantikdienste machten 33 % der Produktion aus. Das Angebot wuchs um 27 %, die Nachfrage um 30 %. Der schon im letzten Jahr gute Auslastungsfaktor (75,2 %) konnte auf 76,9 % verbessert werden.

Ueber dem Südatlantik vermochten wir die duchschnittliche Auslastung ebenfalls bedeutend, und zwar von 57,2 % auf 67,6 %, zu steigern.

Die Zahlen für das erste Quartal 1957
(inkl. Sonder- und Charterverkehr)

	Januar-März 1957	Januar-März 1956
Angebotene Tonnenkilometer	28'146'243 + 31 %	21'506'229
Ausgelastete Tonnenkilometer	17'927'382 + 32 %	13'564'817
Etappenpassagiere	169'865 + 26 %	134'879
Fracht in kg	2'631'197 + 17 %	2'253'662
Post in kg	967'472 + 14 %	846'330
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	63,6 %	63,1 %

Zu neuen Pilots-in-Command wurden ernannt: die Flugkapitäne Hugo Muser und Hans Knecht auf DC-6B/DC-7C für den Sektor Nordatlantik, Montague Terraneau auf DC-4 (Nordatlantik), Ivor Hall auf DC-4 (Europa) sowie die Piloten Erik Hedlund auf Convair, Gilles Moret, Olle Holger, Heinrich Geering und Walter Iff auf DC-3. Wir gratulieren herzlich !

Zum Flugkapitän wurde Herr Alfred Muser befördert. Unsere besten Glückwünsche !

Unsere Generalversammlung fand am 27. März im Zürcher Kongresshaus statt. Sie war von 525 Aktionären besucht, die 83'108 von insgesamt 120'000 Stimmen vertraten. Die Versammlung stimmte dem Geschäftsbericht und der Rechnung pro 1956 sowie der Gewinnverteilung zu. Im "Swissair Journal" vom März 1957 sind die Referate des Präsidenten des Verwaltungsrates, Herr Dr. Rud.V. Heberlein, und des Direktionspräsidenten, Herr Dr. W.Berchtold, auszugsweise veröffentlicht.

Tariferhöhungen - Eine vom 28. März bis 1.April in Paris abgehaltene Verkehrskonferenz der IATA beschloss, unter Vorbehalt der Zustimmung durch die zuständigen Regierungen, eine 5%-ige Erhöhung der Passagiertarife auf der Grosszahl der europäischen Linien und auf der Nordatlantikstrecke. Die neue Regelung tritt am 1. Mai 1957 in Kraft. Sie ist durch die allgemeine Erhöhung der Gestehungskosten bedingt.

Die ärztliche Ecke

Eine interessante Beobachtung - Bei weissen Mäusen kann durch wiederholtes Bestreichen der Haut mit Teerstoffen Hautkrebs erzeugt werden. Wenn Teile dieser Krebsgewebe in die Haut anderer weisser Mäuse überpflanzt werden, so erkranken meistens auch diese an Krebs und gehen daran zu Grunde. In mehreren Versuchen mit einer grossen Zahl von Mäusen, denen allen Krebsgewebe eingepflanzt worden waren, wurden die Mäuse in zwei gleich grosse Gruppen geteilt. Bei der einen Gruppe wurde täglich nur der Futternapf gewechselt; sonst kümmerte man sich nicht um sie. Von der andern Gruppe wurde vom Versuchsleiter ausserdem jede Maus täglich aus ihrem individuellen Käfig herausgenommen, etwas gestreichelt und ihr gestattet, auf seinem Aermel herumzuspazieren, um dann behutsam wieder zurückgebracht zu werden. Sonst war die Behandlung gleich; auch das Futter war dasselbe. - Erstaunlicherweise starb von der ersten Gruppe regelmässig ein bedeutend grösserer Prozentsatz an Krebs, als von der zweiten, mit etwas Liebe behandelten. - Wir sind durch unsere individuelle Erfahrung und durch die bisher noch fruchtlosen Anstrengungen der Wissenschaft, dem Krebsproblem Herr zu werden, bereit, das Auftreten und Fortschreiten der Krankheit weitgehend als schicksalhaft hinzunehmen. Darum scheint mir der geschilderte Versuch von grosser Bedeutung und als neuer Beweis dafür, wie wichtig in allen biologischem Geschehen die psychischen Einflüsse sind.

Dr. B. Hässig

Personalstatus per 31. März 1957

Direktion	9
Generalsekretariat	18
Planungsdienst	21
Personaldienst	17
Allg. Personalausbildungsres.	31
Departement I	233
Departement II	
Personal Schweiz	346
Personal Ausland	782
Departement III	
Fliegendes Personal	647
Bodenpersonal	685
Departement IV	1.027
Direktion Westschweiz Genf	402
Total	4.218

In der Sektion Kabinenpersonal des Departements III sind neue Funktionen geschaffen worden. Zum Chef der Sektion wurde Herr Jürg.E. Sidler ernannt. Fräulein Margret Faust erhielt den Titel einer Senior Chief Hostess und betreut den Sektor Europa. Als Senior Chief Steward amtet Herr Werner Wachsmuth (Sektor Atlantik). Zur Chief Hostess und Stellvertreterin von Fräulein Faust wurde Fräulein Maya Schleidt (Sektor Atlantik), zum Chief Steward und Stellvertreter von Herrn Wachsmuth Herr Hans Fritsche (Sektor Orient) befördert. Fräulein Rita Herzog übernimmt die Funktion der Chief Hostess im Sektor Orient. Wir wünschen den neu Ernannten vollen Erfolg !

Neue Dienststelle - Die andauernde Expansion unseres Unternehmens bedingt eine ständige Ueberwachung der Massnahmen zur rationellen Gestaltung des Gesamtbetriebes von einer zentralen Stelle aus. Die Geschäftsleitung hat mit dieser Aufgabe eine dem Planungsdienst zugeordnete Dienststelle - "Organisation und Rationalisierung" - betraut, der als neuer Swissair-Mitarbeiter Herr Hans Meili, Dipl.Ing. ETH, vorsteht. Das bisherige, dem Generalsekretariat unterstellte Organisationsbüro wird dadurch hinfällig und - entsprechend den ihm verbliebenen Aufgaben - in ein Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen umgewandelt. - Wir wünschen Herrn Meili gutes Gelingen !

Drei weitere Metropolitans unserer Kurzstreckenflotte sind in der Schweiz eingetroffen. Am 31. März landete in Kloten die HB-IMM, zehn Tage vor dem vereinbarten Termin. Am 7. statt am 15. April erhielten wir die HB-IMN und am 11. April, ebenfalls früher als vorgesehen, die HB-IMP. Unsern elften Metropolitan, den letzten unseres vor einem Jahr erteilten Auftrages, erwarten wir Ende Mai.

DIE TECHNISCHE ECKE

Weshalb verwendet man Verstell-Propeller?

Moderne, mehrmotorige Flugzeuge sind mit verstellbaren Propellern versehen, die erlauben, während dem Betrieb vom Besatzungsraum aus die Blattsteigung (Anstellwinkel) den jeweiligen Betriebsverhältnissen am Boden oder im Flug anzupassen. So werden für kleine Vorwärtsgeschwindigkeiten (beim Start oder Steigflug) Blattsteigungen mit kleinen Anstellwinkeln gewählt. Dadurch ist es möglich, grosse Motordrehzahlen zu erreichen und damit die zur Verfügung stehende Motorleistung voll auszunützen. Ausserdem soll der Propeller in seinem für diese Geschwindigkeiten günstigsten Leistungsbereich arbeiten. Dies lässt sich einigermassen mit der Gangschaltung von Autos vergleichen, indem für das Anfahren und für kleine Geschwindigkeiten ein kleiner, d.h. stark untersetzter Gang und eine relativ hohe Motordrehzahl notwendig sind.

Für grössere Fluggeschwindigkeiten (beim Reise- und Sinkflug) sind grössere Blattwinkel erwünscht, um das Triebwerk mit möglichst tiefen Drehzahlen betreiben zu können und damit einen optimalen wirtschaftlichen Leistungsgrad (günstiger spezifischer Brennstoffverbrauch und kleinerer Verschleiss) erreichen zu können. Zudem lassen sich bessere Propellerwirkungsgrade erzielen. Um wieder auf den Vergleich mit dem Auto zurückzukommen, sei erwähnt, dass bekanntlich mit der höheren Fahrgeschwindigkeit ein grösserer Gang gewählt wird, so dass die zum Anfahren benötigte hohe Drehzahl des Motors reduziert werden kann.

Jakob Breitenmoser +- Am Abend des 19. März fiel der 47jährige Jakob Breitenmoser, Angestellter unseres Gepäckdienstes in Kloten (Dept. III), bedauerlicherweise einem Verkehrsunfall zum Opfer. Er stürzte mit seinem Roller und erlitt schwere Verletzungen, denen er im Spital erlag. Wir werden ihm ein gutes Andenken bewahren. Jakob Breitenmoser hinterlässt seine Frau und eine 17jährige Tochter, denen wir unser herzliches Beileid aussprechen.

Ueber 1 Million Passagiere im schweizerischen Luftverkehr - Wir entnehmen einer Mitteilung des Eidgenössischen Luftamtes : Die vier schweizerischen Flughäfen, die durch regelmässige Kurse angeflogen werden, erreichten im Jahre 1956 folgende Linienverkehrsergebnisse, wobei der direkte Transit nicht berücksichtigt wurde :

	Zürich	Genf	Basel	Bern	Total
Passagiere	624'249	372'998	36'807	5'781	1'039'835
Fracht in t	6'927	2'752	881	5	10'565
Post in t	4'178	2'435	481	3	7'097

Im Vergleich zum Vorjahre hat der Passagier-Eigenverkehr in Bern um rund 3000, in Basel um rund 7500, in Genf um rund 68'000 und in Zürich um rund 124'000 Fluggäste zugenommen. Fünf neue Luftverkehrsunternehmen schlossen sich den bisherigen 18 Gesellschaften an. - Der Anteil der Swissair am gesamten Passagierverkehr erreichte 51 % ; am Frachtverkehr war sie zu 41 % und am Postverkehr zu 37 % beteiligt.

2'000'000 Nordatlantik-Passagiere in der Touristenklasse - 30 Jahre nach der tollkühnen Atlantiküberfliegung Lindberghs und knapp fünf Jahre nach der Einführung der Touristenklasse flog in der ersten Märzwoche 1957 der zweimillionste Touristenklass-Passagier über den Nordatlantik. Die IATA schätzt, dass bis Ende April mehr als 1'050'000 Passagiere in der ersten und über 2'050'000 Luftreisende in der Touristen-Klasse die Strecke zwischen Europa und Nordamerika im Flugzeug zurückgelegt haben werden.

Europäische Luftverkehrsdichte - An der Tagung eines mit der Behandlung von Strahlverkehrsfragen betrauten ICAO-Ausschusses wurden folgende Zahlen festgehalten : In Europa landen und starten täglich 5000 Zivilflugzeuge. 45 Fluggesellschaften betreiben im europäischen Luftraum regelmässigen Streckenverkehr; zehn unter ihnen haben bereits Aufträge über Düsenverkehrsflugzeuge erteilt.

Ueber 1000 Turbinen-Flugzeuge bestellt - Mitte März hatte der Auftragsbestand an Verkehrsflugzeugen mit Turbotriebwerken das erste Tausend überschritten. Bereits sind rund zweihundert britische Modelle mit Turbopropeller-Antrieb in den Liniendienst eingesetzt worden; mit Bestellungen für über 500 Vickers Viscounts und Vanguards, Bristol Britannias und de Havilland Comets steht nun die britische Flugzeugindustrie an erster Stelle. Die amerikanischen Werke Douglas, Boeing, Convair und Lockheed haben Aufträge für 432 Flugzeuge mit Strahlantrieb und Turbopropellern auszuführen. Vom holländischen Fokker Friendship werden in einer ersten Serie 73 Exemplare hergestellt; dazu kommt vorläufig noch ein Dutzend französischer Düsenverkehrsflugzeuge vom Typ SE Caravelle.

10 Jahre DC-6 - Vor zehn Jahren, am 28. März 1947, stellten die Douglas-Werke in Santa Monica ihre ersten zwei DC-6-Modelle der Oeffentlichkeit vor. Seither haben die Flugzeuge der DC-6-Serie Verkehrsleistungen erzielt, die nur vom über 20jährigen Typ DC-3 übertroffen werden. So haben alle seither abgelieferten DC-6, DC-6A und DC-6B im vergangenen Jahrzehnt insgesamt rund 87½ Milliarden Passagiermeilen geleistet.

Zwei DC-6A für Hunting-Clan - Die britische Fluggesellschaft Hunting-Clan Air Transport, die nicht der IATA angehört, hat bei den Douglas-Werken zwei DC-6A in Auftrag gegeben, die in der zweiten Hälfte des Jahres 1958 zur Ablieferung gelangen sollen. Dieser Auftrag hat das Total der DC-6/7-Bestellungen auf 867 erhöht.

Neue Douglas-Flugzeugtypen - In Santa Monica sind die ersten Einzelheiten über zwei projektierte Flugzeugtypen der Douglas-Werke bekanntgegeben worden. Die mit Turbopropellern ausgerüsteten Modelle, die als "DC-3-Ersatz" auf den Markt gebracht werden sollen, tragen die Typenbezeichnungen "1940" und "1940 A". Die beiden Hochdecker werden von je vier Turbotriebwerken - wahrscheinlich vom Muster Lycoming T-55 - angetrieben. Der "1940" soll 42 bis 60 Passagiere aufnehmen können, während der "1940 A" als Transportflugzeug für militärische und zivile Zwecke Verwendung finden wird.

Insgesamt 146 Metropolitan sind in den letzten anderthalb Jahren verkauft worden. Diese Zahl unterstreicht die allgemeine Beliebtheit dieses neuen Flugzeugtyps.

Die Air India International hat drei Boeing 707-Düsenverkehrsflugzeuge und einen Flight Simulator bestellt. Zur Finanzierung dieser Aufträge dienen ihr ein von fünf amerikanischen Handelsbanken eingeräumter Kredit in der Höhe von 11,2 Mio. Dollar und ein Anleihen der Weltbank von 5,6 Mio. Dollar, die beide vom indischen Staat garantiert werden.

Neueintritte - Wir heissen die folgenden neuen Mitarbeiter willkommen, die der Swissair im März 1957 beigetreten sind :

Personaldienst
Wittwer Frieda

Departement I
Kanzlei und Aktionärbüro
Erni Rosmarie
Huber Elsa
Lochkartendienst
Sieber Emma
Abschluss/Budgetdienst
Klingler Walter

Departement II
Fracht - Verkauf
Santucci Vera
Reservationswesen
Pourcines Elisa
Stadtterminus Basel
Waser John

Departement III
Administration
Halter Dorit
Reproduktionszentrale
Fröhlich Ernst
Piloten
Martin Raymond Thomas
Pink Wilham Clement
Sprigg Georg Gordon
Vandenheuvel Reinier
Stationsleitung
Hegetschweiler Sylvia
Startdienst
Egger Werner
Fritschi Ernst
Kägi Hans
Leonhard Werner
Maurer Walter
Meier Ernst
Passagierdienst
Fankhauser Liseli
Hauptlager
Marbach Karl
Flugküche Zürich
Aerne Frieda
Donzelot André
Gmünder Niklaus
Krieger Emmi
Maurer Lina
Bereitstellung I
Aeschbacher Lisbeth
Anker Werner
Isler Jakob
Keller Werner
Klöti Max
Marthaler Ernst
Meier Hulda
Müller Robert
Rätz Fritz
Oggenfuss Martha
Romeyn Gertrud Louise
Schwendener Gottlieb
Bereitstellung II
Vetsch Anne-Marie
Kabinenpersonal-Aspiranten Kurs II/57
Albrecht Terumi
Angerer Edith
Barbier Andrée
Bischoff Margrit
Briner Nelly
Brunner Margrit
Fischer Sonja Lucie
Geitlinger Ursula
Graf Marianne
Gunzinger Heidi
Hürzeler Marlis
Hutterli Heidi
Jurt Josette
Kaufmann Lotti
Mäder Rosa Maria
Meier Gerda
Meyer Gertrud
Meyerholt Esther
Meylan Béatrice
Ruser Sonja
Steffen Alice
Thèdy Michèle
Trinler Vera Anita
Wälti Verena
Wattenhofer Marlis
Zehnder Marianne
Zerfuchs Sonja Alice
Zimmerli Verena Katharina

Departement IV
Auswertung
Schellenberg Hans
Kabinenausrüstung
Beck Alex
IERA
Brunschwyler Theo
IERA-Projekte
Riesen Karl
Radio und Elektro
Auer Erich
Materialplanung
Bertschi Walter
Schroeder Emil
Einkauf Ausland
Sprenger Max
Lagerbuchhaltung
Filippi Dora

Flugzeugüberholung
Borer Ernst
Bürgi Josef
Hofmann Robert
Kohler Hans-Rudolf
Steiner Armin
Flugzeugwartung
Lehnherr Franz
Reparaturgruppe
König Paul
Instrumentenwerkstatt
Baumann Karl
Thoma Alfred
Elektrowerkstatt
Gasser Max
AVOR Triebwerk
Bade Kurt
Triebwerkgruppe I
Weber Kurt
Propellerwerkstatt
Steiner Gottfried
Zwygart Rudolf
Mechanische Werkstatt
Ninghetto Ernst
Vergaser und Kompressoren
Niedermann Fridolin

Direktion Genf
Instrumenten-Werkstatt
Walder Erich
Luftreisebüro Genf
Grivel Bernard-Françis
Thomas Willy
Telex
Pradervand Nelly
Startdienst Cointrin
Aubert Jean-Jacques
Frachtdienst Cointrin
Koller André
Verpflegungsbetrieb Cointrin
Pahud Gaston

Auslandvertretungen
London
Blaise Albert
Head Adrian Mark
Rudin Helen / WE
Manchester
Dalton June
Paris
Bechenit Beatrice
Tobler Daniêle
Stockholm
Egger Zita
Helsinki
Kiri Hannu Ensi Antamo
Pallin Christina Margareta
Frankfurt
Beddig Eberhard
Richter Ina Renate
Frankfurt, Station
Bentzien Joachim
Hamburg, Stadtbüro
Krüger Horst
Wien
Grischany Robert
Wien, Station
Lutonsky Peter
Kairo, Station
Chacroun Naguib
Lofty Louis Nabib
Istanbul
Misio Jenny
Bagdad
Andrea Kamel
Georges George F.
New York
Amman Erich
Beissinger Walter
Burleigh Carol E.
Keehn Leroy F.
Knabner Raymond C.
Lynch Edward G.
Loy Rosemarie
Malament Hyman C.
Meslet Danielle P.
Roche Jean U.
Rodiadis Anthony M.
Smith Renate
Van Rensselear Francis
New York, Abfertigung
Chow Jack
Di Bello Philip N.
Klarer Marlies
Neil Frank J.
Pongo Maria L.
Sonderegger Marietta D.
Stoeckli Elizabeth
New York, Verpflegungsbetrieb
Pagan Candido
Chicago
Masterson Donald P.
O'Neil William H.
Cleveland
Stump Wallice Ch.
Los Angeles
Croner Thomas
Philadelphia
McGee George
San Francisco
Hall Knowless L.
Washington
Gallagher Anne B.
Rio de Janeiro
Carneiro Aloysio Victor
Buenos Aires, Station
Nabulon ...
Tokio
Arita Hei
Susukida Tadao
Tamura Kazu

Bombay
D'Mello Balthazar Peter
D'Souza Marie-Yvonne

Allg. Personalausbildungsreserve
Erni Alois
Ferretti Janine
Schwarz Theophil

Ausbau des Personalwesens der Swissair - Der Personalbestand unserer Gesellschaft hat sich in den letzten vier Jahren verdoppelt. In absehbarer Zeit wird er mehr als 5000 Mitarbeiter betragen. Diese Entwicklung und die Auffassung der Geschäftsleitung, dass dem Menschen im Betrieb grösste Aufmerksamkeit zu widmen ist, gaben die Veranlassung, das Personalwesen der Swissair wie folgt auszubauen : Der zentrale Personaldienst steht unter der Leitung von Herrn Dr. C.F.Ducommun und wird aufgeteilt in sechs Dienststellen (Personalbeschaffung und Selektion, Personalschulung, Personalstudien und -Dokumentation, Personalverwaltung, Personalversicherungen und Personalwohlfahrt). Das Personalbüro des Dept. III wird unter der Leitung von Herrn H.Suter, der auch Herrn Direktor Ducommun vertritt, zu einer Personalabteilung mit zwei Dienststellen (für fliegendes und für Boden-Personal) ausgebaut. Die Leitung der neu geschaffenen Personalabteilung des Dept. IV wird Herrn W. Segesser, bisher Chef der Administration des Dept. III, übertragen. Der Personaldienst des Dept. I wird von Herrn Dr.S.Egloff, der des Dept. II von Herrn P.Bodmer (bisher Verkehrsplanung Dept. II) geleitet. Endlich betreut Herr Ch.L.Gerber, lic.iur., den Personaldienst der Direktion für die Westschweiz in Genf.

Happy Landings - Wir wünschen James Lussy (Archiv, Dept. I) viel Glück im Ehestand. Er hielt am 2.April Hochzeit.

Von unsern Auslandvertretungen - Die Swissair New York hat an der Rockefeller Plaza, dem Sitz ihrer Vertretung, eine neue Endbuchung eröffnet. Sie ist dreimal so gross wie die bisherige und nimmt das ganze Erdgeschoss in Anspruch. Sie soll in vermehrten Masse dem stets zunehmenden Verkehr zwischen den USA und Europa Rechnung tragen können. -
Von Swissair Stuttgart erreicht uns die Meldung, dass ihr Chef, Herr Adalbert Wirz, zum Präsidenten des Skal-Clubs Stuttgart ernannt worden ist. Skal !

Erfolg der Tokio-Sonderpost - Auf ihrem Eröffnungsflug nach Tokio führte die HB-IBO "Bern" 27'381 Sonder-Briefumschläge im Gesamtgewicht von rund 123 kg mit. Der Transportertrag aus der Sonderpost belief sich auf ca. 11'000 Franken. Der Gesamtertrag aus der Postbeförderung auf dem Eröffnungsflug (Sonderpost + Post nach Pakistan und Indien) erreichte ca. 20'000 Franken.

Ein begehrter Beruf - Nachdem die Presse den Abschluss eines Parteiübereinkommens zur Errichtung einer einheitlichen österreichischen Luftverkehrsgesellschaft bekanntgegeben hatte, mussten die Büros der Airaustria und der Austrian Airways in Wien an einem Tag nicht weniger als 282 Anfragen von Anwärterinnen auf den Hostessenberuf zu beantworten.

Gegen den Düsenverkehrslärm - Den Ingenieuren der Boeing-Werke ist nach ausgedehnten Versuchen die Konstruktion von Schalldämpfern gelungen, die noch diesen Sommer in den vier Triebwerken des B 707-Prototyps eingebaut werden. Die Schalldämpfer sollen den durch ihre Anwendung bedingten Energieverlust auf ein Minimum reduzieren.

Düsenmotoren sind keine Staubsauger - Nachdem sich herausgestellt hat, dass etwa die Hälfte aller Beschädigungen an Düsenaggregaten auf das Einsaugen von Fremdkörpern vom Boden - wie Steine, Schrauben usw. - zurückzuführen ist, haben nun die Douglas-Ingenieure für die DC-8-Düsentriebwerke eine Vorrichtung konstruiert, welche diese Staubsaugerwirkung verhindert.

Paris-Rom in anderthalb Stunden - Ein französisches Düsenverkehrsflugzeug des Typs "Caravelle" durchflog am 29. März die Strecke Paris-Rom in der neuen Bestzeit von 1 Stunde und 35 Minuten.

EINE KARTE UNSERES STRECKENNETZES liegt dieser Nummer der "Swissair-News" bei. Die Propaganda-Abteilung ist nicht in der Lage, weitere Exemplare abzugeben.

F P S

MITTEILUNGEN DER FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER SWISSAIR

Vergünstigung - Herr Dr. C. Birchler, Hotel Sonne, Einsiedeln, gewährt Swissair-Angestellten einen Rabat von 10 % auf den Pensionspreisen.

Gründung des Handball-Clubs der Swissair - Trotzdem die letzten "News" nach dem Anmeldetermin erschienen, fanden sich erfreulich viele Handballfreunde am 26. März 1957 im Swissair-Clubhaus in Seebach zur Gründungsversammlung ein. Als Tagespräsident waltete Herr H. Keller, Präsident der Freizeit-Organisation des Personals der Swissair, welcher der Club als Untersektion angehören wird. Die Gründung wurde einstimmig beschlossen. Der vom Hauptinitianten, Herrn M. Fessler, vorzüglich vorbereitete Statuten-Entwurf wurde von der Versammlung mit einigen wenigen Aenderungen und Ergänzungen gutgeheissen. Auch das vorgelegte Budget sowie das vorgesehene Tätigkeitsprogramm - Hauptpunkt : Beteiligung an der offiziellen Handball-Meisterschaft - fanden die Zustimmung aller Anwesenden. Als erster Präsident wurde mit Akklamation Herr M. Fessler (VVRE) gewählt. Als Sekretär stellte sich Herr E. Vettiger (VVRE) und als Kassier Herr W. Maurer (VZVO) zur Verfügung. Bis zum Erscheinen dieser Zeilen dürften auch die örtlichen und zeitlichen Fragen des Trainings geregelt sein. Dem jüngsten Spross der FPS wünschen wir gutes Gedeihen und viel Erfolg. Weitere Mitglieder sind sehr willkommen ! (Anmeldungen an M. Fessler).

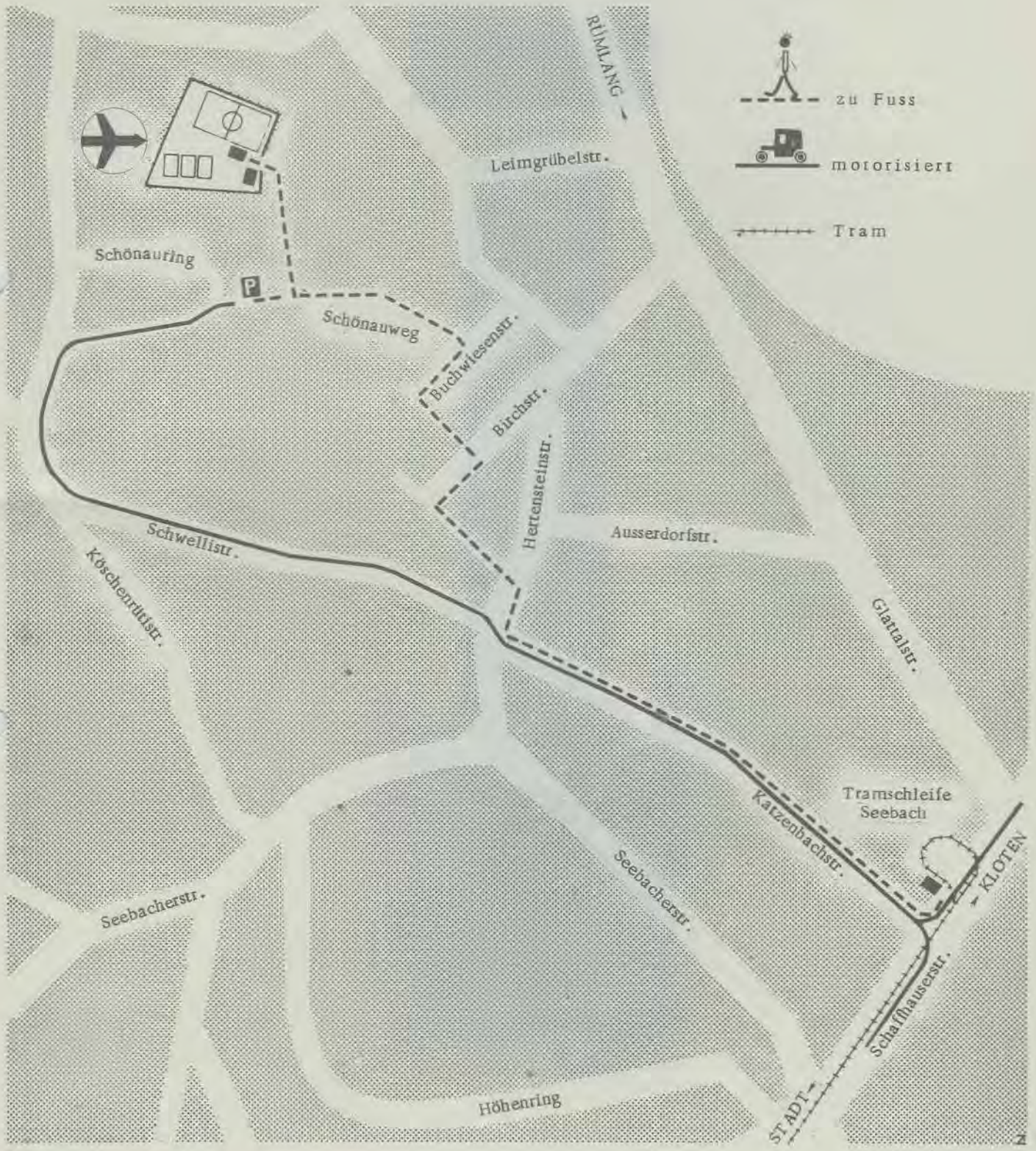
Ski-Club - Auch dieses Jahr hatten sich wiederum rund 80 Teilnehmer zum Clubrennen in Rietbad (Toggenburg) eingefunden. Leider waren die Witterungsverhältnisse derart ungünstig, dass sich die Sportkommission aus Gründen der Unfallgefahr veranlasst sah, das eigentliche Rennen auf ein späteres Datum zu verschieben. Der bald darauf folgenden Einladung zum Club-Skirennen in Andermatt am 31. März leisteten 25 Rennteilnehmer sowie eine Anzahl Schlachtenbummler Folge. Der Wettergott hatte diesmal ein Einsehen, und bei prächtigem Sonnenschein und besten Schneeverhältnissen wurde ein rassiges Rennen gefahren. Dass unter all diesen guten Voraussetzungen auch der gemütliche Teil der Veranstaltung nur gelingen konnte, war selbstverständlich, und so kehrten alle Teilnehmer hochbefriedigt über diesen schönen Tag nach Hause zurück. Herzliche Gratulation allen Rennteilnehmern für ihren Einsatz und ganz besonders den nachfolgenden Kategoriebesten :

Damen	1.	Laeng Lory Skimeisterin 1957 (Gewinnerin des Air France-Cup)
	2.	Boenzli Heidi
Senioren I	1.	Zeier Jakob Skimeister 1957 (Gewinner des Piloten-Cup)
	2.	Küng Erich
	3.	Aeschlimann Hans-Ruedi
Senioren II	1.	Bader Emil
	2.	Keller Hans
	3.	Luginbühl Hans
Senioren III	1.	Seifritz Jules
	2.	Ernst Robert
	3.	Stauffer Ernst

Fussball-Club - In Neuilly bei Paris standen sich am 6. April die Fussballmannschaften der Air France und Swissair gegenüber. Nach einem spannenden und fairen Kampf siegte die Mannschaft des F.C. Swissair mit 3 : 1 Toren. Die erste Halbzeit verlief recht ausgeglichen, obschon die Swissair bereits in der 5. Minute mit einem Tor führte und 30 Minuten später gar einen zweiten Torerfolg erzielte. Ein zeitweise ziemlich starker und kalter Wind sowie der steinharte Boden setzten besonders in der zweiten Halbzeit den beiden Mannschaften zu. In der 65. Minute hiess es 3 : 0 für die Swissair durch ein schönes Tor unseres Halblinken. Ein schöner Angriff der Air-France-Leute brachte 25 Minuten vor Schluss noch den wohlverdienten Ehrentreffer. - Am 26. Mai beteiligt sich unsere erste Mannschaft am Internationalen Firmen-Fussball-Turnier in Schaffhausen. Interessenten, die das Turnier besuchen möchten, sollen sich bis 11. Mai bei Herrn Köhler, Betriebsgruppe Dept. IV (Tel. intern 2775) bis zum 11. Mai 1957 anmelden (Fahrpreis ca. Fr. 5 - 6; Mittagsverpflegung auf dem Platz).

WO'S DURE GAHT !

Vor wenigen Tagen wurde die Tennis-Saison 1957 eröffnet. Wir möchten allen Anhängern des weissen Sports wie auch allen andern Interessenten und Besuchern unserer neuen Freizeitanlage beim Suchen des Weges mit dem nachstehenden Plan behilflich sein.



Die gute Idee

SWISSAIR

Nr. 39

April 1957

Büro für Organisations-
Manual & Vorschlagswesen

DIE EHRENTAFEL

In dieser Nummer gelangen 9 prämiierte Vorschläge zur Publikation.
Die Preisträger sind :

Herr Hans Tobler, IERA, Dept. IV	Fr. 120.--	5183
Herr Fritz Schüpbach, Triebwerk, Dept. IV	Fr. 100.--	4887
Herr Karl Boller, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 60.--	4977
Herr Walter Hammer, Triebwerk, Dept. IV	Fr. 50.--	4598/5162
Herr Ruedi Maag, Stat. Leitung Kloten, Dept. III	Fr. 50.--	5011
Herr Rudolf Kistler, IERA, Dept. IV	Fr. 30.--	4689
Herr Robert Zuberbühler, Administration, Dept. III	Fr. 30.--	4857
Herr Ernst Reiser, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--	5159

Herr Hans Tobler schlägt vor, bei der Funktionskontrolle den Seenotsender elektrisch, statt wie bisher von Hand anzutreiben. Als Antrieb kann der Low-Voltage Generator verwendet werden, der nun als Motor

- den Tast- und Frequenzwechsel-Mechanismus, sowie
- den auf der gleichen Achse liegenden HF - Generator

antreibt und somit die Anodenspannung erzeugt. Die Heizung der Röhren erfolgt vom 24 V Netz, die Speizung über die Signallampendose am + Punkt und an Masse. Die bedingte Ueberlastung des Generators kann verantwortet werden, da dieselbe nur kurzfristig ist.

Die Einführung dieser Prüfmethode erübrigt die Fertigstellung des projektierten Prüfstandes, dessen bereits vorhandene Bestandteile nun für andere Geräte verwendet werden können. Ausserdem wird dadurch die jeweilige Prüfzeit wesentlich verkürzt. Die aus diesem Vorschlag resultierende Kosteneinsparung ist erheblich.

Herr Fritz Schüpbach hat an seinem Arbeitsplatz in der Vormontage folgende Verbesserungen an Werkzeugen und Vorrichtungen ersonnen und Teilweise selbst konstruiert :

- Vorrichtung zum Montieren der Anlenkbolzen in die Hauptpleuel der R-1830 und R-2000 Motoren.
- Spezialmutter zur Befestigung der Messuhr, womit der Rundlauf und das Achsialspiel der Kurbelwelle vom R-2800 Motor bei der Montage des Kurbelgehäuses schneller und besser gemessen werden können.
- Vorrichtung zum Vernieten des Sicherungsstiftes der Frontoelpumpe vom R-1830 Motor, mit deren Hilfe diese Arbeit zukünftig von 1 Mann ausgeführt werden kann.
- Vorrichtung zum Messen des Zahnspiels vom Nockenscheiben-Antrieb der R-1830, R-2000 und R-2800 Motoren.

- Vorrichtung zum Montieren der Reglerzwischenwelle am Frontgeräteträger der R-2800 Motoren.
- Vorrichtung zum Montieren der Zündverteiler-Antriebsräder am Kurbelgehäuse-Frontdeckel.
- Messring mit dessen Hilfe das Achsialspiel des vordern Kurbelwellen-Lagerringes bereits bei der Masskontrolle soweit ausgemessen und die Nockenscheibenmutter bei der Schleifoperation korrigiert werden kann, dass bei der Montage die Toleranzhaltigkeit gewährleistet ist.
- Montagevorrichtung für die Frontoelpumpe der R-2800 Motoren um die Gehäuse-Deformationen beim Zusammenbau zu vermeiden.
- Vorrichtung zum Messen des Anzuges der hintern Kurbelwellen-Kupplung, sowie des Achsialspiels vom Reglerantrieb am Frontgeräteträger der R-1830 und R-2800 Motoren.
- Befestigungssupport für Frontgeräteträger der R-2800 Motoren als Montagehilfe.

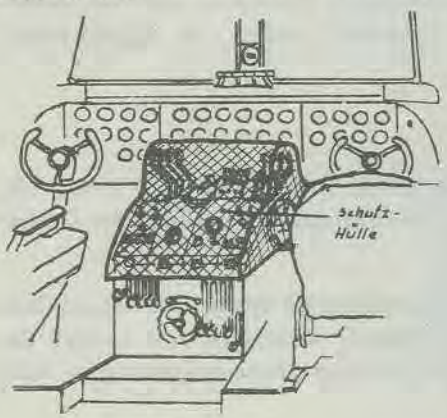
Diese Vorschläge waren gut durchdacht und zeichneten sich durch ihre Zweckmässigkeit aus. Soweit die Vorrichtungen nicht bereits durch den Einsender der Vorschläge angefertigt waren, wurden sie entsprechend seinen Angaben hergestellt.

Herr Karl Boller wies mit seinem Vorschlag auf verschiedene Mängel hin, die in der Grundkonzeption der Progressiv-Revisionen enthalten sind. Die vorgeschlagene Neu-Aufteilung wurde überprüft und führte zu einer besseren Koordinierung einzelner Punkte des bestehenden Revisionsprogrammes.

Mit der Konstruktion von Zentrierlehren für die Entschlamm- und Federkupplungsräder hat Herr Walter Hammer eine einwandfreie Lösung zur Vereinfachung der Schleifoperation gefunden. Das Rundrichten der Arbeitsstücke auf der Magnetplatte erfolgte bisher nach jeder Messoperation auf zeitraubende Weise mit der Tastuhr. Mit der Verwendung der vorgeschlagenen Lehren wird diese Arbeit bedeutend einfacher.

Herr Ruedi Maag arbeitete eine neue Weisung aus, welche die Zusammenarbeit zwischen den Frachtangestellten und den Packern erleichtert. Die von ihm vorgeschlagene Numerierung der Manifeste ermöglicht den Packern zu jeder Zeit festzustellen, ob alle Frachtmanifeste eingetroffen sind oder auf einen bestimmten Kurs keine Fracht zu verladen ist. Die Anregung von Herrn Maag, die auch eine spätere Nachkontrolle über die spedierte Fracht erleichtert, ist bereits verwirklicht worden und hat sich gut bewährt.

Herr Rudolf Kistler machte den Vorschlag, während den Umbauarbeiten im Cockpit das Pedestal mit einer Schutzhülle abzudecken. Dadurch wird der Bedienungsmechanismus vor dem Eindringen von Bohrspänen, Schrauben und anderem Kleinmaterial geschützt. Ausserdem können Beschädigungen an den Bedienungsknöpfen, Schaltern, Hebeln und der Lackierung, verursacht durch das Ablegen von Werkzeugen und Einbauteilen auf dem Pedestal, weitgehend vermieden werden.



Herr Robert Zuberbühler schlug vor, in Zukunft die Büro-Beschriftungsschilder auf der neuen, in der Manual-Production vorhandenen Schreibmaschine zu beschriften, statt wie bisher jeweils als Einzelexemplare drucken zu lassen. Dadurch ist es möglich, die durch Personalmutationen bedingten Aenderungen sofort und ohne grossen Kostenaufwand sauber auszuführen. Mit der Verwirklichung dieser Anregung lassen sich die bisherigen Druckkosten einsparen.

Herr Ernst Reiser beantragte, sämtliche im Magazin liegenden hydr. Aggregate mit den dazugehörenden Anschlussnippeln zu ergänzen. Mit dieser Vorkehrung fällt beim Wechseln der Aggregate das Ausfassen der verschiedenen zum Montieren notwendigen Details sowie die oft zeitraubende Schraubstockarbeit weg. Der Vorschlag wird bei den nächsten Kontrollen berücksichtigt.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiiert werden :

1556 Schaffung eines Registers über ausgegebene Rundflugbons. Die beschränkte Verfügbarkeit geeigneter Flugzeuge für Rundflüge erlauben z. Zt. keine intensive Propagierung. Die Lautsprecher-Ankündigungen im Flughafen genügen, um die gelegentlich für Rundflüge bereitgestellten Flugzeuge rasch zu füllen. Aus diesen Gründen wird vorläufig auf einen Vorverkauf von Rundflugbons verzichtet, um zu vermeiden dass zu grosse Ausstände an nicht eingelösten Flugbons anfallen. Sollte sich jedoch zu einem späteren Zeitpunkt die Lage ändern so wird ein entsprechender Vorschlag gerne neu geprüft.

1648 Ersetzen des Astrodoms der HB-ILU durch eine Platte mit einem Sextant-Mount. Das Problem wurde mit der Einführung der Periskop-Sextanten auf den DC-6B geprüft, ohne dass jedoch einen Entscheid getroffen wurde. Der vorliegende Vorschlag gab dann Anlass zu einer abschliessenden Untersuchung, deren Resultat eine definitive Ablehnung des Umbaugedankens brachte. Der Grund liegt in den zu hohen Aenderungs- und Anschaffungskosten.

2493 Nummern-Aufdruck auf den gelben Passagier-Gepäcketiketten. Das Problem des Aufdruckens grösserer und deutlicherer Nummern ist bereits gelöst. Seit einiger Zeit werden sämtliche Etiketten mit fetteren und grösseren Nummern versehen.

3914 Asphaltieren des Platzes bei den Abwassergruben vor der Galvanischen Werkstatt. In der zweiten Bauetappe vom Flughafen ist der Um- und Ausbau der Motorenwerkstatt vorgesehen. Es werden deshalb an diesem Objekt keine baulichen Arbeiten mehr ausgeführt.

4283 Die Verlegung des Geschäftsjahres auf die Periode 1. 4. bis 31. 3. bedingt eine Aenderung der Statuten, die sich nur durch äusserst wichtige Gründe vertreten lässt. Der Artikel 16 der Statuten sieht bekanntlich die Aufstellung der Bilanz auf den 31. 12. jedes Jahres vor. Eine vor 2 Jahren durchgeführte Prüfung der Vor- und Nachteile einer Verlegung des Geschäftsjahres sprach für die Beibehaltung der bisherigen Periode. Der Chef des Rechnungswesen, Herr Hans Schneider ist gerne bereit, den Einsender des Vorschlages über die Details der Untersuchung zu orientieren.

4323 Rationelleres Transferieren von Benzin an den DC-6B mittels einer Convair-Boosterpumpe mit direktem 220 V Motorantrieb. Sobald die bereits Ende 1955 angeforderte Pumpe zur Verfügung steht, wird der Treibstoff in den Tanks mit dieser transferiert werden. Es ist bekannt, dass die heute noch zur Benützung vorhandene Pumpe für die vorgesehene Anwendung zu wenig leistungsfähig ist.

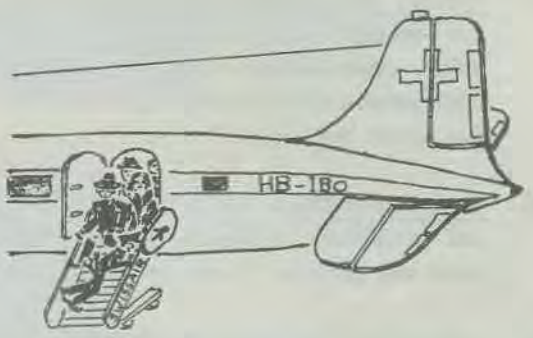
4593 Reparieren von Zylindern der R-2800 Motoren mit defekten Anschlussflanschen. Geeignete Reparaturmethoden für Zylinder mit beschädigten Anschlussflanschen werden z. Zt. im Triebwerkbüro studiert. Das Planfräsen des beschädigten Flansch auf max. 2,50 Millimeter und Montieren einer Schulterbüchse aus Stahl gehört ebenfalls zu den zur Untersuchung bestimmten Reparaturmöglichkeiten.

4641 Packweise Abgabe von Verbrauchsmaterial. Die Idee, AN-Material wie Splinten, U-Scheiben, Muttern, Federringe, Parkerschrauben, Nieten, kleine Bolzen, packweise an die Werkstätten abzugeben ist nicht neu. Auf Grund eines Vorschlages vom Juni 1955 wurden eine Reihe von Erhebungen über die Bewirtschaftung des kleinwertigen Verbrauchsmaterials vorgenommen. Im Zusammenhang mit der Einführung von Lochkarten musste das ganze Problem jedoch vorläufig zurückgestellt werden.

4738 Störungsfreie Arbeitszeit während den ersten 2 Stunden am Morgen. Die Idee ist gut, kann aber leider nicht generell eingeführt werden. Unser lebhafter Betrieb verlangt für die flüssige Arbeitsabwicklung oft ein sofortiges und dringendes Eingreifen oder Befragen anderer Dienststellen. Da sich die Auffassung von "Dringend" in sehr labilen Grenzen bewegt, würde eine entsprechende Weisung immer wieder verletzt werden. Die einfachste und beste Lösung ist die, dass alle freiwillig die Arbeitszeit ihrer Kollegen respektieren und sie in der Zeit von 8 - 10 Uhr nicht mit unwesentlichen Fragen belästigen.

4943 Installation eines Steckers an der Passagier-Eingangstüre für die Einsteigtreppen-Beleuchtung. Es sprechen folgende Gründe gegen das Montieren einer Steckdose auf den Flugzeugen, als Anschluss der Stufenbeleuchtung für die Einsteigtreppen :

1. Die Einsparungen an Kabel und Steckern rechtfertigen die hohen Installationskosten nicht.
2. Das Abreissen der Stecker beim Wegfahren der Treppen, als Folge der kurzen Kabelverbindung, bildet eine neue Quelle für Defekte.
3. Das Suchen der Stecker zwischen den Beinen der hinausdrängenden Passagiere wäre weder für die Fluggäste noch für das Startpersonal sehr angenehm.



5127 WC-Reinigung in der Werft. Laut Weisung des Hausdienstes dürfen die WC's während der Reinigung nicht geschlossen werden. Die Reinigungsdauer beträgt täglich ca. 1 Stunde, in dieser Zeit sollte höchstens ein WC durch die Reinigungsarbeit gesperrt sein. Es liegt im Interesse aller, die Benützungszeit jeweils auf ein Minimum zu reduzieren.

5185 Ankauf von Jeeps aus dem Bestand des Armee-Motorfahrzeug-Parks. Die vom AMP zur Versteigerung gelangenden Jeeps entsprechen alle dem Typ "Militär". Die SWISSAIR schafft jedoch nur die Zivilausführung an, deren Typen stärker sind und weniger Unterhalt erfordern.

5198 Arm zum Befestigen am Werkbank, zur Ausführung kleinerer Blecharbeiten. Ein mit einer Schraubzwinge am Werkbank aufgespanntes Holzstück versieht den gleichen Dienst und kostet nichts.

5257 Versehen des Vorplatzes vor dem Motorenmagazin mit einem Hartbelag. Der jetzige Zustand der Einfahrt ist nur ein Provisorium. Der Vorplatz wird nach der Fertigstellung des Fasslagers weiter ausgebaut. Es ist projektiert dort Wellblechboxen und Baracken zu erstellen.

5274 Salärauszahlung in vollen Franken. Es wurde bereits früher schon ein ähnlicher Vorschlag eingereicht, der mit negativem Entscheid verabschiedet werden musste. Die Untersuchung ergab neuerdings, dass für die Kasse wohl ein kleiner Zeitgewinn resultieren würde, der aber in keinem Verhältnis steht zum adm. Mehraufwand im Lohnbüro.

5281 Einwalzen einer schulterfreien Büchse auf der Druckseite in die Kipphebel der R-3350 Motoren. Es besteht bereits ein bestimmtes Programm, nach welchem verschiedene Aenderungen in dieser Richtung hin geprüft werden. Darin ist auch die vorgeschlagene Version enthalten. Das Triebwerkbüro ist daran, die am besten geeignete Lösung der Kipphebel-Lagerung herauszufinden und zu verwirklichen.

5297 Das Anbringen von Oelern oder Schmiernippeln an den Toren und Pendeltüren um das Aushängen derselben beim Schmieren zu umgehen, lohnt sich nicht. Mit dem Aufwand, der durch das Fräsen der Schmiernuten und Montieren der Schmiernippel entstehen würde, lassen sich die Türen noch jahrelang nach der bisherigen Methode schmieren.

5400 Von einem Anbringen der Brusttaschen auf der Innenseite der Ueberkleider und Berufsmäntel, um das Herausfallen des in diese Taschen gesteckten Werkzeuges zu verhüten, wird abgesehen, weil

- das in den innenseitig aufgenähten Taschen mitgetragene Werkzeug trotzdem herausfallen kann,
- der Zugang zu diesen Taschen weit umständlicher ist,
- die unter dem Ueberkleid getragenen Kleider einer vermehrten Verschmutzung ausgesetzt sind, und
- bereits ein grosser Posten von Ueberkleidern mit äusseren Brusttaschen in Auftrag gegeben, resp. abgeliefert worden ist.

Mit dem Mittragen von nur dem für die auszuführende Arbeit unbedingt notwendigen Werkzeug kann das Problem weitgehend gelöst werden.

5437 Beschriftung der CV-440 Einsteigtreppen. Der in Nummer 38 vom März 57 veröffentliche Vorschlag Nr. 4070 behandelte das gleiche Problem. Jener Kommentar weist auf die bereits beschlossenen Vorkehren hin um diesem Uebelstand abzuhelfen.

5451 Die Verwendung eines Mäppchens für die Zustellung der Flugrapporte an die Flugstundenstatistik ist bestimmt sehr empfehlenswert. Die Einsparung an Couvertskosten beträgt allerdings nicht Fr. 18.25 sondern nur Fr. 6.68 pro Jahr ! Wir danken deshalb dem Einsender des Vorschlages zum voraus für seinen Verzicht auf eine Prämie, da diese die Einsparung wieder illusorisch machen würde.

Der folgende, zur Prämiierung vorgesehen Vorschlag kann erst in der nächsten Nummer abgeschlossen werden :

4069 Einbauen eines längeren Zwischenstückes in die Staudruck-Leitung.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Büro für Vorschlagswesen einzusenden.

2341 Anbringen von Kotflügeln an den Heizer-Aggregaten.

2509 Anbringen einer Bemerkung auf den Luftfrachtbriefen "if space available".

4282 Ergänzung des Formulars "Materialanforderung" (Form. 1315) durch eine Rubrik zur Einsetzung der Kostenart.

4557 Abänderung der Hebel zu Rücklehnenverstellung an der DC-7C Bestuhlung.

4876 Zusätzliche Beschriftung der internen Brief- und Memobogen.

4954 Blechmarken für Deckelbezeichnung.

5413 Parallelreisser für Bleche.

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

606 Traffic u. Loadsheet bei Herrn A. Oberli, Büro für Vorschlagswesen.

642 Balance-Chart bei Herrn A.Oberli, Büro für Vorschlagswesen.

1554 Schadenkonto für Startdienst bei Herrn Dr.C.F.Ducommun, Personaldienst.

4253 Umgang mit Swissair-Fahrzeugen bei Herrn Dr.C.F.Ducommun, Personaldienst.

5277 Punktschweisszange bei Herrn J.Bussmann, Betriebsplanung, Dept. IV.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

118 Neugestaltung des Flugplanhandbuches. Die mit der technischen Ausarbeitung beauftragte Arbeitsgruppe befasst sich weiterhin mit dieser Angelegenheit.

302 Niederspannungskabel. Die Versuche werden fortgesetzt. Der Abschluss der Versuche ist auf Mitte dieses Jahres vorgesehen.

4378 Anfertigen eines fahrbaren DC-6B/DC-7C Kompressoren-Prüfstandes. Die Bearbeitung der Unterlagen ist noch nicht abgeschlossen. Die techn. Ausarbeitung wird fortgesetzt.

4729 Nebelbekämpfung auf dem Flugplatz. Der Vorschlag wurde dem Amt für Luftverkehr weitergeleitet, das für diese Angelegenheit zuständig ist. Da die Nebelbekämpfung derart wichtig ist, wird diese Dienststelle, dem Vorschlag entsprechende Versuche durchführen. Ueber das Resultat wird zur gegebenen Zeit berichtet.

4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr. Oelkühler. Die Versuche mit dem auf der HB-IBU eingebauten Gitter werden weiterhin fortgesetzt.

4994 Vergüten der Instrumentengläser. Trotzdem die bereits durchgeführten Versuche nicht befriedigten, werden sie fortgesetzt.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

4698 Aero-Camping am Meer. Die Verhandlungen mit den Interessenten werden weitergeführt. Der Vorschlag bleibt noch pendent.

4737 Fakturenkontrolle Inland. Der Vorschlag bedingt eine ausserordentlich weitgehende Untersuchung. Die abschliessende Behandlung wird noch mehrere Wochen dauern.

5249 Oeltank-Entlüftung von CV-440 Kompressor. Das Absaugen des Oels durch die Entlüftungsleitung wird weiterhin überwacht und der Oelverbrauch kontrolliert.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/643/687/737/771/777/789/1179/1554/2467/2468/2469/2492/2696/2817/3286/3590/4070/4111/4138/4162/4247/4252/4253/4299/4337/4378/4380/4502/4511/4515/4529/4530/4552/4553/4570/4588/4594/4625/4627/4630/4639/4648/4649/4650/4652/4653/4654/4661/4667/4678/4679/4688/4698/4723/4725/4729/4733/4736/4737/4740/4741/4748/4750/4904/4920/4924/4962/4975/4983/4988/4992/5052/5101/5111/5113/5120/5129/5130/5144/5145/5146/5151/5156/5158/5161/5168/5173/5176/5182/5187/5196/5197/5206/5209/5211/5214/5231/5245/5246/5249/5250/5251/5254/5255/5258/5270/5277/5280/5282/5283/5284/5290/5291/5298/5401/5402/5406/5407/5410/5413/5414/5415/5419/5420/5422/5426/5427/5447.

An alle Einsender von Personal-Vorschlägen. Die Vorschläge sind zukünftig an folgende Adresse zu richten :

Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen.

SWISSAIR

Für unsere Mitarbeiter
Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

NEWS

Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

6. Jahrgang Nr. 5 Mai 1957

Unsere Verkehrsergebnisse im April 1957

	April 1957	April 1956
Offerierte Tonnenkilometer	11'742'544 + 51 %	7'786'205
Ausgelastete Tonnenkilometer	7'437'142 + 39 %	5'346'997
Etappenpassagiere	79'925 + 37 %	58'384
Fracht in kg	900'467 + 7 %	842'811
Post in kg	338'300 + 21 %	278'589
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	63,4 %	68,8 %

Die Ergebnisse des Berichtsmonats wurden zum erstenmal durch die bis Buenos Aires verlängerte Südamerikaroute und die im April mit einem kommerziellen Retourflug bediente neue Fernoststrecke beeinflusst. Die Einführung des Sommerflugplans am 14. April machte sich überdies durch einen stark intensivierten Europaverkehr geltend. Mit über 11,7 Millionen Tonnenkilometern übertrifft unser Transportangebot -es ist gegenüber April 1956 um 51 % gewachsen - unsere letztjährigen Spitzenresultate der Hochsaison-Monate. Aber auch der 39 %ige Zuwachs an ausgelasteten Tonnenkilometern darf sich sehen lassen. Eine solche Nachfragesteigerung erreichten wir in den letzten Jahren nie. Die Zahl der Etappenpassagiere stieg um 37 % auf nahezu 80'000. Bei der Luftfracht trat eine gewichtsmässige Steigerung von 7 % ein; das Luftpostvolumen erhöhte sich um 21 %. Das bedeutende Mehrangebot hatte allerdings ein Zurückgehen der mittleren Auslastung von 68,8 % im Vorjahres-April auf 63,4 % zur Folge.

Auf unserm zu 52 % am Gesamtverkehr beteiligten Europanetz steigerten wir das Transportangebot am bedeutendsten, nämlich um 70 %. Die Zahl der ausgelasteten Tonnenkilometer nahm demgegenüber um 42 % zu. Die Auslastung senkte sich deshalb von 69,1 % auf 57,9 %.

Die lebhafte Entwicklung unserer Nahostdienste (mit Einschluss der Kurse nach Athen und Istanbul) hielt an. Das Verkehrsangebot - es machte 13 % der totalen Produktion aus - wuchs um 17 %, die Nachfrage aber um 28 %, sodass der mittlere Ladefaktor um 6,3 Punkte auf 73,2 % anstieg.

Sehr zufriedenstellende Resultate zeitigte der Nordatlantikverkehr, der 30 % der total offerierten Tonnenkilometer beanspruchte. Einer Angebotssteigerung von 29 % stand auf der Nachfrageseite eine Zunahme um 35 % gegenüber. Aus diesem günstigen Verhältnis resultierte eine Verbesserung des durchschnittlichen Auslastungskoeffizienten von 70,7 % auf 74,2 %.

Auf unsern Kursen über den Südatlantik steigerten wir mit der Aufnahme von Buenos Aires ins Liniennetz das Angebot um 51 %; die Nachfrage nahm jedoch nur um 32 % zu, sodass sich der Ladefaktor hier von 63,3 % auf 55,2 % senkte.

Der einzige Fernostflug im Berichtsmonat entsprach einem 2 %igen Anteil an allen offerierten Tonnenkilometern. Die Auslastung erreichte 35,7 %.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden die nachstehenden Piloten ernannt, denen wir dazu herzlich Glück wünschen : Die Flugkapitäne Ernst Hürzeler und Frederik Hüttenmoser auf DC-6B/DC-7C (Sektor Nordatlantik), Flugkpt. René Pellaud auf DC-6B (Sektor Südatlantik), die Flugkapitäne Noel Humphries und Allen Petzer auf DC-4 (Europa), Flugkpt. George Brown, Pilot Heinrich Büchi und die Flugkapitäne Norbert Erlach, James Fuger, Walter Haas und Jeffrey Pelletier auf Convair, sowie die Flugkapitäne Allan Hall, Rex Hall und Neil Junner auf DC-3.

10 Jahre Swissair-Nordatlantikdienst - Am 2. Mai jährte sich zum zehnten Mal der Tag, an dem erstmals ein Swissair-Flugzeug in der Schweiz zu einem Flug nach den USA startete. Es war der DC-4 HB-ILI.

Die Luftverkehrslinien der Schweiz erreichten 1956 gemäss dem Geschäftsbericht des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes eine totale Länge von 278'161 km. Darin sind ohne Doppelzählungen alle von der Swissair und von fremden Gesellschaften betriebenen Linien ab schweizerischen Flughäfen inbegriffen. Das Swissair-Netz allein betrug 65'863 km.

Die technische Ecke

Wie funktioniert ein Verstellpropeller ? - Für die Konstanthaltung der Drehzahl unserer Flugmotoren während des Fluges sind Propellerregler und die durch sie gesteuerten Verstellpropeller verantwortlich. - Die Propellerregler schliessen neben einigen Ventilen einen von der Motordrehzahl abhängigen Fliehkraftregler sowie eine Zahnrad-Oelpumpe ein. Diese vom Motor angetriebene Oelpumpe entnimmt dem Schmiersystem des Motors Oel und fördert es unter Druck durch die hohle Propellerwelle zur Propellernabe. In dieser verschiebt sich ein Kolben so, dass sich über einen Verstellmechanismus alle Blätter des Propellers gleichzeitig und um den gleichen Blattwinkel um ihre Längsachse drehen. - Der Fliehkraftregler hebt oder senkt ein Steuerventil, welches das von der Zahnradpumpe geförderte Oel entweder hinter oder vor den Propellerkolben führt. Vergrössert sich aus irgendeinem Grunde die Motordrehzahl, sorgt der Fliehgewichtregler dafür, dass sich die Propellerblatt-Anstellwinkel etwas vergrössern und sich die Drehzahl wieder auf den ursprünglichen Wert normalisiert. Umgekehrt läuft der Propeller bei abfallender Drehzahl des Motors etwas gegen den "kleineren Blattwinkel", bis der Motor ebenfalls den geringeren Wert angenommen hat. Beim DC-7C - und DC-6B-Flugzeug sorgt eine sinnreiche Synchronisierung, dass sich alle Motoren in bezug auf die Drehzahl nach einem sog. Master-Flugmotor ausrichten.

Kloten im ersten Quartal - Die Verkehrszahlen des Flughafens Kloten verzeichnen auch im ersten Vierteljahr 1957 einen bedeutenden Anstieg. Verglichen mit den Ergebnissen im gleichen Zeitraum vor einem Jahr stieg die Zahl der Flugzeugbewegungen um 28,7 % auf 20'115; davon nahmen die Landungen und Starts im gewerbsmässigen Verkehr auf 7'929 zu, was einer Zunahme um 18,8 % entspricht. Im gleichen Verhältnis stieg auch die Zahl der Luftreisenden; es wurden 183'659 Passagiere (wovon 26'489 im Transit) gezählt. An Luftfracht wurden 3607 Tonnen (+ 18,5 %) und an Postsachen 1206 Tonnen (+ 12,1 %) befördert.

Neues Anflugsziel ab Kloten - Seit 1. Mai hat die italienische Luftverkehrsgesellschaft LAI ihren Kurs Zürich-Mailand-Rom bis nach Cagliari ausgedehnt. Damit hat die Schweiz zum erstenmal eine direkte Luftverbindung nach Sardinien erhalten.

Flüge über Irland ohne die Verpflichtung, in Shannon zwischenlanden zu müssen, wurden kürzlich von der irischen Regierung bewilligt. Bis dahin musste der Luftraum über der "grünen Insel" auf Direktflügen zwischen den USA und dem europäischen Festland gemieden werden.

Abschied von der HB-IRS "Glarus" - Am 10. Mai verliess unser letzter der sieben an die amerikanische Mohawk-Gesellschaft verkauften Convair 240 die Werft in Kloten. Die HB-IRS hatte uns während acht Jahre gute Dienste geleistet. Ihre amerikanische Immatrikulation lautet "N-1017-C".

In memoriam Walter Mittelholzer - Am 9. Mai 1957 waren es zwanzig Jahre her, dass unser erster technischer Direktor und Chefpilot Walter Mittelholzer im Alter von 43 Jahren einem Bergunglück in der Steiermark zum Opfer fiel. Mit ihm verlor die Schweiz ihren wohl populärsten Pionier des Luftverkehrs.

Ein Vierteljahrhundert Ju 52 - Im Frühjahr 1932 erfolgte der Erstflug eines dreimotorigen Junkers-Verkehrsflugzeuges vom Typ Ju 52, der in Europa vor dem Krieg zu den am meisten verwendeten Mustern zählte. Auch in der Schweiz sind immer noch zwei Ju 52, die durch ihre solide "Wellblech"-Konstruktion auffallen, immatrikuliert.

Die DC-8-Werfthallen der Douglas-Werke sind am 10. Mai eingeweiht worden. Die Fabrikation dieser Düsenverkehrsflugzeuge braucht derart viel Raum, dass die Hauptgebäude der neuen Hallen die gleiche Fläche wie 18 Fussballfelder beanspruchen. Die Baukosten beliefen sich auf 20 Millionen Dollar.

100 Jahre DC-8 - Nein, wir haben uns nicht im Jahrhundert geirrt ! Aber noch bevor der erste DC-8 fliegt, werden Prüfversuche über Materialermüdungserscheinungen Aufschluss geben, wie sie nach einem Einsatz von über hundert Jahren eintreten würden. Diese Tests erübrigen - zusammen mit ungezählten andern - den Douglas-Werken die Konstruktion eines Prototyps.

Armbrust und Kuhglocke, die beiden seit vorletztem Jahr zur Verteilung gelangenden Wanderpreise für den jährlichen Verkaufs-Wettbewerb, gingen für 1956 an unsere Vertretungen USA und Nizza. Die Waffe Tells ziert unser New Yorker Büro für den als die beste Werbeaktion des Jahres 1956 anerkannten "Pay later plan", während am mondänen Badestrand heimatliches Herdengeläut Einzug hält zur Belohnung für das "Connecting manual", die erfolgreichste Verkaufspublikation. Den Trophäen-Gewinnern gratulieren wir bestens !

Eine halbe Arche Noah ergäben die Tiertransporte, die von unserer Frachtabteilung allein schon vom 1. Januar 1957 bis Ende April gebucht worden sind. Zu den Swissair-Passagieren aus der Tierwelt gehörten in dieser Zeit : zwei Schimpansen, zwei Schwäne, vier Waschbären, eine Anzahl Kaninchen - darunter kostbare Angora-Stallhasen aus Dänemark -, einige Krokodile, ein Wellensittich, zwei junge Löwen, ein Seehund, zwölf Kilo Schlangen - eine achtpfündige Kobra nicht mit eingerechnet ! - , ein Gepard und (wer's nicht glaubt, zahlt einen Taler....) eine ganze Tonne Froschlaich.
Andere seltsame Flugfrachtgüter waren u.a. ein 1,3 Tonnen schwerer Kochherd für das Flughafen-Restaurant Shannon und ein Konzertflügel, den wir mit gebührender Behutsamkeit von Wien via Zürich über den grossen Teich spedierten.

Eine weisse Schlange wirbt in den USA für die Fernostroute der Swissair. Es handelt sich um die einzige weisse bengalische Python der Welt. Das kostbare Reptil und sein Besitzer, der schweizerische Grosswildjäger Peter Ryhiner, begleiten unsern USA-Generaldirektor Dr. Hugo Mayr auf seiner Fernost-Propagandatour zu den amerikanischen Reiseagenten.

Der zehntausendste Atlantikflug der Air France erfolgte am 19. April auf der Strecke New York-Paris. Der regelmässige Nordatlantikdienst wurde von der französischen Luftverkehrsgesellschaft am 1. Juli 1946 aufgenommen. Von Paris aus sind mittels französischer Flugzeuge New York direkt, New York via Boston, Montreal, Chicago und Mexico erreichbar.

Die "Caravelle" hat als erstes Düsenverkehrsflugzeug der Welt die Erlaubnis erhalten, auf den Flughäfen von New York und Washington zu landen. Die Flughafenbehörden der beiden Städte machen die Landerechte von einer Lärmlimite abhängig.

Der TCS in USA - Ende April kehrte eine Gruppe von Mitgliedern des Touring-Clubs der Schweiz mit einem unserer DC-6B von einer mehrtägigen Gesellschaftsreise nach und durch die USA in unser Land zurück. Sie drückten sich nicht nur über die amerikanischen Autostrassen, sondern auch über die Besatzungen unserer Flugzeuge auf der Hin- und Rückreise begeistert aus.

Neues IATA-Mitglied - Anfangs April hatte die Luftverkehrsgesellschaft des Reeders Onassis, die Olympic Airways S.A., die bis dahin von der TEA - der nationalen griechischen Gesellschaften - betriebenen Flugdienste übernommen. Der neuen Gesellschaft wurde die Aktivmitgliedschaft der IATA zuerkannt.

Die Buchhalter der Zürcher Reisebüros hatten am 8. Mai recht zahlreich einer Einladung unserer Verkehrsbuchhaltung zu einem Treffen Folge geleistet. Behandelt wurden Fragen der Abrechnung, die sich im Zusammenhang mit dem Verkauf von Swissair-Flugscheinen ergeben. Aus der regen Anteilnahme der Teilnehmer durfte geschlossen werden, dass die Tagung einem Bedürfnis entsprach; das ermutigt uns, solche Veranstaltungen gelegentlich auf die übrige Schweiz auszudehnen.

Neueintritte - Wir freuen uns, die folgenden im April eingetretenen Personen im Kreise unserer Mitarbeiter willkommen heissen zu dürfen :

Planungsdienst
- Meili Hans

Zentraler Personaldienst
- Personalbeschaffung & Selektion
  - Oertli Heidy

Departement I
- Kontokorrentbüro
  - Brand Paul-Henri
- Dokumentenzentrale Kloten
  - Forster Eduard
  - Vignola Roland
- Verkehrskontrolle Europa
  - Bucher Anton
- Kontrollbüro Verkauf
  - Fieni Andreas
- Frachtbuchhaltung Kloten
  - Sulser Oskar

Departement II
- Studienbüro
  - Schlatter Esther
- Beschwerdewesen
  - Hayoz Emmanuel
- Rückerstattungen
  - Nigg Theodor Josef
- Verkaufsförderung
  - Steinegger Werner Renato
- Frachtverkehrsdienst
  - Näger Kurt
- Verkehrsplanung
  - Bieri Charlotte
- Flugplanbüro
  - Els Vera
- Fracht Import Basel
  - Meyer Marcel
- Abfertigung Basel-Blotzheim
  - Pulver Hansruedi
- Passagen-Verkaufsförderung
  - Stoll Agnes

Departement III
- Postverteilung, Materialbezugsstelle
  - Rizzardi Peter
- Piloten-Aspiranten
  - Brunner Eduard
- Flight Control
  - Waser Hedwig
- Crew Assignment
  - Sutter Rudolf
- Route Documentation
  - Graf Ernst
- Navigationsbüro
  - Naef Hans
- Mobile Fernmeldedienste
  - Kobler Rösi
- Traffic
  - Hunziker Peter
- Passagierdienst, Schalterangestellte
  - Beutler Albrecht
  - Pralong Francis
- Passagierdienst, Gepäckarbeiter
  - Just Rudolf
- Stadtabfertigung, Gepäckarbeiter
  - Birchler Erwin
- Kantine Taubenried
  - Leggeri Eva
- Hauptlager
  - Strub Jakob
- Bereitstellung I
  - Hägi Maria
  - Jetzer Walter
  - Müller Frieda
  - Walder Dora
- Personalabteilung
  - Boehme Fritz

Departement IV
- Kabinenausrüstung
  - Wiederkehr Karl
- Materialverkauf & Kundendienst
  - Fischer Rudolf
- Lagerbuchhaltung
  - Meier Walter
- Materialverwaltung
  - Willi Heidi
- Flugzeugüberholung
  - Egloff Karl
  - Handschin René
  - Jordi Johann
  - Kessler Erich
  - Müller Werner
  - Würmli Oskar
- Flugzeugwartung
  - Nünlist Alfons
  - Peier Walter
  - Walker Otto
- Spenglerei
  - Kramer Paul
  - Wirth Bruno

Sattlerei
Jaunin Elisabeth
Reparaturgruppe
Becker Oskar
Caduff Felix
Elektrowerkstatt
Mosimann Ernst
Ryser Fred
Radiowerkstatt
Sax Walter
Triebwerkgruppe II, Montage
Bärtschi Ernst
Frank Alois
Triebwerkgruppe II, Einbau
Frauenfelder Heinz
Peter Ernst
Mechanische Werkstatt
Göldi Willi
Hösli Ernst
Personalabteilung
Memmishofer Jean

Direktion Genf
Flugzeugunterhalt
Jost Walter
IERA-Radiowerkstatt
Basset Francis
Archiv, Nachforschungen, Rückerstatt.
Monnier Jacqueline
Startdienst Cointrin
Pilet Henri
Abfertigung Cointrin
Noverraz Maurice
Passagierdienst Cointric
Costomeno Hellé
Leu André-Daniel
Verpflegungsbetrieb Cointrin
Bussien Marguerite
Mooser Claire

Auslandvertretungen
London
Chapman Margaret
Mobed Villie
Paris
Dugat Alexandre
Golombek Charlotte
Nizza
Bertaud Thérèse
Huleux Wilfried
Kopenhagen
Koefoed Knud
Stockholm
Flood Sven Gustaf
Wahlström Bo Lennart
Frankfurt
Look Ursula
Zeller Marga
Frankfurt Station
Höss ?
Höppner ?
Joachimi Ingrid
Frankfurt techn. Dienst
Digel Gottlob
Bonn
Fürle Christa
Düsseldorf
Kraft Güntner
Neumayer Christina
Köln
Begsteiger Edith
Ludwig Rosemarie
Köln Station
Gierke Walttraud
Schulte Rosemarie
München
Pfeiffer K.
Wien
Zanjat Herbert
Lissabon
De Mesquita Filipe Lobo
Pacheco Dias de Lemos Alvaro
Vasconcelos Jorge Manuel
Kairo
Abdel Meguid Mohamed
Samné Georges
Sayegh Marguerite
Kairo Station
Steinauer Maryse Christiane
Tel Aviv
Wallach Ursula
Bagdad
Aziz Nafé
Beirut
Amin Mohammed
Haddad Henriette
Sadek Biland
New York
Eichler David
Filoramo Joseph
Russo Arthur
Singer Marion
New York Abfertigung
Eckert Walter
New York Verpflegungsbetrieb
Goodwin J.
Ocadio J.
Atlanta
Mc.Graw George L.
Buenos Aires Station
Abal Arturo
Born A.
Brandt Maria Magdalena
Escher Josette
Fischer Carlos
Humbel Hans
Hungerbühler Hans
Serra Luis Alberto
Schildknecht ?

Tokio
- Fatatsugami Keigo
- Goertz Martha Elisabeth
- Kaishima Joshitaka
- Masuda Tomiaki

Manila
- Pfiffner Francis A.

Bombay
- Joshi Chandrakant
- Nagrath Dharam Parkash

Karachi
- Coutts Rodney
- D'Cunha Evarist
- Falcao Edward
- Gray Carlysle
- D'Meara Heather
- Taylor Elizabeth

Happy Landings - Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeitern zum Eintritt in den Ehestand unsere Glückwünsche entbieten zu können : Personaldienst : 4.4.57 - Haerter-Schaufelberger Liliane. - Dept. II : 13.4.: Guido Sollberger, Lissabon. - Dept. IV : 26.1. Lüthi Kurt, Tokio; 5.2. Born Kurt, Flugbetrieb; 9.2. Herrmann Arthur, Bauabt.; 15.2. Pavoni Bruno, Flugbetr.; 23.2. Huber Ernst, Rio; 2.3. Fischer Fritz, Motoren-Einbau; 2.3. Soltermann Ernst, Ing.-Abt.; 30.3. Gerber Fritz, Galvanische Werkstatt; 6.4. Lüthi Hans, Galvanische Werkstatt; 9.4. Vögeli Heinrich, Ing.-Abt; 13.4. Forrer Hans, Materialverwaltung; 20.4. Kessler Erich, Sektion Flugzeugunterhalt; 20.4. Meier Walter, Reparatur-Gruppe; 24.4. Müller Hans, Flugbetrieb; 26.4. Faller Rageth, Werft.

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Die Ungarn-Flüchtlingshilfe des Personals der Swissair hat - wie schon mit Zirkular vom 31. Januar mitgeteilt - neben der Hilfe an das Pestalozzidorf in Trogen noch die Unterstützung von zwei ungarischen Flüchtlingsstudenten, Herrn Bertock und Herrn Zabrazcki, übernommen. Herr Bertock stammt aus Budapest; er studiert Architektur. Sein Kollege, Herr Zabrazcki, wohnte seinerzeit in der ausser Budapest am schwersten bedrängten Stadt Miscolc. Er ist Musikstudent am Konservatorium. Beide hoffen, dank der wohlwollenden und wirksamen Hilfe des Swissair-Personals, für die sie herzlich danken, ihr Studium erfolgreich zu beendigen. Auch die Verwaltung des Pestalozzidorfes Trogen dankt unsern hilfsbereiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Der Bau des beschlossenen Ungarn-Hauses in Trogen wird noch dieses Jahr fertiggestellt werden, und dann kann die Ungarnkinderkolonie, die zur Zeit sechs Kinder umfasst, ihr provisorisches Obdach verlassen. Auch die Swissair-Hilfe trägt dazu bei, dass diesen Kindern ein Heim geboten werden kann. Die Dorfverwaltung bietet jede Gewähr für eine sparsame Verwendung der Beiträge.
Die folgende Aufstellung vermittelt ein Bild über die bisherige finanzielle Entwicklung:

Einnahmen bis Ende April	Fr. 24'076.-
Ausgaben bis Ende April	
Einmaliger Beitrag für den Bau des Ungarn-Hauses in Trogen	Fr. 10'000.-
Monatliche Beiträge an das Pestalozzidorf Trogen	Fr. 3'750.-
Monatliche Beiträge für die beiden ungarischen Studenten	Fr. 1'200.-
Ferienhäuseraktion für Aufnahme von Flüchtlingen	Fr. 720.-
Diverse Spesen und Auslagen	Fr. 30.-

Nach den Berechnungen unseres Stiftungskomitees müssen für die Monate Mai bis Dezember dieses Jahres noch ungefähr Fr. 14'000.- aufgewendet werden, um die bisherigen monatlichen Unterstützungen (Fr. 1250.- an Trogen und Fr. 600.- für die Studenten) weiterführen zu können. Hoffentlich wird die Fortsetzung der Hilfe nicht durch Aenderungen in den Zeichnungen in Frage gestellt. Sehr viele Mitarbeiter haben ihre Hilfe aber auf einige Monate beschränkt, weshalb im April eine grosse Anzahl von Beitragsleistungen erlosch. Hilfe tut weiterhin not; das Ungarnstiftungskomitee hofft daher, dass recht viele Swissair-Angestellte ihre Patenschaft weiterführen, oder dass sich sogar neue Paten anmelden. - Das Stiftungskomitee hat sich definitiv konstituiert und setzt sich zusammen aus : L. Bollhalder, Präsident (Dept. I), K. Linsi, Vizepräsident (Dept. II), F. Jörg, Sekretär (Dept. I), K. Gurtner (Dept. IV), K. Meister (Dept. III), M. Schuler (Personalschulung), Frl. G. Vogel (Personaldienst), R. Wälli (Genève-Terminus) und H. Zeller (GS). Als Revisoren amten W. Hosang (Inspektorat) und P. Bernet (Frachtbuchhaltung Cointrin).

ASIA-Ferienaustausch - Die in der ASIA zusammengeschlossenen Fluggesellschaften Air France, Aer Lingus, BEA, KLM, Sabena, SAS und Swissair haben vereinbart, versuchsweise den individuellen Ferienaustausch ihrer Gesellschaften anzuregen, und zwar unter folgenden Voraussetzungen :

1. Ferien in einem bestimmten oder in einem Lande zu verbringen, dessen Fluggesellschaft der ASIA angeschlossen ist.
2. Die Möglichkeit, Gegenrecht zu halten, und zwar gleichzeitig mit dem Aufenthalt im Gastland oder zu einem gegenseitig vereinbarten Zeitpunkt.
3. Für einen Ferienaustausch können sich melden : Einzelpersonen oder Familien mit oder ohne Kinder (Kinder ohne Begleitung der Eltern können der passenden Gelegenheiten wegen vorläufig nicht angenommen werden).
4. Als Ferienorte kommen in Betracht entweder der Wohnort (bzw. die Wohnung) des Interessenten oder ein dem Gastgeber gehörendes Ferienhäuschen.

Anmeldungen sind zu richten an die Freizeitorganisation des Personals der Swissair, ASIA-Ferienaustausch, Hirschengraben 84, Zürich. Die Anmeldungen werden durch die FPS an die betreffende Gesellschaft bzw. den entsprechenden Partner weitergeleitet. Alle weiteren Abmachungen sind sodann durch die Interessenten direkt zu vereinbaren. Erforderliche Angaben bei der Anmeldung :

1. Gewünschtes Ferienland, evt. Ort.
2. Name und Adresse des Interessenten.
3. Alter, Zivilstand, Religion.
4. Personenzahl (Einzelperson, Familie mit/ohne Kinder).
5. Beruf und Stellung.
6. Zeitpunkt und Dauer der vorgesehenen Ferien.
7. Gegenrecht : Zeitpunkt (gleichzeitig oder auf Vereinbarung) und Ort.

Und hier ist bereits die erste Anmeldung :

Von KLM Den Haag interessiert sich ein nettes junges Mädchen für Ferien in der Schweiz :

Frl. Francina Middeltroop; Moreweg 112, Den Haag; 17 Jahre, ledig, prot.; Einzelperson; Stenodaktylo; Sommer/Herbst 1957 ca. 14 Tage; Gegenrecht gleichzeitig oder auf Vereinbarung bei den Eltern von Frl. Middeltroop. - Weitere Auskunft erteilt : A. Seiler, Tel. int. 430.

Schachklub - Das 8. Winterschachturnier ist zu Ende. Die Gewinner sind :

Gruppe A :	1. Neukomm	10½	P.
	2./3. Brun/Delorenzi	7	P.
Gruppe B :	1. Waldmeier	11	P.
	2. Andres	10½	P.
Gruppe C :	1. Däppen	5	P.
	2. Wyser	4½	P.

Schlussabend und Preisverteilung finden am Donnerstag, den 6. Juni 1957 im Restaurant Dupont statt. Anschliessend an die Preisverteilung wird Hr. E. Schneider einen Film vorführen. Der Vorstand des Schachklubs ladet alle Schachfreunde zu diesem gediegenen Abend herzlich ein.

Vergünstigungen - Das Herrenmodegeschäft Freimüller, Stampfenbachstr. 17, Zürich 1, gewährt unsern Angestellten einen 5 %igen Rabatt auf Herrenmodeartikeln, einige Nettopreise ausgenommen.

Im Babyhus Greth Gloor, Talstrasse 16, Zürich 1, erhalten Swissair-Angestellte mit dem Personalausweis 10 % Rabatt auf Bébé-Aussteuern, Kinderkleidern und Wäsche für Knaben und Mädchen im Alter bis zu zehn Jahren.

Die gute Idee

SWISSAIR

Nr. 40
Mai 1957

Büro für Organisations-
Manual und Vorschlagswesen

Aus betrieblichen Gründen kann leider die Veröffentlichung der zur Prämiierung und Ablehnung bestimmten Vorschläge erst in der Juni-Nummer der guten Idee erfolgen. Wir bitten die davon betroffenen Einsender von Personal-Vorschlägen sich bis dahin zu gedulden.

Die Bearbeitung der noch pendenten Vorschläge erleidet jedoch keinen Unterbruch und wir ersuchen deshalb die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge

- ihre Talons dem Büro für Vorschlagswesen einzusenden :

  2467 Zubringerdienst während QGO-Perioden.

  4652/53/54 Reinigung der Muffler von CV-440 Flugzeugen.

  4741 Abrechnungs-Vorschriften für Kassa- bzw. Schalterbeamten.

  5189 Abdichten der Glasdome von Loop.

  5290 Anfertigen von Schutzhülsen für Schleifhexen.

  5298 Anbringen einer Pumpe an der Tri-Entfettungsanlage.

  5415 Herstellen von Nietstemmer aus Ausschussventilen.

  5454 Schalthebelschutz und Bremse an Polierbank.

- sich zur Erteilung näherer Angaben bei den bezeichneten Herren zu melden :

  5422 Schalldämpfung an Luftbohrmaschinen bei Herrn J. Bussmann, Betriebsplanung, Dept. IV.

  5472 Anbringen von Steckern an den Anschlusskästchen der DC-7C bei Herrn J. Baumann, Chef IERA, Dept. IV.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

118 Neugestaltung des Flugplan-Handbuches.

302 Niederspannungskabel.

4378 Anfertigung eines fahrbaren DC-6B/DC-7C Kompressoren-Prüfstandes.

4729 Nebelbekämpfung auf dem Flugplatz.

4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr. Oelkühler.

4994 Vergüten der Instrumentengläser.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

4698 Aero-Camping am Meer.

4737 Fakturenkontrolle Inland.

5249 Oeltank-Entlüftung von CV-440 Kompressor.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/606/642/643/645/737/771/777/789/1179/1598/2302/2468/2469/2492/2696/2817/3286/4070/4111/4138/4162/4247/4252/4299/4337/4378/4380/4502/4511/4515/4516/4518/4529/4530/4540/4552/4553/4570/4588/4594/4625/4627/4630/4639/4648/4649/4650/4661/4667/4678/4679/4688/4698/4723/4725/4729/4736/4737/4740/4748/4750/4753/4854/4855/4904/4920/4924/4962/4975/4983/4988/4992/5052/5054/5101/5111/5113/5120/5129/5144/5145/5146/5151/5156/5158/5161/5168/5176/5182/5187/5194/5196/5197/5206/5211/5214/5231/5245/5246/5249/5250/5251/5254/5255/5258/5260/5262/5263/5270/5280/5282/5283/5284/5291/5401/5406/5407/5410/5414/5422/5432/5442/5443/5447/5448/5450/5456/5468/5472/5473/5478/5480.

SWISSAIR

Für unsere Mitarbeiter
Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

NEWS

Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

6. Jahrgang Nr. 6 Juni 1957

Unsere Verkehrsergebnisse im Mai 1957

	Mai 1957	Mai 1956
Offerierte Tonnenkilometer	15'815'372 + 59 %	9'929'845
Ausgelastete Tonnenkilometer	9'229'023 + 46 %	6'328'688
Etappenpassagiere	94'918 + 33 %	71'599
Fracht in kg	1'030'307 + 23 %	840'977
Post in kg	356'806 + 20 %	298'479
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	58,3 %	63,7 %

Die auffällige Verringerung des mittleren Auslastungsgrades im Mai 1957 - noch 58,3 % gegenüber 63,7 % im gleichen Monat des Vorjahres - ist eine nicht unerwartete Folge des um 59 % gesteigerten Verkehrsangebots, das mit weit über 15 Millionen Tonnenkilometern auf eine in keinem Monat zuvor erreichte Höhe kam. Aber auch die ausgelasteten tkm stiegen, verglichen mit Mai 1956, um 46 % und erreichten über 9 Mio tkm. Unter diesem Gesichtswinkel darf das Maiergebnis als befriedigend bewertet werden; es blieb allerdings etwas hinter dem Budget zurück. Die Zahl der auf allen Etappen unseres Streckennetzes beförderten Passagiere wuchs um ein Drittel auf nahezu 95'000, eine Zahl, die das Jahrestotal von 1947 (93'822) übertrifft.

In Europa, wo wir 48 % der Gesamtleistung anboten, nahm die Zahl der offerierten tkm um 55 %, die Nachfrage dagegen nur um 29 % zu. Die Auslastung senkte sich daher von 65,4 % um 11 Punkte auf 54,4 %.

Im nahöstlichen Verkehrsgebiet (inkl. Athen und Istanbul) steigerten wir unser Angebot um 43 %. Aber auch hier vermochte die 32 %ige Steigerung auf der Auslastungsseite nicht völlig mit dieser Mehrofferte Schritt zu halten, sodass der mittlere Ladefaktor von 62,1 % auf 57,4 % zurückging.

Einzig auf dem Nordatlantik, der 33 % unserer Produktion beanspruchte, wuchs die Nachfrage (+ 50 %) stärker als das Angebot (+ 32 %). Daraus resultierte eine gute Auslastung von 69,6 %.

Im Südatlantikverkehr trat die Zunahme an offerierten und ausgelasteten tkm durch die Aufnahme eines zweiten, bis nach Buenos Aires verlängerten Kurses am massivsten in Erscheinung. Sie erreichte 154 % auf der Angebots- und 114 % auf der Nachfrageseite. Der durchschnittliche Ladefaktor belief sich auf 55,5 %.

Unsere einstweilen erst einmal wöchentlich geflogenen Kurse nach dem Fernen Osten waren zu 42,3 % ausgelastet.

Am Morgen des 18. Juni verunglückten während eines Schulfluges mit dem DC-3 HB-IRK über dem Bodensee neun unserer Mitarbeiter tödlich. -

Das Wrack des Flugzeuges, das ihnen zum Grab werden sollte, konnte bis zur Stunde nicht aufgefunden werden. Es liegt in grosser Tiefe auf dem Seegrund. Es wird sehr schwierig sein, Hergang und Ursachen des Unfalls abzuklären. Zur Zeit bestehen noch keine Anhaltspunkte.
Der Unfall hat die Swissair wie ein Blitz aus heiterem Himmel getroffen. Wir trauern um neun unserer hoffnungsvollsten Nachwuchsleute, um Piloten, Ingenieure und Techniker, die sich kraft ihrer ganzen Persönlichkeit für die Swissair und die Zukunft der schweizerischen Zivilluftfahrt eingesetzt haben.

Die neun Opfer des schweren Unglücks sind :

Fluglehrer Max Traber, geboren am 17. Juli 1926, von Illhart (TG), verheiratet, Vater eines Kindes ; Eintritt bei der Swissair : 17. November 1952.
Piloten-Aspirant Werner Berger, geboren am 13. Februar 1926, von Linden (BE) , ledig ; Eintritt bei der Swissair : 19. November 1956.
Piloten-Aspirant Heini Bührer, geboren am 20. Juni 1930, von Neuhausen a/Rheinfall, ledig ; Eintritt bei der Swissair : 1. August 1956.
Piloten-Aspirant Walter Rüesch, geboren am 1. Oktober 1923, von St. Margrethen, verheiratet, Vater eines Kindes ; Eintritt bei der Swissair : 1. August 1956.
Piloten-Aspirant Heini Schiess, geboren am 7. Januar 1931, von Herisau und Zürich, ledig ; Eintritt bei der Swissair : 4. Juni 1956.
Piloten-Aspirant Kurt Wiesendanger, geboren am 31. Dezember 1932, von Winterthur, ledig ; Eintritt bei der Swissair : 4. Juni 1956.
Ingenieur des Planungsdienstes Markus Baumann, geboren am 4. September 1928, von Thun, ledig ; Eintritt bei der Swissair : 18. April 1955.
Ingenieur des Planungsdienstes Pierre Chervet, geboren am 2. Juli 1927, von Praz-Vully (FR), ledig ; Eintritt bei der Swissair : 1. Januar 1954.
Techniker des Planungsdienstes Bruno Bächli, geboren am 11. Februar 1931, von Würenlingen (AG), ledig ; Eintritt bei der Swissair : 1. August 1955.

Wir beugen uns vor der Macht des Todes. - Den Verstorbenen werden wir ein ehrendes Gedenken bewahren. Ihren schwergeprüften Angehörigen sprechen wir auch an dieser Stelle unser tief empfundenes Beileid aus.

Zum erstenmal Genf-New York direkt

flog am 8. Juni 1957 einer unserer DC-7C. Der Nonstopflug, der 14 Stunden und 5 Minuten dauerte, war durch die gute meteorologische Vorbereitung durch die MZA ermöglicht worden. Zudem werden die Besatzungen in Shannon seit dem 1. Juni nicht mehr ausgewechselt. - Die Mannschaft des Flugzeuges setzte sich zusammen aus den Flugkapitänen Robert Schwärzler (Kdt.) und Roland Schnetzer (Co-Pilot), aus Funker Pietro Nocentini, Navro Max Nibloe sowie den Bordmechanikern Hans Fäh und Alois Gitterle.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden die folgenden Herren, denen wir herzlich gratulieren, ernannt : Flgkpt. Hansruedi Christen auf DC-6B/ DC-7C (Nordatlantik), Capt. Peter Bois und die Flugkapitäne Alfred Muser und Hans Jäckle auf DC-6B (Europa und Naher Osten), Flgkpt. John Black auf DC-4 (Europa), Pilot Robert Birch und die Flugkapitäne Robert Falkner und George Sprigg auf Convair, sowie die Piloten Börje Danielson und Thomas Jackson auf DC-3.

Zum Flugkapitän wurde Pilot Robert Scheitlin befördert. Wir wünschen ihm auch weiterhin guten Erfolg !

Zum Zwecke der Pilotenwerbung liessen wir einen Film, betitelt "Segelflieger im Wettkampf" (Produktion Condor-Film), herstellen. Der Streifen lief als Beiprogramm zum weltberühmten Chaplin-Film "The Kid" im Zürcher Kino Capitol, wo ihn 50'000 Filmbesucher sahen.

DC-7C über dem Südatlantik wurden erstmals seit anfangs Juni von der Panair do Brasil eingesetzt, die nun zweimal statt wie bis jetzt einmal wöchentlich Zürich anfliegt. - Wir werden die Südatlantikroute ab 7. Juli mit DC-7C befliegen.

Unser dritten DC-7C traf am 2. Juni in Zürich ein. Das Flugzeug trägt die Immatrikulation HB-IBM und erhält den Kantonsnamen "Basel-Stadt". Am 1. Juni landete auch unser elfter Metropolitan in Kloten, sodass unsere Flotte für den Europaverkehr nun komplett ist.

Die technische Ecke

Wie verhütet man Vereisung ? - Die Vereisungsgefahr wird umso grösser, je höher die Feuchtigkeit und je niedriger die Temperatur der Luft ist. Da aber die Dichte feuchtigkeitsgesättigter Wolken mit fallender Temperatur abnimmt, besteht bei - 20° praktisch keine Vereisungsgefahr mehr; sie ist am grössten bei Temperaturen von 0 bis - 10° in Höhen bis zu 4'000 m. - Eis setzt sich am Flugzeug immer zuerst und auch am stärksten an den Flächen an, wo die Luft direkt aufschlägt, also an den Vorderkanten der Flügel, des Leitwerks, der Motorenhaube und des Propellers sowie an der Rumpfnase und den Windschutzscheiben des Cockpits.
Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten zur Bekämpfung der Vereisungsgefahr:

1. Mittel zur Verhütung des Eisansatzes (anti-icing)
2. Mittel zur Enteisung, nachdem sich Eis angesetzt hat (de-icing).

Zu den anti-icing-Methoden gehört die älteste Form der Bekämpfung der Eisgefahr, nämlich die Anwendung chemischer Mittel, die allerdings den Nachteil nur kurzzeitiger Wirkung haben. Der Gedanke, die unbenützte Wärmequelle der Auspuffgase für die Beheizung der Flügel und Leitwerkvorderkanten zu verwenden, ist bei unsern Metropolitan verwirklich worden. Beim DC-6B und DC-7C finden wir als Wärmequellen Benzinverbrennungsheizer in jedem Flügel und im Leitwerk. Die Enteisung nach der zweiten Methode kann mechanisch erfolgen. Drei oder mehr parallel angeordnete Gummischläuche werden in einem bestimmten Rhythmus von einer motorgetriebenen Luftpumpe abwechselnd aufgeblasen und sprengen das Eis ab. Dieses System enteist unsere DC-3 und DC-4. Die de-icing-Methode wird ebenfalls durchwegs für die Propeller angewendet. Bei den letztgenannten Typen geschieht dies mit Alkohol, der mittels eines Schleuderrings an der Propellerblattwurzel zugeführt wird. Die Schleuderwirkung der drehenden Blätter entfernt das gelöste Eis. Die gleiche Aufgabe erfüllen beim DC-7C, DC-6B und Metropolitan elektrisch geheizte Blattelemente, die die Propeller in kurzen Intervallen abwechslungsweise erwärmen. Der Eisansatz an den Windschutzscheiben wird durch Beheizen verhütet, was beim Metropolitan elektrisch und bei allen übrigen Typen durch Warmluft erfolgt.

B.

Wussten Sie schon, dass .....

..... die bisher längste Luftverkehrsetappe mit Passagieren unlängst von einem DC-7C der KLM zurückgelegt wurde ? Sie erstreckte sich über 9894 km von Long Beach in Kalifornien nach Paris. Das Flugzeug brauchte dazu nicht ganz 22 Stunden bei einer mittleren Geschwindigkeit von 587 km/h.

..... die TWA als erste Fluggesellschaft eine "fliegende Werkstatt" in Betrieb nahm ? Ein mit einem zusätzlichen Düsentriebwerk ausgestatteter Fairchild C-82, der in Paris stationiert wird, ist mit modernsten Reparaturhilfsmitteln ausgerüstet, u.a. mit Hebevorrichtungen, die einen minutenschnellen Ein- und Auslad von schweren Flugzeugmotoren erlauben.

..... die britische Flugzeugwerke Handley Page den Bau einer zivilen Version des "Victor"-Düsenbombers planen? Vier Rolls Royce-Conway Triebwerke sollen eine Geschwindigkeit von 960 km/h erlauben; das Flugzeug soll zwischen London und Rom 172 Passagiere mitführen können. Man rechnet mit einer Reisedauer von 6½ Stunden zwischen London und New York.

Westeuropäische Flughafenstatistik - Die 16 wichtigsten Flughäfen Westeuropas verzeichneten vom 1. Februar 1956 bis 31. Januar 1957 folgende Verkehrsergebnisse -

	Flugzeug-bewegungen*	Passagiere	Zu-/Abnahme in % ***	Fracht in t **	Zu-/Abnahme in % ***
1. London +	109'808	3'128'051	+ 14,4	41'162	+ 18,1
2. Paris ++	74'728	2'295'631	+ 27,0	38'591	+ 34,5
3. Rom	49'148	1'424'684	+ 13,5	8'996	+ 19,9
4. Frankfurt	45'035	1'182'201	+ 21,4	11'741	+ 10,4
5. Kopenhagen	40'252	1'020'327	+ 25,8	10'617	+ 19,3
6. Berlin	30'510	976'653	+ 14,4	26'962	- 24,2
7. Amsterdam	37'977	853'218	+ 13,7	25'640	+ 14,9
8. Zürich	38'698	824'088	+ 17,4	8'712	+ 15,2
9. Marseille	17'872	792'964	+ 19,6	6'909	+ 13,1
10. Hamburg	35'875	585'498	+ 16,5	11'899	- 11,2
11. Genf	20'702	566'146	+ 19,8	3'653	+ 8,5
12. Nizza	18'159	545'912	+ 20,9	1'887	+ 46,7
13. Brüssel	31'698	540'601	+ 15,6	11'075	+ 18,9
14. Stockholm	23'126	530'485	+ 19,3	5'707	+ 14,1
15. Dublin	19'803	459'379	+ 15,9	6'538	+ 3,3
16. Oslo	16'872	361'214	+ 39,1	2'048	+ 13,0

* nur gewerbsmässiger Luftverkehr.
** nur Lokalverkehr, ohne Berücksichtigung der Transitfracht.
*** Vergleichsperiode : 1.2.55 - 31.1.56.
\+ gemessen an den Flugzeugbewegungen stände London in den USA an 14.,
++ Paris an 21. Stelle.

Die zehn deutschen Flughäfen bewältigten 1956 einen Verkehr mit über 4 Millionen Passagieren und über 110'000 Tonnen Fracht. Sie repräsentieren einen Gesamtinvestitionswert von 480 Millionen DM.

Zehn Jahre IATA Clearing House - In London wurde kürzlich das zehnjährige Bestehen des IATA Clearing House, der Verrechnungsstelle des Interline-Verkehrs der IATA-Gesellschaften, gefeiert. In ihrem ersten Jahrzehnt tätigte die Institution, der heute 77 Mitglieder angehören, Transaktionen im Gesamtwert von 780 Millionen Pfund Sterling.

30 Jahre nach Lindbergh - Mit einem Super Sabre F-100-F-Düsenflugzeug überquerte der amerikanische Major Robinson Risner den Atlantik zwischen New York und Paris in 6 Stunden 40 Minuten und brach damit alle transatlantischen Rekorde. Der Flug erfolgte am 21. Mai 1957, genau 30 Jahre nach Oberst Lindberghs erster Atlantiküberquerung auf dem Luftweg, die 33 Stunden und 29 Minuten gedauert hatte.

Amerikanische Luftverkehrszahlen - Ueber 81 % des Passagierluftverkehrs der freien Welt werden in den Vereinigten Staaten bewältigt. Die gesamten von den amerikanischen Gesellschaften im Jahre 1956 erreichten Umsätze betrugen 1'856'231'000 Dollar. Im gleichen Jahre erteilten die USA-Gesellschaften Aufträge für neue Flugzeuge im Wert von 2'600'000'000 Dollar.

Neues britischen Düsenverkehrsflugzeug - Die BOAC hat bei den Vickers-Armstrong-Werken 35 neue Düsenverkehrsflugzeuge für Mittelstrecken, sogenannte Vickers VC 10, im Wert von 68 Millionen Pfund Sterling in Auftrag gegeben. Die Flugzeuge sollen von vier Rolls Royce Conway Düsenaggregaten angetrieben werden und in der BOAC-Version 120 Passagieren Platz bieten. Sie dürften ab 1963 lieferbar sein.

Capital Airlines sistieren Flugzeugbestellungen - Die amerikanische Luftverkehrsgesellschaft Capital Airlines hat ihre Aufträge an die britische Flugzeugindustrie über 15 weitere Viscounts und 14 Comets zurückgestellt.

Der Auftragsbestand für neue Flugzeuge gestaltete sich Ende Mai wie folgt (in Klammern die Zahlen der bereits ausgelieferten Flugzeuge desselben Typs) : Lockheed L-1049 G : 55 (180); Lockheed L-1649 A : 42 (-); Douglas DC-7C : 60 (60); Douglas DC-8 : 123 (-) ; Bristol-Britannia : 55 (11); Boeing 707 : 139 (-) ; De Havilland Comet 4 und 4 A : 33 (-) ; Convair Metropolitan : 75 (75) ; Convair 880 : 44 (-) ; SE Caravelle 15 (-) ; Fokker und Fairchild Friendship F-27 : 78 (-) ; Vickers Viscount 700 : 47 (82) ; Vickers Viscount 700 D : 60 (86) ; Vickers Viscount Major 800 : 96 (13) ; Vickers Vanguard 900 : 40 (-) ; Lockheed L-188 "Elektra" : 135 (-). Total stehen 1097 Einheiten zur Ablieferung aus.

Tokio-London in 16 Stunden - Ein Canberra Düsenbomber der RAF hat die 9651 km lange Strecke von Tokio nach London in 16 Stunden 02 Minuten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 712 km/h zurückgelegt.

Neueintritte - Wir heissen die folgenden, im Verlauf des Monats Mai bei uns neu eingetretenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter herzlich willkommen :

Generalsekretariat
- Lietha Heidi

Aerztlicher Dienst
- Hodler Gabrielle

Zentraler Personaldienst

Personalverwaltung
- Bölsterli Albert

Departement I

Speditionsbüro
- Flammer Hansjörg

Departement II

Beschwerdewesen
- Fackler Margrit

Rückerstattungen
- Weiss Annegret

Fracht-Verkaufsbeziehungen
- Baumann Werner

Verkehrsplanung
- Frei Max

Abt. Tarife und Passagebestimmungen
- Matthys Stella

Tarifdienst
- Käch Theo

Luftreisebüro Zürich
- Wolter Rose-Maria Carla

Stadtterminus Basel
- Spiegelberg Werner

Abfertigung Blotzheim
- Marti Anton

Startdienst Blotzheim
- Blanchard Pierre

Departement III

Operationsplanung
- Wellauer Peter

Statistik
- Rüegg Marie

Feste Fernmeldedienste
- Lehmann Stephanie

Startdienst
- Binggeli Reinhard
- Bischof Paul
- Brun Albert
- Gähwiler Albert
- Hollenstein Willi
- Kallmann René
- Keller Josef
- Meier Werner
- Nater Walter
- Ochsner Arnold
- Rölli Alfred
- Schaich Herbert
- Siegl Ferdinand
- Sigrist Willy
- Wälchli Johann

Traffic
- Maurer Jörn
- Nauer Werner

Frachtdienst
- Neeser Johann

Fracht Import
- Sablatura Josef
- Schäuble Hansruedi
- Stutz Mario

Fracht Export
- Bourloud Bernhard

Passagierdienst, Schalterangestellte
- Emch Hans Rudolf
- Senn Alfred

Passagierdienst, Groundhostessen
- Roth Rosmarie
- Schaller Sylvia
- Widmer Elisabeth

Stadtabfertigung, Schalterangestellte
- Brem Eugen

Stadtabfertigung, Gepäckarbeiter
- Bücheler Emil

Kantine Taubenried
- Wehrli Bernhard

Einkauf
- Schnyder Emma

Flugküche Zürich
- Martella Jean
- Schneller Anna Maria
- Zumsteg Max

Bereitstellung I
- Egli Margrit

Bereitstellung II
- Ruef Irma

Kabinenpersonal-Aspiranten
- Abbadati Gaby
- Arnold Pia
- Blanc Annette
- Bollag Ronny
- Braun Margrit
- Diggelmann Nelly
- Eisenhut Hedi
- Gamma Emma
- Gautier Suzanne
- Guler Elsa
- Hanhart Verena
- Hirter Vera
- Hornstein Ruth
- Maerki Jeannine
- Mosimann Marie
- Naegeli Doris
- Nüesch Verena
- Nyffeler Hedi
- Stahl Charlotte

Stutz Margrith
Tamm Elisabeth
Tavernier Christiane
Thévoz Ida
Türler Denise
Ulrich Elisabeth
Villerot Denise
Züllig Nelly
Zweifel Vreni

Departement IV

Betriebsstudien
Krönert Karl
Transport
Herde Peter
AVOR Flugzeugunterhalt
Kym Jürg
Flugzeugunterhalt
Balmer Ernst
Hans Rudolf
Flugzeugüberholung
Moor Walter
Flugzeugwartung
Beyeler Johann
Egli Hans
Müller Ernst
Saxer Ernst
Schaeren Hans
Staub Heinrich
Steinegger Leo
Tschan Theodor
Spenglerei
Lüchinger Rolf
Siegrist Paul
Schmid Hans-Werner
Stucki Andreas
Radiowerkstatt
Pfeuti Fritz
Propellerwerkstatt
Kohler Marcel
Luchsinger Horst
Triebwerkgruppe II, Montage
Derrer Edwin
Grünig Ernst
Kessler Eduard
Bauabteilung, Administration
Oetiker Marta
Personalabteilung, Einstellbüro
Schmid Nesa

Direktion Genf

Flugzeugunterhalt Genf
Grosjean Charles
Suter Heini
Thomet Fritz
Garagebetrieb Cointrin
Vernier René
Adm. Assistent/Materialverwaltung
Aeby François
Stadtdienst Cointrin
Hänni Walter
Langenstein Marcel
Piaget Albert Henri
Reift Marcel
Reservation Genf
Burri Iris

Auslandvertretungen

London
Walker John
Paris-Station
Prout-Diaz Francis
Frankfurt Station
Drewes Bernard
Waller Heinz
Köln Station
Hergarten Willi
Kalpers Yvonne
Hamburg
Harnisch Christa-Maria
München
Schweizer Werner
Unruh Helmut
Wien
Schuster Gustav
Schwarte-Hellweg Johanna Anna
Rom
Constantino Rita Loredana
Ferrari Renata
Mailand
Angelini Augusto
Barcelona
Corti Anton
Madrid
Salazar Robledo Leoncio
Lissabon
Liebermann Noemia
Pascoal Eduardo João Henriques
Silva J.
Kairo
Balian Léon Missak
New York
Bieri Marie L.
Fernando Marguerite R.
Groh Annemarie
Manzo A.
New York, Abfertigung
Laperchia Ralph A.
Nargi A.
Nizzola M.
New York, Verpflegungsbetrieb
Beveraggi Carlos M.
Malave Hector
Roessler H.
Washington
Sholar Mary J.
Dallas
Lewis Jack K.

Rio de Janeiro
Cassuto Maurice
Gillet Robert
Volk Rodolpho
Buenos Aires
Fierro Enrique José
Tokio
Kadota Frank Shigeru
Bangkok
Ratanakul Seri Pani
Bombay
Hogan Cynthia
Vacha Soli
Calcutta
Soucé Daphne
Allg. Personalausbildungsreserve
Gunsch Heidy
Landolt Max A.
Lieber Guido
Wetli Charles

Happy Landings - Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeitern zu ihrer Vermählung Glück wünschen zu dürfen : 14.3.57 - Arthur Haab, Swissair Basel (II) ; 6.5.57 - Jean-Jacques Rebstein, Endbuchung (II) ; 11.5.57 - Dieter Streit, Swissair London.

Operations-Kontrolle heisst fortan die bisherige Sektion Flight Control des Departements III. Die Umbenennung erfolgte gemäss der von der ICAO festgesetzten Bezeichnungsart.

Die englischen Jahresberichte für 1956 sind eingetroffen. Bestellungen nimmt der Pressedienst entgegen.

Erfolgreicher April für Basels Flugplatz - Die Verkehrsergebnisse auf dem Flugplatz Basel-Mülhausen ergaben im April 1957, verglichen mit dem Parallelmonat des Vorjahres, einen Zuwachs um 5535 auf 13'256 Passagiere.

2'750 Verkehrsflugzeuge in der westlichen Welt - Nach dem Stand vom Herbst 1956 waren durch die in der IATA zusammengefassten Luftverkehrsgesellschaften insgesamt rund 2'750 Verkehrsflugzeuge im Weltluftverkehr eingesetzt. Die Spitze nahmen die Luftverkehrsgesellschaften der USA und Kanadas mit 1175 Verkehrsflugzeugen ein, vor den europäischen mit 772. Es folgte Südamerika mit rund 290, der Nahe und Ferne Osten mit 233, Australien und Neuseeland mit 144 und schliesslich Afrika mit 130 Flugzeugen. An erster Stelle der verschiedenen Typen stand zum Berichtszeitpunkt der 1936 in Europa zum erstenmal geflogene Douglas DC-3 mit 724 Flugzeugen; davon sind 251 in Europa, 121 in Nordamerika, 158 in Südamerika, 31 in Afrika, 96 im Nahen und Fernen Osten und 67 in Australien und Neuseeland eingesetzt. Als nächstes Baumuster folgte der Douglas 6 (DC-6, DC-6A, DC-6B, DC-6C) mit insgesamt 359 Flugzeugen, von denen 83 in Europa, 253 in Nord-, 9 in Südamerika, 5 im Nahen und Fernen Osten und 9 in Australien geflogen werden. Den dritten Platz nahm mit 205 Flugzeugen der Douglas DC-4 ein. Die Typen Convair 340 und 440 (Metropolitan) sind 177 mal vertreten, Constellations in 154 Exemplaren. Convair 240 flogen für die IATA-Gesellschaften in 128 Einheiten, während der Vickers Viscount mit 93 Maschinen an achter Stelle lag.

DC-7C als Turboprop-Flugzeug ? - Die Douglas-Flugzeugwerke versuchen amerikanische Gesellschaften an einer Turboprop-Version des DC-7C zu interessieren. Das neue Modell würde mit Allison 501 Motoren ausgerüstet. Mit verkürzten Tragflächen versehen, würde es dem Mittelstreckenverkehr dienen.

Die Europäische Kommission der ICAO stimmte einem Bericht zu, der in 14 Punkten die folgenden wichtigsten Forderungen zur Beseitigung der bürokratischen Schranken im europäischen Luftverkehr aufstellt : Beseitigung des Visumszwangs, Einreise zu kürzeren Aufenthalten auf Grund einer Identitätskarte oder eines abgelaufenen Reisepasses, Abschaffung der sanitären Kontrolle bei Flügen innerhalb Europas, Abschaffung der Formalitäten für Kinder, Vereinfachung und Beschleunigung der Gepäckkontrolle. Die Bestimmungen können allerdings erst in Kraft treten, wenn alle 19 beteiligten Regierungen entsprechend gleichlautende Bestimmungen erlassen haben werden.

47 Menschenleben wurden 1956 von den ICAO-Wetterschiffen auf dem Nordatlantik gerettet. Die Geretteten hatten sich allerdings nicht an Bord von Verkehrsflugzeugen befunden.

Ghana, der neue Staat an der Goldküste, ist als 71. Mitglied in die ICAO aufgenommen worden.

Rücktritt Sikorskys - Igor Sikorsky ist von seinem Posten als technischer Direktor der nach ihm benannten amerikanischen Flugzeugwerke zurückgetreten. Der 68jährige ist ein Pionier des Flugzeugbaus. Er konstruierte der Welt erstes mehrmotoriges Flugzeug sowie den ersten brauchbaren Helikopter der westlichen Hemisphäre.

Pan American Abschluss 1956 - Das Geschäftsjahr 1956 der Pan American Airways schloss mit Totaleinnahmen von 289 Millionen Dollar (1955 : 238,1 Mio.) ab. Der Reingewinn erreichte 14,2 (im Vorjahr : 10,2) Millionen Dollar. Die Gesellschaft erhielt Subventionen im Gesamtbetrag von 7,2 Mio. Dollar, die in den Einnahmen enthalten sind.

Zum erstenmal Genf-New York direkt

flog am 8. Juni 1957 einer unserer DC-7C. Der Nonstopflug, der 14 Stunden und 5 Minuten dauerte, war durch die gute meteorologische Vorbereitung durch die MZA ermöglicht worden. Zudem werden die Besatzungen in Shannon seit dem 1. Juni nicht mehr ausgewechselt. - Die Mannschaft des Flugzeuges setzte sich zusammen aus den Flugkapitänen Robert Schwärzler (Kdt.) und Roland Schnetzer (Co-Pilot), aus Funker Pietro Nocentini, Navro Max Nibloe sowie den Bordmechanikern Hans Fäh und Alois Gitterle.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden die folgenden Herren, denen wir herzlich gratulieren, ernannt : Flgkpt. Hansruedi Christen auf DC-6B/ DC-7C (Nordatlantik), Capt. Peter Bois und die Flugkapitäne Alfred Muser und Hans Jäckle auf DC-6B (Europa und Naher Osten), Flgkpt. John Black auf DC-4 (Europa), Pilot Robert Birch und die Flugkapitäne Robert Falkner und George Sprigg auf Convair, sowie die Piloten Börje Danielson und Thomas Jackson auf DC-3.

Zum Flugkapitän wurde Pilot Robert Scheitlin befördert. Wir wünschen ihm auch weiterhin guten Erfolg !

Zum Zwecke der Pilotenwerbung liessen wir einen Film, betitelt "Segelflieger im Wettkampf" (Produktion Condor-Film), herstellen. Der Streifen lief als Beiprogramm zum weltberühmten Chaplin-Film "The Kid" im Zürcher Kino Capitol, wo ihn 50'000 Filmbesucher sahen.

DC-7C über dem Südatlantik wurden erstmals seit anfangs Juni von der Panair do Brasil eingesetzt, die nun zweimal statt wie bis jetzt einmal wöchentlich Zürich anfliegt. - Wir werden die Südatlantikroute ab 7. Juli mit DC-7C befliegen.

Unser dritten DC-7C traf am 2. Juni in Zürich ein. Das Flugzeug trägt die Immatrikulation HB-IBM und erhält den Kantonsnamen "Basel-Stadt". Am 1. Juni landete auch unser elfter Metropolitan in Kloten, sodass unsere Flotte für den Europaverkehr nun komplett ist.

Die technische Ecke

Wie verhütet man Vereisung ? - Die Vereisungsgefahr wird umso grösser, je höher die Feuchtigkeit und je niedriger die Temperatur der Luft ist. Da aber die Dichte feuchtigkeitsgesättigter Wolken mit fallender Temperatur abnimmt, besteht bei - 20° praktisch keine Vereisungsgefahr mehr; sie ist am grössten bei Temperaturen von 0 bis - 10° in Höhen bis zu 4'000 m. - Eis setzt sich am Flugzeug immer zuerst und auch am stärksten an den Flächen an, wo die Luft direkt aufschlägt, also an den Vorderkanten der Flügel, des Leitwerks, der Motorenhaube und des Propellers sowie an der Rumpfnase und den Windschutzscheiben des Cockpits.
Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten zur Bekämpfung der Vereisungsgefahr:

1. Mittel zur Verhütung des Eisansatzes (anti-icing)
2. Mittel zur Enteisung, nachdem sich Eis angesetzt hat (de-icing).

Zu den anti-icing-Methoden gehört die älteste Form der Bekämpfung der Eisgefahr, nämlich die Anwendung chemischer Mittel, die allerdings den Nachteil nur kurzzeitiger Wirkung haben. Der Gedanke, die unbenützte Wärmequelle der Auspuffgase für die Beheizung der Flügel und Leitwerkvorderkanten zu verwenden, ist bei unsern Metropolitan verwirklich worden. Beim DC-6B und DC-7C finden wir als Wärmequellen Benzinverbrennungsheizer in jedem Flügel und im Leitwerk. Die Enteisung nach der zweiten Methode kann mechanisch erfolgen. Drei oder mehr parallel angeordnete Gummischläuche werden in einem bestimmten Rhythmus von einer motorgetriebenen Luftpumpe abwechselnd aufgeblasen und sprengen das Eis ab. Dieses System enteist unsere DC-3 und DC-4. Die de-icing-Methode wird ebenfalls durchwegs für die Propeller angewendet. Bei den letztgenannten Typen geschieht dies mit Alkohol, der mittels eines Schleuderrings an der Propellerblattwurzel zugeführt wird. Die Schleuderwirkung der drehenden Blätter entfernt das gelöste Eis. Die gleiche Aufgabe erfüllen beim DC-7C, DC-6B und Metropolitan elektrisch geheizte Blattelemente, die die Propeller in kurzen Intervallen abwechslungsweise erwärmen. Der Eisansatz an den Windschutzscheiben wird durch Beheizen verhütet, was beim Metropolitan elektrisch und bei allen übrigen Typen durch Warmluft erfolgt.

B.

Wussten Sie schon, dass .....

..... die bisher längste Luftverkehrsetappe mit Passagieren unlängst von einem DC-7C der KLM zurückgelegt wurde ? Sie erstreckte sich über 9894 km von Long Beach in Kalifornien nach Paris. Das Flugzeug brauchte dazu nicht ganz 22 Stunden bei einer mittleren Geschwindigkeit von 587 km/h.

..... die TWA als erste Fluggesellschaft eine "fliegende Werkstatt" in Betrieb nahm ? Ein mit einem zusätzlichen Düsentriebwerk ausgestatteter Fairchild C-82, der in Paris stationiert wird, ist mit modernsten Reparaturhilfsmitteln ausgerüstet, u.a. mit Hebevorrichtungen, die einen minutenschnellen Ein- und Auslad von schweren Flugzeugmotoren erlauben.

..... die britische Flugzeugwerke Handley Page den Bau einer zivilen Version des "Victor"-Düsenbombers planen? Vier Rolls Royce-Conway Triebwerke sollen eine Geschwindigkeit von 960 km/h erlauben; das Flugzeug soll zwischen London und Rom 172 Passagiere mitführen können. Man rechnet mit einer Reisedauer von 6½ Stunden zwischen London und New York.

Westeuropäische Flughafenstatistik - Die 16 wichtigsten Flughäfen Westeuropas verzeichneten vom 1. Februar 1956 bis 31. Januar 1957 folgende Verkehrsergebnisse -

	Flugzeug-bewegungen*	Passagiere	Zu-/Abnahme in % ***	Fracht in t **	Zu-/Abnahme in % ***
1. London +	109'808	3'128'051	+ 14,4	41'162	+ 18,1
2. Paris ++	74'728	2'295'631	+ 27,0	38'591	+ 34,5
3. Rom	49'148	1'424'684	+ 13,5	8'996	+ 19,9
4. Frankfurt	45'035	1'182'201	+ 21,4	11'741	+ 10,4
5. Kopenhagen	40'252	1'020'327	+ 25,8	10'617	+ 19,3
6. Berlin	30'510	976'653	+ 14,4	26'962	- 24,2
7. Amsterdam	37'977	853'218	+ 13,7	25'640	+ 14,9
8. Zürich	38'698	824'088	+ 17,4	8'712	+ 15,2
9. Marseille	17'872	792'964	+ 19,6	6'909	+ 13,1
10. Hamburg	35'875	585'498	+ 16,5	11'899	- 11,2
11. Genf	20'702	566'146	+ 19,8	3'653	+ 8,5
12. Nizza	18'159	545'912	+ 20,9	1'887	+ 46,7
13. Brüssel	31'698	540'601	+ 15,6	11'075	+ 18,9
14. Stockholm	23'126	530'485	+ 19,3	5'707	+ 14,1
15. Dublin	19'803	459'379	+ 15,9	6'538	+ 3,3
16. Oslo	16'872	361'214	+ 39,1	2'048	+ 13,0

* nur gewerbsmässiger Luftverkehr.
** nur Lokalverkehr, ohne Berücksichtigung der Transitfracht.
*** Vergleichsperiode : 1.2.55 - 31.1.56.
\+ gemessen an den Flugzeugbewegungen stände London in den USA an 14.,
++ Paris an 21. Stelle.

Die zehn deutschen Flughäfen bewältigten 1956 einen Verkehr mit über 4 Millionen Passagieren und über 110'000 Tonnen Fracht. Sie repräsentieren einen Gesamtinvestitionswert von 480 Millionen DM.

Zehn Jahre IATA Clearing House - In London wurde kürzlich das zehnjährige Bestehen des IATA Clearing House, der Verrechnungsstelle des Interline-Verkehrs der IATA-Gesellschaften, gefeiert. In ihrem ersten Jahrzehnt tätigte die Institution, der heute 77 Mitglieder angehören, Transaktionen im Gesamtwert von 780 Millionen Pfund Sterling.

30 Jahre nach Lindbergh - Mit einem Super Sabre F-100-F-Düsenflugzeug überquerte der amerikanische Major Robinson Risner den Atlantik zwischen New York und Paris in 6 Stunden 40 Minuten und brach damit alle transatlantischen Rekorde. Der Flug erfolgte am 21. Mai 1957, genau 30 Jahre nach Oberst Lindberghs erster Atlantiküberquerung auf dem Luftweg, die 33 Stunden und 29 Minuten gedauert hatte.

Amerikanische Luftverkehrszahlen - Ueber 81 % des Passagierluftverkehrs der freien Welt werden in den Vereinigten Staaten bewältigt. Die gesamten von den amerikanischen Gesellschaften im Jahre 1956 erreichten Umsätze betrugen 1'856'231'000 Dollar. Im gleichen Jahre erteilten die USA-Gesellschaften Aufträge für neue Flugzeuge im Wert von 2'600'000'000 Dollar.

Neues britischen Düsenverkehrsflugzeug - Die BOAC hat bei den Vickers-Armstrong-Werken 35 neue Düsenverkehrsflugzeuge für Mittelstrecken, sogenannte Vickers VC 10, im Wert von 68 Millionen Pfund Sterling in Auftrag gegeben. Die Flugzeuge sollen von vier Rolls Royce Conway Düsenaggregaten angetrieben werden und in der BOAC-Version 120 Passagieren Platz bieten. Sie dürften ab 1963 lieferbar sein.

Capital Airlines sistieren Flugzeugbestellungen - Die amerikanische Luftverkehrsgesellschaft Capital Airlines hat ihre Aufträge an die britische Flugzeugindustrie über 15 weitere Viscounts und 14 Comets zurückgestellt.

Der Auftragsbestand für neue Flugzeuge gestaltete sich Ende Mai wie folgt (in Klammern die Zahlen der bereits ausgelieferten Flugzeuge desselben Typs) : Lockheed L-1049 G : 55 (180); Lockheed L-1649 A : 42 (-); Douglas DC-7C : 60 (60); Douglas DC-8 : 123 (-) ; Bristol-Britannia : 55 (11); Boeing 707 : 139 (-) ; De Havilland Comet 4 und 4 A : 33 (-) ; Convair Metropolitan : 75 (75) ; Convair 880 : 44 (-) ; SE Caravelle 15 (-) ; Fokker und Fairchild Friendship F-27 : 78 (-) ; Vickers Viscount 700 : 47 (82) ; Vickers Viscount 700 D : 60 (86) ; Vickers Viscount Major 800 : 96 (13) ; Vickers Vanguard 900 : 40 (-) ; Lockheed L-188 "Elektra" : 135 (-). Total stehen 1097 Einheiten zur Ablieferung aus.

Tokio-London in 16 Stunden - Ein Canberra Düsenbomber der RAF hat die 9651 km lange Strecke von Tokio nach London in 16 Stunden 02 Minuten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 712 km/h zurückgelegt.

Neueintritte - Wir heissen die folgenden, im Verlauf des Monats Mai bei uns neu eingetretenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter herzlich willkommen :

Generalsekretariat
- Lietha Heidi

Aerztlicher Dienst
- Hodler Gabrielle

Zentraler Personaldienst

Personalverwaltung
- Bölsterli Albert

Departement I

Speditionsbüro
- Flammer Hansjörg

Departement II

Beschwerdewesen
- Fackler Margrit

Rückerstattungen
- Weiss Annegret

Fracht-Verkaufsbeziehungen
- Baumann Werner

Verkehrsplanung
- Frei Max

Abt. Tarife und Passagebestimmungen
- Matthys Stella

Tarifdienst
- Käch Theo

Luftreisebüro Zürich
- Wolter Rose-Maria Carla

Stadtterminus Basel
- Spiegelberg Werner

Abfertigung Blotzheim
- Marti Anton

Startdienst Blotzheim
- Blanchard Pierre

Departement III

Operationsplanung
- Wellauer Peter

Statistik
- Rüegg Marie

Feste Fernmeldedienste
- Lehmann Stephanie

Startdienst
- Binggeli Reinhard
- Bischof Paul
- Brun Albert
- Gähwiler Albert
- Hollenstein Willi
- Kallmann René
- Keller Josef
- Meier Werner
- Nater Walter
- Ochsner Arnold
- Rölli Alfred
- Schaich Herbert
- Siegl Ferdinand
- Sigrist Willy
- Wälchli Johann

Traffic
- Maurer Jörn
- Nauer Werner

Frachtdienst
- Neeser Johann

Fracht Import
- Sablatura Josef
- Schäuble Hansruedi
- Stutz Mario

Fracht Export
- Bourloud Bernhard

Passagierdienst, Schalterangestellte
- Emch Hans Rudolf
- Senn Alfred

Passagierdienst, Groundhostessen
- Roth Rosmarie
- Schaller Sylvia
- Widmer Elisabeth

Stadtabfertigung, Schalterangestellte
- Brem Eugen

Stadtabfertigung, Gepäckarbeiter
- Bücheler Emil

Kantine Taubenried
- Wehrli Bernhard

Einkauf
- Schnyder Emma

Flugküche Zürich
- Martella Jean
- Schneller Anna Maria
- Zumsteg Max

Bereitstellung I
- Egli Margrit

Bereitstellung II
- Ruef Irma

Kabinenpersonal-Aspiranten
- Abbadati Gaby
- Arnold Pia
- Blanc Annette
- Bollag Ronny
- Braun Margrit
- Diggelmann Nelly
- Eisenhut Hedi
- Gamma Emma
- Gautier Suzanne
- Guler Elsa
- Hanhart Verena
- Hirter Vera
- Hornstein Ruth
- Maerki Jeannine
- Mosimann Marie
- Naegeli Doris
- Nüesch Verena
- Nyffeler Hedi
- Stahl Charlotte

Stutz Margrith
Tamm Elisabeth
Tavernier Christiane
Thévoz Ida
Türler Denise
Ulrich Elisabeth
Villerot Denise
Züllig Nelly
Zweifel Vreni

Departement IV

Betriebsstudien
Krönert Karl
Transport
Herde Peter
AVOR Flugzeugunterhalt
Kym Jürg
Flugzeugunterhalt
Balmer Ernst
Hans Rudolf
Flugzeugüberholung
Moor Walter
Flugzeugwartung
Beyeler Johann
Egli Hans
Müller Ernst
Saxer Ernst
Schaeren Hans
Staub Heinrich
Steinegger Leo
Tschan Theodor
Spenglerei
Lüchinger Rolf
Siegrist Paul
Schmid Hans-Werner
Stucki Andreas
Radiowerkstatt
Pfeuti Fritz
Propellerwerkstatt
Kohler Marcel
Luchsinger Horst
Triebwerkgruppe II, Montage
Derrer Edwin
Grünig Ernst
Kessler Eduard
Bauabteilung, Administration
Oetiker Marta
Personalabteilung, Einstellbüro
Schmid Nesa

Direktion Genf

Flugzeugunterhalt Genf
Grosjean Charles
Suter Heini
Thomet Fritz
Garagebetrieb Cointrin
Vernier René
Adm. Assistent/Materialverwaltung
Aeby François
Stadtdienst Cointrin
Hänni Walter
Langenstein Marcel
Piaget Albert Henri
Reift Marcel
Reservation Genf
Burri Iris

Auslandvertretungen

London
Walker John
Paris-Station
Prout-Diaz Francis
Frankfurt Station
Drewes Bernard
Waller Heinz
Köln Station
Hergarten Willi
Kalpers Yvonne
Hamburg
Harnisch Christa-Maria
München
Schweizer Werner
Unruh Helmut
Wien
Schuster Gustav
Schwarte-Hellweg Johanna Anna
Rom
Constantino Rita Loredana
Ferrari Renata
Mailand
Angelini Augusto
Barcelona
Corti Anton
Madrid
Salazar Robledo Leoncio
Lissabon
Liebermann Noemia
Pascoal Eduardo João Henriques
Silva J.
Kairo
Balian Léon Missak
New York
Bieri Marie L.
Fernando Marguerite R.
Groh Annemarie
Manzo A.
New York, Abfertigung
Laperchia Ralph A.
Nargi A.
Nizzola M.
New York, Verpflegungsbetrieb
Beveraggi Carlos M.
Malave Hector
Roessler H.
Washington
Sholar Mary J.
Dallas
Lewis Jack K.

Rio de Janeiro
Cassuto Maurice
Gillet Robert
Volk Rodolpho
Buenos Aires
Fierro Enrique José
Tokio
Kadota Frank Shigeru
Bangkok
Ratanakul Seri Pani
Bombay
Hogan Cynthia
Vacha Soli
Calcutta
Soucé Daphne
Allg. Personalausbildungsreserve
Gunsch Heidy
Landolt Max A.
Lieber Guido
Wetli Charles

Happy Landings - Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeitern zu ihrer Vermählung Glück wünschen zu dürfen : 14.3.57 - Arthur Haab, Swissair Basel (II) ; 6.5.57 - Jean-Jacques Rebstein, Endbuchung (II) ; 11.5.57 - Dieter Streit, Swissair London.

Operations-Kontrolle heisst fortan die bisherige Sektion Flight Control des Departements III. Die Umbenennung erfolgte gemäss der von der ICAO festgesetzten Bezeichnungsart.

Die englischen Jahresberichte für 1956 sind eingetroffen. Bestellungen nimmt der Pressedienst entgegen.

Erfolgreicher April für Basels Flugplatz - Die Verkehrsergebnisse auf dem Flugplatz Basel-Mülhausen ergaben im April 1957, verglichen mit dem Parallelmonat des Vorjahres, einen Zuwachs um 5535 auf 13'256 Passagiere.

2'750 Verkehrsflugzeuge in der westlichen Welt - Nach dem Stand vom Herbst 1956 waren durch die in der IATA zusammengefassten Luftverkehrsgesellschaften insgesamt rund 2'750 Verkehrsflugzeuge im Weltluftverkehr eingesetzt. Die Spitze nahmen die Luftverkehrsgesellschaften der USA und Kanadas mit 1175 Verkehrsflugzeugen ein, vor den europäischen mit 772. Es folgte Südamerika mit rund 290, der Nahe und Ferne Osten mit 233, Australien und Neuseeland mit 144 und schliesslich Afrika mit 130 Flugzeugen. An erster Stelle der verschiedenen Typen stand zum Berichtszeitpunkt der 1936 in Europa zum erstenmal geflogene Douglas DC-3 mit 724 Flugzeugen; davon sind 251 in Europa, 121 in Nordamerika, 158 in Südamerika, 31 in Afrika, 96 im Nahen und Fernen Osten und 67 in Australien und Neuseeland eingesetzt. Als nächstes Baumuster folgte der Douglas 6 (DC-6, DC-6A, DC-6B, DC-6C) mit insgesamt 359 Flugzeugen, von denen 83 in Europa, 253 in Nord-, 9 in Südamerika, 5 im Nahen und Fernen Osten und 9 in Australien geflogen werden. Den dritten Platz nahm mit 205 Flugzeugen der Douglas DC-4 ein. Die Typen Convair 340 und 440 (Metropolitan) sind 177 mal vertreten, Constellations in 154 Exemplaren. Convair 240 flogen für die IATA-Gesellschaften in 128 Einheiten, während der Vickers Viscount mit 93 Maschinen an achter Stelle lag.

DC-7C als Turboprop-Flugzeug ? - Die Douglas-Flugzeugwerke versuchen amerikanische Gesellschaften an einer Turboprop-Version des DC-7C zu interessieren. Das neue Modell würde mit Allison 501 Motoren ausgerüstet. Mit verkürzten Tragflächen versehen, würde es dem Mittelstreckenverkehr dienen.

Die Europäische Kommission der ICAO stimmte einem Bericht zu, der in 14 Punkten die folgenden wichtigsten Forderungen zur Beseitigung der bürokratischen Schranken im europäischen Luftverkehr aufstellt : Beseitigung des Visumszwangs, Einreise zu kürzeren Aufenthalten auf Grund einer Identitätskarte oder eines abgelaufenen Reisepasses, Abschaffung der sanitären Kontrolle bei Flügen innerhalb Europas, Abschaffung der Formalitäten für Kinder, Vereinfachung und Beschleunigung der Gepäckkontrolle. Die Bestimmungen können allerdings erst in Kraft treten, wenn alle 19 beteiligten Regierungen entsprechend gleichlautende Bestimmungen erlassen haben werden.

47 Menschenleben wurden 1956 von den ICAO-Wetterschiffen auf dem Nordatlantik gerettet. Die Geretteten hatten sich allerdings nicht an Bord von Verkehrsflugzeugen befunden.

Ghana, der neue Staat an der Goldküste, ist als 71. Mitglied in die ICAO aufgenommen worden.

Rücktritt Sikorskys - Igor Sikorsky ist von seinem Posten als technischer Direktor der nach ihm benannten amerikanischen Flugzeugwerke zurückgetreten. Der 68jährige ist ein Pionier des Flugzeugbaus. Er konstruierte der Welt erstes mehrmotoriges Flugzeug sowie den ersten brauchbaren Helikopter der westlichen Hemisphäre.

Pan American Abschluss 1956 - Das Geschäftsjahr 1956 der Pan American Airways schloss mit Totaleinnahmen von 289 Millionen Dollar (1955 : 238,1 Mio.) ab. Der Reingewinn erreichte 14,2 (im Vorjahr : 10,2) Millionen Dollar. Die Gesellschaft erhielt Subventionen im Gesamtbetrag von 7,2 Mio. Dollar, die in den Einnahmen enthalten sind.

Gewerbeschüler als Reporter - Ein Gewerbelehrer aus St. Gallen sandte uns folgende Stilblüten aus Aufsätzen, die nach dem Besuch der Swissair-Ausstellung geschrieben wurden :
"Bei der Revision wird jeder Defekt sofort durch einen neuen ersetzt ....." "Wir sahen aufgehängte Flieger in allen Grössen....." "Es ist einmalig (Eintritt kostenlos) ....." "Es hatte Bilder von antiken St. Galler Fliegern..." "Die Maschinen sind mit allem Compott versehen....."

Keine Tariferhöhung im Nordatlantikverkehr - Die von den IATA-Gesellschaften vorgeschlagene 5 %ige Erhöhung der Nordatlantiktarife (vergl. Swissair News Nr. 4 vom April 1957) ist vom amerikanischen Luftamt abgelehnt worden und kann demnach nicht in Kraft treten.

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Vergünstigung - Herr P. Lüssy, Chemische Reinigungsanstalt, Lindenstrasse 42, Kloten, räumt Swissair-Angestellten gegen Vorweisung des Personalausweises einen Rabatt von 20 % für die chemische Reinigung von Kleidungsstücken ein.

Die gute Idee

SWISSAIR

Nr. 41

Juni 1957

Büro für Organisations-
Manual & Vorschlagswesen

DIE EHRENTAFEL

In dieser Nummer gelangen 19 prämiierte Vorschläge zur Publikation. Die Preisträger sind:

Herr Hans Stalder, Buchhaltung, Dept. I	Fr. 400.--	4741
Herr Rolf Aebersold, Vertretung Basel,	Fr. 200.--	2467
Herr Albert Herger, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 160.--	4652/53/54
Herr Willy Weber, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 80.--	4557
Herr Walter Lang, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 50.--	5290/5413
Herr Willy Brändli, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 50.--	5298
Herr Louis Egg, Triebwerk, Dept. IV	Fr. 50.--	5422
Herr Ernst Rohner, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--	5454
Herr Paul Hochuli, Stationsleitung Kloten, Dept. III	Fr. 30.--	2509
Herr Fritz Müller, IERA, Dept. IV	Fr. 30.--	4069
Herr Werner Knobel, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 30.--	4515
Herr Severino Caldelari, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 30.--	4667
Herr Bernardo Feybli, Vertretung Basel,	Fr. 20.--	606/642
Herr Helmut Strahm, Stationsleitung Kloten, Dept. III	Fr. 20.--	2341
Herr Robert Spühler, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--	5415

Herr Hans Stalder hat eine neue Abrechnungs-Vorschrift für Kassa- bzw. Schalterangestellte ausgearbeitet, die das Abrechnen der Schaltereinnahmen erheblich erleichtert. Zum ersten Mal steht damit auch eine vollständige Anleitung zur Verfügung des Personals, die eine klare, einheitliche und korrekte Abrechnung der Tageseinnahmen gewährleistet. Die seit dem 1. März gesammelten Erfahrungen mit dieser Neufassung der Vorschriften haben ergeben, dass das Handbuch zu einem wichtigen Arbeitsinstrument für die Schalterangestellten geworden ist.

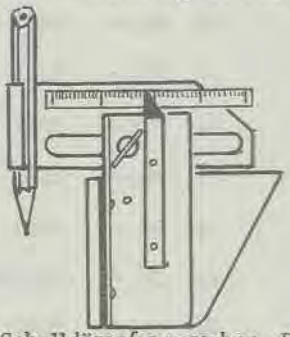
Herr Rolf Aebersold schlug vor, bei ganztägigen QGO-Perioden die Zubringerwagen nicht mehr nach Einzelfahrten wie bisher, sondern nach den total gefahrenen Tageskilometern abzugelten, d.h. die Cars für den ganzen Tag zu mieten. Die Verrechnung des normalen Zubringerdienstes von Basel SBB - Flugplatz Blotzheim erfolgt pro Einzelfahrt nach einem festen Tarif, dessen Höhe von der Präsenzzeit von Chauffeur und Wagen stark beeinflusst ist. Bei Ausweichlandungen in Basel, die einen intensiveren Car-Einsatz bedingen, ergibt die Abrechnung nach Tarifkilometern jedoch eine erhebliche Einsparung gegenüber der Verrechnung der Anzahl durchgeführter Einzelfahrten. Das Büro für Betreibsverträge konnte auf Grund dieses Vorschlages den Vertrag über den Zubringerdienst diesen Verhältnissen anpassen.

Herr Albert Herger machte darauf aufmerksam, dass die Muffler-Reinigung auf mechanischem Weg und mit Hilfe einer Absaug-Vorrichtung verbessert werden kann. Die Resultate der versuchsweise durchgeführten Reinigungen - unter Anwendung eines ausser Dienst gestellten fahrbaren Aggregates, versehen mit einer flexiblen Welle, worauf die Bürste montiert werden kann und mittels Verwendung der Adapter vom Flugzeug als Absaugrohr - sind neben einer wesentlichen Zeiteinsparung eine bedeutende Arbeitserleichterung und eine starke Verminderung des gesundheitsschädlichen Einflusses. Angesichts dieser günstigen Ergebnisse der Versuche wird dieses Verfahren vorläufig beibehalten und wenn notwending, später ausgebaut.

Herr Willy Weber zeigte an Hand einer Skizze, wie die Hebel zur Rücklehnenverstellung der DC-7C -Schlafstühle abgeändert werden können, damit dieselben beim Verstellen der Rücklehnen die Ueberzüge nicht mehr zerreissen oder durchscheuern. Die vorgeschlagene Aenderung, die das dauernde Flicken der Bettstuhlüberzüge aus der Welt schafft, wurde mit Werkauftrag No. 57013 bereits veranlasst.

Herr Willy Brändli beantragte, dass für die Entleerung des Tri-Bades die Entfettungsanlage durch ein Leitungssystem und eine Pumpe ergänzt werden soll. Diese Ergänzung der Anlage erlaubt eine schnellere Entleerung des Bades und unterbindet weitgehend das Verflüchtigen der gesundheitsschädigende Tri-Dämpfe. Der Vorschlag wird von der Werkplanung sofort verwirklicht.

Herr Walter Lang fertigte für die Schleifhexen Schutzhülsen an. Diese erlauben ein genaueres und sichereres Arbeiten als bisher, da die Schleifhexe damit ganz vorne geführt werden kann. Ausserdem verringert diese angebrachte Vorrichtung die Unfallgefahr.



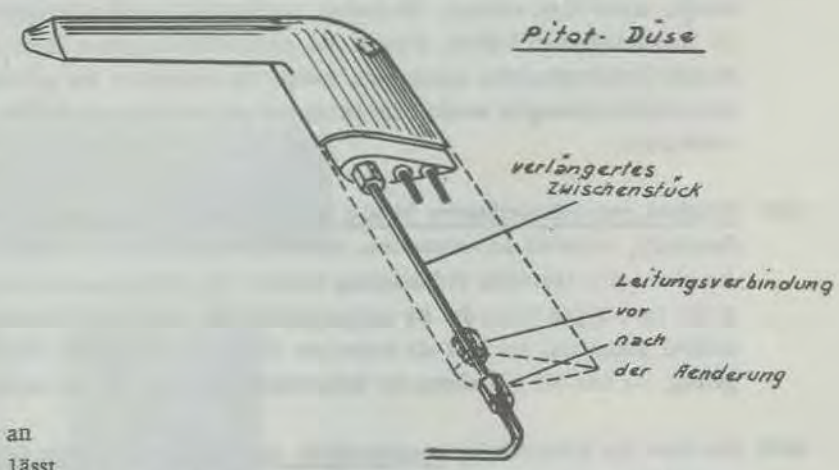
Weiter konstruierte er einen Parallelreisser. Dieser besteht aus einem Anschlagteil mit einer Feststellschraube und einem darauf verstellbaren Schieber . Der Schieber selber weist eine Einstellskala auf und ist mit einem Bleistifthalter versehen. Das Werkzeug eignet sich besonders für das Anzeichnen von Leichtmetallblechen, wo Reissnadeln nicht verwendet werden dürfen.

Herr Louis Egg hat die Pressluft-Handbohrmaschine, welche für die Demontage und Montage der Oelkühler gebraucht wird, mit einem Schalldämpfer versehen. Dadurch wird der Lärm auf ein Minimum reduziert und für die umliegenden Arbeitsplätze erträglich gehalten. Ein weiterer Vorteil des Schalldämpfers liegt darin, dass er verhindert, dass durch die austretende Luft die Einwalzspäne in den Kühler gejagt werden.

Herr Ernst Rohner hat die Polierbank mit einem Schalthebelschutz und einer Bremse versehen. Beide Vorrichtungen vermindern die Unfallgefahr und die Bremse bringt zudem eine Verkürzung der Arbeitszeit, indem das lange Auslaufen des Spannfutters abgestoppt werden kann.

Herr Paul Hochuli schlug vor, auf allen Frachtbriefen für persönliche Effekten, die bei Vorweisung des entsprechenden Air-Tickets 50% Rabatt auf den Frachttarif geniessen, deutlich zu vermerken: "if space available". Dadurch wird der jeweilige Auftraggeber von Anfang an darauf aufmerksam gemacht, dass er keinen Anspruch auf die Beförderung dieses Gepäcks mit einem bestimmten Kursflugzeug erheben kann. Viele unberechtigte Reklamationen lassen sich damit zum vornherein vermeiden. Eine entsprechende Weisung wurde bereits erlassen.

Herr Fritz Müller gab mit seinem Vorschlag die Veranlassung, an den Pitot-Düsen der CV-440 Flugzeuge das Zwischenstück der Staudruck-Leitung um ca. 1 cm zu verlängern. Durch diese Verlängerung tritt die Anschluss-Mutter aus der Verkleidungs-Manchette hervor, was die Arbeit beim Auswechseln der Pitot-Düsen bedeutend einfacher gestaltet. Mit dem Werkauftrag No. 31258 wurden die notwendigen Vorkehren für die Durchführung dieser Aenderung getroffen.



Herr Werner Knobel fertigte für das Zuschneiden der DC-6B und DC-7C Bodenteppiche einen Spezialschneider an. Mit diesem Werkzeug, bestehend aus einem Messer und einem an der Spitze angebrachten Gleitschuh, lässt sich ein absolut sauberer Schnitt erzielen. Bisher war die Benützung eines Messers wegen der Verletzung des Bodens nicht statthaft und das Schneiden mit der Schere ergab keinen einwandfreien Schnitt.

Herr Serverino Caldelari verstärkte die CV-440 Scheibenwischerführung durch Einlöten eines Rohrstückes zwischen die Führungsbügel. Dadurch half er mit, die ungenügende Ausführung der Scheibenwischer zu verbessern, welche infolge der ständig aufgetretenen Störungen zu Reklamationen Anlass gab.

Herr Bernardo Feybli hat die Herstellung eines von ihm selber entworfenen Payload-Computers und die Aenderung des Loadsheets empfohlen. Trotzdem seine Vorschläge nicht ausgeführt wurden, hat er mit seiner Arbeit viele Ideen vermittelt, die bei der Schaffung und Gestaltung von Computer und Loadsheet von Nutzen waren, und sich damit eine Prämie verdient.

Herr Helmut Strahm schlug vor, die Heizer-Aggregate mit Kotflügeln zu versehen, damit diese Fahrzeuge nicht ständig verspritzt werden und dadurch nach jeder Fahrt zu waschen sind. Der Vorschlag ist gut und wird ausgeführt.
Der Adapterumbau für die Heizerschlauch-Anschlüsse ist bereits letzten Herbst beschlossen worden und wird diesen Sommer realisiert.

Herr Robert Spühler schlug vor, für die Nietungen in Rippen und Spanten eine grössere Anzahl Nietstemmer herzustellen. Diese sollen die bereits vorhandenen Stemmer ergänzen. Zur Herstellung empfiehlt er die Verwendung von Ausschuss-Einlassventilen. Die Betreibsplanung ist bereits für die Beschaffung besorgt.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiiert werden:

644 Die Anregung, die Wimpelständer für die Swissair-Wimpel dem neuen Zeitgeschmack anzupassen, kommt leider zu spät. Die Propaganda-Abteilung befasst sich schon seit längerer Zeit damit, eine neue Form zu kreieren. Das vorhandene Lager, sowie eine noch ausstehende Bestellung in der alten Form müssen aber noch aufgebraucht werden.

687 Pendelverkehr Zürich - Genf Die Voraussetzungen für die Einführung eines rentablen "Service-navette" zwischen Genf und Zürich fehlen noch. Vorgängig eines solchen Einsatzes müsste der Auslastungsgrad der bestehenden 3 täglichen Verbindungen ZRH - GVA v.v. verbessert werden. Solange auf diesen Kursen noch genügend Platz vorhanden ist, besteht kein Bedürfnis weitere Flüge einzuführen. Abgesehen davon sind bei dem laufenden Sommerflugplan weder Flugzeuge noch Besatzungen für solche Verdichtungsflüge vorhanden.

737 Druckplatten zu Adressiermaschine. Die Idee, den Text auf den Druckplatten durch Ueberziehen mit einem weissen Klebband besser lesbar zu machen, ist gut und kann, wo dies eine Erleichterung bringt, empfohlen werden. Wo jedoch umfangreiche Adressierungen vorgenommen werden, wie z.B. im Hirschengraben Zürich, werden die Adress-Druckplatten nicht nach dem Text, sondern nach ganz andern Gesichtspunkten einsortiert, sodass die Lesbarkeit des Aufdruckes nicht die Hauptsache ist. Bei Adressänderungen werden die Druckplatten auf einer speziellen Maschine neu überprägt und weiter verwendet.

1554 Errichten von Schadenkontis für die Startdienste auf den schweiz. Flugplätzen. Die Bemühungen des Personals, Schäden zu vermeiden, sollte als eine Selbstverständlichkeit vorausgesetzt werden dürfen, die nicht eine spezielle Prämiierung bedarf. Die Erfolgsaussichten bei einer Aussetzung eines Betrages in der jeweiligen Höhe der im vergangenen Jahr erreichten Schadensumme, woraus die Schäden zu decken wären und der Rest als Bonus zur Verteilung unter dem Startpersonal gelangen würde, wäre gering, da mit der Abnahme der Schadensumme auch die zu verteilende Prämien sinken würden.

3590 Die Idee der Verwendung transportabler, mit Rollen versehener Gepäckbehälter für den Passagiergepäck-Umschlag zwischen Stadtterminus - Flughafen - Flugzeug ist gut, deren Einführung jedoch verfrüht. Das Gepäck-Transportproblem kann nur im Zusammenhang mit der zukünftigen Gestaltung der Stadtabfertigung neu und besser gelöst werden. Vorderhand muss aus folgenden Gründen auf die Verwendung von "Containern" verzichtet werden:

- Es müsste mit 5 verschiedenen Container-Grössen operiert werden, da die Bus-Anhänger in den Massen differieren.
- Es würde ein Verlust an Ladekapazität entstehen, da die Grösse der Container durch die Masse der Anhänger-Türen bestimmt wird.

3640 Das Anbringen einer Meldeanlage an der Türe vom Sekretariat des Chefs der Produktions-Abteilung erübrigt sich. Wenn das Klopfen oder der Ruf zum Eintreten durch den Motorenlärm überhört wird, darf man ungeniert den Kopf zur Türe hineinstrecken. (Me isch hüt doch nüme so Schüüch).

4253 Das vorsichtige und anständige Umgehen mit Swissair-Fahrzeugen ist für den Fahrer gleichbedeutend wie die gute und saubere Ausführung einer Arbeit für den Arbeiter. Die anständige Behandlung des den SWR-Angestellten anvertrauten Materials ist eine selbstverständliche Pflicht und sollte nicht prämiiert werden müssen. Im Gegenteil sollten die Fehlbaren erzogen werden, wobei eine Zurechtweisung von kompetenter Stelle sicher wirken würde.

4733 Zeitzettel und vorgedruckte Auftrags-No. Die Zeitzettel auf denen jeder Arbeiter selber Auftragsnummer und Arbeitszeit einträgt, sind bereits zum grössten Teil durch Stempelkarten ersetzt worden. Diese Stempelkarten werden zum Teil heute schon durch die AVOR mit der richtigen Auftragsnummer versehen (z.B. gesamte Triebwerk-Sektion, Werft und z.T. die Werkstätten). In Anbetracht der vielen Varianten der vorkommenden Arbeiten können nicht alle Stempelkarten fertig vorgedruckt beim Meister deponiert werden.
Das Problem der falschen Auftrags-No. auf den Material-Bezugsscheinen wird gegenwärtig im Rahmen der Einführung des neuen IBM-Computers und der Lochkartenmaschinen geprüft.

4751 Anbringen einer Tasche für Rout-Map, Emergency-Instruktionen etc. Seinerzeit waren in den DC-3 Flugzeugen, an der Wand vor den vordersten Passagier-Sitzplätzen solche Taschen angebracht. Anlässlich des Umbaues dieser Flugzeuge wurde der Wiedereinbau dieser Taschen mit dem Passagier-Flugdienst besprochen. Sie wurden aber dann aus verschiedenen, hauptsächlich aesthetischen Gründen weggelassen. Bisher wurde weder von Passagier- noch Crew-Seite ein neuerliches Anbringen verlangt.

4753 Packet-Adress-Etiketten an Rollen oder in Streifen haben den Nachteil, dass sie sich für die Beschriftung auf der Adressiermaschine weniger gut eignen wie der Einzelzuschnitt. Die Umtriebe, welche sich aus der Herstellung und Lagerhaltung von 2 verschiedenen Sorten Etiketten ergeben lohnen sich nicht.

4854 Nummerierte Parkplätze für Besatzungsmitglieder . Die Idee ist sicher gut, lässt sich aber vorderhand nicht realisieren, da auch der im Flughof zur Verfügung stehende Parkplatz zu knapp ist. (Die verwirklichung des Vertical-Take-off sollte die Möglichkeit dazu bestimmt bringen).

4876

Büro für Oganisations-
Manual u. Vorschlagswesen

Zürich, den 14. Juni 1957
AO

Notiz an Hrn. Peter H. Kessler, SWISSAIR-Vertreter, Glasgow

Betr. zusätzlicher Aufdruck auf interne Memos A5.

Von einer zusätzlichen Beschriftung der A5 Memobogen mit Empfänger, Datum, Absender und Gegenstand wird abgesehen, weil
- die gleichen Bogen für den internen wie externen Verkehr Anwendung finden,
- diese Bogen auch als Fortsetzungsblätter gebraucht werden.

Wenn ein Brief so dargestellt wird, dass diese notwendigen Angaben daraus leicht ersichtlich sind, kann dieser zusätzliche Neudruck erspart werden.

4902 Das Erstellen eines Unterstandes für die Motor-Transportböcke ist von der Bewilligung des Kantons abhängig, der jedoch jede Ueberdachung auf dem Areal ablehnt.
Bei dem in der 2. Bau-Etappe vorgesehenen Um- und Ausbau der Motorenwerkstatt wurde ein Abstellplatz innerhalb der Gebäulichkeiten vorgesehen.

5054 Das Anbringen von Schutzleisten auf dem Frachtraumboden der DC-6B und DC-7C Flugzeugen ist nicht notwendig , da bereits für beide Flugzeugtypen entsprechende Holzroste vorhanden sind. Diese schützen den Boden besser als festangebrachte Schutzleisten, weil die Verwendung der Roste eine kleinere Flächenbelastung ergibt. Ausserdem können sie wenn notwending, sofort ausgewechselt werden.

5130 Material-Anforderungsformulare Form. 1315/A5. Der Einkaufsdienst des Dept. I ist an der Arbeit, diese Formulare den heutigen Bedürfnissen anzupassen. Bei der nächsten Blockauflage werden die dringenden Wünsche für neue, notwendige Rubriken weitgehend berücksichtigt sein. Das Format A5 wird aus Gründen der Einheitlichkeit jedoch beibehalten. Grössere Bestellungen, wie z.B. ganze Büroeinrichtungen können mit den hiezu nötigen Kopien auf einem A4 Blatt spezifiziert und an die Materialanforderung angeheftet werden.

5173 Ein Verzeichnis für Radio- und Elektro-Bestandteile verlangt, dass für mehrere Gerätefabrikate mit z.T. gemeinsamen Teilen aus verschiedenen Parts-Katalogen ein kombinierter Spezialkatalog geschaffen werden müsste. Die damit erreichbare Einsparung an Zeit rechtfertigt den Aufwand zur Herstellung und Unterhalt eines solchen Kataloges kaum.
Eine Vereinfachung der Katalogisierung stellt bereits das vorhandene IERA-Material-Handbuch dar, indem sämtliche gebräuchlichen Kleinteile enthalten sind.

5209 Von einem Anbringen von Hochdruck-Pressluftanschlüssen an den Docks muss aus folgenden Gründen abgesehen werden:

- Die gemachten Erfahrungen bestätigen, dass unsere mobilen Hochdruckflaschen bei dem heutigen Betriebsumfang vollauf genügen und zudem den Vorteil aufweisen, überall eingesetzt werden zu können
- Bei Dockverschiebungen müssten in den meisten Fällen die Installationen wieder abgerissen werden.
- Die Installationskosten würden ein Vielfaches der jährlichen Arbeitszeiteinsparung ausmachen.

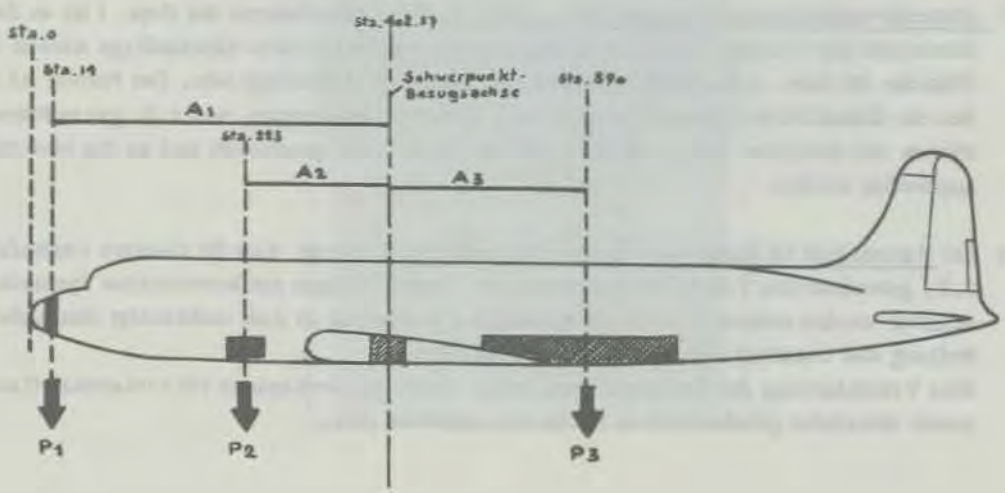
5277 Einbau eines druckabhängigen Micro-Schalters and die Punktschweisszangen. Zur Erzielung einer einheitlichen Schweissung erster Güte für die Serienfabrikation kann man die Soucar-Schweisszange an ein bereits vorhandenes Gerät anschliessen, das einen elektromagnetischen Kontaktgeber mit Verzögerung aufweist. Damit ist eine progressive Regulierung der Schweisszeit von 0,1 bis 2 Sekunden möglich.

5282 Verwendung von Kolbenringen schweiz. Fabrikation für Flugzeugmotoren. Dass Kolbenringe für Flugzeugmotoren in der Schweiz hergestellt werden, ist allgemein bekannt. Diese kommen jedoch bei wesentlich anderen Motortypen zum Einbau. Die Entwicklung geeigneter Kolbenringe für unsere hochgezüchteten Motoren erfordern langfristige Betriebsversuche mit einem entsprechenden Triebwerk, wobei auch Motorendefekte in Kauf genommen werden müssen. Eine solche Entwicklung ist daher die Aufgabe des Motorenhersteller-Werkes, der Swissair fehlen die nötigen Möglichkeiten dazu.

5402 Verzicht auf die Mitnahme der 30 US-Gallonen Reserve-Motorenoel in den DC-4/I Flugzeugen, um die Frachtzuladung zu erhöhen. Dieses Problem wird weniger durch das Gewicht bestimmt, als durch die Schwerpunktlage des Flugzeuges beeinflusst.
Durch den Einbau von 290 kg. Blei auf der Höhe der Sta. 14 wurde die bestehende Schwanzlastigkeit der DC-4 Flugzeuge weitgehend aufgehoben. Die heutige Situation bedingt aber trotz dem Bleieinbau die vollständige Belastung des vordern Fracht-Compartements um den hintern Frachtraum einigermassen ausnützen zu können. Mit der Entfernung des Reserveoels, dessen Behälter vor dem Flugzeug-Schwerpunkt liegt, würde sich neuerdings eine Schwanzlastigkeit einstellen. Um die Gleichgewichtslage wieder herzustellen, müsste ein neuerlicher Gewichtsausgleich vorgenommen werden. Dieser Gewichtsausgleich ist jedoch nur möglich durch:

- anbringen einer zusätzlichen Last vor dem Flugzeugschwerpunkt,
- eine entsprechende Entlastung hinter dem Flugzeugschwerpunkt.

Setzen wir voraus, dass bei Variante 1 das zusätzliche Ausgleichsgewicht wiederum in Form von Blei auf Sta. 14 angebracht, und bei Variante 2 die Entlastung durch weniger Zuladung von Fracht erreicht wird, ergeben sich wie nachstehende Berechnungen zeigen, folgende Resultate:



A 1	=	402,37"	-	14"	=	388,37"
A 2	=	402,37"	-	223"	=	179,37"
A 3	=	590,00"	-	402,37"	=	189,63"
P 1	=	zusätzliches Gewicht			=	unbekannt
P 2	=	Gewicht des Reserveoels			=	102 kg.
P 3	=	entlastendes Gewicht			=	unbekannt

Variante 1: Die Bedingungen für den Gleichgewichtszustand durch zusätzl. Anbringen von Blei, entspricht folgender Momentengleichung:

$$P1 \times A1 - P2 \times A2 = 0$$

Auflösung nach der unbekannten P 1:

$$P1 \times A1 = P2 \times A2$$

$$P1 = \frac{P2 \times A2}{A1}$$

$$= \frac{102 \times 179,37}{388,37}$$

Zusätzliches Gewicht an Sta. 14 = 47,11 kg.

Variante 2 : Die Bedingung für den Gleichgewichtszustand durch Entlastung mit weniger Zuladung, entspricht folgender Gleichung:

$$P3 \times A3 - P2 \times A2 = 0$$

Auflösung nach der unbekannten P 3:

$$P3 \times A3 = P2 \times A2$$

$$P3 = \frac{P2 \times A2}{A3}$$

$$= \frac{102 \times 179,37}{189,63}$$

Reduktion der Zuladung im hintern Frachtraum = 96,50 kg.

Mit diesen Lastausgleichungen würde jedoch erst der Gleichgewichtszustand wieder hergestellt, der durch die Wegnahme des Reserveoels gestört wird.
Von einem weiteren Kompensieren mit Blei muss aber abgesehen werden, weil das bereits eingebaute Gewicht lt. DACO-Bulletin nicht weiter überschritten werden darf.
Durch das Weglassen des Reserveoels würde das bereits knapp bemessene Zuladungsgewicht im hintern Frachtraum nochmals um fast 100 kg. verringert.

Der Verzicht auf die Mitnahme der 30 US-Gallonen Reserveoel in den DC-4/I Flugzeugen bringt nicht nur keine bessere Frachtauslastung, sondern es würden sich sogar Nachteile ergeben.

5419 Spezialschlüssel für den Rücklaufoelfilter. Im Flugbetrieb befindet sich seit einiger Zeit ein verbesserter Spzialschlüssel für den Ein- und Ausbau des Hauptrücklaufoelfilters. Dieser Schlüssel ist so konstruiert, dass der Sechskantansatz am Filter beim Anziehen oder Lösen nicht beschädigt wird. Bei Bedarf können solche Spez. Schlüssel bei der Betriebsplanung angefordert werden.

5420 Ersetzen des Rollverschlusses an den Aschenbechern der DC-7C Flugzeugen durch einen Deckel. Bei der Gestaltung der DC-7C Kabinenausrüstung entschloss man sich für den Einbau von Aschenbechern mit Rollverschluss. Dieser elegante Aschenbecherverschluss verlangt auch einen grösseren Unterhalt. Es wurde daher entsprechend viel Ersatzmaterial bestellt, um die vorkommenden Reparaturen rasch durchführen zu können. Eine Aenderung der Verschlussart kommt vorläufig nicht in Frage.

5426 Convair-Dock. Das Dock-Sicherheitsgeländer hinter der Hydr. Treppe muss aus Sicherheitsgründen bis zum Flugzeugrumpf geführt sein, da der Begehsteg unmittelbar neben diesem Geländer eine Aussparung für die Propeller-Blätter aufweist. Eine anzubringende Kette würde zu wenig Gewähr für einen sicheren Abschluss bieten.
Der Abschluss vor der Hydr. Treppe ist von der Werftleitung schon besprochen worden. Er wird demnächst geändert werden.

5427 Anbringen einer Bugrad-Standortmarkierung im Convair-Dock. Der Vorschlag ist gut, aber das Markieren des genauen Flugzeug-Standortes im Dock wurde von der Werftleitung bereits seit längerer Zeit festgelegt. Da jedoch das Dock diesen Sommer von seinem jetzigen Standort verschoben wird, wurde diese Dock-Ergänzung zurückgestellt.

5453 Von einer Schalteröffnung am Eingang zur Akten- und Vorschriftenzentrale im Barackentrakt wird aus folgenden Gründen abgesehen:
1. Mit dem zur Verfügung stehenden Personal kann kein zweiter Schalter zufriedenstellend bedient werden.
2. Der vorgeschlagene Ort des Schalters ist in Bezug auf den bestehenden Ausbau der Aktenzentrale unzweckmässig.

Das Problem der Behebung von "Leerläufen" rund um die Baracke ist bei der Administration des Dept. IV schon seit längerer Zeit im Studium.

5480 Herren-Aborte in der neuen Baracke. Die Bauabteilung hat die falsche Installation bereits beanstandet und die entsprechende Abänderung veranlasst.

5129 Die Idee, den Namen der Fluggesellschaft gross auf die Flugzeug-Unterseite aufzumalen ist nicht neu. In der Anfangszeit des kommerziellen Flugverkehrs war eine solche Beschriftung fast das einzige Propagandamittel. Heute, wo das Reisen mit dem Flugzeug zu einer Selbstverständlichkeit geworden ist, verlangt der zukünftige Fluggast eine persönliche und geschmackvolle Werbung. Ausserdem ist bei der heutigen Operationshöhe der Flugzeuge die Lesbarkeit einer solchen Aufschrift in Frage gestellt. Bei Flügen in niedrigen Höhen zeigt jedoch das weisse Kreuz im roten Feld eindeutig, wessen Kind das Flugzeug ist.

5113 Die volle Markierung der Propellerblattspitzen ist aus folgenden Gründen nicht opportun:
1. Die beiden aufgemalten roten Streifen erfüllen nebst anderm auch eine propagandistische Aufgabe, indem sie bei stehenden Motoren die Propeller-Blätter eleganter erscheinen lassen. Bei laufenden Motoren ergibt diese Markierung, durch eine doppelte Kreisbildung in der Propellerebene, ein wirkungsvolles Bild, das besonders auf Fotos zum Ausdruck kommt.
2. Ein Farbanstrich über die ganze Propellerspitze würde weit mehr beschädigt, sodass eine Zeiteinsparung durch den einfachern Anstrich wieder illusorisch würde.

4639 Die Anwendung von Ablassgefässen für die Tankentlüftung ist nichts Neues. Solche Ablassgefässe sind im Flugbetrieb schon seit über 3 Jahre im Gebrauch. Für neue Flugzeugtypen können diese Gefässe in der entsprechenden Ausführung bei der Betriebsplanung angefordert werden.

5432 Bei der Demontage des Hauptoelfilters und Magnetzapfens, das Oel mit einem Sack abzufangen ist nicht notwendig Am Motor der DC-7C Flugzeuge ist ein Oel-Ablasshahn angebracht, durch den das Oel vor dem Ausfahren des Filters mit einem Schlauch in die Oelwanne geführt werden kann.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden ersucht, Ihre Talons dem Büro für Vorschlagswesen einzusenden.

3600 Diamanthalter für Rundschleifmaschine.

4630 Abschaffung des persönlichen Werkzeugbüchleins.

4688 Anschlusswinkel zum Auffüllen von Pressluft in die Ferderbeine.

5214 Zange für den Transport von Goldkisten.

5448 Versetzen der Immatrikulation an den CV-440.

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

645 Aenderung der Flug-Tickets auf innerschweizerischen Strecken,
bei Herrn W. Haerry, Koordinator Dokumentation und Facilitations, Dept. III

4750 Kontierung der Passage- Gepäck- und Fracht Abflug-Dokumente.
bei Herrn Karl Schneider, Buchhaltung, Dept. I

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

118 Neugestaltung des Flugplan-Handbuches.

302 Niederspannungskabel.

4378 Anfertigung eines fahrbaren DC-6B/DC-7C Kompressoren-Prüfstandes.

4729 Nebelbekämpfung auf dem Flugplatz.

4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr. Oelkühler.

4994 Vergüten der Instrumentengläser.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

4698 Aerocamping am Meer.

4737 Fakturenkontrolle Inland.

5249 Oeltank-Entlüftung von CV-440 Kompressoren.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/302/410/643/771/777/789/1179/1562/1598/2362/2468/2469/2492/2696/2817/3286/
3948/4070/4111/4138/4162/4247/4252/4270/4299/4337/4378/4380/4502/4511/4516/4518/
4519/4529/4530/4540/4552/4553/4570/4588/4594/4595/4625/4627/4639/4648/4649/4650/
4661/4678/4679/4687/4723/4725/4729/4736/4737/4740/4748/4855/4904/4920/4924/4962/
4975/4983/4988/4992/5003/5052/5101/5184/5111/5113/5120/5129/5144/5145/5146/5151/
5156/5158/5161/5168/5176/5182/5187/5194/5196/5197/5206/5211/5231/5245/5246/5249/
5250/5251/5254/5255/5258/5260/5262/5263/5270/5280/5283/5284/5291/5401/5406/5407/
5410/5414/5432/5442/5443/5447/5450/5456/5460/5468/5472/5478/5483/5486/5492/5493/
5496/5502/5504/5508/5510/5519/5521/5522/5531.

SWISSAIR

Für unsere Mitarbeiter
Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

NEWS

Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

6. Jahrgang Nr. 7 Juli 1957

Unsere Verkehrsergebnisse im Juni 1957

	1957	1956
Offerierte Tonnenkilometer	16'710'028 + 63 %	10'255'904
Ausgelastete Tonnenkilometer	10'464'513 + 46 %	7'160'570
Etappenpassagiere	106'323 + 30 %	81'500
Fracht in kg.	983'105 + 12 %	875'873
Post in kg.	335'988 + 15 %	291'155
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	62,6 %	69,9 %

Wie schon im Vormonat, so stieg auch im Juni 1957 das Total der ausgelasteten Tonnenkilometer gegenüber der Vergleichsperiode vor einem Jahr sehr beträchtlich an, nämlich um 46 %. Noch grösser war indessen mit 63 % die Zunahme der offerierten Tonnenkilometer. Der durchschnittliche Auslastungsgrad betrug 62,6 %, was bei der enormen Steigerung des Angebots immerhin beachtlich ist. - Mit 106'000 Etappenpassagieren haben wir erstmals über 100'000 Luftreisende in einem einzigen Monat hinaus.

Das erste Semester 1957 in Zahlen

	1957	1956
Geflogene Kilometer	12'964'825 + 29 %	10'087'297
Angebotene Tonnenkilometer	72'414'187 + 46 %	49'478'183
Ausgelastete Tonnenkilometer	45'058'060 + 39 %	32'401'072
Etappenpassagiere	451'031 + 30 %	346'362
Fracht in kg.	5'545'076 + 15 %	4'813'323
Post in kg.	1'998'566 + 17 %	1'714'553
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	62,2 %	65,5 %

Nach der Volksabstimmung über den Flughafen Kloten

Viele Leute wollten von der Swissair schon am Tag nach der Abstimmung wissen, "was sie jetzt zu tun gedenke". Die Frager werden etwas Geduld üben müssen. Es geht hier um Entschlüsse auf weite Sicht, die nicht übers Knie gebrochen werden können. Eine fertig präparierte Ersatzlösung lag nicht in der Schublade der Geschäftsleitung. Mittlerweile ist bereits bekannt geworden, dass der Regierungsrat des Kantons Zürich beabsichtigt, dem Kantonsrat und sodann dem Volk so rasch als möglich ein neues, bescheideneres Ausbauprojekt für den Flughafen Kloten vorzulegen, mit dessen Subventionierung durch den Bund zweifellos gerechnet werden könnte. Wie dieses Projekt aussehen wird, ist noch nicht bekannt. Parallel zu diesen Studien hat die Swissair die Fragen der technischen Hochbauten mit der FIG zu prüfen. Eine interne Angelegenheit der Swissair ist die gründliche Ueberprüfung der Flugprogramme und Rotationspläne für die Jahre ab 1960; damit befassen sich der Planungsdienst und sodann die zuständigen Departemente. Die Beschaffung der Grundlagen für die weiteren Dispositionen der Swissair ist also im Gange und wird noch eine gewisse Zeit beanspruchen. Vorläufig werden wir davon ausgehen können, dass Zürich wohl einen Weg finden wird, um seine Stellung als Luftverkehrszentrum zu erhalten und innert nützlicher Frist auszubauen. Daneben erhält natürlich die geplante Erweiterung des Flughafens Genf-Cointrin eine erhöhte Bedeutung. Es wird für die ganze Schweiz wichtig sein, dass wenigstens ab Cointrin direkte Transatlantikflüge durchgeführt werden können. Die Erweiterung von Cointrin wird auch einen Ausbau des dortigen technischen Betriebes der Swissair umfassen, der damit so ausgestattet sein wird, dass Revisionen und Kontrollen an einer grösseren Zahl von Swissair-Flugzeugen vorgenommen werden können. In der gegenwärtigen Phase der Planung haben Spekulationen keinen Sinn. Es gilt für unsere Mitarbeiter, im Augenblick ruhiges Blut zu bewahren und das Geschäftsjahr 1957 zu einem vollen Erfolg zu machen. Die Expansion des Luftverkehrs geht weiter, der Verkehr der Swissair entwickelt sich im allgemeinen befriedigend, und unser zukünftiger Betrieb wird sich auch organisieren lassen, wenn Kloten nicht mit einem Schlag so grosszügig ausgebaut wird, wie es das verworfene Projekt vorsah. Zu einer defaitistischen Stimmung ist kein Anlass vorhanden.

Die Abstimmung in Zürich hat jedenfalls gezeigt, dass noch viel Aufklärungsarbeit zu leisten ist. Weite Kreise der Bevölkerung geben sich noch nicht darüber Rechenschaft, welch wichtiger Faktor der Wirtschaft und des Volkswohlstandes der Luftverkehr bereits geworden ist und wie sehr diese Bedeutung in Zukunft noch zunehmen wird. Der fundamentale Irrtum äussert sich in dem Schlagwort, "das Fliegen sei nur für die reichen Leute da". Es würde genügen, sich allein an die Bedeutung der Luftpost zu erinnern, um diesen gedankenlosen Spruch zu widerlegen. Man braucht auch nicht viel Phantasie, um zu ermessen, wie wichtig es für die Konkurrenzfähigkeit und Beschäftigungslage der schweizerischen Exportindustrie ist, dass ihre Kader wie ihre Kunden und Lieferanten von der Möglichkeit des raschen Reisens mit dem Flugzeug reichlichen Gebrauch machen ; die Auswirkungen des besseren oder schlechteren Geschäftsganges bekommt jeder Arbeiter zu spüren. Die Bedeutung des Tourismus für die schweizerische Volkswirtschaft und Zahlungsbilanz sollte gerade in den jetzigen Tagen, wo die Importe weit über den Exporten liegen und das Geld knapper geworden ist, dem Publikum wieder deutlicher vor Augen stehen. Die Luftfracht gewinnt von Tag zu Tag an Bedeutung für unsere Wirtschaft. Für diese Zusammenhänge, so offenkundig sie uns erscheinen mögen, müssen wir alle zusammen in der Schweiz noch um Verständnis werben, wo immer sich Gelegenheit bietet, besonders aber im Kanton Zürich. Wir müssen uns darüber klar sein, dass weite Kreise des Volkes auch heute noch sehr wenig vom Luftverkehr und seiner Bedeutung wissen, dass sie sich von Schlagworten blenden lassen und dass man also bei der Erklärung der einfachsten Grundlagen anzufangen hat. Es wäre z.B. fast eine Wette darauf abzuschliessen, dass die meisten Zürcher meinen, der Flughafen Kloten sei nur für die Swissair da, und dass sie über die Aufgabenteilung zwischen der kantonalen Verwaltung, der FIG und der Swissair überhaupt keine Vorstellung haben ! Scheuen wir uns also nicht, auch das scheinbar Selbstverständliche zu erläutern, und begnügen wir uns nicht, nur mit denjenigen zu diskutieren, die der Sache des Luftverkehrs ohnehin gewogen sind ! Denken wir auch nicht, es sei ausreichend, wenn die Geschäftsleitung, der Pressedienst und die Verkaufsabteilungen das Verständnis beim Publikum zu wecken suchen. Hier sollten alle mithelfen. Wenn die Mitarbeiter der Swissair im Kanton Zürich sich in diesem Sinne, jeder nach seinen Möglichkeiten, zielbewusst und entschlossen einsetzen, können sie viel dazu beitragen, der nächsten Zürcher Flughafenvorlage zu einer günstigen Aufnahme zu verhelfen.

Sig: H. Haas

30 Jahre im Dienst des schweizerischen Luftverkehrs - Am 1. Juli war es dreissig Jahre her, dass Herr Direktor Eugen Groh, Chef unseres Departements I, in die Dienste der Balair eintrat. 1932, als durch die Fusion der Balair mit der Ad Astra Aero die Swissair gegründet wurde, hielt er dem Luftverkehr die Treue. Drei Jahre später wurde er Direktionsmitglied des jungen Unternehmens. Zu seinem schönen Jubiläum entbieten wir Herrn Direktor Groh unsere besten Glückwünsche.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden Pilot Willy Stierli auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten sowie die Flugkapitäne Thomas S. Patch und John Wilson auf DC-4 (Sektor Europa) ernannt. Wir gratulieren herzlich.

Den Flugkapitän-Grad hat Pilot Rudolf Glutz erhalten. Auch ihm unsere beste Gratulation !

Im Dept. III ist zum Chef ad int. der Administration Herr Richard Schriber ernannt worden. Er übernimmt die bisherige Funktion von Herrn W. Segesser, der jetzt als Chef der Personalabteilung des Dept. IV tätig ist. Wir wünschen beiden Herren in ihrer neuen Tätigkeit vollen Erfolg.

Der Rundflugdienst ist mit Wirkung ab 1. Juli 1957 reorganisiert worden. Er wird neu der Operations-Planung des Departements III unterstellt und ihrem Spezialflug-Dienst zugeordnet, der sich mit der Durchführung von Verdichtungs-, Charter- und Rundflügen in Koordination mit den Departementen II und IV befasst.

Kloten im Jahre 1956 - Der von der kantonalen Direktion der öffentlichen Bauten veröffentlichte Jahresbericht über den Betrieb des Flughafens Zürich enthält folgende Verkehrsziffern:

Flüge	1956	1955	Zunahme in %
Flüge	67'349	62'047	8,5
Passagiere	825'302	696'323	18,5
Fracht in Tonnen	12'743	10'760	18,4
Post in Tonnen	4'221	3'775	11,8

Der Verkehrszuwachs war im Durchschnitt etwas höher als im Weltluftverkehr für den die IATA die Zunahmen im Passagier- und Frachtverkehr auf 15 % und für den Postverkehr auf 10 % schätzt. Die Swissair war am Passagierverkehr zu 57 % (1955: 54 %) und am Frachtverkehr zu 46 % (gleich wie im Vorjahr) beteiligt.

Der Swissair Travel Club ist eine neue, auf Wunsch der Geschäftsleitung ins Leben gerufene Institution. Ihm gehören unsere wichtigsten Stammkunden an ; die Anwärter werden von der Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin, der Direktion Genf oder den Landesvertretern empfohlen. Ein schmuckes Abzeichen - das Swissair-Signet auf einer Weltkugel - und ein entsprechender Ausweis identifizieren die Travel Club-Mitglieder, denen vom Personal aller Dienstzweige ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden soll.

Lebensrettender Swissair-Flug - Im bayrischen Fürth lag eine Frau dem Tod nahe im Spital. Sie litt an einer lebensgefährlichen Infektionskrankheit, gegen die es nur ein Mittel, Rovamycine, gab. Dieses war indessen in Deutschland nicht erhältlich. Der Ehemann der Patientin gelangte an einen Sportpiloten mit der Bitte, das Heilmittel aus der Schweiz zu beschaffen. Allein, es war bereits zu spät, um noch eine Nachtflugerlaubnis erwirken zu können. Via Nürnberg und München erreichte darauf ein Notruf per Funk den Flughafen Zürich. Ein Swissair-Pilot beschaffte sich in einer Zürcher Apotheke Rovamycine und brachte es mit der kurz darauf abfliegenden Kursmaschine nach Stuttgart. Hier holte es der Gatte mit seinem Wagen ab und brachte es im Hundertkilometertempo nach Fürth. Im Morgengrauen konnten die Aerzte der jungen Frau die erste Dosis Rovamycine verabreichen und vermochten sie dadurch buchstäblich in letzter Minute zu retten.

Sechs Caravelle-Düsenverkehrsflugzeuge sind von SAS als erster ausserfranzösischer Gesellschaft in Auftrag gegeben worden ; auf 19 weitere soll sie sich Optionen gesichert haben. Die bestellten Flugzeuge dürften zwischen Januar und September 1959 abgeliefert werden. SAS will die ersten Einheiten noch im Sommer des gleichen Jahres auf Mittelstrecken einsetzen.

Die zivile Flugzeugproduktion der USA übertraf im vergangenen Jahr zum erstenmal seit 1950 die militärische. Die Verkäufe von 7'200 Zivil- und 6'800 Militärflugzeugen brachten nahezu 9'500 Millionen Dollar ein.

Das tausendste Convair-Verkehrsflugzeug wurde Ende Juni in Betrieb genommen. Es handelt sich dabei um einen an die Eastern Airlines ausgelieferten "Metropolitan". Die tausend während neun Jahren produzierten Flugzeuge verkörpern einen Wert von rund 2,5 Milliarden Franken.

Zwei Jahrzehnte Nordatlantikverkehr - Am 5. Juli 1937 startete gleichzeitig in den USA und in England je ein Verkehrsflugzeug - ein Clipper der Pan American und ein Caledonia der damaligen Imperial Airways - zum ersten kommerziellen Flug über den Nordatlantik. Von England aus erfolgte die Reise in fünf Etappen ; der Atlantik wurde zwischen Foynes (Irland) und Botwood (Neufundland) in 15 1/2 Stunden und in einer Höhe von 300 bis 750 m überquert. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges hemmte dann die Weiterentwicklung, die sich aber ab 1946 durch die im Verlauf der Kriegsjahre gesammelten technischen Erfahrungen umso stürmischer fortsetzte.

Dem Jahresbericht der KLM pro 1956 entnehmen wir folgende Verkehrsergebnisse:

Etappenpassagiere	rund	822'000
(1955:	725'000;	Zunahme 13 %)
Fracht in kg.	rund	23'739'000
(1955:	20'372'000;	Zunahme 17 %)
Post in kg.	rund	2'630'000
(1955:	2'294'000;	Zunahme 15 %)
Durchschnittlicher Auslastungsgrad		60,5 %
(1955:		58,5 %)

Der Reingewinn von 23,04 Mio. Florin (1955 18,95 Mio.) gestattete die Ausrichtung einer Dividende von 7 %.

Ein Vickers Viking mit Schweizer Immatrikulation - die HB-AAR - wird seit 5. Juli 1957 von der Balair im Charterbetrieb eingesetzt.

Bronzemedaille für Comet-Schalldämpfer - Die britische Rolls Royce-Werke haben für die Triebwerke des Comet-Düsenverkehrsflugzeugs einen Schalldämpfer entwickelt, der ihnen die Bronzemedaille der Royal Aeronautical Society eintrug.

"Oesterreichische Flugliniengesellschaft" wird der Name des neuen Luftfahrtunternehmens unseres östlichen Nachbarlandes lauten. Im internationalen Verkehr gilt dafür die englische Bezeichnung "Austrian Airlines Corporation". In den Verhandlungen über die Gründung der neuen Gesellschaft sei eine volle Einigung erzielt worden. Die skandinavischen Gesellschaften SAS und Fred Olsen sind am Aktienkapital beteiligt.

Den schönen Namen LISA erhielt eine in Teheran neugegründete persisch-deutsche Luftverkehrsgesellschaft. Ausgeschrieben bedeutet LISA: "Lufthansa Iran Société Anonyme".

DIE TECHNISCHE ECKE

Das Bordnetz des DC-6B (I)

Zur Erläuterung der Stromversorgung eines Verkehrsflugzeuges wählen wir als Musterbeispiel einen bestimmten Typ, nämlich den DC-6B. In dieser Ausgabe der "Swissair-News" sei von der

Gleichstrom-Speisung

die Rede. (Vom Wechselstromsystem berichten wir in der "Technischen Ecke" der nächsten Nummer.)

Das Bordnetz eines DC-6B wird mit einer Gleichspannung von 28 Volt gespiesen. Als Stromquellen können drei verschiedene Energieerzeuger herangezogen werden:

1. Am Boden, vor dem Start der Motoren, wird das Bordnetz durch ein Aussenbord-Aggregat gespiesen. Dieses liefert die nötige Energie für die Verbraucher und um mit dem elektrischen Starter die Flugmotoren in Betrieb zu setzen.

2. Bei laufenden Motoren wird das Bordnetz durch vier von den Motoren getriebene Gleichstromgeneratoren gespiesen, von denen jeder einen Strom von 300 Ampère abgeben kann. Die während dem Flug zur Verfügung stehende Leistung aller vier Generatoren beträgt ca. 34 Kilowatt, was vergleichsmässig genügen würde, den durchschnittlichen Stromverbrauch von vier Einfamilienhäusern zu decken. - Die grössten am Bordnetz angeschlossenen Verbraucher sind: Kabinenbeleuchtung, Bordbuffet, Propellerblattheizung, Propellerhilfspumpe, Starter, Wechselstromumformer, Radioanlagen, Wasserheizer und Landescheinwerfer. Ausser diesen Verbrauchern werden noch viele Steuerstromkreise, Warnanlagen, Instrumente und diverse Beleuchtungen vom Gleichstromnetz gespiesen. Normalerweise sind die Generatoren während dem Reiseflug nur zur Hälfte belastet, damit für Start und Landung oder eventuelle Systemstörungen noch eine Energiereserve zur Verfügung steht.

3. Als Notstromquelle sind im Flugzeug zwei Bleiakkumulatoren, die sog. Bordbatterien, installiert. Diese können im Notfall am Boden, wenn kein Aussenbordaggregat zur Verfügung steht, zum Starten des ersten Flugmotors benützt werden. Nachher übernimmt der Generator des laufenden Motors die Speisung des Netzes, und die Batterien werden in einer Pufferschaltung wieder aufgeladen. Bei einem Netzausfall im Flug (Kurzschluss oder Defekt aller Generatoren) dienen die beiden Bordbatterien als Notstromquelle. Da die normale Netzbelastung für die Batterien zu gross ist, können mittels einer speziellen Schaltung (Emergency-Circuit) die wichtigsten Verbraucher auf die Batterien geschaltet werden.

Was geben die Amerikaner für ihre Ferien aus ? - Für Auslandreisen wurden 1956 von USA-Bürgern 1'814 Millionen Dollar oder 12,5 % mehr als 1955 ausgegeben ; davon entfielen 539 Millionen Dollar auf Zahlungen an Transportunternehmen des Schiffs- und Luftverkehrs. Der Löwenanteil der nach dem Ausland gelangenden Beträge, 595 Millionen Dollar oder 46 %, ging an die Grenzländer Kanada und Mexiko. Die grösste Zuwachsrate im Vergleich mit dem Vorjahr, nämlich 25 %, wiesen die Westindischen Inseln und Bermuda mit 134 Mio. Dollar auf. Nach Europa und den Mittelmeerländern flossen 473 Mio. Hier steht an erster Stelle Italien (94 Mio.), gefolgt von Frankreich (85 Mio.) und Grossbritannien (82 Mio.). In der Schweiz haben amerikanische Touristen 38 Mio. Dollar, d.h. gleichviel wie 1955, ausgegeben. - Der gleiche Bericht des Handelsdepartementes der USA gibt an, dass rund 57 % der den Nordatlantik überquerenden Amerikaner das Flugzeug benützen.

Arnold Mozzetti † - Am 28. Juni starb nach langer Leidenszeit Herr Arnold Mozzetti, Mitarbeiter unserer Schlosserei (Dept. IV), im Alter von 64 Jahren. Er stand seit 1942 im Dienste der Swissair. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren. Seinen Angehörigen sprechen wir auch an dieser Stelle unser herzliches Beileid aus.

Neueintritte - Wir freuen uns, die folgenden im Verlaufe des Monats Juni bei uns neu eingetretenen Mitarbeiter willkommen zu heissen:

Planungsdienst
- Aylikci Veli
- Lüthi Margrit

Departement I
- Zahlungsbüro
  - Diener Erwin
- Lochkartendienst
  - Schait Heidi
- Büro für Auslandabrechnungen
  - Reichle Eliane
- Büro für Ausgangsfakturen
  - Buff Martha
- Frachtabrechnung
  - Locher Claudine

Departement II
- Beschwerdewesen
  - Wildi Lore
- Reservationswesen
  - Hinz Margarethe Rita
  - Stiefel Jakob
  - Wolf Gabriella
- Startdienst Blotzheim
  - Bingler Alfred

Departement III
- Reproduktionszentrale
  - Wyrsch Franz
- Postverteilung, Materialbezugsstelle
  - Stutz Walter
- Piloten
  - Cajado Paulo
- Piloten-Aspiranten
  - Aeschbach Hans
  - Henry Robert
  - Kopp Jakob
  - Merz Peter
  - Reifler Ulrich
- Borfunker-Aspiranten
  - Matossi Enrico
- Ladungskontrolle
  - Bigler Marc
- Fracht Export
  - Kegele Egidio
  - Marazza Bruno
- Passagierdienst
  - Ackermann Bruno
  - Dietz Robert
  - Fehr Barbara
  - Jaeger Anita
  - Maag Susanne
- Stadtabfertigung Zürich
  - Koch Walter
- Wirtschaftsdienst
  - Steiner Marianne
- Hauptlager
  - Gaschen Alfred
- Bereitstellung I
  - Armbruster Klara
  - Herzog Bernhard
  - Lenggenhager Eugen
  - Schättin Emil
  - Schmid Walter
- Kantine
  - Greubert Margrit

Flugküche Zürich
Kaiser Paula

Departement IV

Auswertung
Eberhard Karl

Betriebsstudien
Wolf Theo

Materialplanung
Formanek Karl

Budget und Terminkontrolle
Vetter Hildegard

Lagerbuchhaltung
Mesey Margarita
Schlegel Max

Werkzeugmagazin
Wermelinger Franz

Transport
Frehner August

Flugzeugunterhalt
Neeracher Ernst

Flugzeugwartung
Beyeler Alfred
Metzger Anton
Schmutz Johann
Walder Emil-Ernst
Walder Rudolf
Camenisch Jakob

Spenglerei
Kohlbrenner Emil
Schärer Emanuel

Schlosserei
Succetti Christian

Instrumentenwerkstatt
Städeli Heinrich

Elektrowerkstatt
Bissig Karl
Killer Erwin

Radiowerkstatt
Alder Alfred
Müller Richard

Vergaser und Kompressoren
Maier Peter

Direktion Genf

Flugzeugunterhalt
Droz René
Dubey Michel
Morat René
Weyermann Heinz

Luftreisebüro Genf
Berthoud Willy
Besse George

Startdienst Cointrin
Chevallier Roland
Tillmann Robert

Frachtdienst Cointrin
Saxer Jean
Schlurick Walter

Verpflegungsbetrieb Cointrin
Aebersold Willi
Buchs Alfred Louis
Maulet André

Auslandvertretungen

London
Aeberhard Ruth
Herbert Derek

Paris
Jeandroz Joseph
Perotte Gilbert

Stockholm
Holmberg Gösta

Stuttgart
Mungenast Ingrid

Wien
Lagler Hermann

Rom
Zaccarini Gianni

Genua
Rondina Carla

Madrid
Kaufmann Emma
Lopez Fernandez Mercedes

Kairo, Station
Aspour Helène

Beirut
Moukarzel Emile

Port Said
Mahmoud Hezaine Nasr El Dine

New York
Lancaster Grace K.
Straker Lascelles

New York, Abfertigung
Micaelidi Anfilio

New York, Verpflegungsbetrieb
Lehenaff François L.

Chicago
Panza Albert L.

Rio de Janeiro
Hertz Christine Eugenia
Lacerda Osvaldo Espindela

Sao Paulo
Branco Antonio Aparecida
Milos Henri
Rodrigues Loureiro Geraldo

Buenos Aires
Calame Jean Pierre

Allgemeine Personalausbildungsreserve
Chammartin Charles
Eggenberger Hans
Ferrari William
Frank Hedwig
Gautschi Felicitas
Katter Janos
Lindt Helge
Rost Silla

Personalstatus per 30. Juni 1957	
Direktion	9
Generalsekretariat	18
Planungsdienst	23
Zentraler Personaldienst	16
All. Personalausbildungs-reserve	35
Departement I	243
Departement II	
Personal Schweiz	357
Personal Ausland	899
Departement III	
Bodenpersonal	730
Fliegendes Personal	663
Departement IV	1'071
Direktion für die Westschweiz	436
Total	4'500

Happy Landings - Einer ganzen Reihe von Angestellten können wir diesmal viel Glück zum Ehestand wünschen. Es haben sich vermählt: 13.4.: Rudolf Gasser, Planungsdienst; 16.4.: Paul Friedle, Schlosserei (IV) mit Irene Flüeler, Uebermittlungszentrale (III); 23.4.: René Iten Radio-Werkstatt (IV); 4.5.: Willy Schurter, Planungsdienst; 7.5.: Ernst Küttel mit Margaretha Merk, beide Luftreisebüro Zürich (II); 10.5.: Werner Müller, Flugbetrieb (IV); 25.5.: Hedi Stäheli, jetzt Frau Landis, Liegenschaftsverwaltung (I); 1.6.: Heidi Maurer, jetzt Frau Aubort, Telex Reservation (II); 1.6.: René Elliker, Sattlerei (IV); 6.6.; Josef Eng, Materialverkauf und Kundendienst (IV); 8.6.: Emanuel Pegli, AVOR-Flugzeugunterhalt (IV); 29.6.: Franz Bachmann, Hauptkasse (I); 6.7.: Paul Tanner, Kontrollbüro Verkauf (I).

Der Technische Dienst Genf führte am 28. Mai 1957 seinen zur Tradition gewordenen Frühlings-Ausflug durch. Das Ziel der Reise war Yverdon, wo eine Besichtigung der Werkstätten der SBB reges Interesse fand.

Nachahmenswerte Fahrt ins Grüne - Mit unbekanntem Ziel starteten an einem Samstag anfangs Juni kurz vor 1 Uhr - nach einem in eigenen Räumen kredenzten Apero - 22 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Abteilung für Fracht und Post zu einer geselligen Fahrt ins Grüne. Der für das Picnic vorgesehene Platz war lediglich auf Grund einer Koordinatenangabe zu finden. Da indessen die teilnehmenden Herren ausnahmslos über solide Kartenlesekenntnisse verfügten, waren die Insassen aller sechs gestarteten Wagen bald in der Gegend der Forch zum fröhlichen Cervelatbraten vereint. Zum schwarzen Kaffee traf man sich anschliessend in Rapperswil. Noch meinte es Petrus gut, als er die Kolonne auf der Rickenstrasse in Richtung Wattwil aufbrechen sah. Bereits nach wenigen Kilometern hatten es zwei reizende Autostopperinnen auf die Swissair-Leute abgesehen und wiesen sie auf verschlungenen und hügeligen Wegen in einen finsteren Klosterwald. Aber nicht genug des bösen Spiels: auf erhöhtem Aussichtspunkte harrte der Teilnehmer ein kniffliger Wettbewerb, bei dessen Lösung sich manche Stirn in tiefe Denkerfalten furchte. Den Gestaden des Obersees entlang und durch das Gasterland gelangte die Gesellschaft schliesslich nach Weesen und von dort auf die Bergterrasse von Amden. Aber auch der nun einsetzende Regen vermochte der Stimmung der VF-Leute keinen Abbruch zu tun. Nach dem Nachtessen verflogen die Stunden allzu rasch bei "Webstübelern" und "Dällenbachs" und bei Spiel und Tanz.

MITTEILUNGEN DER FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER SWISSAIR

Kegelklub Swissair - In Anbetracht des allseitig regen Interesses am Kegelsport beabsichtigen wir im Rahmen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair einen Kegelklub Swissair zu gründen. Die Tätigkeit soll weitgehend der Schweiz. Keglervereinigung angepasst werden.
Interessenten eines Kegelklubs Swissair werden gebeten, sich bis spätestens Ende Juli 1957 mit Angabe der internen Adresse bei K. Frei Dokumentenzentrale, Kloten (Tel. 3115) zu melden.

Fussballklub Swissair
Am 1. Internationalen Firmen-Fussball-Turnier in Schaffhausen vom 25./26. Mai 1957, an dem 11 deutsche und 14 schweizerische Teams teilnahmen, kämpfte sich unsere Elf bis in die Endspiele vor und belegte in der Rangliste einen ehrenvollen sechsten Platz.-
Die erste Mannschaft des Fussballklub Swissair steigt von der Serie Promotion in die Serie A der höchsten Spielklasse des schweizerischen Firmensports auf. Teamgeist und fleissiges Training führten zum Erfolg, zu dem wir den Aktiven herzlich gratulieren !

Rangliste Saison 1956/57:

Serie Promotion		Serie C	
1. Migros *	21 Punkte	1. Bankverein	23 Punkte
2. Swissair I *	18 "	2. Astoria Zigaretten	22 "
3. BBC I	17 "	3. Derendinger	18 "
4. Kant. Verwaltung I	15 "	4. Micafil	18 "
5. Neue Zürcher Zeitung	14 "	5. Kant. Verwaltung II	11 "
6. EWZ I	13 "	6. Swissair II	10 "
7. NCR II	10 "	7. Escher Wyss II	7 "
8. Amag I	4 "	8. Privat Kommerzbank	3 "

Die Saison 1957/58 verspricht manchen harten Kampf, sind doch unsern Mannschaften folgende Gegner zugeteilt worden:

Serie A	Serie C
Brauerei Hürlimann	Aluminium-Schweisswerke Schlieren
Maschinenfabrik Oerlikon	Autofranz
Migros	Bezirksgericht/Schulamt
National-Registrierkassen I	Eidg. Zeughaus
Philips	Fleischwaren AG Wallisellen
Sais	Papierfabrik
SRO I	SRO II
Swissair I	Swissair II

Skiklub Swissair - Am 6. und 7. Juli führte der Skiklub Swissair unter der kundigen Leitung von Herrn E. Bader eine Bergtour auf den Altmann durch. Programmgemäss verliessen am Samstagmittag alle 18 Teilnehmer Zürich, um über Wildhaus nach 2 1/2 stündigem Aufstieg die Unterkunft auf Schafboden zu erreichen. Am Sonntagmorgen wurde schon bei Sonnenaufgang Tagwache gemacht. Um 6 Uhr früh erreichten wir den Rotsteinpass und machten hier eine kurze Rast. Nach einem anderthalbstündigen einfachen Aufstieg standen wir am Fuss des Altmannes. Hier begann die eigentliche Kletterei. Oben glücklich angelangt, belohnte eine herrliche Aussicht über den Bodensee zum Schwarzwald, die Tyrolerberge und Berneralpen die Anstrengung. Durch den sog. Schaffhauserkamin begann der Abstieg. Bereits waren die Ersten unten angekommen, als sie Zeugen eines Unfalles wurden. Ein uns unbekannter Tourist stürzte ca. 80 Meter in die Tiefe. Sofort organisierten wir die erste Hilfe. Dem schwer verletzten Mann wurden Notverbände angelegt; zwei Mann stiegen zum Rotsteinpass ab, um die Bergungskolonne zu alarmieren. Allen Klubkameraden, die stundenlang in der glühenden Sonne beim Verletzten ausharrten, sei hier unser Dank ausgesprochen. (Dem Vernehmen nach geht es dem Verletzten heute wieder ordentlich).

Vergünstigungen

Die Fiat Automobil-Handels AG, Freihofstrasse 25, Zürich 9, gewährt unsern Angestellten gegen Vorweisung des Personalausweises die folgenden Vergünstigungen:

1. Lieferung fabrikneuer FIAT-Wagen:
   - Modell "600" 5 %
   - Modell "1100", "1400" und "1900" 7 %
2. Lieferung von Occasionswagen (FIAT und fremde Marken) auf die Preise der offiziellen Occasionsliste 6 %
3. Service- und Reparaturarbeiten inkl. Material (ohne Benzin) 10 %

Besondere Bedingungen

Die Käufer fabrikneuer Wagen verpflichten sich, während mindestens sechs Monaten mit Zürcher Polizeinummer auf ihren eigenen Namen zu immatrikulieren und ferner, die Wagen während mindestens sechs Monaten im eigenen Gebrauch zu halten, d.h. nicht an Dritte weiter zu veräussern.

Die V. Vidal AG, Orientteppiche, Bahnhofstrasse 31, Zürich, räumt uns ebenfalls einen Rabatt - und zwar in der Höhe von 10 % - ein. Dieses Entgegenkommen gilt nicht für die Ausverkäufe.

Frau R. Liechti, Mercerie, Schaffhauserstrasse 104, Glattbrugg gibt einen 10 %igen Rabatt beim Kauf von Bekleidungsartikeln für Herren, Damen und Kinder, von Bébéartikeln, von Wolle und Merceriewaren und von Handarbeiten.

Die gute Idee

SWISSAIR

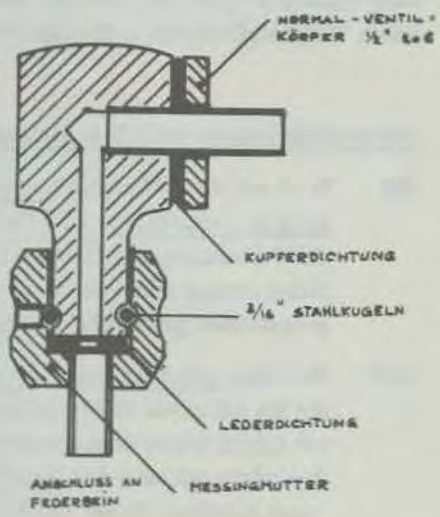
Nr. 42
Juli 1957

Herausgegeben durch:
Büro für Organisations-
Manual & Vorschlagswesen

Trotz tropischer Hitze konnten im Monat Juli sechs Vorschläge erledigt werden, die mit einer Prämie ausgezeichnet werden können. Es sind 6 Herren (wo bleiben auch die Damen ?) die mit einem guten Vorschlag eine Prämie verdient haben und die wir hier allen Mitarbeitern vorstellen möchten:

Herr Hermann Raths, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 40.-	4688
Herr Ernst Rusch, IERA, Dept. IV	Fr. 40.-	5189
Herr Fritz Wegmüller, Stationsleitung Kloten, Dept. III	Fr. 30.-	5214
Herr Max Fischer, Material-Verwaltung, Dept. IV	Fr. 30.-	5448
Herr Walter Hammer, Triebwerk, Dept. IV	Fr. 20.-	3600
Herr Rudolf Staub, Betriebsplanung, Dept. IV	Fr. 20.-	4630

Herr Hermann Raths verbesserte den Anschlusswinkel, der zum Auffüllen von Pressluft in die Federbeine der Flugzeuge dient. Der von ihm angefertigte Adapter kann, bei absolut einwandfreier Abdichtung, in der zum Auffüllen günstigsten Stellung auf dem Federbein montiert werden. Die Betriebsplanung hat für die Ausrüstung der Werkstätten und Stationen mit solchen Anschlusswinkeln bereits eine Anzahl Adapter in Auftrag gegeben.



Herr Ernst Rusch machte den Versuch, die Glasglocke des Loops mit Kitt EC-801 komplett luftdicht auf den Sockel aufzukitten. Dabei zeigte es sich beim Abpressen der Versuchsstücke, dass diese Loop-Dome absolut dicht waren. Ferner ergab die Untersuchung über das Verhalten des Kittes, dass Veränderungen erst auftreten, wenn dieser längere Zeit über 100° C erhitzt wird. Bei auftretenden Undichtheiten sind Ausbesserungen und Flicke ohne weiteres möglich.
Dieses in der eigenen Werkstatt durchführbare Einkitten der Glasglocken ersetzt die bisher auswärts durchgeführte Reparatur-Methode, die das Ueberschleifen, Aufdampfen einer Silberschicht und Einlöten der Glasglocke umfasste.

Herr Fritz Wegmüller liess für den Umschlag von Goldkisten eine Transportzange anfertigen. Mit Hilfe dieser Zange können die ca. 45 kg. schweren Kisten schneller und unter weniger Kraftaufwand als bisher Auf-, Ab- oder Umgeladen werden.

Herr Max Fischer schlug vor, die auf dem Rumpf aufgemalten Immatrikulationen der Metropolitan zweckmässiger anzuordnen, d.h. das Landeskennzeichen (HB-) auf die Türe und das Flugzeugkennzeichen (IM-) zwischen Türe und das hinterste Fenster zu verschieben. Diese Anordnung bringt folgende Vorteile mit sich:

- die Türen können jeweils ohne zusätzliche Malerarbeit ausgewechselt werden,
- die Immatrikulation bleibt sichtbar, auch wenn das Flugzeug mit geöffneter hinterer Türe auf dem Tarmac steht.

Herr Walter Hammer beantragte die Herstellung eines kippbaren Diamanthalters nach einer von ihm angefertigten Zeichnung. Durch einfaches Umklappen dieses Diamanthalters lässt sich das zeitraubende Auf- und Abspannen des vorhandenen starren Diamanthalters bei den Innenschleifoperationen auf der Universalrundschleifmaschine vermeiden. Auf Grund dieses Vorschlages hat die Betriebsplanung eine im Handel erhältliche Vorrichtung beschafft, die mit kleinen Aenderungen auf der vorhandenen Kellenberg-Schleifmaschine verwendet werden kann. Trotzdem dieser Vorschlag nicht ganz in seinem Sinne realisiert wurde, hat Herr W. Hammer für seine Idee und Arbeit eine Prämie verdient.

Herr Rudolf Staub schlug die Abschaffung der bisherigen persönlichen Werkzeugbüchlein vor. Er begründete seinen Vorschlag damit, dass mit der Ausgabe des neuen Werkzeugkataloges und der damit verbundenen Normalisierung des persönlichen Werkzeuges sich das Werkzeugbüchlein erübrige. Die Bezüger von pers. Werkzeug quittieren zukünftig nur noch den Erhalt des Werkzeuges gemäss Liste No. ..... . Es werden deshalb keine Werkzeugbüchlein mehr angeschafft.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiiert werden:

645 Es ist ein alter Wunsch, für die innerschweizerischen Strecken die Flugscheine wie auch die Abfertigung zu vereinfachen. Im Hinblick auf die Einführung des IBM-Computers wird deshalb bereits die Verwendung von Tickets in Form von Lochkarten für direkte OW- und RT-Passagen geprüft. Mit dieser Lösung würde nicht nur eine wünschbare Erleichterung für das Schalterpersonal und die Abfertigungsstellen geschaffen, sondern auch eine bedeutende Einsparung in der Abrechnungsarbeit erreicht.

1598 Die Idee, ein Netz am Hat-Rack anzubringen um Gegenstände dort gesichert plazieren zu können die bis anhin aus Sicherheitsgründen auf dem Boden deponiert werden mussten, ist nicht neu. Bereits vor Jahren wurde dieses Problem studiert, jedoch aus aesthetischen Gründen wieder fallen gelassen. Nachdem nun aber bei andern Gesellschaften solche Netze verwendet werden, ist auch bei uns ein versuchsweiser Einbau für den Winter 1957/58 geplant.

2371 Spezieller Code der Bezeichnung der fremden Gesellschaften für die Verkehrsstatistik. Die Einführung der Lochkarten zwang uns seinerzeit zur Aufstellung unseres noch heute gebrauchten 2-stelligen Gesellschafts-Codes. Vorläufig lässt die im Hinblick auf den Einsatz des IBM-Computers bereits vorgenommene Programmierung keine Aenderung des bestehende Codes mehr zu. Es ist jedoch vorgesehen, sämtliche Codes in einem späteren Zeitpunkt einer Revision zu unterziehen.

4111 Convair Nesa-Scheibenheizung. Die Idee der funktionellen Ueberwachung der Scheibenheizung durch Messen der Wechselspannung beruht auf falschen Voraussetzungen. Mit der üblichen Spannungsmessung wird wohl der äussere Stromkreis erfasst, jedoch nicht die Scheibenheizung als solche. Für die Beurteilung der Funktion der Scheibenheizung ist die in Wärme umgesetzte elektrische Energie massgebend, wofür eine Strommessung ausreicht. Die vom Einsender vorgeschlagene Installation trifft deshalb das Problem gar nicht; die erwähnte Strommessung selbst wird bereits vom Service Engineering geprüft.

4518 Der eingeschweisste Bolzen an der Betätigungswelle zum Wasserablass wurde bereits vor Eingang des Vorschlages durch einen auswechselbaren ersetzt.

4595 Schleifmethode um Undichtheiten an den Frontflanschen zu vermeiden. Mit der vor ca. einem Jahr durchgeführten Ueberholung des Frontflansches, unter Berücksichtigung der gleichen Bedingungen wie in montiertem Zustand, wurde keine wesentliche Verbesserung erzielt.
Auch wenn der Liner auf das eigentliche Frontgehäuse fertig montiert und dann geschliffen wird, ergeben sich durch die weiteren Montage- und Demontagearbeiten erneut Ungenauigkeiten, die wiederum zu Undichtheiten führen. Der gegenwärtige Störungsanfall infolge Undichtheit kann vorläufig noch als in normalem Rahmen liegend betrachtet werden.

4750 Kontierung der Passage-, Gepäck- und Fracht-Abflug-Dokumente. Bereits vor Eingang des Vorschlages wurde anlässlich einer Besprechung zwischen der Verkehrsbuchhaltung und der Dokumentenzentrale der Antrag eingereicht, auf die Kontierung sich ständig wiederholender Angaben zu verzichten. Der nachträglich abgegebene Vorschlag hat daher keine neue Idee vermittelt, sondern lediglich zur Beschleunigung der Angelegenheit beigetragen. Heute ist die Umstellung wenigstens in Bezug auf die Passage-Dokumente vollzogen.

4994 Vergüten der Instrumentengläser. Wie bereits in Nummer 38 vom März 1957 der "Guten Idee" mitgeteilt wurde, sind Versuche mit vergüteten Gläsern durchgeführt worden. Es hat sich dabei gezeigt, dass im Vergleich zu den normalen Gläsern die unvermeidlichen Fingerabdrücke auf den vergüteten Gläsern störender empfunden werden. Ausserdem sind die Kosten für das Vergüten weit höher als ursprünglich angenommen wurde.

5406 Die Anschaffung von AIRESEARCH MAXIMIZER für DC-3 Flugzeuge ist im heutigen Zeitpunkt kaum mehr angezeigt. Zudem wäre der Gewinn von ca. 5 Minuten pro mittlere DC-3 -Strecke mit Umbaukosten von über Fr. 50'000.-- pro Flugzeug viel zu hoch bezahlt.

5442 Aenderung der Spieltoleranz an den Dämpferbüchsen der R-2800 Kurbelwellen von 0,075 - 0,125 auf 0,025 - 0,125 Millimeter. Laut P + W Service-Bulletin No. 1479 B Suppl. 1 ist infolge einer Einbusse der Kurbelwellen-Festigkeit die Unterschreitung des Spiels an den Dämpferbüchsen unter 0,05 mm nicht zu empfehlen.
Mit Datum vom 28.2.57 Nr. 61o23 wurde bereits eine neue Revisions-Vorschrift ausgegeben, welche dieses Problem eingehend behandelt.

5443 Montagevorrichtung für den Zusammenbau des hintern Kurbelgehäuses mit dem Zentralgehäuse der DC-3 Motoren. Mit Hilfe dieser Montagevorrichtung lässt sich eine Zeiteinsparung erreichen. Trotzdem sprechen folgende Gründe gegen die Beschaffung einer solchen Konstruktion:

- der Aufwand für die Herstellung dieser Montagevorrichtung ist im Vergleich zu der daraus resultierenden Zeiteinsparung zu gross.
- da der DC-3 - Motor immerhin rund 30% weniger Arbeit verursacht als die stärkeren Triebwerke der andern Flugzeuge, haben die Werkzeuge und Vorrichtungen für die letzteren die Priorität.

5460 Installieren eines von einem Elektromotor angetriebenen Alternators auf den Docks, zur Prüfung der Alternatorstromkreise und deren Verbraucher. Diese Einrichtung würde lediglich der Kontrolle der Installation dienen, da ein einwandfreier und zuverlässiger Test nur mit dem auf dem Flugzeugmotor montierten Alternator ausgeführt werden kann. Die bis jetzt aufgetretenen Störungen beziehen sich hingegen grösstenteils auf den Alternator und dessen Anschlüsse und können deshalb mit der vorgeschlagenen Prüfeinrichtung nicht festgestellt werden. Durch den geplanten Einbau von Prüfsteckern, an welchen mittels eines speziellen Prüfgerätes die Spannung, Frequenz und Phasenfolge kontrolliert werden können, wird die Kontrolle der Wechselstromanlagen, inkl. Alternator, verbessert.
Eine weitere Funktionskontrolle wird zudem von den Piloten während des Fluges durchgeführt. (Flight-Check)

5472 Montieren von Steckern in den Anschlusskästchen der DC-7C zur Verbesserung des Stromanschlusses der Boosterpumpe für die Benzintransferierung. Die Betriebsplanung hat schon vor längerer Zeit eine Pumpe bestellt, die speziell dem Transferieren von Benzin in den Treibstofftanks dient. Diese Pumpe, deren Fördermenge ca. 200 Liter pro Minute beträgt, wird nun im September geliefert. Damit erübrigt sich die Durchführung einer Verbesserung im Sinne des Vorschlages.

5486 Laufzeitänderung der DC-6B - Cowl Flaps-Betätigung. Wir danken für den gutgemeinten Vorschlag. Aus prinzipiellen Gründen können jedoch Anträge auf Laufzeitänderungen nicht über das Vorschlagswesen geleitet werden. Ein solches Begehren ist auf dem Dienstweg über die Laufzeitenkoordinationsstelle der Laufzeitenkommission zu unterbreiten.

5521 Werkzeugablege-Tische für DC-6B und DC-7C zum Einhängen an den Cockpitfenstern. Der Verwendung von Ablegetischchen zum Deponieren der Werkzeuge liegt keine neue Idee zu Grunde. Solche Tableaux wurden bereits am CV-240 benützt und werden jetzt am Metropolitan gebraucht. Wenn gleiche Tischchen auch für die DC-6B- und DC-7C-Flugzeuge gewünscht werden so sind sie mit einer Material-Anforderung bei der Betriebsplanung anzufordern.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden ersucht, Ihre Talons dem Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen einzusenden:

4511 Anfertigung von Cockpit-Stühlen als stabile Sitzgelegenheit bei den Bedienungsarbeiten im Cockpit während der Revision.

4687 Verbesserung des Bügels an den Emergency-Stablampen.

5245 Verkürzung des Prüfstandlaufes für P & W-Motoren.

5246 Aenderung im Konservieren der Motoren am Ende der Prüfläufe.

5254 Motorhaubenschutz.

5468 Abändern des hintern und vordern Gepäckraum-Abschirmtuches im DC-6B.

5483 Sicherung der Propellerlagerung.

5492 Radio-Sicherungspanel CV-440.

5496 Temperaturregler für Oelkühler-Wasserbad.

5510 Aenderung am Verstellkolben zu Feuerlöschklappe im Motoreinbau CV-440.

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

643 QGO-Operating- und -Information-Schedule
bei Herrn H. Keller, Betriebsleitung Station, Dept. III.

5493 Schlüssel zu Hochspannungskabel-Mutter
bei Herrn P. Gerschwiler, Betriebsplanung, Dept. IV.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches.

302 Niederspannungskabel.

4378 Anfertigung eines fahrbaren DC-6B-/DC-7C-Kompressorenprüfstandes.

4729 Nebelbekämpfung auf dem Flugplatz.

4904 Die Versuche, das Gummischutzband der Propellerheizung mit einem aufgeheizten Bügeleisen zu lösen waren erfolgreich. Die Werkplanung wird diese Versuche noch mit einer speziell dafür konstruierten Vorrichtung wiederholen. Der Vorschlag wird abgeschlossen, wenn die Resultate dieser Versuche vorliegen.

4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr.Oelkühler.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

4698 Aero-Camping am Meer.

4737 Fakturen-Kontrolle Inland.

5249 Oeltank-Entlüftung von CV-440-Kompressoren.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/302/410/643/729/771/777/778/779/789/1064/1179/1562/2362/2468/2469/2492/2696/2817/3286/3356/3948/4070/4138/4162/4247/4252/4270/4299/4337/4378/4380/4502/4516/4519/4529/4530/4540/4552/4553/4570/4588/4594/4625/4627/4639/4648/4649/4650/4661/4678/4679/4723/4725/4729/4736/4737/4740/4748/4816/4855/4889/4890/4904/4920/4924/4962/4975/4983/4988/4992/5003/5052/5101/5184/5111/5113 /5120/5129/5137/5144/5145/5146/5151/5156/5158/5161/5168/5176/5182/5187/5194/5196/5197/5206/5211/5231/5243/5249/5250/5251/5255/5258 / 5260/5262/5263/5270/5280/5283/5284/5291/5296/5348/5401/5407/5410/5414/5432/5447/5450/5456/5478/5493/5502/5504/5508/5509/5519/5522/5523/5524/5531/5544/5545/5547/5586/5587/5588/5590/5591 /5598/

SWISSAIR

Für unsere Mitarbeiter
Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

NEWS

Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

6. Jahrgang Nr. 8 August 1957

Unsere Verkehrsergebnisse im Juli 1957

	1957	1956
Offerierte Tonnenkilometer	17'573'783 + 55 %	11'360'683
Ausgelastete Tonnenkilometer	11'136'749 + 39 %	7'999'025
Etappenpassagiere	107'811 + 21 %	88'861
Fracht in kg	1'042'626 + 21 %	864'073
Post in kg	375'202 + 29 %	291'383
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	63,5 %	70,3 %

Im Juli war unser gesamtes Transportangebot um 55 % höher als im gleichen Monat des Vorjahres. Die Nachfrage nahm indessen nur um 39 % zu; es ergab sich in der Folge erneut eine erwartete, das Budget jedoch unterschreitende Senkung des durchschnittlichen Ladefaktors von 70,3 % im Juli 1956 auf 63,5 %. Die um 21 % auf nahezu 108'000 gestiegene Zahl der Etappenpassagiere stellt ein neues Spitzenergebnis dar. Bis und mit Ende Juli übertraf die Zahl der 1957 von uns beförderten Luftreisenden (558'842) das Jahresergebnis von 1954.

Auf dem europäischen Streckennetz, wo wir 47 % unserer Gesamtproduktion anboten, steigerten wir die Verkaufsofferte um 36 %. Bei einer um nur 18 % gewachsenen Nachfrage ging hier die Auslastung am deutlichsten, nämlich von 66,2 % auf 57,4 %, zurück.

Einen wesentlich geringeren Rückgang des Ladefaktors - von 72,2 % auf 71,5 % - verzeichneten wir auf unsern nahöstlichen Kursen (mit Einschluss der Flüge nach Athen und Istanbul). Wir boten in diesem Verkehrsgebiet 38 % mehr tkm als im Juli 1956 an, wobei sich die Zahl der ausgelasteten tkm um 36 % erhöhte.

Lediglich auf unsern Flügen über den Nordatlantik, die 25 % der insgesamt offerierten Flugleistung beanspruchten, stieg die Auslastung, und zwar von guten 75,4 % auf den erfreulichen Durchschnitt von 76,9 %.

Dagegen senkte sich der Ladefaktor im Südatlantikverkehr von 77,9 % auf 68,7 %. Hier hatten wir allerdings das Verkehrsangebot um 128 % gesteigert, wobei die Nachfrage um immerhin 101 % wuchs.

Unsere Kurse nach dem Fernen Osten waren zu 45,5 %, also etwas besser als in den Vormonaten, ausgelastet.

Zu neuen Pilots-in-Command sind ernannt worden : Flugkpt. Walter Meyerhofer auf DC-6B/DC-7C (Nordatlantik), die Flugkapitäne Raymond Martin, Wilfried Schmidt und Brian Smith sowie Pilot Arne Leibing auf DC-4 (Europa). Wir gratulieren herzlich !

Im Departement III sind auf 1. Juli einige organisatorische Aenderungen und Ernennungen in Kraft getreten. Dabei sind neue Betriebszweige der Abt. Flugdienst geschaffen worden. Es handelt sich um das Studienbüro für Navigation unter der Leitung von Herrn Ernst Leuenberger und die DC-8 Paper Jet Arbeitsgruppe, der Herr Max Nibloe vorsteht. Herr Hans Krähenbühl ist gleichzeitig zum Chef der Navros, Navigatoren und Funker ernannt worden. Die Herren Guido Avi, Hans Kessler, Louis Leibundgut und Max Rüdlinger amten als Instruktoren für Navigation, während die bisherigen Check-Bordfunker, d.h. die Herren Andres Flückiger, Hans Jörg, Erwin Schadegg und Hans Weidmann, neu der Abteilung Fernmeldedienst unterstellt sind und als Communications Inspectors bezeichnet werden.

Mehr als 100'000 Passagiere in einem Monat konnte im Juni 1957 nicht nur die Swissair, sondern auch der Flughafen Kloten (104'936) melden.

Auf dem Flughafen Zürich wurden im ersten Semester 1957 463'414 Passagiere registriert (22,6 % mehr als im ersten Halbjahr des Vorjahres) ; davon waren 396'682 Lokalpassagiere. Die Zahl der Flugzeugbewegungen stieg auf 49'420 an (+5,9 %). Die gewerbsmässigen Flüge nahmen um 13,1 % zu. 2'423 Tonnen Post (+ 17,3 %) und 6'931 Tonnen Fracht (+ 15,1 %) passierten während den ersten sechs Monaten den Flughafen Zürich.

DIE TECHNISCHE ECKE

Das Bordnetz des DC-6B (II) *

Wechselstrom-Speisung - Ein Teil der Flugzeuggeräte benötigt eine Wechselspannung von 115 od. 26 Volt mit einer Frequenz von 400 Hertz. Diese Verbraucher sind : Radio-Anlagen, Autopilot und Ueberwachungsinstrumente, Radaranlage, Fluoreszenzbeleuchtung, Benzinstandmessung und verschiedene Verstärker. Diese Anlagen werden durch folgende Stromquellen gespiesen : Zwei durch das Gleichstrom-Bordnetz angetriebene Umformer (Inverter) geben an die genannten Verbraucher eine Leistung von 4 kVA (Kilovoltampère) ab. Bei einem eventuellen Ausfall eines solchen Umformers wird die Speisung durch einen eingebauten Reserve-Umformer (Standby-Inverter) sichergestellt.
Bei einem Netzausfall können diese Umformer nicht mehr von den Bordbatterien gespiesen werden, da die Stromaufnahme zu gross ist. Um trotzdem die wichtigsten Wechselstromverbraucher in Betrieb zu halten, wird über die Emergency-Schaltung ein kleiner Notumformer mit den Bordbatterien verbunden.
Ausserdem ist auf den beiden Motoren 2 und 3 (die dem Rumpf nächstgelegenen) je ein kleiner Wechselstromgenerator montiert, welcher die beiden wichtigsten Flugüberwachungs-Instrumente (künstlicher Horizont und Wendezeiger) weiterhin in Betrieb hält.

---

* Vergl. Juli-Nr.

Im Hinblick auf den Düsenluftverkehr wird gegenwärtig der Frankfurter Flughafen Rhein/Main ausgebaut. Die grösste Landepiste mit einer vorläufigen Länge von 3000 m kann bereits nächsten Monat dem Betrieb übergeben werden. Der Tarmac vor dem Abfertigungsgebäude wird um rund 50'000 m^2 erweitert und erlaubt dann die Abfertigung von 28 Flugzeugen ; dabei sind vier Abstellplätze bereits für die besondern Bedürfnisse der DC-8 und B-707 bestimmt. - Auch der Ausbau des Prager Flughafens soll nach einer Meldung der zuständigen Behörden für die Aufnahme von Düsenverkehrsflugzeugen beschleunigt in Angriff genommen werden.

Fusion im italienischen Luftverkehr - Die Verwaltungsräte der italienischen Luftverkehrsgesellschaften LAI und Alitalia haben die Fusion ihrer Luftdienste beschlossen. Das Personal der LAI tritt in die neue, fusionierte Gesellschaft über, welche die Bezeichnung Alitalia trägt.

Die SAS verzeichnet im ersten Halbjahr 1957 eine rund 14 %ige Erhöhung im Passagierverkehr. Sie beförderte in dieser Frist 638'643 Passagiere (1. Semester 1956 : 558'918).

Wussten Sie schon, dass .....

..... die amerikanische Flugzeugindustrie über 850'000 Personen, wovon mehr als 550'000 allein in der Produktion, beschäftigt ?

..... in der britischen Flugzeugindustrie rund 264'000 Personen oder 12'500 mehr als im Vorjahr Arbeit finden, wobei es auf sechs männliche eine weibliche Angestellte trifft ?

..... die Douglas-Werke täglich Löhne im Gesamtbetrag von 1'860'000 Dollar ausrichten ?

..... die Douglas-Werke allein im Juni 1957 nicht weniger als 16 Verkehrsflugzeuge der Typen DC-6B, DC-7 und DC-7C an die Bestellerfirmen ablieferten ?

Neueintritte - Wir heissen die folgenden neuen Mitarbeiter, die im Juli bei uns eingetreten sind, herzlich willkommen :

Generalsekretariat
- Pressedienst
  - Obrist Carmen

Departement I
- Büro für elektronische Datenverarbeitung
  - Moser Lilly
- Betriebsbuchhaltung/Kalkulationsdienst
  - Bernhardsgrütter Alfons
- Statistikdienst
  - Rotzetter Toni
- Kontrollbüro Verkauf
  - Gugerli Kurt
- Lochkartendienst
  - Buser Alice

Departement II
- Rückerstattungen
  - Wintsch Rosa
- Verkehrsplanung
  - Baumgartner Aloys
- Verkehrsdienst
  - Jaton Pierre-André
- Reservationswesen
  - Bärtschi Greta
  - Saugy Yves
- Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin
  - Meyer Andreas

Departement III
- Manual Production
  - Muster Werner
- Statistik
  - Müller Margrit
- Piloten
  - Fosbrooke John Langton
  - Giambalvo Francesco
  - Hansen Edgar
  - Smith David Charles Paish
- Piloten-Aspiranten
  - Bloch Urs
  - Christen Siegfried
  - Niedermayr Peter
  - Vogt Heinrich
  - Walser Willy
  - Wenger Hans
- Schule und Training, Instruktion
  - Zehnder Walter
- Crew Assignment
  - Besson Odette
  - Frêne Beatrice
- Stadtabfertigung Zürich
  - Boschung Marcel
  - Naegeli Ernst
- Kantine
  - Neubersch Ilse
  - Santi Luigi
  - Schmid Rösli
- Flugküche Zürich
  - Weinbeck Paul
  - Zurkinden Otto
- Kabinenpersonal
  - Weber Charlotte

Departement IV
- Service Engineering
  - Rutz Heidi
- Betriebsstudien
  - Santschi Peter
  - Stäheli Ernst
- Chemiker
  - Lang August
- Materialabteilung
  - Faisst Helena
- Flugzeugunterhalt
  - Ammann Walter
  - Scheifele Albert
  - Schläpfer Hansruedi
  - Schwendimann Hans
  - Staudenmann Hans
- Flugzeugüberholung
  - Beffa Theodor
  - Buob Paul
  - Leu René
  - Sahli Fritz
- Flugzeugwartung
  - Kilchenmann Fritz
- Flugzeugreinigung
  - Walder Elise
- Spenglerei
  - Kleiner Max
  - Thalmann Paul Erwin
- Instrumentenwerkstatt
  - Zangger Richard
- Elektrowerkstatt
  - Meier René
- Radiowerkstatt
  - Gubler Jakob
  - Rösch Alex
- Triebwerkgruppe II, Montage
  - Christen Friedrich
  - Thüring Roland
- Mechanische Werkstatt
  - Müller Ernst

Galvanische Werkstatt
Gross Karl

Direction pour la Suisse Romande
Section Urbaine, Concierge
Steinbüchler Jean
Service Trafic
Lambercy Gaston
Service Passagers
Tache André-Bernard
Arrivées et Départs Cornavin
Marguet Jules
von Holzen Ernst
Service Hôtelier
Fontana Alice

Auslandvertretungen
Frankfurt
Christ Hans-Bodo
München
Lehmann Genia
Prag
Jiraskova Jana
Lissabon
Oliveira Claro José
Da Neta Carlos Santos Conçalves
New York
Nager Trudi A.
Sulzer Dorothee A.
New York, Abfertigung
Fombrun Carl
Greene John J.
Maresi Cassandra
São Paulo
Bohl Luz Elisa
Buenos Aires
Fernandez-Regno José
Karachi
Khan Fojdar

Allgemeine Personalausbildungsreserve
Bajsa Andor
Chollet Georgette
Meier Rudolf
Meier Walter
Mottl Max
Noel Gilbert

Unsere Werbung im Jahre 1958 - Im Gegensatz zu 1957 wird die Swissair im nächsten Jahr voraussichtlich keine grossen Neuerungen anzubieten haben. Wir müssen uns darauf konzentrieren, das stark vergrösserte Langstreckennetz zu konsolidieren und die Nachfrage für die Europastrecken zu steigern. Dies ist vor allem notwendig im Hinblick auf das sehr grosse Angebot, welches in einigen Jahren durch die Inbetriebnahme von Düsenflugzeugen entstehen wird. Dabei müssen wir mehr und mehr Gewicht auf die Propagierung der Transitlinien durch die Schweiz legen. Dabei werden wir noch in verstärktem Masse den Slogan "Swissair worldwide" benützen. - Folgende grössere Projekte sind in Vorbereitung : Beteiligung an der Weltausstellung in Brüssel und an der SAFFA in Zürich; Herausgabe einer zweiten Auflage unserer gedruckten Weltkarte ; vermehrte Propagierung des Bordradar; Ausbau unserer Streckenflugpläne; Herausgabe eines "Around the World"-Prospektes in Zusammenarbeit mit einer andern Luftverkehrsgesellschaft ; diverse Plakate für Langstrecken; Herausgabe der Bordzeitung; Neugestaltung unserer Reiseführer für Langstreckenpassagiere; Vorbereitung der DC-8-Reklame; Fernost- und Südamerika-Film; vermehrte Werbung für Personalnachwuchs (div. Publikationen, Filme, usw.) in Zusammenarbeit mit dem Personaldienst.

Die Propaganda-Abteilung am Hirschengraben ruft zum Zweck eines verbesserten Dienstes am Kunden in Erinnerung, dass sich die Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin auch mit der Werbung (Inserate, Schaufenstermaterial, Film-Verleih, Vorträge durch Angestellte der Swissair, Abgabe von Prospekten und Bildern) in ihrem Verkaufsgebiet befasst. Persönliche, telephonische und schriftliche Anfragen für diese Art Reklame sollen deshalb direkt an diese Stelle am Bahnhofplatz 3 geleitet werden. Zudem machen hin und wieder Briefe aus dem Ausland, deren Absender um Werbematerial bitten, lange "Reisen" innerhalb der Swissair, sodass zwischen dem Versanddatum und der Erledigung unverantwortlich viel Zeit verstreicht. Solche Briefe aus dem Ausland sind deshalb jeweils direkt an die betreffende Landesvertretung zu senden, da diese über das nötige Material verfügt und vielleicht damit einen neuen Kunden gewinnen kann.

Happy Landings - Recht viel Glück in den Ehestand wünschen wir den folgenden Mitarbeitern :
10.5. : Karl Egli, Elektrowerkstatt (IV); 18.5.: Dagogert Stampfli, Sektion Bestellung (IV); 1.6.: Ernst Krebser, Flugbetrieb (IV); 1.6.: Werner Dreher, Werft (IV); 8.6.: Albert Wiederkehr, Flugbetrieb (IV); 28.6.: Marius Tschuor, Betriebsbuchhaltung (I); 29.6.: Bruno Sieber, Instrumentenwerkstatt (IV); 18.7.: Hans Studer, Verkehrsbuchhaltung (I).

Auf 30 Jahre im Dienste des schweizerischen Luftverkehrs kann unser VIP-Betreuer, Herr Heinrich Kauert, zurückblicken. Wir gratulieren ihm herzlich zu diesem gefreuten Jubiläum !

Die zwanzigtausendste Aufnahme ist kürzlich im Verlag der Swissair Photo AG erschienen. In dieser Zahl sind Bilder aus Spezialaufträgen - wie Fabriken etc. - nicht inbegriffen.

Neue IATA-Mitglieder - Die beiden britischen Luftverkehrsgesellschaften Eagle Airways und Skyways sind der IATA beigetreten. Damit erhöht sich die IATA-Mitgliederzahl auf 79.

Jahresabschlüsse - Die Air France, deren Aktienkapital von 10 Milliarden fFr. zu 98 % im Besitz des Staates ist, schloss ihre Gewinn- und Verlustrechnung für 1956 mit einem Fehlbetrag von 598 Millionen fFr. ab, wobei unter den ausserordentlichen Rückstellungen, die sich auf 1790 Mio. fFr. belaufen, 400 Mio. fFr. für Ersatzteile im Hinblick auf die bevorstehende Inbetriebnahme von Düsenverkehrsflugzeugen figurieren. (Die Air France hat 17 B-707 und 12 Caravelles bestellt). Der Gesamtumsatz von 64,5 Milliarden fFr. war um 12,4 % höher als im Vorjahr. Die Staatszuschüsse beliefen sich auf 3,2 Milliarden fFr. -
Die irische Luftverkehrsgesellschaft Aer Lingus meldet für ihr Betriebsjahr 1956 einen Reingewinn von rund 1,8 Mio. SFr. Sie beförderte rund 450'000 Passagiere sowie 7800 Tonnen Post und Fracht und erreichte einen durchschnittlichen Auslastungsgrad von 70,7 %.

Neue Flugzeugbestellungen - Die TWA hat zu den bereits in Auftrag gegebenen acht Einheiten weitere 25 Düsenverkehrsflugzeuge des Typs Boeing 707 zum Gesamtpreis von 170 Mio. Dollar und 15 Vickers-Viscount für 12 Mio. Dollar bestellt. (Im Juni 1956 erteilte die gleiche Gesellschaft einen Auftrag über 30 Convair-880-Düsenflugzeuge.) - Für die griechische Olympic Airways sind zwei DC-8 in Auftrag gegeben worden. Die Gesellschaft, die für eine dritte Einheit desselben Typs optiert, beabsichtigt, die Flugzeuge ab 1960 auf ihrem Liniennetz einzusetzen. Der DC-8 Auftragsbestand (ohne Optionen) hat sich damit auf 123 erhöht. - Die KLM, die bereits zehn DC-7C bestellt hatte, gab eine weitere Einheit dieses Typs in Auftrag und meldete zugleich eine Option für vier weitere Seven Seas an. Gleichzeitig bestellte die holländische Fluggesellschaft eine Super-Constellation vom Typ 1049-H, wobei sie für zwei Flugzeuge des gleichen Musters optiert.

Nach dem B-707 der B-717 - Die amerikanischen Boeing-Flugzeugwerke kündigten die Produktion eines neuen Düsenverkehrsflugzeuges für Mittelstrecken an. Dieses, der B-717, weist die gleichen äusserlichen Abmessungen auf wie der B-707, ist aber leichter gebaut und kann weniger Brennstoff aufnehmen. Der neue Typ ist ab Mitte 1960 einsatzbereit.

Der letzte Ju-52 im europäischen Luftverkehr, der auf einer nordnorwegischen Lokalstrecke im Einsatz war, ist nach Ecuador verkauft worden. Der Ju-52 war einer der Flugzeugtypen, die sich vor dem Krieg grösster Beliebtheit erfreuten. Er war ein Produkt der deutschen Junkerswerke.

Von und nach Paris befördert die Air France am meisten Flugpassagiere. Dank dem starken Verkehrsstrom London-Paris steht die BEA an zweiter Stelle. Dass jedoch bereits an dritter Stelle - vor TWA, KLM, Sabena und PAA- die Swissair steht, dürfte für uns eine angenehme Ueberraschung bedeuten. Der Jahresbericht 1956 des Flughafens Paris, dem wir diese Angaben entnehmen, bringt eine weitere interessante Zusammenstellung über die Intensität des Passagierverkehrs anderer Flughäfen mit dem der französischen Metropole. An erster Stelle steht London mit 481,451 Passagieren; es folgen 2. Algier (127'325), 3. New York (126'680), 4. Genf (81'939), 5. Casablanca (68'380), 6. Amsterdam (65'635), 7. Nizza (63'788), 8. Rom (60'892), 9. Zürich (59'892), 10. Brüssel 59'320. Die beiden schweizerischen Interkontinentalflughäfen sind weit vor den grossen deutschen Flughäfen klassiert.

Die gute Idee

SWISSAIR

Nr. 43

August 1957

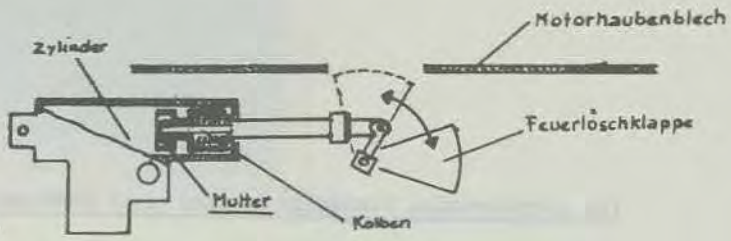
Herausgegeben durch :
Büro für Organisations-
Manual & Vorschlagwesen

Zwischen der saisonbedingten Mehrarbeit und dem Schmieden von Ferienplänen konnten im Monat August 7 Personal-Vorschläge abgeschlossen und mit einer Prämie ausgezeichnet werden. Die 7 Herren, die für Ihre guten Vorschläge eine Prämie verdient haben, stellen wir hier allen Mitarbeitern vor.

Herr Hans Hurter, Kontrollabteilung, Dept. IV	Fr. 250.-	5246
Herr Ernst Rohner, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 50.-	5510
Herr Louis Egg, Triebwerk, Dept. IV	Fr. 40.-	5496
Herr Fritz Sollberger, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 30.-	5468
Herr Alexander Fischer, IERA, Dept. IV	Fr. 20.--	5492
Herr Jakob Matti, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--	4687
Herr Herbert Tschanz, Techn.Dienst, New York	Fr. 20.--	5254

Herr Hans Hurter schlug vor, auf den speziellen Entbleiungsvorgang der Motoren am Ende der Prüfläufe zu verzichten. Er begründete seinen Vorschlag damit, dass bei der Tankfüllung mit dem Konservierungsgemisch (OZ 73 Benzin + Rust Ban 624 Oel) die Motoren je nach Type im Minimum 10 - 20 Minuten drehen und dass diese Laufzeit genügend sei, um die Motoren neben dem Konservieren auch zu entbleien. Der Wegfall der speziellen Laufzeit für das Entbleien ergibt eine Verkürzung der Motorenprüfläufe und eine wesentliche Einsparung an Treibstoff. Das Triebwerkbüro wird die Konservierungs-Vorschrift 60'498 entsprechend revidieren.

Herr Ernst Rohner stellte den Antrag, die Stopmutter am Verstellkolben zur Feuerlöschklappe im Motoreneinbau der CV-440 Flugzeuge durch eine Kronenmutter zu ersetzen und zu versplinten. Diese Aenderung reduziert die Abnützung des Uebertragungsmechanismus zur Feuerlöschklappe und beeinflusst damit die Sicherheit des Feuerlösch-Vorganges in positivem Sinne.



Herr Louis Egg regte an, im Wasserbad zur Dichtigkeitsprüfung der Oelkühler einen Temperatur-Regler einzubauen. Mit einem solchen Regler ist es möglich, die Wassertemperatur des Bades während dem Prüfvorgang auf der Höhe der entsprechenden Betriebstemperatur des Oelkühlers zu halten. Die Prüfmethode erfährt dadurch eine Verbesserung.

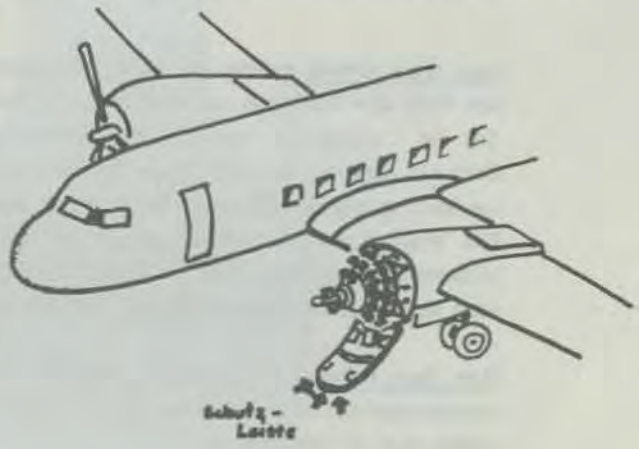
Ausserdem beantragte er, die Konservierungskanne mit einem Sieb zu versehen. Dieses Sieb soll verhindern, dass Späne und Oelkohlen-Rückstände jeweils mit dem Oel wieder in die Kanne zurückgeschwemmt werden.

Der von Herrn Fritz Sollberger eingereichte Vorschlag bringt unter einem minimsten Kostenaufwand eine wesentliche Einsparung an Arbeitsstunden. Seine Anregung geht dahin, dass vordere und hintere Gepäckraum-Abschirmtuch der DC-6B-Flugzeuge mit den gleichen Schiebeschnallen zu versehen wie sie neuerdings am DC-7C angebracht sind. Diese Befestigungsart erlaubt nun auch, das Tuch auf dem Tarmac in kürzester Zeit zu wechseln.

Herr Jakob Matti schlug vor, den Befestigungsbügel der Lederschlaufe an den Emergency-Stablampen zusammen-zuschweissen. Damit wird das Herausfallen der Bügel verhindert und das Verlieren der Lederschlaufe vermieden. Die Montage, auch der zusammengeschweissten Bügel, ist gut möglich.

Der Vorschlag von Herrn Alexander Fischer, der beim Radio-Rack der Metropolitan einen zweiteiligen Plexiglasschutz vorsieht, zeigte den Weg zu einer noch besseren Lösung. Die Plexiglasscheibe am Circuit-Breaker wird neuerdings zur Verminderung der Bruchgefahr mit Verstärkungsrippen versehen. Diese Verbesserung wurde mit Werkauftrag Nr. 41'107 bereits angeordnet.

Herr Herbert Tschanz machte darauf aufmerksam, dass das nach unten aufgehende Motorhaubenblech der CV-440 Flugzeuge in geöffnetem Zustand bei Reparatur- und Kontrollarbeiten zerkratzt wird. Er skizzierte eine Schutzleiste die solche Beschädigungen verhütet.
Diese Schutzleiste ist am herunter gelassenen Haubenteil anzubringen, wenn die Arbeiten am Motor nicht in den fahrbaren Plattformen durchgeführt werden können. Die Betriebsplanung ist für die Herstellung solcher Schutzleisten besorgt.



Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiiert werden :

778 Die Abgabe von zusätzlichen Uniformhemden mit kurzen Aermeln, welche ohne Kravatte getragen werden können, wäre vor allem mit erheblichen Kosten verbunden. Ausserdem ist es fraglich, ob damit bei unseren Witterungsverhältnissen eine einheitliche Tragart erreicht werden könnte. Das neue Uniformreglement, das für die Bekleidung verbindlich ist, schreibt vor, dass

Uniformhemden überall dort, wo uniformiertes Personal mit dem Publikum in Berührung kommt, mit langen Aermeln, geschlossenen Manschetten und mit Kravatte zu tragen sind. Als einzige Ausnahme wurde bis heute lediglich dem Personal des Startdienstes zugestanden, Uniformhemden mit kurzen Aermeln und ohne Kravatte zu tragen.

780 Flugzeug-Standläufe. Bei den Vorbereitungsarbeiten des Flughafen-Ausbaues wurde der Bekämpfung des Motorenlärms bei den Standläufen besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Mit der im Rahmen der Erweiterungsbauten vorgesehenen Schalldämpfungs-Anlage hätte dieses Problem gelöst werden können. Nachdem nun aber die Flugplatz-Vorlage abgelehnt wurde und der Umfang des neuen Projektes noch unbekannt ist, wird man vorläufig abwarten müssen.

1064 Balance-Computer. Die Befestigung der Celluloidscheibe ist seit der Verwendung der Computers Gegenstand von Versuchen. Auch die vorgeschlagene Befestigungsart mit Gegenschrauben wurde in Erwägung gezogen, aber dann fallengelassen, da

- die entsprechenden Schrauben in den hiefür notwendigen Abmessungen speziell angefertigt werden müssten,
- der Schraubenkopf auf der Rückseite der DC-6B-Computers in das aufgedruckte Diagramm fallen würde.

Durch sorgfältiges Behandeln dieses Werkzeuges kann der Verschleiss an Celluloidscheiben weitgehend reduziert werden.

3356 Die vorgeschlagene Tabellensammlung für die Taxierung von Luftfrachtsendungen würde, wie der Einsender richtig vermerkte, rund 250 Seiten umfassen. Die notwendige Rechenoperation zur Bestimmung des Frachttarifes bedingt jedoch kaum mehr Zeit, als die Ermittlung desselben aus den vorgeschlagenen Tabellen. Ein solch umfangreiches Werk würde daher die Frachtdienst-Angestellten mehr be- als entlasten.

4337 Einstellen der Tor-Riegel an DC-6B-Türschliessmechanismus. Die bisherige Einstell-Methode entspricht genau den Anleitungen und Vorschriften des Douglas-Service-Bulletins und des Maintenance-Manuals. Mit der Verstellmöglichkeit auf der Rastenplatte lassen sich ohne weiteres die vorgeschriebenen Einstell-Toleranzen erreichen. Es sei anerkannt, dass diese Arbeit viel Geschick und Routine verlangt, doch wird sie mit der Verwendung der vorgeschlagenen Rollen nicht einfacher und erfordert jedenfalls dadurch keinen kleineren Zeitaufwand.

4519 Die Idee, die Medizinal-Sauerstoff-Flaschen durch betriebseigenes Personal aufzufüllen ist nicht neu. Dieses Problem ist jedes Jahr einige Male Gegenstand von Besprechungen. Vorläufig ist jedoch ein Auffüllen der Hochdruck-Sauerstoff-Flaschen durch die Swissair nicht vorgesehen. Ein Hauptgrund für die ablehnende Haltung der massgebenden Stellen liegt in der Gefährlichkeit dieser Arbeit. Dazu müsste neben dem speziell hiezu ausgebildeten Personal noch ein geeigneter Raum bereitgestellt und eingerichtet werden.
Durch die Neuregelung der Minimaldrucke in der Sauerstoffanlage, welche zum Teil wesentlich herabgesetzt werden konnten (siehe techn. Zirkular Publ. No. 37050 FLB 743.49) wird der Arbeitsanfall für die Bereitstellung der Sauerstoff-Flaschen merklich verringert.

Neben all diesen Gründen ist die Swissair beim heutigen Personalmangel gar nicht interessiert, Spezialarbeiten aus dem Gebiet einschlägiger Firmen selbst auszuführen.

4759 Die wöchentliche, statt tägliche Abrechnung mit der Kantine Taubenried wird abgelehnt, weil

- bei der täglichen Abrechnung ein Fehlbetrag in der Kasse meistens noch aufgefunden werden kann,
- die Oertlichkeiten für die Aufbewahrung eines grösseren Geldbetrages nicht geeignet sind.

Die wöchentliche, statt tägliche Spesenabrechnung mit einzelnen Angestellten wurde von der Kasse des Departement IV bereits vor Eingang des Vorschlages eingeführt.

Das Vorlochen des "Ausgabe-Beleges Form. 1208", der nur für den internen Gebrauch bestimmt ist, ist ein persönlicher Wunsch, der direkt an den Einkaufsdienst Dept. I zu richten ist.

4801 Swissair-Adressen in den Nord-Atlantik-Flugplänen. Die Angabe der Swissair-Adressen von Köln und Lissabon im Nordatlantik-Flugplan ist keine neue Idee, sondern macht lediglich auf einen Mangel aufmerksam, der bereits bekannt ist. Dazu ist zu sagen, dass an die in Köln oder Lissabon zusteigenden Passagiere besondere Streckenflugpläne abgegeben werden, in denen die bezüglichen Angaben enthalten sind. Für die nächste Flugplanausgabe ist trotzdem vorgesehen, den Abschnitt "Autoabfahrts- und Zentralbuchungsstellen" durch Angabe der Swissair-Adressen beider Städte zu ergänzen.

4816 Verwendung der Hebebühnen-Autos als Nutzlastfahrzeuge durch zusätzlichen Aufbau einer Ladefläche. Die Hebebühnen-Autos sind einzig für ihre spezielle Aufgabe gebaut worden. Um ihren Zweck zu erfüllen, müssen sie ständig als solche verfügbar sein, was bei anderweitiger Verwendung fraglich wäre.

4889 Rückschub der leeren Eptingerflaschen. Auf den Kurzstrecken werden alle Mineralwasserflaschen wieder zurückgebracht. Dies macht mehr als die Hälfte der gesamthaft bezogenen Flaschen aus. Auf den Langstrecken wird der Rückschub solcher Flaschen jedoch problematisch. Das auf diesen Strecken anfallende Volumen und Gewicht an zahlender Fracht lässt eventuelle Rücksendungen nicht befriedigend organisieren. Es müssten auch auf jeder Aussenstation Harassen zur Verfügung stehen, um einen Rücktransport bruchsicher durchführen zu können. Schon vor langer Zeit wurde deshalb die Lösung des Problems so gefunden, dass die Mineralquellen am Glasverlust partizipieren.

4890 Die Idee der Abgabe von Fächern an Passagiere ist nicht neu. Auf der Fernost-Strecke werden unseren Passagieren bereits seit deren Eröffnung Fächer abgegeben. Dass dies auf anderen Strecken nicht geschieht ist eine reine Kostenfrage. Vorderhand erlaubt das Budget eine Abgabe der ziemlich teuren Fächer auf den Nahost-Strecken nicht.

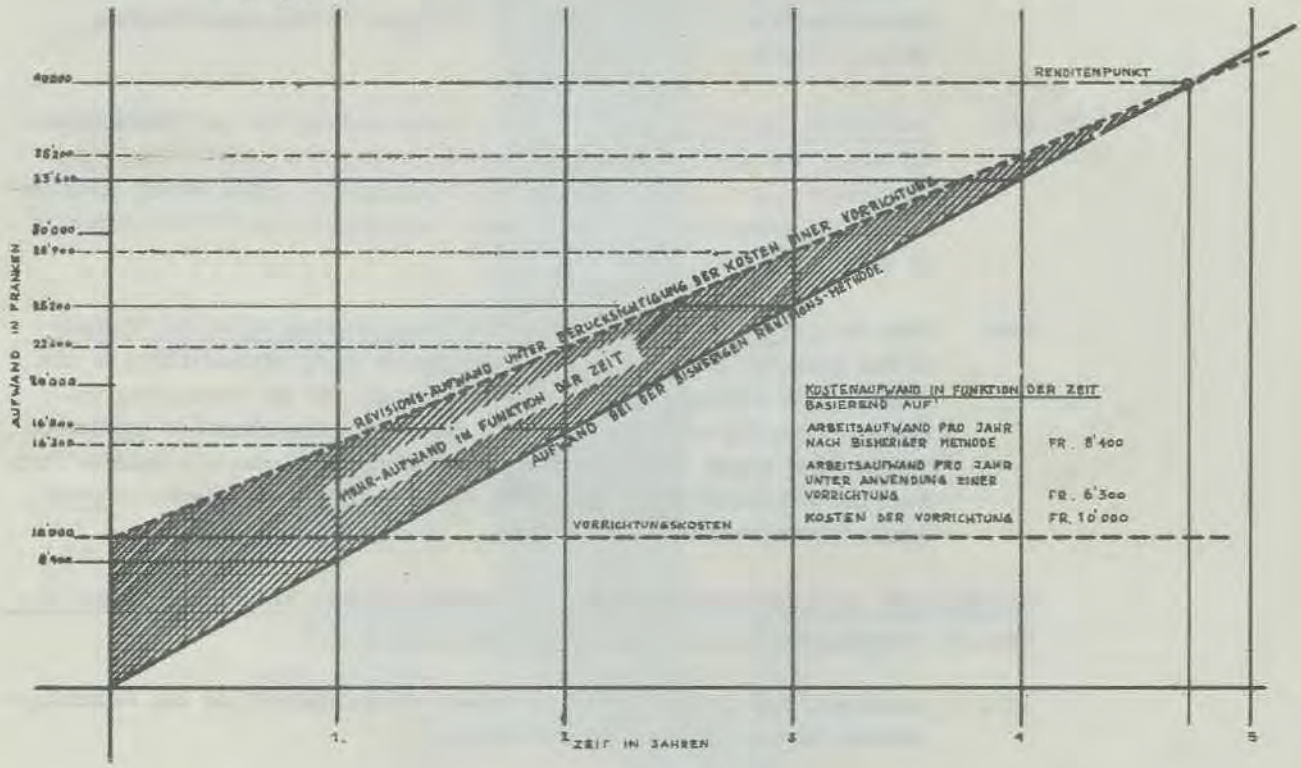
5245 Laufzeit-Reduktion der Motorenprüfläufe auf dem Prüfstand. Anträge für Laufzeiten-Aenderungen von Motoren-Prüfläufen können aus prinzipiellen Gründen nicht über das Vorschlagswesen geleitet werden. Im Einverständnis mit dem Chef der TEKO wird das Triebwerkbüro jedoch die Ein- und Prüf-Laufprogramme der Pratt + Witney-Motoren neu überarbeiten und den bestehenden Verhältnissen im heutigen Motorenprüfstand besser anpassen.

5296 Siehe Vorschlag No. 780 in dieser Nummer.

5348 Die Idee, den Passagieren der Langstreckenflugzeuge auf der Flugreise ein Musikprogramm zu vermitteln ist uralt. Bereits seit April 1953 wurde über das Bedürfnis eines solchen Musikprogrammes diskutiert und die verschiedensten technischen Möglichkeiten einer entsprechenden Anlage studiert. Auf der in Lissabon havarierten DC-7C, der HB-IBL, war versuchsweise eine Musikübertragungsanlage eingebaut. Ein allgemeiner Einbau wird vom Resultat dieses Versuches abhängig sein.

5509 Das Erstellen eines hydr. verstellbaren Tisches für das Revidieren der Oelkühler kommt vorläufig nicht in Frage. Die Herstellungskosten einer solchen Einrichtung stehen in keinem Verhältnis zu den Einsparungen, die sich damit beim heutigen Revisons-Anfall von Oelkühlern erzielen lassen.

Beispiel :



Ganz allgemein muss gesagt werden, dass die Beschaffung von Vorrichtungen nur gerechtfertigt ist, wenn die Arbeitskosten unter Berücksichtigung der Herstellungskosten für die neue Vorrichtung in einer überblickbaren Zeitspanne unter den bisherigen Aufwand sinken.

5544 Markieren der Kreuzschraubenzieher. Die Idee, die Kreuzschraubenzieher speziell zu markieren, entspricht nicht dem Sinne eines Personalvorschlages. Wir sind der Ansicht, dass jedem Berufsmann eine gewisse Selbsthilfe zugemutet werden darf.

5547 Ein Oelablasswagen mit Teleskop - Schwenkarm wäre modern und in gewissen Fällen könnte damit eine kleine Zeiteinsparung erzielt werden. Vorläufig jedoch genügen die vorhandenen Ablasswagen auch in ihrer jetztigen Ausführung den Anforderungen. Wenn die Umstände einmal die Beschaffung neuer Oelablasswagen erfordern, so werden dieselben dann bestimmt nach den neuesten Erfahrungen gebaut.

5588 Die Installation einer Gegensprechanlage auf den DC-6B- und CV-440-Docks wird schon seit längerer Zeit von der Betriebsplanung studiert. Alle bisher durchgeführten Untersuchungen von verschiedenen Umbau-Projekten, sowie der Beschaffung einer im Handel erhältlichen Anlage waren jedoch negativ. Die Betriebsplanung hat auf Grund dieser Ergebnisse mit der eigenen Entwicklung einer Gegensprechanlage begonnen, die voraussichtlich Ende August abgeschlossen sein wird.

5590 Mit dem vorgeschlagenen Aufspannbock für die Oelkühler-Revision lässt sich bestimmt eine kleine Zeiteinsparung erzielen. Doch gelten auch hier für die Ablehnung des Vorschlages die gleichen Argumente die für den Vorschlag No. 5509.

Ausserdem ist bei solchen Vorschlägen immer zu berücksichtigen, dass im heutigen Zeitpunkt nur ganz wesentliche Verbesserungen an bestehenden Vorrichtungen Erfolg auf die Durchführung haben. Die Beschaffung der dringend notwendigen Werkzeuge und Betriebseinrichtungen für die neuen Flugzeuge ist weit wichtiger.

5591 Gummiteile für DC-7C-Leitbleche. Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Stanze hat die Betriebsplanung auch die Fabrikationsmöglichkeiten von Einzelteilen geprüft. Auf Grund dieser Untersuchungen wurden bereits Stanzmesser für die Herstellung von verschiedenen Gummiteilen der DC-7C-Leitbleche in Auftrag gegeben.

5598 Dass der weiss/dunkelgrau-karrierte Bodenbelag zwischen Buffet und Toilette in den Metropolitan- und DC-7C-Flugzeugen zu wenig strapazierfähig ist und deshalb öfters repariert werden muss, ist bekannt. Bei der Anschaffung von neuem Bodenbelag wird diesem Mangel besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Vorerst muss jedoch der Lagerbestand dieses Belages aufgebraucht werden. Auch kann der vorhandene Belag nicht ohne weiteres durch den vorhandenen roten Aftrim ersetzt werden.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen einzusenden :

4511 Anfertigung von Cockpit-Stühlen als stabile Sitzgelegenheit bei den Bedienungsarbeiten im Cockpit, während der Revision.

5144 Versetzen des Prop.-Synchroscop neben die RPM-Indicators in den DC-6B- und DC-7C-Cockpits.

5483 Sicherung der Propellerlagerung.

5525 Spezialkabel für Oelkühler-Actuator.

5557 Zusammenlegung des Service-Luftfrachtbriefes (AWB) mit dem Lieferschein.

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

643	QGO-Operating- und Informations-Schedule	bei Herrn H.Keller, Betriebsleitung Kloten, Dept. III
771	Einführen einer neuen Verrechnungsart für den von Benzinsgesellschaften bezogenen Treibstoff,	bei Herrn A.Oberli, Büro für Org.-Manual und Vorschlagwesen.

2817	Einbau einer Sperre in das Einzieh-System der Landeklappe,	bei Herrn A.Oberli, Büro für Org.-Manual und Vorschlagswesen.
4552	Blechverkleidung für die Verdunkelungs-Vorhänge im Schulgebäude,	bei Herrn A.Oberli, Büro für Org.-Manual und Vorschlagswesen.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches.

302 Niederspannungskabel.

4378 Anfertigung eines fahrbaren DC-6B/DC-7C-Kompressoren-Prüfstandes.

4729 Nebelbekämpfung auf dem Flugplatz.

4904 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung.

4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr.Oelkühler.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

4737 Fakturenkontrolle Inland.

4798 Aero-Camping am Meer. Die Idee, Spezial-Flüge für Camping-Freunde ans Meer durchzuführen, ist gut und auf längere Sicht bestimmt vielversprechend. Damit könnte eine neue Gesellschaftsschicht als Fluggäste gewonnen werden, deren Interessen an Flugreisen bis anhin auf die Zuschauerterrasse des Flughofes beschränkt blieb. Bedauerlicherweise kann in den nächsten 1½ Jahren dieser Vorschlag nicht realisiert werden. Die Situation in der Einsatzmöglichkeit von Besatzungen und Flugzeugen erlaubt die damit verbundene Charter-Flugleistung vorläufig nicht. Die Idee des Vorschlages wird jedoch weiter verfolgt und die Verkaufsleitung Deutschschweiz/Tessin hofft, im übernächsten Jahr auf diese Angelegenheit zurückgreifen zu können. Der Einsender dieses Personalvorschlages wird gebeten, sich zur gegebenen Zeit wieder mit dem Büro für Vorschlagswesen in Verbindung zu setzen.

5249 Oeltank-Entlüftung von CV-440 Kompressoren.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/607/643/729/771/777/779/789/1179/1562/2362/2468/2469/2492/2695/2696/2817/3286/3948/4070/4138/4162/4247/4252/4270/4299/4378/4380/4404/4405/4502/4516/4529/4530/4540/4552/4553/4570/4588/4594/4625/4627/4639/4648/4649/4650/4661/4678/4679/4723/4725/4729/4736/4737/4740/4748/4757/4855/4904/4920/4924/4954/4962/4975/4983/4988/4992/5003/5052/5101/5184/5111/5113/5120/5129/5137/5145/5146/5151/5156/5158/5161/5168/5176/5182/5187/5194/5196/5197/5202/5206/5211/5231/5243/5249/5250/5251/5255/5258/5260/5262/5263/5265/5270/5280/5283/5284/5291/5314/5349/5401/5407/5410/5414/5432/5447/5450/5456/5473/5478/5493/5502/5504/5508/5519/5522/5523/5524/5531/5543/5545/5555/5560/5563/5575/5579/5586/5587.

Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Die FPS - Mitteilungen im neuen Kleid !

Mit dieser Nummer der Swissair-News konnte endlich ein schon lange gehegter Wunsch seine Verwirklichung finden : von jetzt an werden die Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair (FPS) in der vorliegenden Form als selbständiger dritter Teil der News erscheinen. Wir freuen uns über diese Neuerung und wir möchten an dieser Stelle gleich vorweg der Geschäftsleitung der Swissair unseren Dank aussprechen, die ein weiteres Mal einem unserer Anliegen entsprochen und uns diese Form der Kontaktnahme mit unseren Mitarbeitern ermöglicht hat.

Alles Erreichte aber verpflichtet. Und wenn wir bisher über das Fehlen eines eigenen Informations-Blattes geklagt haben, so müssen wir jetzt beweisen, dass wir tatsächlich etwas zu berichten haben. Das aber sollte uns kaum schwer fallen. Im Gegenteil, wenn jeder Clubvorstand mit Freude mithilft - und ich bitte dies als Aufforderung aufzufassen - so dürfte unser Redaktor Herr O. Ritter bald Mühe haben, alle Texte auf zwei Seiten unterzubringen.

Immer wieder zeigt es sich, dass unser Personal nur ungenügend orientiert ist über die Möglichkeiten, die ihm durch die FPS und die angeschlossenen Sektionen geboten werden. Viele haben die bisher erschienenen Berichte kaum gelesen. Wir hoffen nun, dass die neue gefällige Form unserer Mitteilungen alle ansprechen und vielleicht sogar zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ermuntern werde, beim einen oder andern Club aktiv mitzuwirken.

So möchten wir wünschen, dass die FPS-Mitteilungen als interessanter und wertvoller Teil der News in der ganzen Swissair gute Aufnahme finden werden.

H. Zeller.

Fussball - Club

Schon bald werden die Wettspiele mit dem runden Leder um die begehrten Punkte wieder einsetzen. Die Konditions-Trainings der Aktiven beider Teams laufen auf vollen Touren.

Der bewährte Vorstand, der sich übrigens an der kürzlichen Generalversammlung mit Ausnahme des Materialverwalters für ein weiteres Jahr verpflichtet hat, ist sich der kommenden Aufgaben bewusst.

Wie jedes Jahr in den National-Ligen, so müssen auch in unserer 1. Mannschaft einige Spielerabgänge durch neue Kräfte ersetzt werden. Auch Swissair II bedarf dringend der Verstärkung, wenn sie die Position halten oder vielleicht sogar aufsteigen will.

Als Trainer konnte Herr A.Strickler, Dept. IV (er ist erfahrener SFAV-Instruktor) neu gewonnen werden. Die Vereinsleitung hofft unsere beiden Elf in der am 31. August beginnenden Meisterschaft zu neuen Siegen führen zu können.

E. Ehrensperger.

1/Aug/57

Zentralvorstand

An der 4.ordentlichen Delegiertenversammlung der Freizeitorganisation des Personals der Swissair vom 2.August 1957 wurde der Zentralvorstand wie folgt neu bestellt :

Präsident :	Herr HUGO ZELLER Chef des Büros für Organisations-Manual und Vorschlagswesen, Generalsekretariat.
Vice-Präs. und Aktuar :	Herr HANS FORRER Chef der Sektion Materialverwaltung, Dept. IV
Kassier :	Herr HANS GAUCH Betriebsbuchhaltung und Kalkulation, Dept. I
ASIA - Delegierter :	Herr ARNOLD SEILER Chef Service Uebersee, Luftreisebüro Zch., Dept.II
Beisitzer :	Herr RICHARD KOEHLER Chef der Betriebsgruppen, Dept. IV
Presse und Redaktion des Mitteilungsblattes der FPS :	Herr OSKAR RITTER AVOR, Dept. IV

Der bisherige Präsident der FPS, Herr Hans Keller, musste aus Gründen der Arbeitsüberlastung seine Demission einreichen. Seinem Rücktrittsgesuch wurde unter Verdankung der geleisteten Dienste entsprochen. Herr Keller hat sich besonders für das gute Gelingen der Freizeitanlage Swissair auf der Buchwiese in Zürich-Seebach eingesetzt. Dass wir heute auf eine schöne und von allen Gästen stets bewunderte Freizeitanlage stolz sein dürfen, verdanken wir zu einem grossen Teil seinem unermüdlichen Einsatz. Sie ist recht eigentlich sein Werk.

Der neue Vorstand wird sich bemühen, der FPS weiterhin einen erfreulichen Betrieb zu ermöglichen und die Sektionen in ihrer Tätigkeit weitgehend zu unterstützen.

Handball - Club

Mit dem Erscheinen dieses Blattes geht die Sommerpause der Feldhandballer zu Ende. Der jüngste Spross der Freizeit-Familie ist aber während dieser Zeit nicht untätig geblieben, sondern hat mit einer beachtlichen Teilnehmerzahl das Training regelmässig durchgeführt. Aller Anfang ist schwer, und die Siege hangen recht hoch. Die Aktiven könnten uns davon ein Liedlein singen. Doch glauben sie mit dem bereits erreichten Standard recht zuversichtlich in die Rückrunde starten zu dürfen.

In der Winter-Hallen-Meisterschaft gedenken die Handballer sich gleich mit zwei Teams einzuschalten, sofern eine 2.Mannschaft (heute wenigstens infolge Teilnehmermangel) noch aufgestellt werden kann. Handballbegeisterte - meldet Euch unverzüglich bei den Herren M.Fessler, Tel.601 Zürich, oder F.Flückiger, Tel.2866 Kloten, die Euch gerne jede Auskunft erteilen. Selbstverständlich sind auch Passiv-Mitglieder jederzeit herzlich willkommen.

F. Flückiger.

Tennis - Club

Nachdem unsere Damen des weissen Sportes in den vergangenen Jahren mit eher bescheidenen Resultaten aufwarteten, ist ihnen diese Saison ein ganz grosser Wurf gelungen. Die beiden Vertreterinnen unseres Clubs, Frau Rapold und Fräulein Simmen, hatten nämlich der Reihe nach die Damen von der Kreditanstalt, Esso I und Bank-Leu je 3 : 0 besiegt, und dabei nur einen einzigen Satz abgeben müssen. Durch diese Siege qualifizierten sie sich für das Finalspiel gegen die Damen des TC-Bankverein. Auch dieses Treffen entschieden sie klar 3 : 0 für sich, und durften als Belohnung den schönen Wanderpokal für ein Jahr in Empfang nehmen. Wir freuen uns mit den beiden Damen über das neue Schmuckstück für unser Clubhaus, und gratulieren zu dem beachtlichen Erfolg recht herzlich.

P. Bergsma.

SWISSAIR NEWS

Für unsere Mitarbeiter
Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

6. Jahrgang Nr. 9 September 1957

Unsere Verkehrsergebnisse im August 1957

	1957	1956
Offerierte Tonnenkilometer	16'933'231 + 50 %	11'262'197
Ausgelastete Tonnenkilometer	10'683'364 + 38 %	7'744'501
Etappenpassagiere	109'254 + 24 %	87'966
Fracht in kg	855'499 + 9 %	781'496
Post in kg	342'000 + 20 %	283'913
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	63,1 %	68,8 %

Bei einem gegenüber August 1956 um 50 % erhöhten Transportangebot vermochten wir im Berichtsmonat die Zahl der ausgelasteten Tonnenkilometer um 38 % zu steigern. Das Verhältnis zwischen Angebots- und Nachfragesteigerung konnte im Vergleich zu den beiden vorausgegangenen Hochsaisonmonaten etwas verbessert werden; die budgetierte Kapazität konnten wir allerdings nicht erreichen. Der durchschnittliche Auslastungsgrad im regelmässigen Linienverkehr betrug 63,1 % gegenüber 68,8 % vor einem Jahr. - In den ersten acht Monaten des laufenden Jahres beförderten wir rund 37'000 Etappenpassagiere mehr als im ganzen Jahr 1955.

In unserm Europaverkehr, der 48 % unserer gesamten Produktion ausmacht, boten wir 34 % mehr tkm an als im letztjährigen August. Die Nachfrage stieg während der gleichen Zeit um lediglich 18 %, sodass die durchschnittliche Auslastung in diesem Verkehrsgebiet 58,6 % blieb.

Im Nahen Osten war das Verhältnis zwischen den Zunahmen von Angebot und Nachfrage (43 % bzw. 36 %) etwas günstiger. Der mittlere Ladefaktor betrug hier 71,1 %.

Eine Equipe des Swissair-Schach-Clubs geht am 28/29 Sept. 57 nach Amsterdam und kämpft um den ASIA-Cup gegen KLM.

Eine Interessengruppe des Kunstzirkel besuchte in Basel die Ausstellung "Basler Privat Besitz" unter kundiger Führung des Konservators der Kunsthalle Basel.

Alpine - Sektion

Die dritte Tour, die die Alpine Sektion in dieser Saison unternahm, führte zehn Mitglieder am 3./4. August 1957 auf den 2928 Meter hohen Uri-Rotstock. Mit Bahn und Schiff fuhren die Alpinisten am Samstagnachmittag zum Ausgangspunkt Isleten, von wo aus in dreistündigem Marsch die auf 1486 Meter gelegene Unterkunft auf der Musenalp erreicht wurde. Nach dem einfachen Nachtessen konnte das Team ergriffen einem Sennen zuhören, der inmitten der trotzenden, roterglühten Felswände über die weite Gegend den Alpsegen rief.

Die Tagwache am Sonntag wurde so angesetzt, dass um 5 Uhr die kleine Kolonne wieder marschbereit war. Zwei Stunden später stand sie bereits 1000 Meter über der noch im Schatten liegenden Alp. Auf dem "Chessel" wurde die Normalroute verlassen und der Absturz der Ostflanke des Uri-Rotstockes überklettert. Anschliessend blieb noch die Traversierung des weiten Firnfeldes und der letzte Aufstieg vom Sattel zum Gipfel, wo eine herrliche Rundsicht die Mühen unserer Bergsteiger lohnte.
Von den 2493 Metern Höhendifferenz, die im Aufstieg vom Urnersee zum Gipfel zu überwinden waren, wurden im Abstieg nur noch ca. 1900 Meter zu Fuss zurückgelegt. Bei Rüti im Grosstal stand ein kleiner Bus zur Verfügung, gerade gross genug um die zufriedene und gutgelaunte Schar in flottem Tempo hinunter zum See zu bringen.

Ziemlich müde, aber glücklich über das Erlebnis einer schönen Tour, liess sie sich dann wenig später von Schiff und Bahn wieder nach den häuslichen Herden zurückführen.

H. Zeller

Ski - Club

Mit 4 Gruppen zu je 3 Mann beteiligte sich der Ski-Club-Swissair am Volksschiessen der Armbrustschützen in Kloten. Gruppe "Wilhelm Tell" bestehend aus den Herren Walter Schneider, Franz Scheiber und Fritz Borter erzielten dabei ein beachtliches Resultat. Mit 123 Punkten Schossen sie den zweiten Rang heraus. Die Gruppen "Sherpa", "Heftpflaster" und "Steihäger" landeten der Reihe nach im 5.7. und 18. Rang.

Pistolen - Gruppe

Am 7. September 1957 wurde in Kloten der traditionelle Pistolenmatch zwischen einem SAS-Team aus Stockholm und der Swissair-Pistolengruppe ausgetragen. Die Basis bildete das internationale Programm : Distanz 25 Meter, 30 Schüsse auf Match-Scheibe und 30 Schüsse auf Olympia-Scheibe. Beiderseits gingen je 6 Mann ins Feuer, von denen das niedrigste Resultat jeweils gestrichen, die übrigen fünf zum Mannschafts-Klassement addiert wurden.
Den Wanderpreis in Form eines Modelles der DC-6B verteidigten die Skandinavier mit gutem Erfolg.

Gruppenwertung :	1. SAS	2471 Punkte	
	2. Swissair	2442 Punkte	
Einzelwertung :	1. Herr Arvedson	SAS	526 Punkte
	2. Herr Dahlin	SAS	523 "
	3. Herr Hugentobler	Swissair	523 "
	4. Herr Pfister	Swissair	499 "
	5. Herr Schaltenbrand	Swissair	491 "
	6. Herr Lüthi	Swissair	489 "
	ferner im 10. Rang Herr Rieker SWR mit 440 Punkten		
Disziplin-Sieger :	Herr Arvedson SAS	265 Punkte auf Match-Scheibe	
	Herr Hugentobler SWR	268 Punkte auf Olympia-Scheibe	

Leider fehlten, infolge Militärdienst und Ferien, unserem Team 2 gute Schützen, die dem Vernehmen nach schon 530 und mehr Punkte geschossen haben. (Red.)

H.U. Hugentobler

Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Welche Clubs sind der FPS angeschlossen ?

Um Ihnen den Beitritt zum einen oder andern Club zu erleichtern, führen wir nachfolgend die Präsidenten der der FPS angeschlossenen Sektionen auf. Unter der Club-Bezeichnung ist der Jahres-Mitgliederbeitrag notiert.

Alpine Sektion Aktiv: Fr. 8.- Passiv: Fr. 5.-	Herr HUGO ZELLER Chef des Büros für Organisations-Manual und Vorschlagswesen, GS. tf. 580
Boccia-Club Aktiv und Passiv noch unbestimmt	Herr RUDOLF KELLER AVOR. Dept. IV tf. 2918
Fussball-Club Aktiv: Fr. 13.50 Passiv: Fr. 5.-	Herr RICHARD KOEHLER Chef der Betriebsgruppen, Dept. IV, tf. 2775
Handball-Club Aktiv: Fr. 15.- Passiv: Fr. 5.-	Herr MEINRAD FESSLER Reservation, Dept. II, tf. 601
Kunstzirkel Aktiv: Fr. 3.50	Herr LEO BOLLHALDER Chef der Allg. Buchhaltung, Dept. I, tf. 398
Schach-Club Aktiv: Fr. 5.- Passiv:Fr. 2.-	Herr ROBERT BRUN Techn. Verzollung, Dept. IV, tf. 2779
Ski-Club Aktiv: Fr. 8.-	Herr WILLY ZWEILY IERA Instrumentenwerkstatt Dept. IV, tf. 2821
Tennis-Club Aktiv: Fr. 65.- Passiv: Fr. 5.- Ehepaar: Fr. 100.-	Herr ERNST WILLI Chef AVIONICS, Planungsdienst, tf. 2876
Tisch-Tennis-Club Aktiv: Fr. 15.- Ehepaar Fr. 20.-	Fräulein HEIDI SENN Verkaufsleitung Deutschschweiz/Tessin Dept. II, tf. 543

Wenn Sie nähere Angaben über einen Club wünschen so wenden Sie sich bitte an den betreffenden Präsidenten. Er wird Ihnen gerne über alle Details Auskunft geben.

Kurz - Mitteilungen

Wir erinnern, dass das Parkieren auf dem Buchwiesen-Schulhausplatz vor unserem Clubhaus in Zürich-Seebach für jegliche Vehikel verboten ist. Auch der Schönauring-Bogen eignet sich der vielen Kinder und der engen Durchfahrt wegen äusserst schlecht zum Parkieren.

Die Ferienhaus-Aktion Arosa und Ober-Iberg wurde inforge Frequenz-Mangel suspendiert.

Die Veröffentlichung der Vergünstigungen für das Swissair-Personal erfolgt vierteljährlich. Die Listen sind bei den Personaldiensten bzw. -Abteilungen der Departemente zu beziehen.

Unser Vertreter bei der ASIA (Airlines Staff International Association) Herr SEILER meldet uns, dass in Bälde eine Internationale-Ferienaustausch-Aktion in die Wege geleitet wird. Wir gelangen zu gegebener Zeit mit näheren Angaben an Sie.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/302/410/607/643/729/771/777/779/781/789/1179/1562/2362/2468/2469/2695/2696/2817/3286/3948/4138/4162/4247/4270/4299/4378/4404/4405/4502/4516/4529/4530/4540/4552/4553/4570/4588/4594/4625/4627/4648/4649/4650/4661/4678/4679/4723/4729/4736/4737/4740/4748/4757/4764/4818/4819/4855/4904/4920/4924/4954 4962/4975/4983/4988/4992/5003/5052/5101/5111/5120/5145/5146/5151/5156/5168/5176/5182/5184/5187/5194/5196/5197/5202/5206/5211/5231/5249/5250/5251/5258/5260/5262/5263/5265/5270/5280/5283/5284/5291/5314/5349/5401/5407/5410/5414/5447/5450/5456/5473/5478/5493/5502/5504/5508/5519/5522/5523/5524/5531/5543/5545/5555/5560/5563/5566/5568/5570/5572/5575/5579/5582/5586/5587/5603/5607/5608/.

* * *

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen einzusenden :

4111 NESA-Scheibenheizung CV-440

4511 Anfertigen von Cockpitstühlen als stabile Sitzgelegenheit bei den Bedienungsarbeiten im Cockpit, während der Revision.

4764 Aufklärung über die wirtschaftl. Bedeutung der SWISSAIR.

4819 Hold-Etiketten / Hold-System

4983 Kadmieren der Katalogschrauben.

5243 Gepäcksicherung beim Metropolitan.

5473 Vorrichtung zum Reinigen und Fetten der Landeklappen-Lager.

5483 Sicherung der Propeller-Lagerung.

5493 Hochspannungskabelschlüssel.

5525 Spezialkabel für Oelkühler-Actuator.

5566 Aenderung der DC-7C -Tischplattenbefestigung.

5586 Heizerpumpen-Test DC-6B/DC-7C.

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

2817	Einbau einer Sperre in das Einzieh - System der Landeklappe.	bei Herrn A. Oberli, Büro für Organisations- Manual & Vorschlagswesen.
4552	Blechverkleidung für die Verdunklungs-Vorhänge im Schulgebäude.	do.
5563	Testbox für Strommessungen an den Edison-Feuerwarn-Anlagen.	bei Herrn J. Baumann, Chef IERA, Dept. IV

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches.

302 Niederspannungskabel.

4378 Anfertigen eines fahrbaren Kompressoren-Prüfstandes.

4729 Nebelbekämpfung auf dem Flugplatz.

4904 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung.

4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen Hydr. Oelkühler.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

5144 Versetzen des Prop.-Synchroscop neben die RPM-Indicators in den DC-6B und DC-7C Cockpits.

5249 Oeltank-Entlüftung von CV-440 Kompressoren.

5557 Zusammenlegung des Service-Luftfrachtbriefes (AWB) mit dem Lieferschein.

Einschränkungen: Wer für Planungs-, Entwicklungs oder arbeitsvorbereitende Aufgaben eingesetzt ist, kann im Rahmen seines Arbeitsgebietes keine Personalvorschläge einreichen. Vorschläge von Vorgesetzten können nur prämiiert werden, wenn sie sich nicht auf die eigene Dienststelle oder ihr Fachgebiet beziehen.
Das fliegende Personal kann nur Verbesserungsvorschläge einreichen, soweit sich dieselben nicht auf die durch Manuals geregelte Arbeit im Cockpit beziehen.
Im Handel erhältliche, oder bereits in unserem Betrieb verwendete Hilfsmittel sind bei Bedarf auf dem Dienstweg und nicht über das Vorschlagswesen anzufordern.

4. Abwicklung.

Die Vorschläge sind, unter Verwendung des dafür geschaffenen Formulares, direkt an das Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen zu senden. Diese neutrale Stelle ist für eine genaue Untersuchung jedes Vorschlages besorgt. Da alle Vorschläge anonym eingereicht werden sollen ist eine unparteiische Behandlung der eingesandten Ideen gewährleistet. Jeder Urheber einer guten Idee erhält für seinen brauchbaren Vorschlag eine Bar-Prämie, die sich nach dem Grad der aufgewendeten Arbeit, sowie nach dem sich ergebenden ideellen und materiellen Nutzen bemisst.
Zeigt es sich, dass ein Vorschlag prämiiert werden kann, so wird der betreffende Einsender in einer Nummer der "Guten Idee" aufgefordert, seinen Talon dem Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen zuzustellen. Alsdann wird sein Name, die ihm zugesprochene Prämie sowie sein Vorschlag in einer der nächsten Ausgaben der "Guten Idee" veröffentlicht. Nebstdem erhält der Urheber eines prämiierten Vorschlages eine Anerkennungskarte der Geschäftsleitung.
Bei Ablehnung eines Vorschlages werden dem Einsender in der "Guten Idee," unter der entsprechenden Vorschlagsnummer, die Gründe mitgeteilt warum sein Vorschlag nicht angenommen werden konnte.
Grundsätzlich wird somit jeder eingesandte Vorschlag, ob prämiiert oder abgelehnt, in der "Guten Idee" kommentiert. Dieses Publikationsorgan gibt auch laufend Aufschluss über die sich noch in Bearbeitung oder Untersuchung befindlichen Vorschläge.

So, nun wieder frisch an's Werk, niedergeschrieben die guten Ideen und eingesandt.

* * *

Die gute Idee

SWISSAIR

Nr. 44
September 1957

Herausgegeben durch :
Büro für Organisations - Manual & Vorschlagswesen

Die letzten Sommertage wurden von vielen Mitarbeitern benützt, um ihre bis anhin sorgfältig gehorteten Ferien oder Freitage einzuziehen. Dieser Umstand hatte zur Folge, dass viele Vorschläge nicht abgeschlossen werden konnten.

Ausserdem haben die Besitzer der in der letzten Nummer der "guten Idee" einverlangten Talons uns im Stich gelassen. Ob sie wohl auch in den Ferien waren ?

In Anbetracht dieser Umstände verzichten wir in dieser Nummer auf eine Veröffentlichung der wenigen erledigten Vorschläge und werden dieselben in die Oktober-Ausgabe der "guten Idee" aufnehmen.

Hingegen wollen wir die Gelegenheit benützen um einmal in eigener Sache zu schreiben. Im Hinblick auf die grosse Zahl von neuen Mitarbeitern scheint es uns sowieso recht nützlich, Sinn und Zweck unseres Vorschlagswesens wieder einmal darzustellen.

1. Definition.

Unter "betrieblichen Vorschlagswesen" verstehen wir die Einrichtung, die den Arbeitnehmern die Möglichkeit gibt, über ihre eigentlichen Pflichten und Aufgaben hinaus Vorschläge zur Verbesserung der Arbeitsabläufe oder zur Steigerung der Qualität der Arbeit einzureichen, die je nach dem sich ergebenden ideellen oder materiellen Nutzen prämiiert werden.

2. Zweck.

Durch das Vorschlagswesen soll jeder Mitarbeiter ermuntert werden, am ganzen Betriebs.-geschehen direkten Anteil zu nehmen und seine wertvollen Kenntnisse, Gedanken und Beobachtungen an die Geschäftsleitung weiterzugeben. Dieses Mit-Denken- und Mit-Arbeiten-Können soll die Arbeitsfreudigkeit und Arbeitslust des gesamten Personals steigern und die Beziehungen zwischen der Direktion und dem Personal enger gestalten. Zudem soll das Vorschlagswesen auch einen ganz realen Zweck erfüllen : es soll mithelfen die betreibswirtschaftliche Produktivität des Unternehmens zu steigern, dieses konkurenzfähiger und damit den Arbeitsplatz eines jeden Arbeitnehmers sicherer zu gestalten.

Das Suchen nach Verbesserungsmöglichkeiten und die dabei gefundenen guten Ideen begründen den Fortschritt auf jedem Gebiet. Ueber den engsten Kreis hinaus kann eine gute Idee der ganzen Abteilung und damit dem ganzen Unternehmen nützlich sein.

3. Richtlinien.

Die Vorschläge sollen gut durchdacht und klar abgefasst sein, sowie alle notwendigen Angaben enthalten. Sie können sich beziehen auf : Produktions- und Leistungssteigerung, Arbeitsvereinfachung und Rationalisierung, Zeit- und Materialersparnis, organisatorische Hilfsmittel, Ausschaltung von Fehlerquellen, Verbesserung von Werkzeugen und Vorrichtungen, Sicherheits- und Schutzmassnahmen.

Materialplanung
Berz Alfons
Fischer Kurt
Meier Hans
Magazin Flugzeugunterhalt
Bär Hans
Betriebsstoffe
Hugi Beatrice
Flugzeugunterhalt
Lehmann Edgar
Flugzeugüberholung
Felber Ernst
Flugzeugwartung
Gutmann Josef
Krebs Eugen
Schellenberg Walter
Schorta Hans
Spenglerei
Sidler Werner
Elektrowerkstatt
Anderwert Bruno
Rüegger Eugen
Sulzer Rudolf
Studer Armin
Propellerwerkstatt
Bachmann Hans
Triebwerkgruppe II, Montage
Rudin Hanspeter
Personalabteilung, Dokumentation
Allenspach Jakob

Direction pour la Suisse Romande
Service de Révision
Perrin John
Comptabilité
Muller Hermann
Bureau de Voyages Aériens
Tschan Frank
Service Traffic
Baehler Maryse
Arrivées et Départs Cornavin
Buchs Peter
Service de Piste
Meier Christian

Auslandvertretungen
London
Bishop Joan Carmel
Dehdashty Ali
Frankfurt
Lange Joachim
Lüdtke Helmut
Neumann Georg Eckhard
Hamburg
Diener Karl-Hans
Genua
Baranzelli Augusta
Kairo
Tolba Abdel Raouf
Istanbul Diker Abdül
Bagdad Radhi Taj
New York
Boese Alan G.
Feller Kathy B.
Nault Yolande C.
Reinhold F. William
San Francisco
Dominic Mathew C.
Atlanta
Watkins Jo Ann
Rio de Janeiro
Cesar José de Almeida
Sao Paulo
Oliveira Ramos Oswaldo
Tokio
Yamamoto Matsunao

Happy Landings - Die folgenden Mitarbeiter haben sich verheiratet : Am 11.5 : Ernst Bodmer, Motoren-Werkstatt; am 29.6. : Daniel Lerch, TEKO; am 19.7. : Beda Jud, Vergaser-Werkstatt; am 20.7.: Ferdinand Leu, IERA-Flugbetrieb, und Walter Sax, Radio-Werkstatt. Wir wünschen allen viel Glück im Ehestand !

Mit Raketenpost hat man in den USA das Geophysikalische Jahr eröffnet. Es wurden erstmals Versuche mit vorläufig fünf ferngelenkten Raketen von vier Metern Länge vorgenommen, die mit Ueberschallgeschwindigkeit je 5000 Briefe von einer Ortschaft in Nevada nach einer andern in Kalifornien beförderten. Das Ziel wurde mit einer Streuung von nur wenigen Metern erreicht; der Zustand der Briefe war tadellos.

Wussten Sie schon, dass .....

..... die Swissair 1956 von über 70 IATA-Gesellschaften nach geflogenen Kilometern im 19.Rang, gemessen am Personalbestand im 21. Rang und gemessen am Flugzeugbestand im 29. Rang figuriert ?

..... der Flugzeugpark der IATA-Gesellschaften Ende 1956 insgesamt 2790 Einheiten umfasste ?

..... die Länge des gesamten Luftliniennetzes der Erde auf 1,5 Millionen Kilometer geschätzt wird ?

SAS bucht elektronisch - Die skandinavische Luftverkehrsgesellschaft wird ab nächstem Jahr in ihrer zentralen Endbuchung in Kopenhagen als erstes nichtamerikanisches Flugunternehmen ein elektronisches Reservationssystem einbauen lassen. Der Schalterbeamte drückt auf ein paar Knöpfe, und innert einer Sekunde weiss der Kunde, ob er auf dem von ihm gewünschten Flug noch einen Platz erhält. Ist dies nicht der Fall, liefert die Maschine zehn Vorschläge für noch verfügbare Kurse auf der fraglichen Strecke.

KLM im Wilden Westen - Der KLM ist von den USA das Recht zugebilligt worden, ihre Linie nach Montreal bis Houston, Texas, weiterzuführen. Der Eröffnungsflug mit einem DC-7C fand am 3. September statt.

T-34 heisst die dritte Klasse, die ab 1. April 1958 auf den Nordatlantikstrecken eingeführt werden soll. T-34 wird um ca. 20 % billiger sein als die jetzigen Touristklasstarife. Bei der neuen Klassenbezeichnung heisst das "T" = Touristklasse, die Zahl "34" bedeutet den Abstand in Zoll zwischen den Rückenlehnen zweier Sitze.

Jets für die BEA - Die BEA hat bei den De Havilland-Werken sechs Düsenverkehrsflugzeuge des Typs Comet-IVB bestellt. Sie dürften ab 1959 und 1960 auf Kursen nach den Mittelmeerländern zum Einsatz gelangen. Die seinerzeit aus dem Verkehr genommenen Comets-II erhalten neue Rolls Royce-Avon-Triebwerke und werden noch ab diesem Monat auf einer Reihe von Frachtflügen nach dem Mittleren Osten auf ihre spätere Wiederverwendbarkeit im Passagierverkehr getestet.

Interesse an der "Caravelle" bekundet die Finnair. Sie hat die finnische Regierung um die Ermächtigung ersucht, drei Flugzeuge dieses Typs in Auftrag geben zu können.

Vier Convair 880 sind von der brasilianischen Luftverkehrsgesellschaft Real bestellt worden. Der Auftragsbestand für diesen Mittelstrecken- Strahlantriebstyp hat damit 48 Stück erreicht.

Die Convairflotte der Lufthansa ist durch die Ablieferung eines vierten Metropolitan auf acht Einheiten, wovon vier Convair 340, angewachsen. Ein fünfter Metropolitan wird in der nächsten Zeit erwartet.

Folklore in der Luft bietet die Lufthansa während des Münchner Oktoberfestes, indem ihre Hostessen den Dienst in bayrischer Dirndl-Tracht versehen.

Neueintritte - Wir freuen uns, die folgenden im August neu eingetretenen Mitarbeiter willkommen zu heissen :

Departement I
- Betriebswirtschaftsdienst
  - Koch Emil
- Dokumentenzentrale Kloten
  - Graf Fritz
- Kontrollbüro Verkauf
  - Enderli Kurt

Departement II
- Luftreisebüro Zürich
  - Muff Franz

Departement III
- Navros-Aspiranten
  - Schneebeli Max
- Load Control
  - Berger Urs
- Dispatch
  - Oes Peter
- Crew Assignment
  - Hegi Hansruedi
  - Hiltl Hildegard
- Route Documentation
  - Frei Edith
- Traffic
  - Sonderegger Willi
- Frachtdienst
  - Maag Hans-Rudolf
- Fracht Export
  - Elmer Erich
- Passagierdienst, Groundhostessen
  - Keller Liliane
- Stadtabfertigung Zürich
  - Schäppi Albert
- Kantine
  - Baccoli Santa
- Bereitstellung I
  - Müller Verena
- Wäscherei
  - Brunner Lisabeth

Departement IV
- Vorschriften- und Aktenzentrale
  - Weilenmann Rosa
- Betriebsstudien
  - Knöpfel Fritz

Das erfreulichste Bild zeigen einmal mehr unsere Kurse über den Nordatlantik. In diesem zu 26 % am Gesamtverkehr beteiligten Gebiet übertraf das Mehr an nachgefragter Kapazität die 32 %ige Offertensteigerung, weshalb auch die Auslastung von 69,7 % auf 73,1 % verbessert werden konnte.

Im Südatlantikverkehr, wo das Mehrangebot mit 127 % am deutlichsten in Erscheinung tritt, erreichten wir einen Auslastungskoeffizienten von 64,9 % gegenüber 73,7 % im Vorjahres-August.

Unsere Fernostkurse waren zu 44,8 % ausgelastet.

Unser Winterflugplan tritt am 6. Oktober in Kraft und gilt bis zum 31. März 1958. Das Streckennetz bleibt - bei etwas verringerter Flughäufigkeit in einigen Verkehrsgebieten - praktisch unverändert. Neu ist lediglich der Zwischenhalt in Montevideo auf der Strecke Sao Paulo - Buenos Aires.

Zu neuen Pilots-in-Command sind ernannt worden: die Flugkapitäne Walter Meierhofer und Werner Trösch auf DC-6B/DC-7C (Nordatlantik), die Flugkapitäne Rudolf Glutz, Karl Baumann und Bruno Schmitt auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten (wobei wir den beiden letztern zum ebenfalls neuen Flugkapitänsgrad noch besonders gratulieren), sowie die Flugkapitäne Brian Smith, Wilfried Schmidt, Raymond Martin, Eriksen Shilling und Pilot Arne Leibing auf DC-4 für den Sektor Europa. Herzliche Glückwünsche !

Von unsern Auslandvertretungen - Herr Enrico Iten wurde zum Swissair-Regionalvertreter in Bangkok ernannt, während Herr Alphonse Véya im Hinblick auf die Streckenführung unseres Südamerikakurses via Montevideo mit der Leitung unserer neuen Regionalvertretung in der uruguayischen Hauptstadt betraut wurde. Wir wünschen beiden Herren viel Erfolg.

Zu Ende der Sommersaison erhöht sich erfahrungsgemäss die Anzahl der Ferienreisen unseres Personals. Wiewohl die Angestellten unserer Auslandvertretungen ihren Kollegen aus der Schweiz gerne einen Dienst erweisen, so denke man doch daran, dass man diese Hilfsbereitschaft nicht über Gebühr in Anspruch nehmen sollte .

Neue Polarrouten werden von den amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften PAA (ab 10. September) und TWA (ab 29. September) beflogen. Sie dienen der Verbindung des amerikanischen Westens mit London, Paris und Rom.

Die technische Ecke

Wie werden Flugzeuge gewogen ? - Das Eidg. Luftamt schreibt Flugzeugwägungen in Abständen von zwei Jahren oder nach Umbauten und grössern Reparaturen vor. Diese Wägungen dienen der Bestimmung der Basisgewichte (die je nach den Ausrüstungsinventaren variieren) und der möglichen Maximalzuladungen sowie zur Berechnung der Schwerpunkte, die für die Verteilung der Nutzlast massgebend sind.

Flugzeuge müssen in geschlossenen Hallen gewogen werden (Windeinfluss !). Unter die drei Aufbockpunkte - einer unten am Bug und zwei an der Flügelunterseite je links und rechts ausserhalb des Hauptfahrwerks - werden hydraulische Hebeböcke geschoben. Auf jedem Hebebock sind Präzisionsflugzeugwaagen von je 20 Tonnen Kapazität bei einer Wägegenauigkeit von ± 1 ‰ angebracht. Jetzt werden diese aus Hebebock und Waage bestehenden, genau lotrecht gerichteten Einheiten angehoben, bis jede Waage mit 100 bis 150 kg belastet ist. Nach nochmaliger genauer Kontrolle der Nivellierung der Einheiten werden die drei elektrischen Schalter an den Hebebökken auf Kommando gleichzeitig betätigt, und das Flugzeug hebt sich langsam in die Höhe, bis die Räder ca. 10 cm über Boden sind. Mittels einer Wasserwaage wird nun noch die Horizontallage des Flugzeugs in bezug auf seine Längsachse kontrolliert und nötigenfalls durch Heben oder Senken am Bughebebock korrigiert. Die Addition der auf den drei Waagen angezeigten Gewichte ergibt das Flugzeuggewicht, das durch eine zweite Wägung mit untereinander vertauschten Waagen nachkontrolliert wird.

Fussball - Club

Mit dieser Nummer haben wir das besondere Vergnügen, Ihnen das 10-jährige Bestehen des Fussball-Club-Swissair anzeigen zu können.

Gleichzeitig mit dem kleinen Jubiläum hat unsere 1. Mannschaft auch ihr angestrebtes Ziel, den Aufstieg in die Serie "A" (oberste Spielklasse der Firmensportler) erreicht. Wir freuen uns zusammen mit den Aktiven zu diesem schönen Erfolg.

Um gut vorbereitet die Meisterschaft 57/58 antreten zu können, wurden einige Freundschaftsspiele vereinbart. Die 2. Mannschaft reiste anfangs August zum FC-Knorr nach Thayngen. Eine Woche später war der FC-Warteck aus Basel zu Gast und anderntags spielte das 1. Team gegen den FC-Cham. Zum Abschluss wurde noch der FC-Weinmann aus Schaffhausen (letztjähriger Schweizermeister) und die Elf der Verkehrsbetriebe Luzern empfangen.

Am 24. August begann unsere 2. Garnitur die Meisterschaft mit einem hohen Sieg in Schlieren und sicherte sich 8 Tage später in Kloten weitere 2 Punkte. Im 3. Meisterschaftsspiel konnte trotz Umdisponierungen 1 Punkt aus Wallissellen gerettet werden.

Mit etwelcher Spannung griff unsere 1. Mannschaft am 31. August in den Kampf ein. Das Team musste auswärts auf dem kleinen Platz der Brauerei Hürlimann antreten und holte sich gleich dank gutem Zusammenspiel den vollen Erfolg. Nicht vorauszusehen war der Sieg eine Woche später über die jungen, schnellen Elf des FC-Migros.

Voranzeige für den ASIA-Cup

Am Samstag 19. Oktober 1957 spielt in Zürich die Air-Lingus (Irland) gegen die Swissair um den ASIA-Cup Viertelsfinal. Bei diesem Spiel wird unser Schweizer - Riegel gegen das irische Stopper-System auf die Probe gestellt. Der Sieger wird im Frühling 1958 in Deutschland gegen die Lufthansa um den Halbfinal antreten können. Wir bitten alle Leser, dieses Datum für das sicher interessante Spiel vorzumerken und hoffen eine grosse Besucherzahl begrüssen zu können. Einzelheiten werden zur Zeit durch Anschläge bekanntgegeben.

M. Strahm

SWISSAIR NEWS

Für unsere Mitarbeiter
Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

6. Jahrgang Nr. 10 Oktober 1957

Unsere Verkehrsergebnisse im September 1957

	1957	1956
Offerierte Tonnenkilometer	17'071'598 + 58 %	10'776'214
Ausgelastete Tonnenkilometer	11'202'393 + 47 %	7'623'099
Etappenpassagiere	112'835 + 30 %	86'507
Fracht in kg	1'041'697 + 16 %	896'874
Post in kg	332'655 + 13 %	293'383
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	65,8 %	70,8 %

Mit diesen Resultaten ist der September besser ausgefallen als die beiden vorangehenden Monate. Ausgezeichnet abgeschnitten haben die Verkehrsgebiete Mittlerer Osten und Nordatlantik mit durchschnittlichen Auslastungsgraden von 79,5 resp. 75,7%. Der Südatlantik ergab mit nur 57,7% ein merklich schwächeres Resultat. Im Fernen Osten endlich ein deutlicher Fortschritt : durchschnittlich 55,4%, gegenüber 44,8% im August; hoffentlich hält diese Bewegung an, sodass die Linie bald ihre Kosten deckt ! In Europa wurden 60,7% erzielt, was etwas besser ist als im Vormonat, aber schlechter als im September 1956.

Der Gesamtauslastungsfaktor von 65,8% ist befriedigend, obschon das Budget noch etwas optimistischer war und mit 66% rechnete. Leider haben wir aber die veranschlagte Produktionsziffer wieder nicht erreicht. Zur budgetierten Produktion fehlten 2,3%. Hauptgründe: Knappheit an Besatzungen -Ausfall eines Fernostkurses wegen Beschädigung eines DC-6B in Tokio - und vor allem der Umstand, dass einer unserer kostbaren DC-7C immer noch in Lissabon ausser Gefecht ist !

Nachdem im August der Produktionsausfall noch grösser war, und auch der Juli schon ein recht mässiges Resultat ergeben hatte, ist es notwendig, eine konzentrierte Anstrengung zu unternehmen, um das laufende Jahr zu einem günstigen Abschluss zu bringen. Im Hinblick auf die enormen Aufgaben, die in der nächsten Zeit mit der Einführung des Düsenflugzeug-Betriebes vor uns liegen, ist ein guter Jahresabschluss 1957 eine unbedingte Notwendigkeit für unsere Gesellschaft und damit für uns alle. Der Endspurt bis Neujahr

muss mit möglichst geringem Aufwand durchgestanden werden; ein entsprechender Sparbefehl der Geschäftsleitung ist sämtlichen Abteilungen und Aussenvertretungen zugegangen. Wenn alle entschlossen zupacken und jede entbehrliche Ausgabe vermeiden, wird das Ziel erreicht werden.

Das Schweizerkreuz in Uruguay - Am 7. Oktober landete unser DC-7C HB-IBN "Bern" zum erstenmal in Montevideo, dem neuen Etappenort auf der Linie nach Buenos Aires.

Den Namen Thurgau erhielt am 16. September offiziell unser Metropolitan HB-IMP. Als Patin amtete die Gattin des thurgauischen Regierungspräsidenten Dr.W. Stähelin; der Regierungsrat nahm an der Feier in corpore teil.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden ernannt: Pilot Niklaus Wiedmer auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten, Flugkpt. Paulo Cajado auf Convair und die Piloten Georges von Allmen, Werner Keller, Willi Meier und Willi Neuenschwander auf DC-3. Wir wünschen alles Gute!

Ins Aerztliche Komitee der IATA wurde für eine Amtsdauer von zwei Jahren der Chef unseres Aerztlichen Dienstes, Herr Dr. H. Gartmann, wieder gewählt.

Happy Landings heisst unser Wunsch an alle unsere neuvermählten Mitarbeiter. Es sind:
25.5.: Siegrist Rudolf, Dokumentenzentrale (I); 20.6.: Althaus Willi, Propaganda (II); 27.7.: Lehnherr Willy, Flugbetrieb (IV); 2.8.: Strasser Heinz, Verkaufsplanung (II) mit Brunner Verena, Verkehrsabt.(II); 28.8.: Koller Hansuli, Endbuchung (II); 14.9.: Freihofer Fritz, Hydraulische Werkstatt (IV), Stucki Alfred, Radio-Werkstatt (IV); 16.9.: Duss Walter, Luftreisebüro (II); 17.9.: Zangger Richard, Instrumenten-Werkstatt (IV); 20.9.: Ryser Fred, Elektro-Werkstatt (IV); 21.9.: Frauenfelder Kurt, Motoren-Prüfstand (IV), Handschin René, Werft (IV), Klingler Walter, Abschluss- & Budgetdienst (I), Miller Adolf, Lohnbüro (I), Känzig Theo, Frachtbuchh.(I); 26.9.: Knecht Wilhelm, Lohnbüro (I); 27.9.: Aeschbacher Maria (jetzt: Frau Schmidt), Swissair Basel; 28.9.: Friedli Werner, Motoren-Magazin (IV); 28.9.: Maurer Viktor, Werft (IV).

Karl Biber † - Am 6. Oktober verunglückte Karl Biber, Angestellter unseres Zürcher Luftreisebüros, auf einer Klettertour an den Altenalptürmen im Alter von 47 Jahren tödlich. Wir werden dem geschätzten Mitarbeiter ein ehrendes Andenken bewahren und kondolieren seinen Angehörigen sehr herzlich.

Die ärztliche Ecke

Die asiatische Grippe - Der Name dieser Virus-Krankheit leitet sich vom Ort ihres 1. Erscheinens im April dieses Jahres, nämlich Hongkong und Singapore, her. Von dort hat sie sich bis nach Europa verbreitet. Es scheint, dass sie gegenwärtig auch bei uns grössere Bevölkerungskreise befällt und epidemischen Charakter annimmt.- Zu den ersten Symptomen gehören in vielen Fällen ein ausgesprochenes Durstgefühl, einige Stunden später etwas Halsschmerzen und meist schon innerhalb von 24 Stunden Temperaturen von 39° und darüber. Typisch sind starke Kopfschmerzen, Schmerzen in der Muskulatur, in den Knochen und Gelenken. Häufig sind diese Erscheinungen begleitet von einem trockenen Husten, der von einem Luftröhrenkatarrh herrührt, wobei die Lungen frei bleiben. Das Fieber und die übrigen Erscheinungen klingen relativ rasch ab. Der Patient ist im allgemeinem am 4. oder 5. Tag zwar etwas geschwächt, aber sonst frei von Symptomen. In den Tagen kurz nach dem Fieberanfall treten hin und wieder überraschend akute Schwächeanfälle auf, die bis zur kreislaufbedingten Ohnmacht führen können.-
Die asiatische Grippe unterscheidet sich von früher bekannten Grippeformen durch die Plötzlichkeit und Heftigkeit ihres Auftretens und ihre relative Gutartigkeit. Komplikationen, z.B. nachfolgende Lungenentzündung, sind selten, während sie in der Grippeepidemie 1918 die meisten Todesfälle gefordert haben. Anderseits scheint die Ansteckungsgefahr gross zu sein. Häufig hat sie bis zu 60 oder 70 % betragen. Auf einem Dampfer, der von Panama nach London unterwegs war, erkrankten 92 Personen, von denen aber in London nur noch 5 krank ankamen. Man kann also mit der relativen raschen Wiederherstellung der Betroffenen rechnen. - Zur Behandlung stehen bis heute, wie bei vielen andern Viruskrankheiten, keine spezifisch wirksamen Medikamente zur Verfügung. Der Körper muss die Krankheit selber überwinden, wobei er sich zugleich gegen sie immunisiert. Wir helfen ihm dabei durch absolute Bettruhe für mindestens 3 Tage, leichte Nahrung, reichliche Flüssigkeitszufuhr sowie durch Einnahme von etwas schweisstreibenden und schmerzlindernden Mitteln (Treupel, Alcacyl, Aspirin etc.). Penicillin ist gegen die Grippe selber absolut wirkungslos. Hingegen kann man damit allfällige Nebeninfektionen, denen der geschwächte Körper eher ausgesetzt ist, bekämpfen.- Zur Vorbeugung gegen die asiatische Grippe wird heute in USA, England und Frankreich ein Impfstoff hergestellt, der aber vorläufig nur in sehr beschränkter Menge erhältlich ist und fast ausschliesslich für die Bevölkerung dieser Länder reserviert bleibt. Die Wirksamkeit dieser Impfung ist allerdings sehr umstritten. Sie erzeugt bei den Geimpften oft ähnliche Krankheitserscheinungen wie die Grippe selber. Da die Grippe, wie gesagt, hoch infektiös ist, sind Vorkehrungen zur Verhütung der Ansteckung wenig aussichtsreich. Am besten bewährt sich immer noch eine milde Chinin-Prophylaxe. Deshalb wurde dafür gesorgt, dass jeder Swissair-Angestellte die Möglichkeit erhält, täglich eine kleine Menge Chinin während längerer Zeit zu sich zu nehmen. Die abgegebene Chinindosis ist unschädlich; lediglich Frauen, die in Erwartung sind, sollen kein Chinin zu sich nehmen.

Dr. B. Hässig.

Personalstatus per 30. September 1957

Direktion	8
Generalsekretariat	18
Planungsdienst	23
Zentraler Personaldienst	16
Allg. Personalausbildungsreserve	42
Departement I	251
Departement II	
Personal Schweiz	362
Personal Ausland	910
Departement III	
Bodenpersonal	766
Fliegendes Personal	666
Departement IV	1131
Direktion für die Westschweiz	440
Total	4633

Amerikanische Flugzeuge für Oststaaten - Die jugoslawische Luftverkehrsgesellschaft JAT bestellte bei den Dougl Werken zwei DC-6B-Langstreckenflugzeuge, die gegen Ende 1958 ausgeliefert werden sollen. Die polnische LOT erwarb von der Sabena drei Convair-240. - Beide Verkäufe bedurften der Einwilligung der amerikanischen Behörd

Das Ende der Metropolitan-Produktion ist von den Convair-Werken auf April 1958 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt wird die Produktion des Düsenverkehrsflugzeuges CV-880 aufgenommen. Der erste Metropolitan verliess das Werk im Dezember 1955. Bis April soll die Produktion einen Umfang von 176 Einheiten erreicht haben.

834,5 Millionen ausgelastete Passagierkilometer in einem Monat, und zwar im August dieses Jahres, sind das höchste von einer Fluggesellschaft in einem einzigen Monat je erreichte Ergebnis. Rekordhalter sind die amerikanische United Airlines. Die entsprechende Zahl für die Swissair beträgt 98,4 Millionen.

Neueintritte - Wir heissen die folgenden, im September neu bei uns eingetretenen Mitarbeiter herzlich willkommen:

Planungsdienst
- Flugzeugprojekte
  - Helg Alfred

Departement I
- Spedition
  - Imholz Gertrud
- Büro für Inlandabrechnungen
  - Jost Ursula
- Passageabrechnung
  - Caviezel Mia
- Lochkartendienst
  - Müller Rosmarie

Departement II
- Passagen Verkaufsbeziehungen
  - Morf Friedhold
- Fracht-Verkehrsdienst
  - Böhlen Paul
- Fracht-Verkaufsbeziehungen
  - Humbert Liliane
- Verkehrsabteilung
  - Zulliger Walburga
- Reservationswesen
  - Leuenberger Willi

Departement III
- Navigationsbüro
  - Besson Jacques
  - Walser Heinrich

Traffic-School
- Ackermann Alex
- Bänninger Bruno Peter
- Baumgartner Jakob
- Brenni Raimondo
- Forster Werner
- Gafner Rudolf
- Ganz Ulrich
- Honegger Ernst
- Huber Willy
- Juriens Roger
- Keiser Walter
- Louis André
- Mottier Reynold
- Müller Otmar
- Rau Marcel
- Reiter Paul
- Risch Henri Paul
- Schlageter Klaus
- Schluep Urs
- Schmid Otto
- Schultheiss Hanspeter
- Tapis Armand
- Tobler Hans-Rudolf
- Widmer Hans

Startdienst
Fasnacht Robert
Huber Albert
Meier Ernst
Wiederkehr Karl
Fracht Export
Müller Remo
Tissot Armand
Passagierdienst, Auskunftsangest.
Peter René
Passagierdienst, Groundhostessen
Bützberger Rita
Duft Anne Marie
Stadtabfertigung Zürich
Bänninger Max Walter
Strässle Albert
Kabinen-Ausrüstungsdienst
Büsser Franz

Departement IV
Betriebsstudien
Schilling Hans
Triebwerke
Müller Albert
Einkauf Ausland
Meier Beatrice
Arbeitsvorbereitung
Arnold Albert
Flugzeugunterhalt
Hausammann Robert
Jegen Anton
Kläger Anton
Mäder Josef
Muff Josef
Rutz Fredy
Schretzmann Walter
Flugzeugüberholung
Michel Ernst
Flugzeugwartung
Buck Walter
Rossi Julius
Flugzeugwartung IERA
Arnold Norbert
Wieland Hanspeter
Schlosserei
Schnell René
Instrumentenwerkstatt
Matter Otto
Rüedi Josef
Trümpy Hans
Triebwerkgr. I, Revision
Arnold Hermann
Baer Otto
Honegger Markus
Meier Kurt
Triebwerkgr. II, Montage
Hoppler Jakob
Keller Hansueli
Kempter Kurt
Zylinderwerkstatt
Zeugin Emil
Triebwerkgr. II, Einbau
Flühmann Peter
Personalabteilung Dept. IV
Flückiger Fanny

Direction pour la Suisse Romande
Réservation
Hotz Alice
Telex
Maire Yvette
Service Trafic
Caprez Jean
Service Fret, Emballeurs
Bally Pierre-Alexandre
Service de Piste
Schaufelberger John

Auslandvertretungen
London
Baldo James
Köln, Stadtbüro
Pendzich Waldemar
Köln, Station
Bornstein Ludwig
Stuttgart
Schoeps Friedrich
New York
Buchser Walter P.
Connor Marion K.
Field Lisa
Oczkowski Elizabeth
Rader Ronald C.
Wajsfelner Susan B.
Wou Paula
New York, Abfertigung
Marta Ruth
Stark Walter
Philadelphia
Logan John A.
Montevideo
Véja Alphonse
Tokio
Hamamoto Akone
Bombay
Kirpalani Kishen
Khalak-Dina Akbar Ahmed

Allgemeine Personelausbildungsreserve
Diebold Edmund
Köchli Selina
Lindenmann Beatrice
Paolini Margrit
Peter Serge
Peter Henri
Wuest Ernst

Ein vierzehnjähriger Japaner sucht einen schweizerischen Briefwechselpartner im Alter von 14 bis 18 Jahren. Masako Tomiyama (73 Chigahara Imamura, Anjo, Aichi, Japan) sammelt Briefmarken und farbige Postkarten. Er ist Mitglied des Youth Council for International Contact. Der Briefwechsel sollte in englischer Sprache erfolgen.

Die gute Idee

SWISSAIR

Nr. 45
Oktober 1957

Herausgegeben durch:
Büro für Organisations-
Manual & Vorschlagswesen

Trotz unseren grössten Bemühungen konnten nicht mehr als acht Anregungen prämiiert werden. Doch befinden sich noch mehrere gute Vorschläge vor dem Abschluss und wir hoffen, dass einige davon in der nächsten Nummer unter den prämiierten zu finden sind. Die prämienträger von diesem Monat heissen :

Herr Viktor Breitenmoser, Stat.-Leitung Kloten, Dept. III	Fr.	50.-	4819
Herr Max Buntschu, Triebwerk, Dept. IV	Fr.	50.-	5555
Herr Roland Meister, IERA, Dept. IV	Fr.	30.-	5524
Herr Rudolf Kaufmann, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr.	20.-	4111
Herr Ernst Stauffer, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr.	20.-	4511
Herr Bruno Keller, Stat.-Leitung Kloten, Dept. III	Fr.	20.-	5243
Herr Heinz Wetzel, Motorenprüfstand, Dept. IV	Fr.	20.-	5493
Herr Robert Hürlimann, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr.	10.-	4983

Herr Viktor Breitenmoser machte mit seinem Vorschlag auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten im Holdsystem aufmerksam. Als besondere Verbesserung schlug er vor :

- die bisher 6-stelligen Nummern auf den Hold-Etiketten durch eine 4-stellige Zahlenreihe zu ersetzen.
- die Etikettensätze, d.h. jeder Nummersatz von 1000 - 9999 in einer andern Farbe zu drucken.
- die Hold-Etiketten von einer einzigen Stelle aus zu verteilen.

Diese vorgebrachten Anregungen bringen folgende Vorteile mit sich :

- 4-stellige Nummern führen weniger zu Verwechslungen.
- die Aufteilung nach Farben ermöglicht auf den ersten Blick die im Hold allzulange eingelagerten Gegenstände zu erkennen.
- die Herausgabe und Verwaltung der Holdtags durch eine zentrale Stelle erleichtern die Ueberwachung.

Ausserdem gab der Vorschlag zugleich den Anstoss zu einer Reorganisation des ganzen Holdsystems, wobei die vorgeschlagene Methode in die Neuregelung einbezogen werden konnte.

Herr Max Buntschu fertigte für das Demontieren der Stösselführungen und Kipphebeldeckel an den Motoren einen speziellen Rohrsteckschlüssel an.

Bisher mussten die Muttern mit einem normalen Steckschlüssel gelöst und jede einzelne Mutter von Hand entfernt werden. Diese Arbeit war infolge der schlechten Zugänglichkeit sehr zeitraubend. Mit dem vorgeschlagenen Spez.-Schlüssel, der ca. 50 cm lang ist, können die Muttern sowohl gelöst als auch entfernt werden, indem der Schlüsselschaft als Magazin die demontierten Muttern aufnimmt.

Die Arbeitszeit für die Demontage der entsprechenden Motorteile wird dadurch wesentlich verringert.

Herr Roland Meister beantragte, für die Einstellung der Oelkühler-Actuators spezielle Prüfkabel anzufertigen.

Für die Einstellung der Kühlerklappen ist der Actuator, je nach Klappen-Position, auf- oder zulaufen zulassen. Bisher musste die entsprechende Actuator-Stellung unter Beizug eines Elektro-Mechanikers mit Hilfe von Schema und prov. montiertem Kabel herbeigeführt werden.

Die vorgeschlagenen Prüfkabel können nun an die bereits vorhandene Dock-Prüfverkabelung angeschlossen werden und lassen den Actuator automatisch in die "close" resp. "open" Position laufen, je nach der entsprechenden und bezeichneten Verdrahtung des Kabelsteckers.

Neben einer Zeiteinsparung ergibt sich daraus auch eine Verminderung der Brandgefahr. Die Betriebsplanung wird sofort einen Auftrag für die Herstellung solcher Prüfkabel erteilen.

Der Vorschlag von Herrn Rudolf Kaufmann, die funktionelle Ueberwachung der Scheibenheizung an den Metropolitan durch messen der Wechselspannung zu verbessern, wurde seinerzeit abgelehnt. (gute Idee Nr.42/57)

Nun hat sich aber in der Zwischenzeit ergeben, dass die vom Service-Engineering schon damals studierte Methode einer Strommessung nicht wirtschaftlich ist. Man ist deshalb wieder auf die Anwendung einer Spannungsmessung zurückgekommen, die im Prinzip dem Vorschlag von Herrn Kaufmann entspricht. Somit hat er nachträglich eine Prämie verdient.

Herr Ernst Stauffer regte an, einen leichten zusammenklappbaren Cockpit-Stuhl herzustellen. Der Stuhl ist als Sitzgelegenheit während den Bedienungsarbeiten im Cockpit gedacht, da bei den Revisionsstandzeiten die normalen Cockpit-Stühle ausgebaut sind. Er wird die bisher verwendeten Kisten (!) ersetzen und den jeweiligen Einbau eines Normalsitzes für die Durchführung der Steuer- und Bremsfunktions-Kontrollen, die eine stabile Sitzgelegenheit verlangen, überflüssig machen.

Herr Bruno Keller bemerkte, dass am Gepäckraum der Metropolitan keine Gepäcksicherung vorhanden ist. Er schlug daher vor, dort ein Tuch anzubringen, damit beim Oeffnen der Türe das Gepäck nicht nachrutscht und auf den Boden des Tarmac fällt. Da der mit diesem Vorschlag aufgedeckte Misstand zu unliebsamen Konsequenzen führen kann, wurden mit Werkauftrag Nr. 57'043 die fehlenden Gepäcksicherungen sofort in Auftrag gegeben. Andernseits verdient die Aufmerksamkeit von Herrn Keller prämiiert zu werden.

Herr Heinz Wetzel schlug vor, die Backen der zum Lösen der Hochspannungskabel gebräuchlichen 6-kt Spezialschlüssel konisch anzuschleifen.

In ihrer Originalform können diese Spezialschlüssel für die R-2800 Motoren ohne weiteres verwendet werden, sind jedoch für die gedrängte Bauart der EA-1 Wright-Motoren zu massiv. Wie die Erfahrung gezeigt hat, wird durch das Abschleifen der Schlüsselbacken eine wesentlich bessere Zugänglichkeit zu den hintern Kerzen der EA-1 Motoren und eine Vergrösserung des Drehweges erreicht.

Die Betriebsplanung ist zur Zeit an der Arbeit, die mit der Ausführung dieses Vorschlages im Zusammenhang stehenden Probleme zu lösen.

Herr Robert Hürlimann stellte fest, dass die Hülsenschrauben für die Parts-Kataloge auch bei Einbau-Ergänzungen im DC-7C, wie z.B. beim Anbringen der Toilettenkästchen verwendet werden. Um beim Gebrauch derselben weitere Umtriebe zu vermeiden, schlug er vor, diese Schrauben bereits verchromt oder kadmiert an Lager zu legen.

Der Vorschlag Nr. 5566, bei den Passagiertischen der DC-7C Flugzeuge mit Kunstleder überzogenes Resocel von 0,5 mm Dicke zu verwenden, ist gut und wird mit Werkauftrag Nr. 57'040 sofort ausgeführt.

Dieser Tischbelag muss im Gegensatz zu dem bisher gebrauchten und direkt auf die Tischoberfläche aufgeleimten Vinyl nicht ständig nachgeleimt werden. Neben dem Wegfall einer bisanhin ständig notwendigen Reparatur gibt diese Machart dem Passagiertisch ein saubereres Aussehen.

Der Einsender dieses Vorschlages verzichtet auf die ihm zugestandene Prämie und wir entsprechen deshalb gerne seinem Wunsche, seinen Namen nicht zu publizieren. Nichtsdestoweniger sprechen wir ihm unseren Dank für seine gute Idee aus.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiiert werden :

4270 Der Ausschank von Autobenzin durch die Swissair, zu einem unter dem Tanksäulentarif liegenden Preis, muss neben andern Gründen auch aus prinzipiellen Erwägungen heraus abgelehnt werden. Neben dem personellen und administrativen Mehraufwand, der eine Tankstelle mit sich bringt, verstösst eine solche Konkurrenzierung der ortsansässigen Benzinausschankstellen gegen die "Public relations Policy" unserer Gesellschaft. Der Umstand, dass andere Firmen für ihr Personal betriebseigene Tanksäulen eingeführt haben, bedeutet für uns kein Kriterium. Die Swissair, als schweizerisches Luftverkehrs-Unternehmen ist im Gegensatz zu andern Industrie-Unternehmungen einer viel strengeren Kritik durch die Oeffentlichkeit ausgesetzt.

4405 Der Vorschlag, mittels progressiven Lohnabzügen die Steuerzahlung der Angestellten auf die Swissair zu übertragen ist nicht opportun. Die Untersuchung über die oekonomischen und personalpolitischen Aspekte haben folgendes ergeben :

1. Die Bezahlung der persönlichen Steuern der Angestellten und das vor- oder nachherige Inkasso durch den Arbeitgeber verursachen eine wesentliche administrative Belastung. Wohl könnte die Swissair bei einer sofortigen Bezahlung der Steuerschulden ihrer Arbeitnehmer in den Genuss des Steuerrabattes kommen, doch wäre dieser kleiner als der Zins für das Kapital, das für diese Zahlung eingesetzt werden müsste.

2. Die vorgeschlagene Zahlungsart greift nach schweizerischem Empfinden zu stark in die private Sphäre des Angestellten ein. Die Bezahlung der Steuern ist eine reine Budgetfrage des privaten Haushaltes, die jeder Bürger selbst lösen können sollte.

4516 Der Versuch, durch Umdrehen der Halteplättchen und Anbringen einer stärkeren Feder die Serviertischchen der DC-6B Touristklass-Stühle in aufgeklapptem Zustand fixiert zu halten, verlief negativ. Die entsprechende Fachdienststelle befasst sich weiterhin mit diesem Problem und sucht nach einer besseren Lösung.

4723 Luftfracht-Werbebriefe. Wir schätzen den Unternehmungsgeist und das Interesse des Einsenders der 1o Werbebriefe. Es ist nicht ausgeschlossen, dass gelegentlich die eine oder andere Idee der entworfenen Luftfracht-Werbebriefe ausgewertet wird. Dass der Initiant aus freien Stücken auf eine Belohnung verzichtet anerkennen wir mit bestem Dank.

4757 Die Angabe der Versicherungsanmelde-Nummer auf den Luftfrachtbriefen ist für grössere Frachtbetriebe mit starkem, stossweisen Verkehrsanfall nicht durchführbar. Um einen flüssigen Betriebsablauf zu gewährleisten, werden in den grösseren Frachtbetriebsstellen, wie z.B. in Kloten, die Versicherungsanmeldungen gesamthaft pro Tag, erst am späten Abend oder während dem Nachtdienst, geschrieben. Deshalb kann die Nummer der Versicherungsanmeldung erst nachträglich auf die Buchhaltungskopie übertragen werden. Zudem werden diese Nummern nur bei Schadenfällen und auch dann nur im Verkehr mit den Versicherungsgesellschaften benötigt. Und glücklicherweise machen diese Schadenfälle nur einen kleinen Teil des gesamten versicherten Frachtvolumens aus.

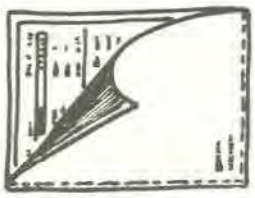
4767 Salärauszahlung in auf Franken abgerundeten Beträgen. Vorschläge die das gleiche Problem behandeln wurden schon mehrmals eingereicht und mussten jeweils aus folgenden Grund abgelehnt werden.

Der sich aus einem solchen System ergebende Mehraufwand im Lohnbüro, übersteigt den kleinen Zeitgewinn für die Hauptkasse.

Ausserdem würde dies im Hinblick auf die Einführung der Lohnabrechnung auf dem IBM-Computer verschiedene neue Probleme aufwerfen, deren Lösungen nicht einfach sind.

Wir bitten deshalb, in dieser Angelegenheit keine Vorschläge mehr einzureichen.

4771 Reduktion des Couvert-Verbrauches. Um den Couvertverbrauch zu reduzieren, womit jährlich etliche Franken eingespart werden können, sind schon verschiedene Massnahmen getroffen worden.



z.B. wird das Manual-Office für den Versand von Handbuch-Nachträgen demnächst ganz einfache und billige papierene Einlegetaschen verwenden.

Die Platzausnützung beim Adressieren von bereits beschriebenen C4-Couverts is jedoch Sache der Absender und sollte nicht durch besondere Massnahmen vorgeschrieben werden müssen.

Die Vermehrung der 5 Adressfelder bei den C6-Dienstcouverts auf deren 9 würde keine grosse Einsparung bringen, da nach 5-maligem Gebrauch diese Couverts meistens abgenützt sind.

4992 Die Idee, die Propeller-Domkolbenbüchsen durch Ausschleifen für eine weitere Laufzeit verwendbar zu machen, ist nicht neu. Diese Revisionsmethode wird bereits seit 1951 an den 23 E 50 Domkolbenbüchsen angewendet.

Wir danken dem Einsender aber trotzdem für den Hinweis, dass dieses Vorgehen auch für die DC-6B und CV-440 Domkolbenbüchsen gebraucht werden kann. Die entsprechende Rep.-Vorschrift 60'792-1 wird revidiert und die vorgeschlagene Revisions-Methode auch auf die übrigen Typen ausgedehnt.

5134 Es kommt zum Glück nicht öfters vor, dass Angestellte der Swissair das Vorschlagswesen dazu benützen, ihrem Aerger über einen Misstand im Betrieb Luft zu machen. Herr J.G. bildet da die, in diesem Falle unerfreuliche Ausnahme, die die Regel bestätigt. Wir hätten sein Elaborat auch hemmungslos dem Papierkorb übergeben, wenn er nicht so stolz darauf und an einer Antwort interessiert gewesen wäre. Schade, dass er nicht den richtigen Ton gefunden hat. Seinen Kommentar hätte er sich ersparen können, den hätten wir schon gemacht, dafür wäre er gut beraten gewesen, den Weg anzugeben, um den geschilderten Misstand abzuhelfen.

5145 Die Idee, einen Aktenvernichter anzuschaffen ist nicht neu. Entsprechende Anregungen wurden schon von der Reproduktionszentrale des Dept. III gemacht. Die Verwendung eines so teuren Aktenvernichters in den in Frage kommenden Dienststellen lässt sich jedoch wirtschaftlich nicht rechtfertigen, während der zentrale Betrieb eines solchen Apparates zu grosse Umtriebe bringen würde. Auch liegt für das Produkt der Aktenvernichtung, die Papierwolle, kein Bedarf vor, da die Spedition mit dem ihr aus eintreffenden Sendungen zur Verfügung stehenden Verpackungsmaterial auskommt.

5302 Aenderung der Flugzeug-Abgangsmeldung. Diese Angelegenheit ist schon seit einiger Zeit Gegenstand von Untersuchungen zwischen den Abteilungen Flug- und Bodendienst. Es wird gegenwärtig ein entsprechender Vorschlag behandelt der viel weiter geht als derjenige des Einsenders. Bereits wurde versuchsweise dazu übergegangen, für einzelne Strecken die namentliche Aufführung der Passagiere in den Abgangsmeldungen wegzulassen.

5314 Buchungs- und Ablieferungsslip für Frachtsendungen. Das Problem der Ankunfts- und Auslieferungsbestätigungen wurde bereits in früheren Jahren und erst kürzlich wieder eingehend überprüft. Das Untersuchungsergebnis weist folgende ablehnende Punkte auf:

1. Eine dem Vorschlag entsprechende Ankunfts- und Auslieferungsbestätigung verstösst gegen das durch die IATA festgelegte Prinzip, wonach der normale Ablauf des Frachtverkehrs nicht mit Extra-Leistungen belastet werden soll. Rückmeldungen an die Versandstationen v.v. sollen sich nur auf Fälle von Unregelmässigkeiten beschränken.

2. Das vorgeschlagene System hätte nur dann Erfolg, wenn die Meldungen lückenlos eingehen. Auf Stationen wo Unregelmässigkeiten in der Weiterleitung der Fracht vorkommen, d.h. dort wo eine entsprechende Bestätigung wünschbar wäre, bestünde wiederum keine Gewähr für eine zuverlässige Rückmeldung.

3. Mit Ausnahmen sind die Swissair-Abfertigungsdienste ausserhalb der Schweiz lokalen Organisationen oder Gesellschaften übertragen. Diese sind nicht ohne weiteres Bereit, die mit einem derartigen System verbundene Mehrarbeit zu übernehmen.

4. Da die einlaufenden Bestätigungen jeweils nach dem Eingang sofort Verarbeitet werden müssten, wäre die Einführung eines solchen Systems mit einem beträchtlichen Arbeitsaufwand verbunden, was auch für Zürich gilt.

Diese angeführten Gründe sprechen gegen eine generelle Einführung des Vorschlages.

Buchungsetiketten mit Streifengummierung kommen nicht in Frage, weil gummiertes Papier billiger ist.

5349 Markierungszettel für beschädigte Gepäckstücke. In jenen Fällen, wo bereits beschädigte Gepäckstücke vom Abfertigungspersonal angenommen werden müssen, ist die Beschädigung gemäss STM 3.3.1 auf den beiden Gepäckabschnitten (claim tag und strap tag) einzutragen. Dieser Vermerk sollte genügen, um für die wenigen beschädigten Gepäckstücke auf zusätzliche Markierungs-Etiketten verzichten zu können.

5611 Oellager-Einrichtung. Nach dem Bezug des neuen Oellagers zeigte es sich, dass die tägliche Benützung von längerer Dauer ist als vorgesehen. Trotz der Absicht, dort keinen festen Arbeitsplatz einzurichten, wurde inzwischen der Aufenthaltsraum mit Tisch, Kleiderschrank und Telefon ausgerüstet.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen einzusenden:

84 Swissair-Kalender.

781 Schlauch-Schneidezange.

5187 Abdichtung der Boosterpumpen an den Haupttanks 1 u. 4 der DC-6B.

5502 Herstellen von Auswertungskarten.

5563 Testbox für Strommessungen an den Edison-Feuerwarnanlagen.

5568 Schutzdeckel für ADF-Panel am Pedestal der CV-440.

5586 Einbau einer Verkabelung für den Heizerpumpen-Test an DC-6B/DC-7C.

5607 Einwachsen der Kipphebel an den DC-7C Motoren.

Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Welche Clubs sind der FPS angeschlossen ?

Um Ihnen den Beitritt zum einen oder andern Club zu erleichtern, führen wir nachfolgend die Präsidenten der der FPS angeschlossenen Sektionen auf. Unter der Club-Bezeichnung ist der Jahres-Mitgliederbeitrag notiert.

Alpine Sektion Aktiv: Fr. 8.- Passiv: Fr. 5.-	Herr HUGO ZELLER Chef des Büros für Organisations-Manual und Vorschlagswesen, GS. tf. 580
Boccia-Club Aktiv und Passiv noch unbestimmt	Herr RUDOLF KELLER AVOR. Dept. IV tf. 2918
Fussball-Club Aktiv: Fr. 13.50 Passiv: Fr. 5.-	Herr RICHARD KOEHLER Chef der Betriebsgruppen, Dept. IV, tf. 2775
Handball-Club Aktiv: Fr. 15.- Passiv: Fr. 5.-	Herr MEINRAD FESSLER Reservation, Dept. II, tf. 601
Kunstzirkel Aktiv: Fr. 3.50	Herr LEO BOLLHALDER Chef der Allg. Buchhaltung, Dept. I, tf. 398
Schach-Club Aktiv: Fr. 5.- Passiv:Fr. 2.-	Herr ROBERT BRUN Techn. Verzollung, Dept. IV, tf. 2779
Ski-Club Aktiv: Fr. 8.-	Herr WILLY ZWEILY IERA Instrumentenwerkstatt Dept. IV, tf. 2821
Tennis-Club Aktiv: Fr. 65.- Passiv: Fr. 5.- Ehepaar: Fr. 100.-	Herr ERNST WILLI Chef AVIONICS, Planungsdienst, tf. 2876
Tisch-Tennis-Club Aktiv: Fr. 15.- Ehepaar Fr. 20.-	Fräulein HEIDI SENN Verkaufsleitung Deutschschweiz/Tessin Dept. II, tf. 543

Wenn Sie nähere Angaben über einen Club wünschen so wenden Sie sich bitte an den betreffenden Präsidenten. Er wird Ihnen gerne über alle Details Auskunft geben.

Kurz - Mitteilungen

Wir erinnern, dass das Parkieren auf dem Buchwiesen-Schulhausplatz vor unserem Clubhaus in Zürich-Seebach für jegliche Vehikel verboten ist. Auch der Schönauring-Bogen eignet sich der vielen Kinder und der engen Durchfahrt wegen äusserst schlecht zum Parkieren.

Die Ferienhaus-Aktion Arosa und Ober-Iberg wurde inforge Frequenz-Mangel suspendiert.

Die Veröffentlichung der Vergünstigungen für das Swissair-Personal erfolgt vierteljährlich. Die Listen sind bei den Personaldiensten bzw. -Abteilungen der Departemente zu beziehen.

Unser Vertreter bei der ASIA (Airlines Staff International Association) Herr SEILER meldet uns, dass in Bälde eine Internationale-Ferienaustausch-Aktion in die Wege geleitet wird. Wir gelangen zu gegebener Zeit mit näheren Angaben an Sie.

Eine Equipe des Swissair-Schach-Clubs geht am 28/29 Sept. 57 nach Amsterdam und kämpft um den ASIA-Cup gegen KLM.

Eine Interessengruppe des Kunstzirkel besuchte in Basel die Ausstellung "Basler Privat Besitz" unter kundiger Führung des Konservators der Kunsthalle Basel.

Alpine - Sektion

Die dritte Tour, die die Alpine Sektion in dieser Saison unternahm, führte zehn Mitglieder am 3./4. August 1957 auf den 2928 Meter hohen Uri-Rotstock. Mit Bahn und Schiff fuhren die Alpinisten am Samstagnachmittag zum Ausgangspunkt Isleten, von wo aus in dreistündigem Marsch die auf 1486 Meter gelegene Unterkunft auf der Musenalp erreicht wurde. Nach dem einfachen Nachtessen konnte das Team ergriffen einem Sennen zuhören, der inmitten der trotzenden, roterglühten Felswände über die weite Gegend den Alpsegen rief.

Die Tagwache am Sonntag wurde so angesetzt, dass um 5 Uhr die kleine Kolonne wieder marschbereit war. Zwei Stunden später stand sie bereits 1000 Meter über der noch im Schatten liegenden Alp. Auf dem "Chessel" wurde die Normalroute verlassen und der Absturz der Ostflanke des Uri-Rotstockes überklettert. Anschliessend blieb noch die Traversierung des weiten Firnfeldes und der letzte Aufstieg vom Sattel zum Gipfel, wo eine herrliche Rundsicht die Mühen unserer Bergsteiger lohnte.
Von den 2493 Metern Höhendifferenz, die im Aufstieg vom Urnersee zum Gipfel zu überwinden waren, wurden im Abstieg nur noch ca. 1900 Meter zu Fuss zurückgelegt. Bei Rüti im Grosstal stand ein kleiner Bus zur Verfügung, gerade gross genug um die zufriedene und gutgelaunte Schar in flottem Tempo hinunter zum See zu bringen.

Ziemlich müde, aber glücklich über das Erlebnis einer schönen Tour, liess sie sich dann wenig später von Schiff und Bahn wieder nach den häuslichen Herden zurückführen.

H. Zeller

Ski - Club

Mit 4 Gruppen zu je 3 Mann beteiligte sich der Ski-Club-Swissair am Volksschiessen der Armbrustschützen in Kloten. Gruppe "Wilhelm Tell" bestehend aus den Herren Walter Schneider, Franz Scheiber und Fritz Borter erzielten dabei ein beachtliches Resultat. Mit 123 Punkten Schossen sie den zweiten Rang heraus. Die Gruppen "Sherpa", "Heftpflaster" und "Steihäger" landeten der Reihe nach im 5.7. und 18. Rang.

Pistolen - Gruppe

Am 7. September 1957 wurde in Kloten der traditionelle Pistolenmatch zwischen einem SAS-Team aus Stockholm und der Swissair-Pistolengruppe ausgetragen. Die Basis bildete das internationale Programm : Distanz 25 Meter, 30 Schüsse auf Match-Scheibe und 30 Schüsse auf Olympia-Scheibe. Beiderseits gingen je 6 Mann ins Feuer, von denen das niedrigste Resultat jeweils gestrichen, die übrigen fünf zum Mannschafts-Klassement addiert wurden.
Den Wanderpreis in Form eines Modelles der DC-6B verteidigten die Skandinavier mit gutem Erfolg.

Gruppenwertung :	1. SAS	2471 Punkte	
	2. Swissair	2442 Punkte	
Einzelwertung :	1. Herr Arvedson	SAS	526 Punkte
	2. Herr Dahlin	SAS	523 "
	3. Herr Hugentobler	Swissair	523 "
	4. Herr Pfister	Swissair	499 "
	5. Herr Schaltenbrand	Swissair	491 "
	6. Herr Lüthi	Swissair	489 "
	ferner im 10. Rang Herr Rieker SWR mit 440 Punkten		
Disziplin-Sieger :	Herr Arvedson SAS	265 Punkte auf Match-Scheibe	
	Herr Hugentobler SWR	268 Punkte auf Olympia-Scheibe	

Leider fehlten, infolge Militärdienst und Ferien, unserem Team 2 gute Schützen, die dem Vernehmen nach schon 530 und mehr Punkte geschossen haben. (Red.)

H.U. Hugentobler

Fussball - Club

Mit dieser Nummer haben wir das besondere Vergnügen, Ihnen das 10-jährige Bestehen des Fussball-Club-Swissair anzeigen zu können.

Gleichzeitig mit dem kleinen Jubiläum hat unsere 1. Mannschaft auch ihr angestrebtes Ziel, den Aufstieg in die Serie "A" (oberste Spielklasse der Firmensportler) erreicht. Wir freuen uns zusammen mit den Aktiven zu diesem schönen Erfolg.

Um gut vorbereitet die Meisterschaft 57/58 antreten zu können, wurden einige Freundschaftsspiele vereinbart. Die 2. Mannschaft reiste anfangs August zum FC-Knorr nach Thayngen. Eine Woche später war der FC-Warteck aus Basel zu Gast und andemtags spielte das 1. Team gegen den FC-Cham. Zum Abschluss wurde noch der FC-Weinmann aus Schaffhausen (letztjähriger Schweizermeister) und die Elf der Verkehrsbetriebe Luzern empfangen.

Am 24. August begann unsere 2. Garnitur die Meisterschaft mit einem hohen Sieg in Schlieren und sicherte sich 8 Tage später in Kloten weitere 2 Punkte. Im 3. Meisterschaftsspiel konnte trotz Umdisponierungen 1 Punkt aus Wallissellen gerettet werden.

Mit etwelcher Spannung griff unsere 1. Mannschaft am 31. August in den Kampf ein. Das Team musste auswärts auf dem kleinen Platz der Brauerei Hürlimann antreten und holte sich gleich dank gutem Zusammenspiel den vollen Erfolg. Nicht vorauszusehen war der Sieg eine Woche später über die jungen, schnellen Elf des FC-Migros.

Voranzeige für den ASIA-Cup

Am Samstag 19. Oktober 1957 spielt in Zürich die Air-Lingus (Irland) gegen die Swissair um den ASIA-Cup Viertelsfinal. Bei diesem Spiel wird unser Schweizer - Riegel gegen das irische Stopper-System auf die Probe gestellt. Der Sieger wird im Frühling 1958 in Deutschland gegen die Lufthansa um den Halbfinal antreten können. Wir bitten alle Leser, dieses Datum für das sicher interessante Spiel vorzumerken und hoffen eine grosse Besucherzahl begrüssen zu können. Einzelheiten werden zur Zeit durch Anschläge bekanntgegeben.

M. Strahm

Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Tennis - Club

ASIA - Cup, Swissair gegen Aer-Lingus 5 : 0

Zum Bild links: Mit den Offiziellen und den Spielern der Aer-Lingus stellen sich die siegreichen Vertreter der Swissair vor; von rechts nach links: Herr Bergsma, Herr Bötschi, Fräulein Simmen, Frau Rapold und der Dritte von links Herr Ritzi. Im Hintergrund das Clubhaus der Aer-Lingus.

Abschrift des Gratulations-Telex an unseren ASIA-Vertreter Herr SEILER: swissair won tennis match five games to nil - congratulations - byrne - 14.Sept.1957.

Fräulein Simmen, Groundhostess, erzählte beim Interview folgendes: Für die Selektion zum ASIA-Cup nach Dublin wurde die Spieler-Auswahl besonders sorgfältig getroffen, da die Gewinn-Chance gegen die Irländer, die das Tennisspiel erfunden haben sollen, äusserst klein war. Bei der Besichtigung der Gras-Tennisplätze, für uns ein ungewohnter Anblick, schwand die Hoffnung ganz dahin ! Dann aber anderntags nach einem gehörigen Schluck "White Horse" nahmen wir den Kampf auf und bodigten unsere Gegner in einem einstündigen Match gleich 5 : 0. Glücklich über unsern Sieg und begleitet mit den besten Wünschen des AER-LINGUS-Teams traten wir den Heimweg an.

Zum Bild links: Hoch tönt das Lied vom braven Mann; in 150-stündiger Frondienst-Arbeit erstellten ein paar uneigennützige Boccianer eine Beleuchtung für die Spiel-Bahn in der Freizeitanlage in Seebach.

Boccia - Club

Nur noch an warmen, schönen Abenden wird auf der Boccia-Bahn gespielt. Bald werden die Kugeln ganz unter Dach versorgt. Dann werden die Diskussionen vom Spielplatz an den "grünen Tisch" verlegt, um eigentlich nebenbei die neuen Schlachtenpläne für die Sommersaison 1958 auszuhecken, mehr aber um einige gemütliche Abende zu verbringen.

In der vergangenen Saison wurde nicht immer nach der Vorschrift des Reglementes gespielt, manche Kugel wurde schief abgegeben, aber auch manches "oh" hörte man, wenn die geschobene Kugel durch Zufall nahe zum Baling rollte. Und doch - jeder Abend wurde uns zum Erlebnis, man spürte die Boccia-Freunde haben vieles gemeinsam; Kameradschafts- und Teamwork-Geist, auch zu einem geselligen Hock nach dem Spiel waren die meistens noch zu haben.

Noch ist die Mitglieder-Limite nicht erreicht, unser Präsident, Herr R.Keller, Tel. 2918 freut sich auch Ihre Anmeldung zu erhalten. Unsere Mitglieder-Beiträge wurden wie folgt festgesetzt. (Vorbehältlich der Anträge in der konstituierenden Versammlung) Aktiv: Fr. 8.-, Ehepaar: Fr. 10.-, Passiv: Fr. 4.-

N. Näf

SWISSAIR NEWS

Für unsere Mitarbeiter
Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

6. Jahrgang Nr. 11 November 1957

Unsere Verkehrergebnisse im Oktober 1957

	1957	1956
Offerierte Tonnenkilometer	15'832'715 + 63 %	9'712'583
Ausgelastete Tonnenkilometer	9'971'144 + 54 %	6'458'646
Etappenpassagiere	87'191 + 26 %	69'228
Fracht in kg	1'319'712 + 37 %	966'569
Post in kg	371'227 + 23 %	301'564
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	63,2 %	66,6 %

In Europa steigerten wir das Angebot um 37 %. Die Nachfrage erhöhte sich aber nur um 19 %. Als Folge davon sank der mittlere Ladefaktor für dieses Verkehrsgebiet auf 58,4 %, verglichen mit 67,1 % im gleichen Monat des Vorjahres.

Im Nahen Osten verliefen die Zunahmen bei Angebot (30 %) und Nachfrage (27 %) ziemlich parallel, so dass bei der durchschnittlichen Auslastung nur ein geringer Rückgang von 72,2 % auf 70,4 % zu verzeichnen ist.

Die Fernost-Strecke verbesserte sich wiederum etwas ; ihre durchschnittliche Auslastung erreichte 56,7 %. Mit 68 % waren die Flüge von der Schweiz nach dem Fernen Osten allerdings besser ausgenutzt als in umgekehrter Richtung (46 %).

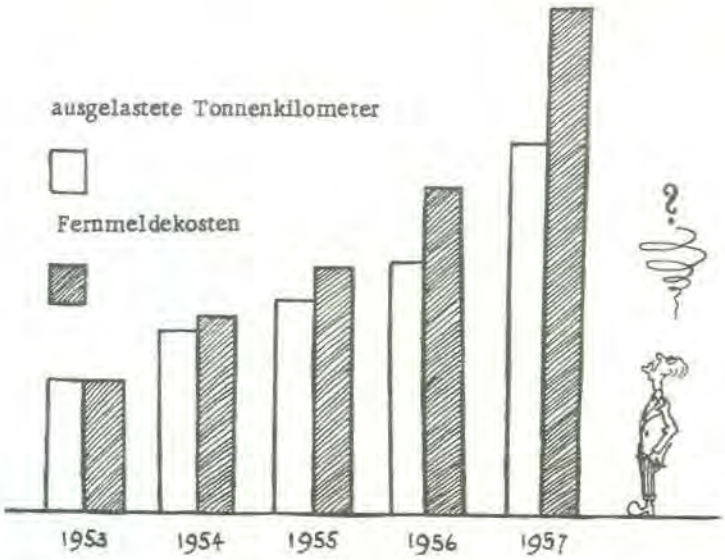
Das weitaus beste Bild ergab der Nordatlantik, wo einer Erhöhung des Angebotes um 31 % ein Anstieg der Nachfrage von 51 % gegenüberstand. Hier stieg die Auslastung um volle zehn Punkte auf 74 %.

Mit einer Auslastung von 51,9 % zeitigte der Südatlantik ein recht schwaches Resultat. In der Richtung Südamerika-Schweiz ergab sich ein mittlerer Ladekoeffizient von 36 %, derweil die Kurse von der Schweiz nach Südamerika zu 68 % ausgelastet werden konnten. In diesem Verkehrsgebiet erhöhten wir allerdings das Angebot um 211 % und man darf nicht allzu unzufrieden sein, ist doch die Nachfrage um 157 % angestiegen. Als Ganzes genommen, hat das Oktober-Ergebnis ungefähr den Erwartungen entsprochen.

Die Fernmeldekosten der Swissair, also die Telephon-, Telegramm- und Telexspesen, stiegen in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres um 57,7 % und dürften per Ende 1957 4,5 Millionen Franken ausmachen ! ! Wenn wir diesen Anstieg mit der Zunahme bei den ausgelasteten Tonnenkilometern verglichen, so wird deutlich, dass die Fernmeldekosten unverhältnismässig stark in die Höhe schnellen. Um dieser Kostensteigerung entgegenzuwirken, muss man sich stets überlegen:

1. Ist ein Anruf oder Telegramm überhaupt nötig;
2. Jedes am Telephon gesprochenen oder auf dem Telex geschriebene Wort kostet Geld ;
3. Man fasse sich in beiden Fällen möglichst kurz und benütze für Telegramme die im Teletype-Handbook festgelegten Abkürzungen.

Eine konsequente Anwendung dieser drei einfachen Regeln wird mithelfen, die enormen Fernmeldekosten auf ein erträgliches Mass herabzusetzen.



Beförderung zum Flugkapitän - Die Herren Arthur Schneider, Rudolf Hofer und Daniel Friolet haben die zur Erreichung des Flugkapitängrades verlangten Bedingungen erfüllt, wozu wir sie herzlich beglückwünschen.

Neue Pilots-in-Command - Flugkapitän Daniel Friolet ist zum P.-i.-C. auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten ernannt worden. Flugkapitän Edgar Hansen wurde P.-i.-C. auf DC-4 im Sektor Europa ; die Flugkapitäne Keith Brown und Francesco Giambalvo sowie Herr Carl Encrantz avancierten zu Pilots-in-Command auf Convair. Wir gratulieren !

Eidg. Luftfahrtkommission - Der Bundesrat wählte zu ihrem neuen Mitglied Flugkapitän Fritz Schreiber, wozu wir ihm unsere besten Glückwünsche aussprechen.

Happy Landing - Herr Walter Borer, Verkehrsdienst, Dept. II, hat sich am 21.9. verheiratet. Wir wünschen ihm viel Glück in der jungen Ehe !

An der IATA-Tarifkonferenz 1957, die vom 23. September bis 20 Oktober in Miame stattfand, konnte hinsichtlich der Einführung der neuen T-34 Klasse für den Nordatlantikverkehr kein entgültiger Beschluss gefasst werden. Das entsprechende Traktandum kommt am 19. November an einer Konferenz in Paris erneut zur Sprache. Dagegen wurden verschiedene Neutarifierungen ins Auge gefasst, die am 1. April 1958 in Kraft treten sollen. Die wichtigsten unter ihnen sind: Erhöhung der Erst- und Touristklass-Tarife im Südatlantikverkehr um 3 % bei gleichzeitiger Inkraftsetzung eines besonderen Emigrantentarifs ; Heraufsetzung verschiedener Tarife im Europa-, Mittelost- und Fernostverkehr.

Ein bedauernswerter Rücktritt - Auf Ende Jahr verlässt Herr Werner Michel, Chef des Passagierflugdienstes im Departement III, unsere Gesellschaft, um in einem andern Betrieb eine leitende Funktion zu übernehmen. Im Laufe seiner vierjährigen Tätigkeit bei der Swissair hat Herr Michel den Ruf und das weltweite Ansehen unseres Kabinendienstes und namentlich unseres Bordbuffets in hohem Masse gefördert. Herr Michel hat sich nicht nur als hervorragender Fachmann auf dem Gebiete der Gastronomie, sondern auch als administrativer Leiter und Vorgesetzter bedeutendes Ansehen errungen. Geschäftsleitung, Kollegen und Mitarbeiter nahmen mit Bedauern von seinem Abschied Kenntnis und wünschen ihm auf seinem neuen Posten den vollen Erfolg, den seine Fähigkeiten erwarten lassen.

Die Swissair - Photo A.G.

Offenbar haben noch nicht alle Mitarbeiter davon Kenntnis, dass unter dem Namen SWISSAIR-PHOTO A.G. an der Stampfenbachstrasse 12 eine Tochtergesellschaft unseres Unternehmens besteht, die sich zur Hauptsache mit Flugaufnahmen befasst.

Kürzlich hat sich nämlich ein Zürcher Bankgeschäft bei der Swissair nach Flugaufnahmen ihres neuen Sportplatzes erkundigt und von einem Angestellten die Auskunft erhalten, die Swissair mache keine Flugaufnahmen und man hätte sich deshalb an den Aero-Club Zürich zu wenden. Es ist uns daher daran gelegen, an dieser Stelle eine kurze Orientierung über die SWISSAIR-PHOTO A.G. folgen zu lassen.

Jährlich gehen Hunderttausende von Ansichtskarten der SWISSAIR-PHOTO A.G. in alle Welt. Die meisten Geographie-Lehrbücher der Schweizerschulen sind mit unseren Aufnahmen illustriert, und auch Tages-Zeitungen bringen ab und zu unsere Fotos in ihren Beilagen.

Das Archiv der SWISSAIR-PHOTO A.G. umfasst über 20'000 Flug-Aufnahmen aus allen Gegenden der Schweiz und einen Teil der Aufnahmen von Walter Mittelholzers Pionierflügen.

Eine Auswahl von 200 typischen Schweizerbildern ist in dem Fotobuch "Flugbild der Schweiz" zusammengefasst, mit Begleittexten von Walter Robert Corti, Prof. Dr. Emil Egli, Prof. Dr. Peter Meyer und Prof. Dr. Ed. Imhof versehen. Das Buch ist vergriffen und nur noch in wenigen Examplaren zum Preise von Sfr. 49.60 im Buchhandel erhältlich. Das Personal der SWISSAIR kann das Buch jedoch bei der SWISSAIR-PHOTO A.G. zum Vorzugspreis von Sfr. 31.20 beziehen.

Eine kleine Ausgabe von 87 Bildern mit einigen Farbfotos und kurzer Legende in deutsch, französisch und englisch ist im Fotobuch "Switzerland" erhältlich. Ladenpreis Sfr. 23.40 - Vorzugspreis für Personal Fr. 15.--.

Dieses Buch eignet sich vorzüglich als Weihnachtsgeschenk.

Die SWISSAIR-PHOTO A.G. übernimmt auch alle Photo-Arbeiten, wie Entwickeln, Kopieren und Vergrössern, für das Swissair-Personal unter Gewährung eines Angestellten-Rabattes auf die Tarifpreise von 20 %.

Gesucht: Ein Herr/Frl. Schneider - Im August dieses Jahres hat ein Angestellter (oder eine Angestellte) der Swissair im Stockholmer Vergnügungspark Skansen an einem Quizz-Wettbewerb mitgemacht und dabei alle Fragen richtig beantwortet. Als Adresse wurde einfach "Schneider, Swissair, Zürich" hinterlassen. Veranstalterin des Wettbewerbes war die Versicherungsgesellschaft FLYGIA, die nun um Bekanntgabe des vollen Namens des Gewinners ersucht um ihm (ihr) einen Preis zustellen zu können. Der (die) Anspruchsberechtigte ist gebeten, sich direkt mit unserer Vertretung in Stockholm in Verbindung zu setzen.

Kloten im europäischen Luftverkehr - Im ersten Semester 1957 rückte der Flughafen Zürich unter den zehn wichtigen Flughäfen Europas im Passagierverkehr (inkl. Transitpassagiere) von der 8. auf die 6. Stelle, im Frachtverkehr von der 10. auf die 8. Stelle vor. Es ergaben sich folgende Semesterzahlen:

		Passagiere *			Fracht in t
1.	London	1'528'744	1.	London	22'630
2.	Paris	1'133'665	2.	Paris	19'215
3.	Rom	679'922	3.	Amsterdam	13'587
4.	Frankfurt	589'251	4.	Berlin	9'528
5.	Kopenhagen	533'413	5.	Brüssel	6'023
6.	Zürich	458'799	6.	Kopenhagen	5'755
7.	Berlin	436'685	7.	Frankfurt	5'026
8.	Amsterdam	430'745	8.	Zürich	4'841
9.	Marseille	375'942	9.	Rom	4'489
10.	Shannon	338'984	10.	Hamburg	4'400

* Transitpassagiere doppelt gezählt.

Der erste volle Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa, welcher der Hauptversammlung in Köln am 11. Oktober unterbreitet wurde, verzeichnet Einnahmen von 80,57 Mio. DM und Aufwendungen von 100,66 (44,14) Mio. DM. Der Fehlbetrag von rund 20 Mio. DM wurde durch Zuschüsse des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen gedeckt. Die DLH beförderte 229'670 Etappenpassagiere. Die mittlere Auslastung betrug 52 %.

Neue IATA-Gesellschaft - Die Iranian Airways Company ist der IATA beigetreten und wurde somit das 81. Mitglied dieser Vereinigung.

Die Japan Air Lines haben ihr Aktienkapital auf 7,1 Milliarden Yen (85 Millionen Sfr.) erhöht und vier DC-7C bestellt.

Frankfurts erste Düsenverkehrs-Piste wurde am 28. Oktober dem Betrieb übergeben. Sie ist 3300 m lang und 60 m breit.

Auch München baut aus - Die für den Münchner Flughafen Riem zuständigen Behörden haben eine Pistenverlängerung von 1900 m auf 2600 m beschlossen.

Kapitalbeschaffung für SAS - Die skandinavische Luftverkehrsgesellschaft nimmt in Schweden, Dänemark und Norwegen eine 6 % -Anleihe in Höhe von 78 3/4 Millionen Schwedenkronen auf, um Neuanschaffungen zu finanzieren.

Eine JU-52 für einen Franken - Die französische Luftwaffe überliess dem Deutschen Museum in München eine Junker JU-52, von denen es in Deutschland, dem Herstellerland, seit dem Kriege keine mehr gab. Das Flugzeug, welches München auf dem Luftwege erreichte, wurde gegen den symbolischen Kaufpreis von einem französischen Franken abgetreten.

Der älteste Flugpassagier der Geschichte - Auf der Strecke Paris-Teheran wurde vor kurzem der vermutlich älteste Flugpassagier in der Geschichte der Aviatik gefeiert. Es handelte sich um eine 110 Jahre alte Armenierin, welche ihre Verwandten in Iran besuchen wollte. Sie hofft zuversichtlich, in sechs Monaten die Rückreise auf dem gleichen Weg anzutreten.

64'000 Flugzeuge in den USA - Nach Angaben des amerikanischen Luftamtes sind gegenwärtig 64'500 Zivilflugzeuge in den USA im Betrieb. Diese Ziffer liegt um mehr als 4000 über dem Vorjahrestotal. Die Verkehrsflugzeuge machten ein Total von 1'735 aus, was einer Zunahme um 16 % entspricht; darunter sind die viermotorigen Maschinen mit 861 vertreten.

PAA 30 Jahre alt - Die Pan American Airways feiern gegenwärtig ihr 30 jähriges Jubiläum. Am 28 Oktober 1927 eröffneten sie ihren Streckendienst zwischen Florida und Havana.

Man ist so alt, wie man sich fühlt - Unter dem Titel "Aviation et Jeunesse" bringt Radio Genf eine monatliche Sendung für Jugendliche, in der Aviatische Fragen beantwortet werden. Jüngst stellt eine 95-jährige Dame, eine regelmässige Hörerin der Sendung, ein interessantes Flugproblem zur Diskussion ....

Caravelle für die Finnair - Die finnische Luftverkehrsgesellschaft hat, unter dem Vorbehalt der Einwilligung der Regierung, drei Düsenflugzeuge des Typs Caravelle bestellt.

Neueintritte - Unser Unternehmen hat nunmehr eine Betriebsgrösse erreicht, bei der die Veröffentlichung der Namen neueingetretener Mitarbeiter ihren Sinn verloren hat. Aus Spargründen verzichten wir daher auf diese Namensliste. Interessenten können jedoch beim Pressedienst in das jeweilige Verzeichnis Einsicht nehmen.

Die gute Idee

SWISSAIR

Nr. 46
November 1957
Herausgegeben durch:
Büro für Organisations-
Manual & Vorschlagswesen

Wer sich auf Weihnachten noch eine Prämie sichern will, der soll jetzt schleunigst all die guten Ideen, die ihm schon seit Monaten im Kopf herum purzeln, auf's Papier bringen und uns einreichen. Wir würden uns freuen, recht vielen den Gabentisch mit einer wohlverdienten Prämie zu bereichern.

Heute können wir die Namen von 5 Herren veröffentlichen, die sich mit einer guten Idee eine Prämie und die Anerkennung der Geschäftsleitung verdient haben :

Herr Ernst Rohner, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 140.-	5473
Herr Otto von Niederhäusern, Herr Otto Clalüna, Buchhaltung, Dept. I	Fr. 100.-	4764
Herr Christian Willi, Buchhaltung, Dept. I	Fr. 30.-	4737
Herr Ch.O.Marchand, Vertretung Amsterdam	Geschenk von Propaganda-Abteilung	84

Herr Ernst Rohner skizzierte eine Vorrichtung zum Reinigen und Fetten der aus Fabrikationsgründen nicht demontierbaren Landeklappenlager.

Diese Vorrichtung besteht aus einer Büchse, zwei Einsätzen für die verschiedenen Lagerdimensionen, zwei Scheiben und einer Verschlussmutter. Die zu reinigenden und schmierenden Lager werden in die Büchse eingelegt, je nach Lagerdimension unter Verwendung eines entsprechenden Einsatzes, und mit der Verschlussmutter abgedeckt. Da die in der Büchse und den Einsätzen vorhandene Rille genau mit der Schmiernute der Lager übereinstimmt, wird das in die Büchse eingepresste Fett durch die mit Löcher versehene Schmierrille in das Lager gedrückt. Mit Hilfe dieser Vorrichtung ist es möglich, den Zeitaufwand für das Reinigen und Fetten der Lager erheblich zu reduzieren.

Ausserdem hat Herr Rohner einen Einsatz angefertigt, mit dem es möglich ist, den Lagerbolzen mittels des Presslufthammers zu demontieren. Gegenüber dem bisherigen Heraussägen des Bolzens bedeutet die vorgeschlagene Demontagemethode eine Verbesserung. Die Betriebsplanung wird das vorgeschlagene Werkzeug noch verbessern.

Die Herren Otto von Niederhäusern und Otto Clalüna haben zusammen einen Plan entworfen, nachdem jeder Swissair-Angestellte im Rahmen seines Lebenskreises die Interessen unserer Gesellschaft (auch im Hinblick auf die nächste Flughafenabstimmung) vermehrt vertreten kann. Sie schlugen vor,

1. jedem Mitarbeiter eine Brochüre zu überreichen, die unter Angabe wesentlicher Zahlen über die wirtschaftliche Bedeutung der Swissair für den Kanton Zürich Auskunft gibt und ferner die noch weit verbreitete Unkenntnis der effektiven Verhältnisse zwischen der Swissair und dem Kanton in Kloten bekämpfen hilft.

   Diese Idee wird in etwas einfacherer Art als vorgeschlagen in nächster Zeit vom Presse- und Public-Relationsdienst verwirklicht.

ınter den Mitarbeitern Briefverschlussmarken mit dem Swissair-Signet zu verteilen, die dann auf die private Korrespondenz geklebt in aller Welt für die Swissair werben würden.

Nur die Verpflichtung zum Sparen hindert uns, diesen Vorschlag sofort zu realisieren. Er wird jedoch im kommenden Jahr in einem noch zu bestimmenden Rahmen ausgeführt, wobei die Marken noch zusätzlich mit einem zügigen Werbe-Slogen versehen werden sollen.

Ob solche Marken auch an Lieferanten verteilt werden sollen, wird noch abgeklärt, es müsste auf alle Fälle vermieden werden, dass unsere Freiheit als Kunde geschmälert wird.

Jedem Swissair-Angestellten einen Vorrat an sog. Werbe-Visitenkarten mit einem auffordernden Text zur Verfügung zu stellen, die dann der Einzelne bei allen passenden Gelegenheiten abgibt. So z.B. nach einem grösseren Einkauf in der Stadt oder nach dem Besuch eines Restaurants.

Dieser Vorschlag berührt leider einen zu heiklen Punkt der Werbung. Es ist uns bekannt, dass viele Geschäftsleute versuchen, sich mit der vorgeschlagenen Methode diejenigen Geschäfte zu verpflichten, bei denen sie ihre Einkäufe tätigen. Dabei akzeptieren sie, dass der Verkäufer jedesmal das Gefühl behält, einem gewissen moralischen Druck ausgesetzt zu sein. Was aber für private Geschäftsleute recht sein mag, das ist für die Swissair nicht unbedingt billig.

: zwei realisierbaren Teile ihres Vorschlages sind jedoch nicht nur an sich ausgezeichnet, sondern von den den Herren so gut durchdacht worden, dass sie sich eine angemessene Prämie verdient haben.

rr Christian Willi reichte einen Vorschlag ein, der sich mit der Kontrolle und Kontierung von Lieferantenkturen befasste. Einige der darin aufgeführten Anträge konnten im entsprechenden Sinne verwirklicht werden, hrend andere noch einer näheren Abklärung bedürfen. Gesamthaft betrachtet, liegt der Wert des Vorschlages rin, dass er zur Lösung verschiedener ungelöster Probleme beitrug.

err Ch.O.Marchand bestätigt, dass die Swissair Kalender sehr hön sind und deshalb überall begehrt werden. Er glaubt jeoch, dass sie durch eine kleine Aenderung in der Aufmachung ıch sehr praktisch gestaltet werden könnten und schlägt deshalb or, die auf der linken Seite der Kalenderblätter aufgedruckten onate mit einem perforierten Rand zu umgeben, damit dieser bschnitt abgetrennt werden kann. Dadurch sind immer die Dan des laufenden und des kommenden Monats ersichtlich, was elerorts sehr geschätzt wird. Diese Anregung fand Anklang und ird für die Kalenderausgabe 1959 in Erwägung gezogen.

ie nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiiert werden:

777 Swissair-Reisemarken. Die Ausgabe von Swissair-Reisemarken ist für das Publikum nur interessant, wenn dieselben analog der Marken der Schweiz.Reisekasse unter ihrem Nominalwert abgegeben werden. Dies käme jedoch einer indirekten Flugpreisermässigung gleich und würde daher gegen die Bestimmungen der IATA verstossen. Um dem Publikum aber trotzdem etwas Aehnliches zu bieten, trat die Verkaufsabteilung "Passage" anfangs 1956 mit einem Swissair-Sparplan an die Oeffentlichkeit. Dieser läuft unter dem Motto "Die Flugreise ihres Lebens" und verbindet die Vorteile der Reisemarke mit denjenigen einer Sparversicherung. Das bekundete Interesse hiefür darf als positiv gewertet werden, wurden doch bereits Abschlüsse mit einer Versicherungssumme von ca. 1 Million sFr. getätigt.

782 Dass die Vibration auf den vordersten Sitzreihen der Metropolitan störend wirkt, ist bekannt. Leider lässt sich dieses Problem technisch nicht zufriedenstellend lösen. Eine weichere Auspolsterung der Kopfstützen an diesen Stühlen ist infolge des Stuhlwechsels unzweckmässig. In Anbetracht der Tatsache, dass durch die Auflage eines Kissens diesem Uebelstand weitgehend abgeholfen werden kann, wird das Kabinenpersonal in Zukunft die auf den entsprechenden Plätzen reisenden Passagiere auf die Benützung des Kopfkissens aufmerksam machen.

Wir danken dem Einsender für seine Aufmerksamkeit und für seinen guten Tip.

783 Werbefilme. Für die Werbung werden schon seit längerer Zeit Filme verwendet (siehe Swissair-Film- und Kabarettabend in Zürich). Es ist jedoch sehr unzweckmässig zwei Themen im gleichen Film zusammenzulegen, d.h. für den Verkauf und um das Personal gleichzeitig zu werben. Eine Anregung, für die Werbung von Personal einen speziellen Film zu drehen, der als Vorschau in Kinotheatern gezeigt werden soll, wird von der Geschäftsleitung zur Zeit geprüft.

784 Das Vervielfältigen der technischen Flug- und Arbeitsrapporte auf unbedrucktes Papier wurde anlässlich der Auswertungsplanung eingehend geprüft.

Da der Betrieb mehr und mehr auf Grund solcher Rapporte seine Dispositionen trifft, kommt dem Wert dieser Daten über Druck, Temperatur, Leistung, etc. bei Motorstörungen immer grössere Bedeutung zu. Diese Angaben lassen sich bei vorgedruckten Formularen besser ordnen und erleichtern, in dieser Form verteilt, die Arbeit bei der Auswertung.

1421 Flugscheinhüllen aus Papier, werden bereits von der Vertretung New York ausgegeben. Die Idee der Abgabe solcher Umschläge ist also auch in der Swissair nicht neu. Die generelle Aushändigung von Papierhüllen an alle Flugscheinempfänger kommt der hohen Kosten wegen nicht in Frage. Jenen Vertretungen, die solche Flugscheinhüllen unentbehrlich finden, ist es überlassen, dieselben zu eigenen Lasten herstellen zu lassen. Das Advertising-Manual enthält die genaue Vorlage dazu.

Bei den wertvolleren Plastic-Hüllen für die Langstreckenpassagiere ist es anders. Diese Hüllen werden auch nach dem Flug von den Passagieren gerne weiter verwendet und erinnern so immer wieder an die Swissair.

4138 Aenderung der Befestigung der Rheostaten von Pilots- und Copilots-Flight-Panel-Light. Die Rheostaten der Flight-Panel-Beleuchtung auf den Metropolitan müssen so wenig gewechselt werden, dass sich eine Aenderung der Befestigung nicht lohnt. Sollte jedoch die Störungsanfälligkeit dieser Rheostaten zunehmen, so würden eher solche mit grösserer Leistung eingebaut als die Auswechselbarkeit verbessert werden.

4746 Betreuung von Skifahrern aus USA. Die meisten in die Schweiz kommenden USA Skifahrer unternehmen ihre Ferienreise auf Grund von Inclusive Tour Arrangements. Ihr Aufenthalt in der Schweiz ist bereits zum voraus durch die Reisebüros organisiert und die Betreuung erfolgt durch die einzelnen Agenturen. Die Gruppenreisen, die eine grössere Anzahl von Personen umfassen, werden während der ganzen Reise immer von einem Tourenbegleiter betreut. Diejenigen amerikanischen Winterferiengäste, die ohne vorbestimmtes Programm in die Schweiz kommen, gehören zu den grossen Seltenheiten. Doch auch sie fahren direkt zu den ihnen empfohlenen Wintersportplätzen und nehmen an Ort und Stelle die Dienste von Agenturen, Hotelportiers u.s.w. in Anspruch.
Prominente Einzelreisende und Gruppen werden jedoch durch unsere Dienste in Kloten und Cointrin speziell betreut.

4893 Krankentransporte. Die Idee, durch Abnehmen einer Rücklehne, wobei dieselbe zum Ausfüllen der Stuhlzwischenräume dient, einen Krankentransportplatz zu schaffen, ist gut. Es wurden auf diese Art von Kloten aus schon verschiedentlich solche Transporte durchgeführt.

Ein Weiterausbau dieser Behelfslösung durch Herstellung von zusätzlichen Hilfsmitteln führt aber nicht zu einer restlos befriedigenden Lösung, da diese keine Liegendtransporte erlaubt. Zur Zeit wird jedoch die Möglichkeit geprüft, eine Rücklehne ganz herabklappbar zu konstruieren, um in Verbindung mit einem spez. Legrest auch Liegendtransporte ohne Stretcher durchführen zu können.

4895 Die illustrierte Liste über sämtliches Catering-Material kommt. Die Schwierigkeiten im Unterscheiden der vielartigen Ausrüstungsgegenstände sind schon lange bekannt. Es wurde daher bereits vor einiger Zeit die Ausgabe einer entsprechenden Liste mit Abbildungen beschlossen. Leider wurde die Ausarbeitung dieser Liste infolge der Arbeitsüberlastung in der Sommersaison verzögert und die Ausgabe musste auf einen späteren Zeitpunkt zurückgestellt werden.

5168 DC-3-Erdungsfedern aus alten Stahlkabeln. Der Grund zum grossen Verschleiss an Erdungsfedern ist nicht in einer zu starren Feder zu suchen, sondern der grössere Teil dieser Erdungsfedern wird durch unsachgemässes Einhängen des Abschleppdeichsels verbogen oder abgebrochen. Die vorgeschlagene Herstellung von Erdungsfedern unter Verwendung von alten Stahlkabeln würde auch bei geringerer Abnützung keine Einsparung bringen. Die Fabrikationskosten der zur Zeit verwendeten Federn sind nämlich viel kleiner als die Kosten des Fabrikationsaufwandes für die Hülsen, die zusätzlich notwendig wurden.

5202 Lagerhaltung von Bestandteilen in der Radio- und Instrumentenwerkstatt. Die heute vorhandenen Platzverhältnisse in den betreffenden Werkstätten erlauben das Aufstellen von weiteren Magazinierungs-Einrichtungen nicht. Beim Ausbau der IERA-Werkstätten werden für die Einlagerung von Verbrauchsmaterial in den entsprechenden Räumlichkeiten die geeigneten Voraussetzungen geschaffen.

5249 Kompressor-Oeltankentlüfung CV-440. Seit der Ausgabe und Beachtung der Wartungsvorschrift 710.31 / 51335 betreffend Kompressor- und Kühlaggregatlagerung, Ein- und Ausbau von Kompressoren und Kühlturbinen, sowie dem fachgemässen Auffüllen der Kompressoren nach Weisung No. 38 vom 24.4.57, wurde kein abnormaler Verbrauch von hydr.Oel mehr festgestellt. Da der im Vorschlag erwähnte grosse Oelverbrauch die Folge einer unsachgemässen Wartung war und nicht, wie vermutet, von einer Sogwirkung beim Ein- und Ausfahren der Landeklappen herrührte, erübrigt sich die Versetzung der Tankentlüftungsleitungen.

5410 Eloxieren der Propellerblätter. In den Jahren 1948 - 1950 wurden versuchsweise einzelne DC-3- und DC-4-Propellerblätter eloxiert. Dabei wurde festgestellt, dass bei einer Dicke der Eloxalschicht von 10 - 15 u die Propellerblätter wohl sehr hart und widerstandsfähig gegen den schädlichen Einfluss (Abrieb) von Staub, Sand, Regen, Hagel, Schnee und Nebel, dass sie aber nach wie vor gegen Steinschlag ungeschützt waren.

Anderseits brachte das Verfahren grosse Nachteile mit sich. Nicht nur mussten zum Eloxieren sämtliche Gummiteile wie Propeller-Enteiserkanten und Dichtungen entfernt und die Stahlteile (Drucklagerringe) abgedeckt werden, sondern es ergaben sich ausserdem wegen der Differenzen in der Schichtdicke Schwierigkeiten im Ausbalancieren der Propeller.

Bei den heutigen Verhältnissen (die meisten Flugplätze sind heute noch staubige Bauplätze) beträgt die Haltbarkeit der Eloxalschicht nur 2 Laufzeiten. Es könnte im günstigsten Fall also, d.h. vorausgesetzt, dass keine Steinschlagbeschädigungen vorhanden sind, bei der dazwischenliegenden Propellerrevision der Aufwand für das Ueberschleifen der Blätter eingespart werden. Diese Einsparung wird jedoch durch den Mehraufwand für die, unter den Nachteilen des Eloxierverfahrens aufgeführten, zusätzlichen Arbeiten in Frage gestellt.

Bei dieser Ausgangsbasis rechtfertigt sich daher auch die notwendige Anschaffung einer Eloxieranlage, bestehend aus Beizbad, Eloxierbad, Spülbad, Heisswasserbad und Gleichrichter, vorläufig nicht.

5587 Satellitenradachsen-Reinigung. Die Idee, eine Vorrichtung zu konstruieren, an der die Satellitenradachsen aufgesteckt und ins Ultraschallwellenbad getaucht werden können, ist gut.

Bereits vor Eingabe des Vorschlages waren jedoch für die Reinigung der Satellitenradachsen Versuche mit Ultraschallwellen geplant. Die Ergebnisse der inzwischen abgeschlossenen Versuche zeigten, dass der Reinigungsvorgang auf verschiedene Arten möglich ist. Die Betriebsplanung bemüht sich nun, die geeigneste Lösung ausfindig zu machen, wobei auch diejenige dieses Vorschlages geprüft wird.

Sollte sich für die zukünftige Lösung die vom Einsender vorgeschlagene Vorrichtung am besten eignen, so würden wir auf seinen Vorschlag zurückkommen.

Attention Idlewild !

Luftfrachtetiketten für unbegleitetes Gepäck. (Cargo labels for not accompanied cargo) In Anbetracht der nachstehend aufgeführten Umstände muss von der Einführung von speziellen Luftfracht-Etiketten für unbegleitetes Gepäck abgesehen werden :

1. Dem als Fracht aufgegebenen Passagiergepäck eine Sonderstellung einzuräumen verstösst gegen die Bestimmungen der IATA-Vorschriften, die keine Kategorie von begleiteter Fracht kennen. Für den, gegenüber dem Uebergepäcktarif niedrigeren Frachttarif, muss der Passagier die Nachteile dieser Transportart in Kauf nehmen. (Dies betrifft in diesem speziellen Fall die Lagerung der Gepäckstücke im Zoll-Frachtlager).

2. Als Fracht spediertes Gepäck ist grundsätzlich im Zoll-Frachtlager einzulagern. Unbegleitetes Gepäck, welches auch vor oder nach dem Abflug des Passagiers abgefertigt werden kann, ist am Bestimmungsort, in Erwartung weiterer Instruktionen, ebenfalls im Zoll-Frachtlager zu deponieren.

5608 Aushilfsangestellte. Grundsätzlich wird Hilfe von anderen Firmen nur kurzfristig und für spezielle Zwecke in Anspruch genommen.

Für die Instandstellungs-Arbeiten des Convairs aus Kuweit wurde solche Hilfe beansprucht und zwei ausgebildete Flugzeug-Mechaniker einer auswärtigen Firma wurden aushilfsweise angestellt. Aus verschiedenen Gründen wurde die ursprünglich geplante, kurze Beschäftigungsdauer verlängert. In der Zwischenzeit sind die beiden Mechaniker jedoch wieder an ihre Firma zurückgegeben worden.

5629 Aenderung an der Befestigung der DC-7C-Legrest. Die Ueberlegung, wie der spez. Bolzen der DC-7C-Legrest-Befestigung gesichert werden kann, ist gut. Doch drängt sich diese Aenderung nicht auf, da die Kosten für das ausnahmsweise Ersetzen von verlorenen Bolzen in keinem Verhältnis zu dem Preis der neuanzuschaffenden Federn stehen.

Die zweite vorgeschlagene Variante ergäbe noch grössere Aenderungskosten und kommt deshalb ebenfalls nicht in Betracht.

5630 Der Vorschlag, ein Verzeichnis über die in der Spenglerei vorhandenen Lehren aufzustellen, ist nicht neu. Man hat bereits begonnen die in den verschiedenen Werkstätten benützten Werkzeuge, Vorrichtungen und Lehren zu erfassen. Dabei werden gleichzeitig auch die von der Spenglerei verwalteten Fabrikationshilfsmittel in das Verzeichnis aufgenommen.

5636 Lagerung von D-Nieten in der Spenglerei. D-Nieten sind Spezialnieten, die nur an kritischen Punkten verwendet werden dürfen, d.h. dort, wo die zu verbindenden Bauelemente einer grossen Beanspruchung ausgesetzt sind. Im Gegensatz zu den Normal-Nieten bestehen diese aus vergütbarem Material und müssen daher vor dem Schlagen geglüht werden. Um dem Risiko einer Verwechslung aus dem Weg zu gehen und die Verwendung dieser Nieten besser überwachen zu können, lässt man sie vorsichtshalber im Magazin lagern und gibt sie nicht in grösseren Mengen an die Werkstätten ab.

Im Weitern ist zu sagen, dass solche Anregungen einem persönlichen Wunsche entspringen und nicht dem wahren Sinn eines Vorschlages entsprechen.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen einzusenden :

4894 Abgabe von Nécessaires.

5258 Anbringen einer Sicherung am Propellermontagekran.

5231 Anfertigen eines Bohreretuis für Spengler.

5280 Aufsilbern und Montieren der Leerlaufwelle in der Sogoelpumpe.

5502 Herstellen von Auswertungskarten.

5543 Ersetzen des Hohlstiftes an der Arretierung der Fusstützen durch Stahlstiften.

5568 Schutzdeckel für das ADF-Panel am CV-440 Pedestal.

5572 Einsatz in Spannkopf für Oelkühlerröhrchen-Demontage.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

781 Schneidezange für Gummischläuche.

4769 Ueberdachung der Kurrierparkplätze im Hirschengraben.

5187 Abdichtung der Boosterpumpen an den Haupttanks.

5206 Ersetzen der Nieten an den hintern Motorverschalungsblechen durch Schrauben.

5557 Zusammenlegung des Service-Luftfrachtbriefes (AWB) mit dem Lieferschein.

5563 Testbox für Strommessungen an der Edison-Feuerwarnanlage.

5586 Einbau einer Verkabelung für Heizerpumpen-Test.

5607 Einwachsen der Kipphebel für die Bearbeitung der Lagerbohrung.

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

4540	Anbringen von Isolierplatten hinter den Anschlüssen der Hot-Liquids der DC-6B	bei Herrn K.Schinz, Service-Engineering, Dept. IV
5579	Werkzeug zum Montieren der Zylinderfussmuttern und der Pal-Nuts.	bei Herrn P.Gerschwiler, Betr.Planung, Dept. IV
5585	Spar-Massnahmen.	bei Herrn A.Oberli, Büro für Vorschlagswesen, GS

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches.

302 Niederspannungskabel.

4378 Anfertigen eines fahrbaren Kompressoren-Prüfstandes.

4729 Nebelbekämpfung auf dem Flugplatz.

4904 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung.

4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr.Oelkühler.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/607/643/729/771/779/789/1179/1562/2362/2468/2469/2501/2695/2696/3286/3948/4162/4247/4299/4301/4378/4404/4502/4529/4530/4540/4553/4570/4588/4594/4625/4627/4648/4649/4650/4661/4678/4679/4729/4736/4740/4745/4747/4748/4765/4768/4798/4818/4823/4855/4892/4904/4920/4924/4954/4962/4975/4988/5003/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5151/5156/5176/5182/5184/5194/5196/5197/5211/5250/5251/5260/5262/5263/5265/5266/5270/5283/5284/5291/5401/5407/5414/5425/5439/5447/5450/5456/5478/5504/5508/5519/5522/5523/5531/5545/5560/5569/5570/5575/5579/5582/5585/5589/5601/5603/5619/5620/5624/5637/5639/5640/5649/5656/5659/5662/5663/5666.

* * *

SWISSAIR

Freizeitorganisation Mitteilunge

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

Freizeitgestaltung

Richtige Verwendung der Freizeit bedeutet gesundheitliches Vorbeugen. Das ist nicht nur körperliche, sondern auch see lische Hygiene. Es ist für die Aerzte schon lange kein Geheimnis mehr, dass die seelische Erkrankung lange vor der kö perlichen kommt. Besitzt - oder findet - der Mensch seinen innern Ausgleich, so neigt er viel weniger zu Nervenkitze Sensationen, er sucht mehr das Belehrsame, das Gesellige, oder die Ruhe.

Die althergebrachte Dreiteilung in 8 Stunden Arbeit, 8 Stunden Schlaf und 8 Stunden Freizeit hinkt heute sehr. Wir al wissen, dass für den zwei- bis viermaligen Arbeitsweg, die Mahlzeiten und sonstwie notwendige Umtriebe ein grosser Teil unserer Freizeit in Abzug kommt. Verbleiben uns für die wirkliche Freizeit nur noch ein paar wenige Stunden, so wollen wir sie wenigstens nutzbringend verwenden. Die Freizeit sollte nicht als Selbstzweck betrachtet werden, sondern als ein Bestandteil des menschlichen Lebens, der sich innig mit den Funktionen - wie der Familie, der Gesellschaft und im besondern der Arbeit - verbindet. Wenn die Arbeitsbedingungen durch angespannte Verhältnisse charakterisiert sind, durch Interesselosigkeit für das Objekt der eigenen Arbeit, durch das Fehlen jeder Werkfreude und durch mangelnde An teilnahme an Schicksal des Unternehmens, dann wird der Angestellte und der Arbeiter automatisch in der Freizeit jene Befriedigung und Selbstverwirklichung suchen, die ihn in der Arbeit verwehrt bleibt. Das Ziel in diesem Fall wird imm dasselbe sein, die Elemente des seelischen Gleichgewichtsverlustes und des Unbefriedigtseins auf irgend eine Art zu kom pensieren.

Freizeit muss uns den Ausgleich zur täglichen Arbeit bringen. Ziel der Freizeitgestaltung ist : alle jene Fähigkeiten zu entfalten, die wir nicht bei der Arbeit entwickeln können. Das gilt auch für das leitende Personal bis zu den höchsten beruflichen Tätigkeiten. Beschäftigen wir uns fortan mit irgend einem Hobby, oder ergreifen eine Sportart die uns die notwendige Erholung bringt.

Sport et Loisirs, Genéve,

hat sich neu konstituiert. Im Zentral-Vorstand zeichnen verantwortlich :

Präsident :	Herr MARTIAL GLAUSER Chef Service de revision.	Kassier :	Herr RUDOLF WAELLI Caisse centrale.
Vice-Präsident :	Herr JEAN MARC VISCHER Réservation	Sekretär :	Herr ROGER E. LADOR Réservation

und bei den Sektionen :

Rink - Hockey - Club :	Herr ROGER PERROUD Caisse centrale.
Schach - Club :	Herr PAUL ISELI Service de revision.
Ski - Club :	Herr PIERRE BALLY Bureau de voyages aériens.

Wir wünschen allen in ihrer Tätigkeit vollen Erfolg.

Handball-Club

Einer Einladung des Sportclubs der Lufthansa folgend, flog die Mannschaft des Handballclubs Swissair über das Woch ende zum 13. Oktober zur Austragung eines Freundschaftsspieles nach Hamburg. Nach dem recht herzlichen Empfa durch die deutschen Sportkameraden, wurde am Samstagnachmittag mit Beginn um 15 Uhr der 2 Mal 45 Minuten de Match ausgetragen. Unsere routinierten Gegener, die immerhin in der obersten deutschen Firmensportklasse spie gewannen mit 13 : 5 Toren verdient. Unsere Handballer hatten wie die Löwen gekämpft. Die Deutschen waren ei eine Klasse besser. Die auf den ersten Blick etwas hoch scheinende Niederlage darf sich, in Anbetracht unserer er "Tuchfühlung" mit dem Ausland, trotzdem sehen lassen.

Am Sonntag wurde uns die Gelegenheit geboten, den imposanten Hamburger Hafen zu besichtigen. Bei strahlendem Sonnenschein und nicht zuletzt dank der humorvollen Führung durch den Käpten des Handballclub Lufthansa wurde diese Fahrt für jeden von uns ein eindrückliches Erlebnis. Beim anschliessenden gemeinsamen Mittagessen wurden die freundschaftlichen Beziehungen der beiden Clubs gepflegt, was sich in der nachfolgenden Stadtrundfahrt deutlich bemerkbar machte. Die Zeit eilte leider viel zu rasch, denn schon bald hiess es wieder Abschied nehmen. Nach einem gewohnt angenehmen Flug landeten wir wieder wohlbehalten um ca. 21 Uhr in Kloten.

F. Flückiger.

Ski-Club

Am 8.November 1957 fand im Landhus die 23. ordentliche Generalversammlung des Skiclub-Swissair statt. Den Vorsitz führte, in Abwesenheit des "Big-Boss", der Vice-Präsident, Herr K.Burgener. In ansprechender Weise, in seinem unverkennbaren Berner-Dialekt verstand er es, die Geschäfte innert 2 Stunden unter Dach zu bringen. Die ca. 88 anwesenden Mitglieder bestätigten den Vorstand, mit seinen zwei Ablösungen für den Kassier und Aktuar, für ein weiteres Jahr. Dem zustimmenden Gemurmel der Club-Mitglieder zu entnehmen, hatte der Vorstand seine Arbeit gut gemacht. Nur der Materialverwalter beklagte sich über Mangel an Arbeit für die laufenden Sitzungen und sucht daher dringend 3 Jass-Partner.
Im Anschluss an die Club-Geschäfte wurden 4 interessante Skifilme - "wie man skifahren sollte" - gezeigt. Gegen Mitternacht trotteten wir nach Hause, in Gedanken auf einem schneebehangenen Hügel und sicher mancher von uns zog in den Strassenkurven einen imaginären Kristiana.

FC Swissair im Halbfinal um den ASIA-Cup

(Airlines Staff International Association - Cup)
Der Viertelsfinal brachte uns mit dem Team der Aer-Lingus (Irish Airlines) aus Dublin zusammen und wurde am Samstag, den 19.Oktober 1957, auf dem Hauptspielfeld Neudorf in Oerlikon ausgetragen.

Foto : J.Seifritz, Service Engineering, Dept. IV.

Von rechts nach links : W.Stalder, U.Koller, A.Wiederkehr, E.Burn, E.Kohlbrenner, J.Imhof, M.Ehrensperger, M.Nicora, S.Jaksetich, B.Walter und F.Steiner, die siegreiche Mannschaft der Swissair und links anschliessend die Elf der Aer-Lingus.

Am Freitag, 18.Oktober, sind die sympathischen Iren bei schönstem Herbstwetter via London kommend mit einem Swissairkurs in Zürich eingetroffen. Ihre optimistische Einstellung für dieses Spiel war offensichtlich, hatten sie doch ein Team aus jungen talentierten und hart kämpfenden Spielern mitgebracht. Dieses Selbstvertrauen bestätigte sich auch während des Spieles, bis sie erkennen mussten, dass sich unser bewährter Riegel nicht öffnen wollte. Inzwischen hatten unsere Leute Morgenluft gewittert und voller Zuversicht einige gut inszenierte Angriffe vor das gegnerische Tor vorgetragen. Nicht genug damit, nach etwa halbstündigem Spiel erspurtete unser Halbrechter eine Steilvorlage und jagte geistesgegenwärtig den Ball am verdutzten Torhüter vorbei ins Netz. In der zweiten Hälfte blieb es dem gleichen Spieler vergönnt, sogar ein zweites Tor beizufügen. Unsere Freude war gross, doch es sollte anders kommen. Innert fünf Minuten war der Ausgleich perfekt. Durch einen weiten Bogenschuss genau in die linke obere Ecke liess sich unser Tormann erwischen und musste anschliessend einen Kopfstoss aus kurzer Distanz passieren lassen.

Foto : K.Sauter, Betriebsplanung Dept. IV

Szene aus dem Spiel, dem über 500 Zuschauer beiwohnten.

Nun schreibt das Reglement vor, dass nach unentschiedenem Resultat der regulären Spielzeit 2 x 15 Minuten nachgespielt werden müssen. Wird wiederum keine Entscheidung erzielt, so zählt das bessere Cornerverhältnis der Verlängerung. Da das Eckballverhältnis 4 : 2 zu Gunsten der Swissair ausfiel, war die genannte Bestimmung zu unserem Vorteil. Dadurch war unser Weg gesichert, nächsten Frühling gegen die Deutsche Lufthansa in Hamburg um den Halbfinal antreten zu können.
Der in ritterlichem Geiste durchgeführte Wettkamp fand in einem fröhlichen Beisammensein beider Teams unter Austausch von gegenseitigen Ehrengaben seinen würdigen Abschluss.

M. Strahm.

SWISSAIR

Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

NEWS

Pour nos collaborateurs

Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

6. Jahrgang Nr. 12 Dezember 1957.

Unsere Verkehrsergebnisse im November 1957

	1957	1956
Offerierte Tonnenkilometer	14'813'595 + 63 %	9'106'217
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'102'782 + 45 %	5'569'383
Etappenpassagiere	64'269 + 32 %	48'698
Fracht in kg	1'369'784 + 23 %	1'118'174
Post in kg	393'750 + 33 %	296'420
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	54,8 %	61,9 %

Mit 14,8 Millionen offerierten Tonnenkilometern war unser gesamtes Verkehrsangebot im Berichtsmonat um 63 % höher als im November 1956. Im regelmässigen Linienverkehr (ohne Berücksichtigung der Charter- und Sonderflüge, die 1956 infolge des "Airlift" ein aussergewöhnliches Ausmass erreicht hatten) betrug die Zunahme sogar 92 %. Dieser rapide Produktionsanstieg konnte auf der Nachfrageseite nicht wettgemacht werden: die Zahl der ausgelasteten tkm nahm "nur" um 45 % zu. Somit blieb die durchschnittliche Auslastung von 54,8 % hinter jener des letztjährigen Novembers (61,9 %) zurück.

In Europa stieg die Zahl der angebotenen tkm um 70 %, die der ausgelasteten tkm lediglich um 44 %. Der mittlere Ladefaktor senkte sich denn auch beträchtlich von 57,1 % auf 48,1 %.

Ein ebenfalls unerfreulicher Auslastungs-Rückgang -von 61,4 % auf 53,1 %- war auf unsern nahöstlichen Kursen zu registrieren. Allerdings erhöhten wir hier das Leistungsangebot um 79 %.

Der Nordatlantik war das einzige Verkehrsgebiet, in dem sich Angebotszuwachs und Nachfragemehr (je 40 %) die Waage hielten. Mit 68,2 % blieb der Auslastungskoeffizient praktisch unverändert. Das Resultat ist für diese Jahreszeit sehr gut.

Dass auf unsern Flügen von und nach Südamerika bei einer Angebotserhöhung von 205 % der letztjährige Auslastungsgrad von 58,8 % nicht gehalten werden konnte, ist verständlich. Immerhin stellt der Durchschnitt von 46,5 % einen enttäuschenden Tiefpunkt dar.

Schliesslich mussten wir auch auf unsern Fernostkursen eine im Vergleich zu den beiden Vormonaten leichte Verschlechterung des mittleren Ladefaktors (54,9 % gegenüber 56,7 % im Oktober und 55,4 % im September) in Kauf nehmen. Es ist aber bemerkenswert, dass die Auslastung auf dieser Linie nun dem Mittel entspricht, das auf dem gesamten Streckennetz erreicht wurde.

WIR WUENSCHEN ALLEN UNSERN
LESERN FROHE WEIHNACHTEN
UND EIN GLUECKLICHES
NEUES JAHR

Die Redaktion.

Mutationen im Dept. III - Flugkapitän A.von Tscharner hat seine Funktion als Chef der Abteilung Flugdienst, die er auf ärztlichen Antrag hin vorübergehend nicht ausübte, wieder aufgenommen. Er äusserte jedoch den Wunsch, von der Stellvertretung des Chefs des Dept. III entlastet zu werden. Seinem Begehren wurde entsprochen.
Herr Ad. Gehriger, Fürsprech, wurde mit Wirkung ab 1. Dezember zum ständigen Stellvertreter des Chefs des Departements Operation ernannt. Wir wünschen Herrn Gehriger in seiner neuen Tätigkeit vollen Erfolg.

Zum Pilot-in-Command auf DC-3 avancierte Herr Rudolf Widmer. Herzlichen Glückwunsch !

Zum Flugkapitän konnte Herr Niklaus Wiedmer befördert werden. Wir gratulieren !

Die Aussenvertreterkonferenz 1957 fand vom 26. bis 28. November zum erstenmal ausserhalb Zürichs statt. Als Tagungsort wurde Lausanne gewählt, nachdem die Lausanner und waadtländischen Behörden und Fremdenverkehrsinstitutionen das Gastrecht gewährt hatten.
Die Tagung war von rund 70 Aussenvertretern und etwa 45 in der Schweiz tätigen Mitarbeitern unserer Gesellschaft besucht. Die Teilnehmer hörten interessante Referate der Herren Dr. W.Berchtold, Dr.C.F. Ducommun, L.L.Ambord, A.Baltensweiler sowie verschiedener Aussenvertreter.
Direktionspräsident Dr.Berchtold wies auf die bedeutenden Aufgaben hin, die der Swissair im Hinblick auf die Inbetriebnahme von Düsenverkehrsflugzeugen warten. Es gelte, jetzt eine tragfähige Grundlage zu schaffen; im Zusammenhang mit dem Budget für 1958 bedeute dies, dass man sich nach der Decke zu strecken habe. Der Redner erliess einen Appell an alle Dienststellen, sie sollten sich bemühen, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln ein Maximum zu erreichen.
Herr Sam Nadelmann, New York, und Herr H.Joos, Deutsch-Schweiz/Tessin, führten den Konferenzteilnehmern ihre Sales-Shows vor, die ungeteilten Beifall fanden.
Die Tagung wurde in einem vorzüglichen Geiste durchgeführt. Sie hat die Zusammenarbeit und das Gefühl der Zusammengehörigkeit gefestigt und darf als ein voller Erfolg gewertet werden.

Bereits im Dezember 1958 soll nach neuesten Berichten unser fünfter, Ende Oktober in Auftrag gegebener DC-7C zur Ablieferung gelangen. Ein bis zwei Monate vorher werden wir auch unsern DC-6A-Frachter erhalten.

"Junior Diplomats" nennen sich die fünfzig amerikanischen Zeitungsjungen, welche die Neujahrstage auf Einladung der Schweizerischen Verkehrszentrale in unserm Land verbringen werden. Sie sind die Gewinner eines vom Hearst-Pressekonzerns in allen Staaten der Union veranstalteten Wettbewerbs, der unter ihnen nicht nur die tüchtigsten Verkäufer, sondern auch die manierlichsten Verträger von Hearst-Blättern und der Zeitschrift "American Weekly" ermittelte. Die jungen "Gesandten" treffen am 28. Dezember mit unserm Kursflugzeug von New York in Kloten ein. Sie werden anschliessend eine Reise durch Graubünden, nach der Bundeshauptstadt, ins Berner Oberland und an die Gestade des Genfer Sees unternehmen. In Bern werden sie u.a. vom Bundespräsidenten empfangen. Am 6.Januar fliegen sie ab Genf nach New York zurück. - Schon seit vergangenen Sommer erhielt die Swissair in diesem Zusammenhang eine Publizität, deren Wert nur mit der Propaganda- und Public Relations-Aktion des Cinerama-Films verglichen werden kann. In Zeitungen, die eine Leserzahl von 35 Millionen erreichen, sind viele, teils ganzseitige Inserate erschienen; dazu liessen auch Radio und Fernsehen die Swissair häufig in Erscheinung treten. Der Höhepunkt der gelungenen Werbekampagne wird aber erst mit der Reise der "Junior Diplomats" erreicht sein.

Vom Hirschengraben an die Weinbergstrasse sind bis Redaktionsschluss die Propaganda- und die Verkaufsabteilung des Dept. II umgezogen.

Amerikanische Curler gewinnen Swissair-Trophäe - Letzten Winter stiftete die Swissair einen Wanderpreis, um den amerikanische und schweizerische Curling-Mannschaften entweder in den USA oder in unserm Lande kämpfen. Während im Januar 1957 die Schweizer in verschiedenen einheimischen Kurorten die 20 amerikanischen Wettkämpfer knapp besiegten, unterlagen sie im November den Yankees in den USA deutlich. Die Spiele wurden in Chicago, Madison, Milwaukee, Detroit, Utica und Boston ausgetragen. Wie schon die Amerikaner im letzten Winter, flogen auch die Schweizer Curler zu diesem Zwecke mit der Swissair über den Atlantik. Ihre Reise galt nicht zuletzt der Werbung für den schweizerischen Fremdenverkehr.

Happy Landings - Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeitern zur Verheiratung gratulieren zu dürfen: 31.8.: Ninghetto Ernst, Mechanische Werkstatt (IV); Trachsel Alfred, Flugbetrieb (IV); 28.9.: Gantenbein Max, Instrumenten-Werkstatt (IV); 8.11.: Hitz Bruno, Betriebsplanung (IV); 9.11.: Matter Paul, Elektro-Werkstatt (IV).

In Nizza konnte der neue Flughafen eröffnet werden.

Die South African Airways (SAA) fliegen auf ihrer neuen Strecke (Johannesburg - Léopoldville - Kano (Nigeria) - Zürich - Amsterdam - London) seit 5. Dezember jeden Donnerstag Kloten an. Es handelt sich um die neunzehnte Gesellschaft, die im regelmässigen Linienverkehr den Zürcher Flughafen benützt.

Das Kapital der Alitalia - die aus der Fusion der alten Gesellschaft dieses Namens mit der LAI entstand - ist auf zehn Milliarden Lire erhöht worden.

Die technische Ecke

Was geschieht, wenn während eines Fluges Feuer ausbricht?
Alle für den Personentransport zugelassenen Verkehrsflugzeuge müssen mit einer fest eingebauten Feuerlöschanlage ausgerüstet sein. Diese soll besonders die folgenden technischen Systeme schützen: die Motoren; die Heizer zur Warmluftbereitung für Kabine und Enteisung; die zentralen Aggegate der Klima- und der hydraulichen Anlage. Einige Flugzeuge verfügen auch in den Gepäckräumen über Abspritzleitungen.
Die Feuerlöschanlage besteht aus einer Warn- und der eigentlichen Löschvorrichtung. Vor Brandausbrüchen wird die abnorme Ueberhitzung eines Motors, Heizers etc. durch das Ansprechen von thermoelektrischen Elementen oder Schaltern angezeigt, was durch Aufleuchten von Signallampen und durch Glockenzeichen im Cockpit geschieht. Unmittelbar neben den Warnlampen sind die Bedienungsgriffe der Feuerlöschanlage angeordnet. Mit ihrer Hilfe kann das Löschmittel aus einer Flaschenbatterie oder aus einer dem bedrohten System zugeordneten Flasche in den gemeldeten Brandherd dirigiert werden. Geht die Temperatur auf den Normalwert zurück, löschen die Warnlampen im Cockpit aus.
Als Feuerlöschmittel gelangen in unsern Flugzeugen Kohlensäure (CO_2), Freon (CBr_3) und Chlorobromomethan (CH_2ClBr) zur Verwendung. Sie werden in fest montierten Flaschen unter Stickstoffdruck, der als Treibladung dient, gespeichert und im Bedarfsfall durch Rohrleitungen zum betr. Abspritzring gedrückt, wo sie durch zahlreiche Löcher austreten und verdampfen.
Die genannten Löschmittel weisen Vor- und Nachteile auf. CO_2, das althergebrachte und bewährte Mittel, gilt als schwer. Die Löschintensitäten der beiden andern sind doppelt so gross, was Gewicht einsparen hilft. Dagegen fördert CH_2ClBr die Korrosion, während Freon unter gewissen Voraussetzungen giftige Dämpfe erzeugen kann, die - sofern sie in die Kabine dringen - ebenfalls unerwünscht sind.

Alfred Lussi † - Am 29. November verschied, während eines Ferienaufenthaltes in São Paulo, im Alter von 31 Jahren unser Mitarbeiter Herr Alfred Lussi an einem Herzschlag. Wir werden dem auf so tragische Weise Verstorbenen, der 1947 bei der Swissair eintrat und bis zum Schichtmeister des Flugbetriebes (Dept. IV) aufstieg, ein ehrendes Andenken bewahren. Seinen schwergeprüften Angehörigen sprechen wir unser herzlichstes Beileid aus.

Installation des Magnettrommelrechners IBM 650 - Die vor Jahresfrist bestellte elektronische Rechenanlage 650 und die neue IBM-Lochkartenanlage wurden in den letzten Tagen am Hirschengraben dem Betrieb übergeben. Mit ihrer Hilfe werden ab Januar 1958 die Passage-, Gepäck-, Fracht- und Post-Abrechnung, die Verkehrs- und Verkaufsstatistiken, die Lagerbuchhaltung des Dept. IV, die Salärabrechnung, die Kostenbuchhaltung und Tarifberechnungen besorgt. Im Laufe des nächsten Jahres übernimmt die Anlage weitere Aufgaben. - Die Umstellungsarbeiten in den Monaten Dezember und Januar ergeben noch einige Probleme, so dass den vielen Wünschen betreffend Besichtigung und Demonstration der Anlage vorläufig nicht entsprochen werden kann. Im Februar 1958 kann sie hingegen zweimal wöchentlich von 1800 bis 1900 Uhr Gruppen von 12 - 15 Personen vorgeführt werden. Interessenten wollen sich bitte möglichst gruppenweise im Februar bei Herrn H.Büchi, Büro für elektronische Datenverarbeitung, Hirschengraben, melden. Der Zeitpunkt der Vorführung wird ihnen dann bekannt gegeben. - In der März-Nummer des Swissair-Journals erscheint eine Reportage über den Magnettrommelrechner.

Die am 1. August beschädigte HB-IBL ist in Lissabon von Swissair- und Douglas-Mechanikern repariert worden und kehrte am 18. November in die Schweiz zurück, um wieder im Streckenverkehr eingesetzt zu werden.

Unser USA-Verkehr in den ersten zehn Monaten des laufenden Jahres trug uns, gemessen an der Auslastung aller Nordatlantik-Gesellschaften, den ersten Rang in östlicher Richtung und den fünften Rang auf dem Weg von Europa nach den USA ein.

Mit einem neuen Treibstoff, der aus den Grundelementen Bor und Wasserstoff besteht, soll in ca. 3 Jahren der Prototyp des neuen amerikanischen Bombers WS 110 zu seinem Erstflug starten. Für Verkehrsflugzeuge dürfte der neue Treibstoff vor zehn bis zwölf Jahren nicht zur Verwendung gelangen.

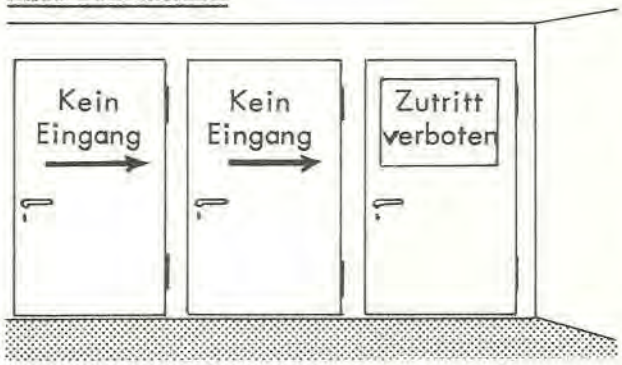
Raumschiffahrts-Ingenieur ist ein neuer Beruf, auf den sich die Absolventen technischer Studien an der Universität von Los Angeles vorbereiten können.

51 Düsenverkehrsflugzeuge, nämlich 40 DC-8 und 11 B-707, sind bis jetzt allein von den United Airlines bestellt worden. Dieser Auftragsbestand erfordert einen Kapitalbedarf von über 275 Millionen Dollar.

Auf 133 Einheiten beläuft sich bis jetzt der Auftragsbestand für DC-8. 14 Fluggesellschaften haben sich für diesen Typ entschieden.

Ein Mädchen aus dem Welschland schrieb der Swissair Genf einen rührenden Brief. Darin steht u.a.: "..... Ich habe Ihren Sparplan sorgfältig studiert und möchte anfragen, ob ich monatlich Fr. 1.60 einzahlen dürfe, um später dann die Strecke Bern-Zürich und zurück befliegen zu können. Mehr kann ich mir leider nicht leisten, da ich erst fünfzehn bin und mein Leben noch nicht selber verdiene....." Swissair Genf hilft nun mit, die Erfüllung des Wunsches zu beschleunigen.

Allzu Swissairliches



Drei Türen mit Anschriften wie Figura zeigt haben wir dieser Tage im Hirschengraben gesehen. -
Wer's nicht glaubt, zahlt einen Taler.

VIPs sind Very Important Persons. Als solche sind bei der Swissair z.B. gemeldet worden : der "wissenschaftliche Berater" einer Champignons-Kultur und der Schwiegersohn eines bekannten Industriellen.- In dubio pro reo ..... ?

Die gute Idee

SWISSAIR

Nr. 47
Dezember 1957

Herausgegeben durch :
Büro für Organisations -
Manual & Vorschlagswesen

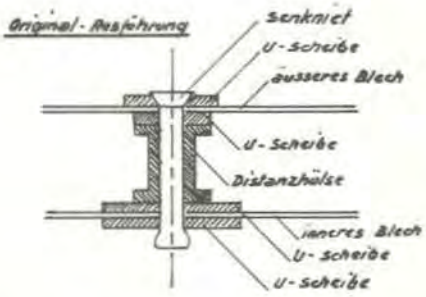
Recht frohe Weihnachten und manch gute Idee im neuen Jahr wünschen wir nicht nur den fünf Herren, denen wir heute eine Weihnachtsüberraschung bereiten können, sondern allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Swissair und hoffen, im 1958 mit guten Vorschlägen förmlich überschwemmt zu werden.

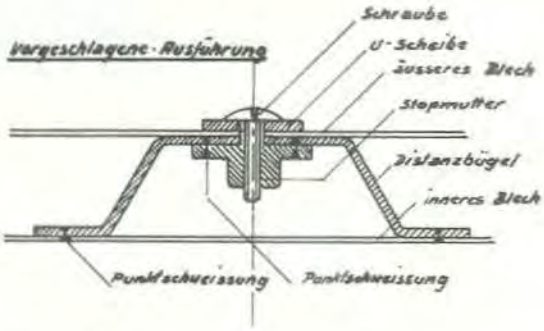
Als Letzte im alten Jahr stellen wir heute vor :

Herr Heinz Bichsel, Flugzeugunterhalt Dept. IV	Anzahlung	Fr. 500.-	5206
Herr Alexander Fischer, IERA, Dept. IV		Fr. 20.-	5568
Herr Werner Hauser, Spedition Dept. I		Fr. 20.-	4769
Herr Xaver Voser, Flugzeugunterhalt Dept. IV		Fr. 10.-	5231
Herr Ed. Affentranger, Betriebsgruppen Dept. IV		Fr. 10.-	5543

Die sich infolge von Spannungsrissen ständig wiederholenden Reparaturen an den hintern Motorverschalungsblechen der DC-7C-Flugzeuge veranlassten Herrn Heinz Bichsel zum Studium einer neuen Art des Zusammenbaues dieser Bleche.

Die aus zwei, durch Büchsen distanzierte und mit ca. 15 - 20 Nieten zusammengehaltene Bleche bestehende Verschalung muss für jede Riss-Schweissung auseinandergenommen und nachher mühsam wieder zusammengesetzt werden. Der Arbeitsaufwand für diese De- und Montage beträgt zeitlich ein Vielfaches der eigentlichen Reparaturarbeit.





Der Vorschlag, die Nieten durch Schrauben und die Distanzbüchsen durch aufgeschweisste Bügel zu ersetzen, vereinfacht nun die De- und Montagearbeiten an den Verschalungsblechen ganz wesentlich. Die Erfahrung mit den bereits geänderten Blechen übertrifft sogar die erhofften Resultate in Bezug auf Zeiteinsparung und Materialschonung, sodass eine genaue Berechnung der Prämie noch nicht möglich ist. Herr Bichsel erhält vorläufig eine Prämien-Anzahlung von Fr. 500.-.

Die Zweckmässigkeit des von Herrn Alexander Fischer angefertigten Schutzdeckels für das ADF-Panel am CV-440-Pedestal ist unbestritten. Durch die Verwendung dieser Abdeckung werden die auf diesen Panel angebrachten Bedienungshebel und Schalter bei Kontrollarbeiten im Cockpit vor Beschädigungen geschützt. Bei Bedarf sind weitere Schutzdeckel bei der Betriebsplanung anzufordern.

Herr Werner Hauser begründet seinen Vorschlag zur Ueberdachung der Kurierparkplätze bei der Spedition Dept. I damit, dass dadurch

- das von der Spedition zu verladende Material vor Witterungseinflüssen geschützt wird,
- die viel Platz beanspruchenden Transportkörbe unter diesem Vordach aufgestapelt werden können, wodurch die bisher prekären Platzverhältnisse in der Spedition wesentlich verbessert werden können.

Da diese Ueberdachung den heutigen Bedürfnissen unbedingt entspricht wurde das Projekt im Baubudget 1958 vorgemerkt.

Herr Xaver Voser schlug vor, für die meistverwendeten Bohrer, die bei Arbeiten am Flugzeug gebraucht werden, ein kleines Etui herzustellen, welches sich gut in den Taschen des Ueberkleides versorgen lässt. Das hergestellte Versuchsmuster hat sich bereits bei Arbeiten an eingeengten Orten wie z.B. in den Benzintanks insofern gut bewährt, als sich damit das Wechseln der Bohrer einfacher und zuverlässiger bewerkstelligen lässt.

Herr Ed. Affentranger regte an, die Hohlstifte an der Arretierung der Fuss-Stützen in den DC-7C-Flugzeugen durch Stahlstifte zu ersetzen. Die oft abgescherten und deshalb zu ersetzenden Hohlstifte werden entsprechend dem Vorschlag ausgewechselt.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

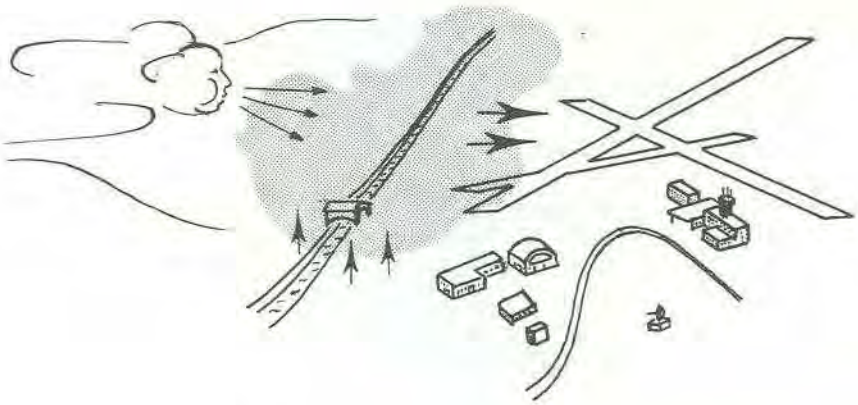
2501 "Swiss Air Lines Co. Ltd." statt "Swiss Air Transport Co. Ltd."
Als man bei der Gründung der Swissair im Jahre 1931 die englische Firmenbezeichnung festlegte, da stand es der noch kleinen Gesellschaft viel besser an, das englische, bescheidene "Transport" zu verwenden. Mag sein, dass heute auch wir das bei amerikanischen Carriers durchwegs übliche "Lines" übernehmen könnten. Aber lohnt es sich, alle Papiere und speziell auch die Statuten zu ändern, um eine Bezeichnung zu wechseln, mit der wir nun jahrelang gut gefahren (lies geflogen) sind ?

4729/5669 Nebelbekämpfung. Die Annahme, dass durch die Verbrennung von oeldurchtränkten und auf einem Steinhaufen zu verbrennenden Putzfäden, oder durch eine Terrain-Abdeckung mit einem Plastic-Belag von 200 Metern Breite beidseitig der Piste eine nebelfreie Gasse erreicht werden können, ist illusorisch.
Eine wirksame Nebelbekämpfung muss auf einen viel grösseren Raum ausgedehnt werden und verlangt deshalb den Einsatz von ganz anderen Mitteln.
In diesem Zusammenhang ist es vielleicht interessant, ein paar Worte über diesen Feind der Fliegerei zu verlieren.

Physikalisch betrachtet besteht Nebel aus feinverteilten, in einem Gas schwebenden Flüssigkeitströpfchen, wie sie durch Kondensation von Wasserdampf in der atmosphärischen Luft entstehen.
Meteorologisch gesehen ist Nebel eine über dem Erdboden liegende Schicht, in der Wassertröpchen in solcher Zahl verteilt sind, dass sie die Sicht unter 1 km herabsetzen. (Internationale Definition).
Wie entsteht nun dieser Nebel ? Er bildet sich immer, sowohl als Hoch- wie auch als Bodennebel, durch die Abkühlung der Luft, wobei sich die je nach der vorhandenen absoluten Luftfeuchtigkeit stark wassergesättigten Kondensationskerne zusammenschliessen, ohne sich jedoch zu grossen Tropfen zu vereinigen.

Beim Bodennebel, der uns ja bekanntlich die Schwierigkeiten bereitet, kennen wir in unseren Gegenden zwei in ihrer Entstehung verschiedene Arten : den Strahlungs- und den Advektionsnebel. Sie entshehen beide durch die Abkühlung der Bodenluftschichten. Der bei uns häufiger auftretende Strahlungsnebel bildet sich (bei schwachem Wind), wenn sich die Luft an dem durch Wärmeausstrahlung unterkühlten Boden unter ihren Taupunkt abkühlt. Er tritt bevorzugt in Geländemulden und Tälern auf. Der weniger vorkommende Advektionsnebel entsteht bei lebhaftem Wind, wenn warme Luft über eine kalte Unterlage vordringt, z.B. eine Schneedecke. Die Abkühlung wird hier durch die Turbulenzdurchmischung emporgetragen.

Nun wird aber in jedem Fall die Feuchtigkeit selber nur zu einem ganz geringen Teil aus dem in unmittelbarer Nähe der Nebelzone liegenden Boden der Luft zugeführt, sondern wird in der Hauptsache bereits vom Atlantik hergebracht. Allerdings ist zu sagen, dass natürlich der Feuchtigkeitszuschuss aus dem Boden, besonders über Sumpfgebieten, eine vermehrte Nebelbildung hervorrufen kann.



Wie nun diesen Nebel bekämpfen ? Bei lokalen Nebelbänken, d.h. bei Nebelbildungen die sich durch den Feuchtigkeitszuschuss aus dem Boden entwickeln (Verdunstungsnebel) können offene Feuer oder ähnliche Wärme entwickelnde Einrichtungen, sofern sie in genügender Menge in Betrieb gesetzt werden können, für eine örtliche Bekämpfung des Nebels genügen. Bei einer kompakten Nebeldecke müssen diese Massnahmen aber versagen, weil sich die Nebelbildung über einen zu grossen Raum erstreckt und allfällig gewonnene Löcher durch den nachdrängenden oder vom Wind zugetriebenen Nebel wieder geschlossen werden. Um solchen ausgedehnten Nebelfeldern wirksam auf den Leib zu rücken, werden z.Zt. Versuche durchgeführt mit dem Zweck, auf chemischem Weg die den Nebel bildenden Wasserpartikel zu Tropfen zu vereinigen und den Nebel in Regen zu verwandeln. Dass eine einigermassen wirksame Nebelbekämpfung sich auf einen weiten Raum erstrecken muss und deshalb einen grossen Aufwand verlangt, dürfte, nach unseren Ausführungen, jedermann verständlich sein.

Wir unserseits können zum minstesten kaum glauben, dass sich das Problem auf dem Weg des Vorschlagswesens lösen lässt.

4745 Jagd-Parties für Swissair-Agenten. Agenten reisen nicht nach Zürich, um von hier aus an kostspieligen Jagd-Parties teilzunehmen. Sie besuchen uns hier um mit den massgebenden Instanzen geschäftliche Probleme zu besprechen. Der Aufenthalt der Agenten ist zudem für diese mit grösseren und kleineren Verpflichtungen verbunden, sodass es auch zeitlich nicht möglich wäre, mit diesen vielbeschäftigten Leuten solche Attraktionen durchzuführen. Eine Flinte oder ein Jagd-Gewehr machen im übrigen noch keinen Jäger aus.

4747 Herstellung von Lichtpausen. Wenn die Reproduktions-Zentrale eine Lichtpaus-Maschine hätte, würde sie ; sie hat aber keine und kann deshalb nicht. Dagegen können nun Plandrucke, die bis jetzt nach auswärts vergeben werden mussten, in unserem Betrieb selbst hergestellt werden. Dem Vorschlag, die für diese Arbeiten üblichen 10% Rabatt auf 20% zu verbessern zu versuchen ist entgegenzuhalten, dass die Swissair eine Luftverkehrgesellschaft und kein Krämerladen ist. Der Einsender kann versichert sein, dass wir stets bestrebt sind bei auswärts vergebenen Aufträgen den bei allem Anstand günstigsten Preis zu erhalten.

4798 Konditionen für Parties und Konsumationen in Restaurants. Die Meinungsäusserung, die in diesem Vorschlag zum Ausdruck kommt, verlangt, durch zu veranlassende Entgegenkommen von Gaststätten billigere Konsumationspreise einzuhandeln. Nun ist aber von der Warte des Fakturen-Kontrolleurs aus nicht ersichtlich, wie weit der Wirt einer Gaststätte bei einer Swissair-Party sein Entgegenkommen schon gezeigt hat. In der Regel spendiert nämlich der betreffende Restaurateur den Apéritif, den Café mit Zutaten oder verrechnet überhaupt das eine oder andere Gedeck nicht. Solche Gesten sollten aber nicht provoziert werden. Zudem sind wir ja auch nicht in der Lage Gegenrecht zu halten und Ermässigungen auf Flugpreise oder Uebergepäcktaxen zu gewähren, wenn diese Leute mit uns fliegen.
Diese Einsendung ist eine reine Kritik. Hat der betreffende Autor in seinem Arbeitsgebiet so tadellose Ordnung, dass er mit gutem Gewissen anderer Leute Arbeit kritisieren darf ?

4818 Lenkrollen für den Kistenverlag. Die vorgeschlagenen Lenkrollen eignen sich infolge der Anordnung und Bodenbeschaffenheit des Gepäckraumes nicht für das Verladen von Kisten. Für diese Arbeit steht dem Startdienst geeigneteres Material zur Verfügung.

4859 Leuchttafeln für die Flugzeug-Startabfertigung. Die vorgeschlagenen Leuchttafeln, die beim Anlassen der Flugzeugmotoren die Handzeichen ersetzen sollen, tangieren eine internationale Regelung und könnten somit höchstenfalls für Swissair-Flugzeuge verwendet werden. In Anbetracht der grossen Zahl der von der Swissair abgefertigten fremden Flugzeuge würde diese Uebermittlungsart nur Verwirrung schaffen.

5173 Verzeichnis für Radio- und Elektrobestandteile. Dieser Vorschlag wurde bereits in der "Guten Idee" No.41 vom Juni 1957 kommentiert.

5182 Der Vorschlag, den beim Abdichtring der DC-6B und DC-7C Kompressor-Kupplungen eingesetzten Kohlenring unter Verwendung von Araldit, bezw. Devcon mit der Stahlfassung zu verleimen, wird aus den nachstehend aufgeführten Gründen abgelehnt :

- Durch die erhöhte Beachtung, die dem Läppen der Schleiffringe geschenkt wurde, sowie durch die Verwendung von Permatex I für das Abdichten der Ringe mussten schon seit einiger Zeit keine Kompressoren oder Kupplungen zufolge übermässiger Undichtheit ausgebaut werden.
- Die Prüfvorschrift für Step- up Gear Box und Kompressor-Kupplungen des Supercharger-Overhaul - Manuals toleriert eine bestimmte Undichtheit beim Prüflauf nach der Revision, sodass eine absolute Abdichtung gar nicht erreicht werden muss.

Es wird vermutet, dass die häufig aufgetretenen übermässigen Undichtheiten der Kupplungen folgenden Ursachen entsprungen sind :

- dass z.B. Dichtringe eingebaut wurden, deren Gummimanchette, die auf ihren qualitativen Zustand unkontrollierbar ist, nicht mehr einwandfrei war,
- oder dass Schleiffringe nicht genau planparallel geläppt wurden,
- oder auch dass das früher beim Einbau der Dichtringe verwendete Dichtungsmaterial ungeeignet war.

Von weiteren Massnahmen wird daher vorläufig abgesehen.

5291 Die selbst angefertigten Spezialbohrer aus Ausschuss-Fräserscheiben, die den gleichen Zweck wie die Zapfenbohrer erfüllen sollten sind leider unfallgefährlich. An den ausprobierten Versuchsbohrer zeigten sich Risse, die darauf schliesssen liessen, dass die Bohrer der ausgesetzten Beanspruchung nicht genügen.

5414 Stanzwerkzeuge. Die angefertigte Vorrichtung, die erlaubt, auch einzelne Ausschnitte mit dem vorhandenen Stanzwerkzeug rasch und sauber auszustanzen ist sicher gut und lobenswert. Anderseits zeichnet sich ein guter Facharbeiter dadurch aus, dass er es als selbstverständlich betrachtet zu solchen eigenen Lösungen zu greifen. Nachdem der Spenglerei eine neue Stanzmaschine zur Verfügung steht ist eine Normalisierung der Stanzvorrichtungen vorgesehen.

5569 Das Anbringen von Gewindebüchsen an dem Aluminiumflansch der ADF-Loop der DC-7C Flugzeuge kann nicht als neue Idee gelten. Es sollte jedem Facharbeiter klar sein, dass ein ausgerissenes Gewinde durch Einsetzen einer Gewindebüchse repariert werden kann.

5570 Die bereits angefertigte Ice-Box zum Tiefkühlen der Nieten ist ohne Zweifel gut. Doch kann diese Idee nicht prämiiert werden, weil hinter dem Vorschlag eine bestimmte Auftragserteilung steht, wohl ohne nähere Anleitung, aber doch in der Annahme, dass der qualifizierte Arbeiter im Stande sei die ihm gestellte Aufgabe befriedigend zu lösen.

5585 Sparmassnahmen. Das an den meisten Orten gezeigte Verständnis für die Sparmassnahmen, sowie die in letzter Zeit durchgeführten Verbesserungen haben den Einsender veranlasst, seinen Vorschlag zurückzuziehen.

5640 Dem Vorschlag, in jedem Flugzeug 3 - 4 Plastic-Ueberzüge zur Verfügung zu halten um Sitze, die von kleinen Kindern besetzt sind zu überziehen, ist folgendes entgegen zu halten:

Kleinkinder unter 2 Jahren haben kein Anrecht auf einen Sitzplatz. Für sie wird in der Regel ein Babykorb, der alle notwendigen Utensilien wie Kautschuk, Windeln etc. enthält, mitgegeben. Die Kinder über 2 Jahre, die mit dem ihnen zustehenden Sitzplatz schon zu den "Grossen" gehören, sollten in Begleitung von Mutter oder Hostess die Toilette aufsuchen können. Die nicht zu vermeidenden Einzelfälle, wo trotz aller Vorsicht ein Sitz doch nass wird, rechtfertigen die Anschaffung und ständige Mitführung von Spezialüberzügen nicht. Zudem werden bei jeder Durchgangskontrolle beschmutzte Polsterüberzüge ausgewechselt.

5659 Der Ausgleich für die aufgehobene Znünipause des Büropersonals wurde bereits geschaffen, indem im Barackendorf des Dept. IV ein Kaffeeautomat aufgestellt wurde. Wenn das Produkt dieses Automaten vielleicht nicht ganz die Erwartungen erfüllt, so sei als Trost darauf hingewiesen, dass bald ein ganz neuer, gleichartiger Automat auf den Markt kommt, dessen Kaffee demjenigen im Flughof nicht nachsteht. (Wir haben ihn selber gebührend probiert.)

5700 Anbringen eines fest montierten und mit einem Stecker versehenen Kabels am Alternator der DC-7C-Flugzeuge. Die Verlegung eines separaten Kabels vom Brandschott zum Alternator wurde bereits im Mai dieses Jahres, anlässlich eines Pover Bland Interchangeability Meetings beschlossen. Durch die Häufigkeit der Motorenwechsel und der damit verbundenen Verschiebung der Standzeiten musste diese Modifikation zurückgestellt werden. Die Durchführung dieser Arbeiten ist bei den Standzeiten der DC-7C-Flugzeuge vom April/Mai 1958 vorgesehen.

Ob die CV-440 und DC-7C-Alternators nach der Aenderung gemeinsam eingelagert werden können hängt dann von der Ausführung des Kabels und des Brandschott-Steckers ab.

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

781 Schneidezange für Gummischläuche.

4894 Abgabe von Nécessairs.

5187 Abdichtung der Boosterpumpen an den Haupttanks.

5258 Anbringen einer Sicherung an Propellermontagekran.

5280 Aufsilbern und montieren der Leerlaufwelle in der Sogoelpumpe.

5502 Herstellen von Auswertungskarten.

5557 Zusammenlegung des Service- Luftfrachtbriefes (AWB) mit Lieferschein.

5563 Testbox für Strommessungen an der Edison-Feuerwarnanlage.

5572 Einsatz in Spannkopf für Oelkühler-Demontage.

5586 Einbau einer Verkabelung für Heizerpumpen-Test.

5607 Einwachsen der Kipphebel für die Bearbeitung der Lagerbohrung.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen einzusenden :

4301 Anbringen von Verstärkungen an den Stiebel-Containern.

5504 Einbau von unverwechselbaren Steckern an der CV-440-Feuerlöschanlage.

5613 Erstellen eines Situationsplanes im Barackendorf im Flughof.

5639 Anbringen eines Halters für Mikrofon in CV-440.

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

5265	Kühlen der Inverter durch zusätzliches Gebläse während den Standzeiten.	bei Herrn H.Vögeli Service-Engineering Dept.IV
5666	Herstellen von verschiedenen Modellen.	bei Herrn A.Oberli, Büro für Vorschlagswesen GS

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches.

302 Niederspannungskabel.

4378 Anfertigen eines fahrbaren Kompressoren-Prüfstandes.

4904 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung.

4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druck-Kabinen Hydr. Oelkühler.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/607/643/729/771/779/789/1179/1562/2362/2468/2469/2567/2508/2595/2696/3286/3948/4162/4247/4299/4378/4404/4406/4502/4529/4530/4540/4553/4570/4588/4594/4625/4627/4648/4649/4650/4661/4678/4679/4736/4740/4748/4765/4768/4823/4827/4828/4855/4892/4896/4904/4920/4924/4946/4944/4962/4975/4988/5003/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5151/5156/5176/5184/5194/5196/5197/5211/5250/5251/5260/5262/5263/5265/5266/5270/5283/5284/5401/5407/5425/5439/5447/5450/5456/5478/5508/5519/5522/5523/5531/5545/5560/5561/5575/5579/5582/5589/5601/5603/5619/5620/5624/5637/5649/5656/5662/5663/5666/5668/5670/5671/5679/5680/5694/5701/5702/5704/ 5707/5953/.

SWISSAIR

Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Der Zentralvorstand der FPS und die Redaktion wünschen allen Lesern recht frohe Festtage und im neuen Jahr alles Gute.

Der Kunstzirkel

wünscht, dass recht viele unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Fünftage-Woche viel Zeit zu Musse, schöngeistiger Betätigung oder künstlerischem Schaffen finden.
Wir haben im kommenden Jahr einen Atelier-Besuch, Literaturabend, Burgenfahrt, Musikabend und andere interressante Veranstaltungen vor. Ach Ihnen steht unser Kreis offen.

L. Bollhalder

Zur Neubesetzung der Platzwartstelle auf unserer Freizeitanlage.

Am 31. Dezember 1957 legt das Ehepaar Rapold seine Tätigkeit als Platzwart unserer Freizeitanlage nieder. Herr und Frau Rapold haben während zweier Jahre die nicht immer leichte Aufgabe erfüllt, unsere Anlage in Ordnung zu halten und besonders während der Bauzeit einen fröhlichen Spielbetrieb zu ermöglichen. Wir danken Herrn und Frau Rapold für ihren Einsatz und hoffen, dass uns wenigstens Herr Rapold noch manche Saison als Tennis-Trainer zur Verfügung steht.
Das neue Platzwart-Ehepaar, Herr und Frau Böniger, Schönauring 102, Zürich-Seebach, tritt am 1. Januar 1958 sein Amt an. Wir wünschen ihm für seine grosse, verantwortungsvolle Tätigkeit alles Gute und bitten alle Besucher unserer Anlage, Herrn und Frau Böniger mit allen Kräften in ihrer Arbeit zu unterstützen.

Vergünstigungslisten.

Die neue Liste der Firmen, die dem Swissair-Personal bei Einkäufen spezielle Vergünstigungen gewähren, kann bei den Personalabteilungen, bezw. -Diensten der Departemente bezogen werden.

Der Philatelisten-Club Swissair (Briefmarken-Sammler)

hat sich am 5. Dezember 1957 konstituiert. Als Präsident amtiert Herr Oskar Schnider, Operationskontrolle, Dept.III Tel. 3170. Wir wünschen dem neugegründeten Club in seinem Gedeihen recht guten Erfolg. Allfällige Briefmarken-Besitzer von "Doppelgenf", "Baslertäubchen" oder "Zürich 4", die bei der Gründungsversammlung nicht anwesend waren, melden sich umgehend beim Präsidenten, zwecks Eintausch gegen einige neuere Luftpost-Marken.

Do it yourself - Tu es selber.

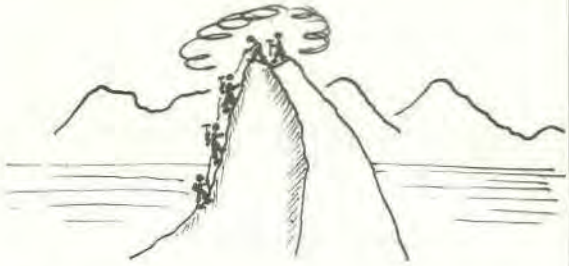
Ein Ausschuss der FPS prüft momentan die Erstellung einer Freizeitwerkstätte im Kellerraum unseres Clubhauses in Seebach. Ob wir nun schreinern oder Metall verarbeiten wollen, immer fehlt uns das richtige Werkzeug, ein geeigneter Raum oder die fachgerechte Anweisung. Für den Start einer modernen Bastelwerkstätte, mit allen notwendigen Maschinen und Werkzeugen, würde uns ein versierter "Do it yourself-Advisor" zur Verfügung stehen, Um den Interessentenkreis erfassen zu können, melden sich alle Bastler und solche die es werden wollen bis 15. Januar bei Herrn O.Ritter, Tel. 2918, Kloten, woselbst eine kurze Aufklärung gegeben wird. Ende Januar findet ein Orientierungs-Abend statt.

Pistolengruppe-Swissair.

Im Pistolen-Schützenhaus in Kloten treffen sich am 18. Januar 1958 um 0900 Uhr bei jeder Witterung die Pistolenschützen zur Ausscheidung für die Selektion zum traditionellen Match gegen die SAS, der turnusgemäss diesmal in Stockholm ausgetragen wird. Auf Grund der Resultate werden ca. 10 Schützen einem weiteren Training unterzogen. Geschossen wird nach internationalem Programm für Pistolen 7,65 oder 9 mm, 25 m. Distanz, 30 Schuss auf Matchscheibe, 30 Schuss auf Olympiascheibe. Eine genaue Orientierung erfolgt während der Ausscheidung.

W. Schaltenbrand.

WAS SICH DIE CLUBS IM NEUEN JAHR WÜNSCHEN



Alpine Sektion
Eine zünftige Erstbesteigung

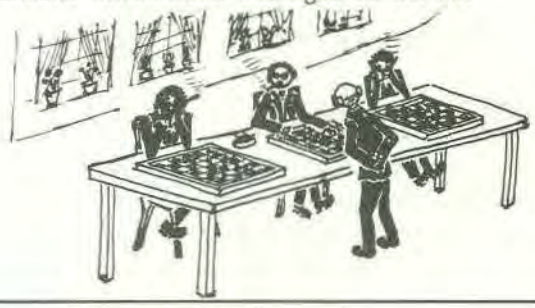
Handball-Club
Alle Mann rechtsumkehrt und ..... ein Sieg

Kunstzirkel
... dass die Muse uns am freien Samstag küsst (wenn wir Musse haben)

Ski-Club
Schnee und nochmals Schnee bis tief in den Frühling hinein.

Boccia-Club
Noch ein paar Zuschauer, die dann aber später Clubmitglieder werden.

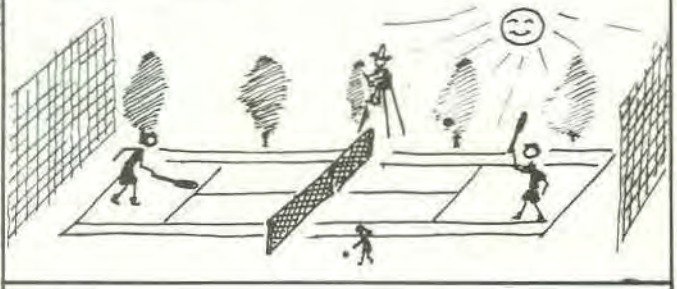
Schach-Club
In Amerika eine Simultanpartie gegen einen russischen Grossmeister austragen zu dürfen.



Tischtennis-Club
Besseren Besuch seiner Mitglieder

Fussball-Club
Alle Goals im gegnerischen Kasten (Tor)

Tennis-Club
Ganz bescheiden, nur viel sonniges und trockenes Wetter.



Dez. 57/5