

# SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

# 1955

**SWISSAIR**  
FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF

**NEWS**

PRESDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

1. JAHRESZUSAMMENFASSUNG  
No. 1  
25. Februar 1955

**1**

**SWISSAIR**  
FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF

**NEWS**

PRESDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

1. JAHRESZUSAMMENFASSUNG  
No. 2  
25. Februar 1955

**2**

**SWISSAIR**  
FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF

**NEWS**

PRESDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

1. JAHRESZUSAMMENFASSUNG  
No. 3  
25. Februar 1955

**3**

**SWISSAIR**  
FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF

**NEWS**

PRESDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

1. JAHRESZUSAMMENFASSUNG  
No. 4  
25. Februar 1955

**4**

**SWISSAIR**  
FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF

**NEWS**

PRESDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

1. JAHRESZUSAMMENFASSUNG  
No. 5  
25. Februar 1955

**5**

**SWISSAIR**  
FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF

**NEWS**

PRESDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

1. JAHRESZUSAMMENFASSUNG  
No. 6  
25. Februar 1955

**6**

**SWISSAIR**  
FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF

**NEWS**

PRESDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

1. JAHRESZUSAMMENFASSUNG  
No. 7  
25. Februar 1955

**7**

**SWISSAIR**  
FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF

**NEWS**

PRESDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

1. JAHRESZUSAMMENFASSUNG  
No. 8  
25. Februar 1955

**8**

**SWISSAIR**  
FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF

**NEWS**

PRESDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

1. JAHRESZUSAMMENFASSUNG  
No. 9  
25. Februar 1955

**9**

**SWISSAIR**  
FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF

**NEWS**

PRESDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

1. JAHRESZUSAMMENFASSUNG  
No. 10  
25. Februar 1955

**10**

**SWISSAIR**  
FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF

**NEWS**

PRESDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

1. JAHRESZUSAMMENFASSUNG  
No. 11  
25. Februar 1955

**11**

**SWISSAIR**  
FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF

**NEWS**

PRESDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

1. JAHRESZUSAMMENFASSUNG  
No. 12  
25. Februar 1955

**12**

# SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST  
84. HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 1

20. Januar 1955.

## Unsere Verkehrsleistungen im Dezember 1954

	<u>Dezember 1954</u>	<u>Dezember 1953</u>
Etappenpassagiere	32'537 + 42%	22'919
Offerierte tkm	6'387'039 + 50%	4'250'808
Fracht in kg.	652'177 + 29%	503'631
Post in kg	353'892 + 25%	283'948
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	59,8%	64,9%

In Europa, dessen Anteil an der gesamten tkm-Produktion 40% ausmachte, verbesserte sich der Ausnutzungsgrad gegenüber November 1954 um weitere 1,5%, was nicht zuletzt auf den regen Weihnachtsverkehr zurückzuführen ist. Während wir im Dezember 1953 im europäischen Sektor 17'026 Etappenpassagiere beförderten, waren es im Berichtsmonat bei einem um 27,5% grösseren tkm-Angebot deren 23'705; das entspricht einer Zunahme von 39%. Der durchschnittliche Ausnutzungsgrad der Europa-Strecken belief sich auf 58,8% (Dezember 1953: 58,2%).

Der Nordatlantik wies im Vergleich zum Dezember 1953 die weitaus stärkste Produktionsvermehrung auf, nämlich 66%. In diesem Verkehrsgebiet, das an der Totalleistung mit 35% beteiligt ist, zählten wir 4'325 Etappenpassagiere oder 61% mehr als im Parallelmonat 1953. Dank der Vercharterung mehrerer Kursflüge für den Transport amerikanischer Militärpersonen nach New York ergab sich ein gegenüber November 1954 um 15% höherer Ausnutzungsgrad von 65,5% (Dezember 1953: 74,6%).

Der Nahe Osten vermochte kein besonders günstiges Ergebnis zu zeitigen. Auf den Orient-Routen, die 16% der offerierten Tonnage beanspruchten, boten wir 41% mehr Tonnenkilometer an als im Dezember 1953. Die Zahl der Etappenpassagiere stieg von 2'578 im Dezember 1953 um 22% auf 3'148. Der mittlere Ladefaktor stellte sich auf 54,8% (Dezember 1953: 65,6%).

Für den Südatlantik, der mit 9% an der Gesamtproduktion teilhatte, registrierten wir eine Ausnutzung von 51,7% und damit den zweithöchsten Monatswert seit Inbetriebnahme der Linie Ende Mai 1954. Nur im vergangenen Oktober war der Ausnutzungsgrad mit 54,8% besser ausgefallen. Mit den bisher erzielten Resultaten müssen wir in Anbetracht der Konkurrenzverhältnisse in diesem für uns neuen Tätigkeitsfeld einstweilen zufrieden sein.

Der Dezember 1954 ergab zwar gegenüber dem Vergleichsmonat 1953 einerseits eine um 50% grössere Leistung, andererseits einen von 64,9% auf 59,8% verringerten Ausnutzungsgrad. Dieses Ergebnis kann als befriedigend bezeichnet werden.

Unsere Verkehrsleistungen im Jahre 1954

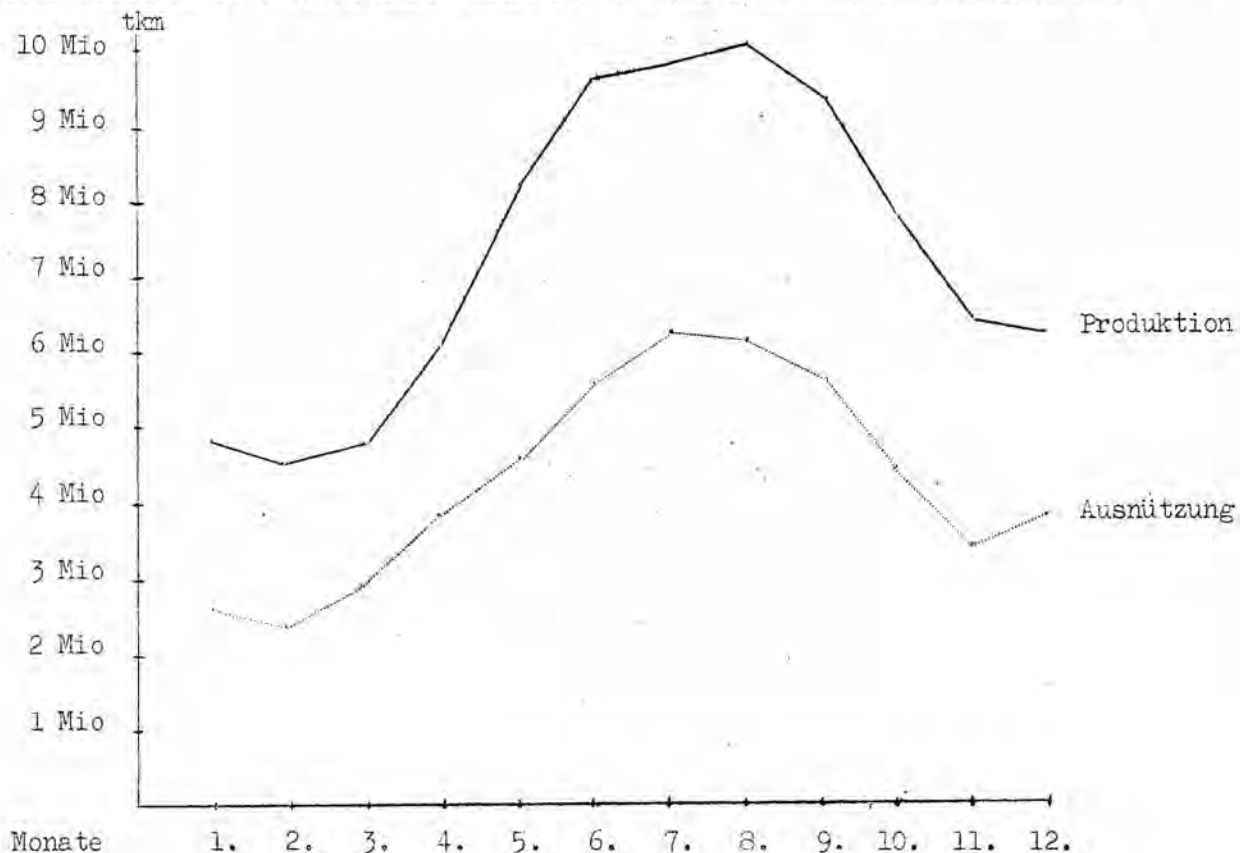
(inkl. Sonder- und Charterflüge)

	<u>Zunahme</u>	<u>1954</u>	<u>1953</u>
Geflogene Kilometer	+ 35%	17'798'721	13'160'037
Angebotene tkm	+ 60%	88'105'862	55'179'972
Ausgenützte tkm	+ 36%	52'013'656	38'289'782
Etappenpassagiere	+ 28%	544'838	425'309
Fracht in kg	+ 22%	6'089'155	4'979'327
Post in kg	+ 19%	2'908'719	2'451'497
Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs		59,0%	69,4%
Geleistete Passagier tkm	+ 36%	33'919'620	24'881'891
Geleistete Fracht tkm	+ 34%	6'152'519	4'608'202
Geleistete Post tkm	+ 36%	3'024'199	2'230'780

Auf die vier verschiedenen Sektoren verteilten sich Angebot und Nachfrage wie folgt:

<u>Verkehrsgebiet</u>	<u>offerierte tkm.</u>	<u>ausgenützte tkm</u>	<u>Ausnutzungsgrad</u>
Europa	41'198'176	24'416'646	59,3%
Naher Osten	12'686'004	7'646'985	60,3%
Nordamerika	28'780'252	17'137'025	59,5%
Südamerika	4'524'010	2'211'924	48,9%
Linienverkehr	87'188'442	51'412'580	59,0%
Sonder & Charterflüge	917'420	601'076	
T o t a l	88'105'862	52'013'656	

Von besonderem Interesse dürfte die nachstehende graphische Darstellung des Verhältnisses zwischen Produktion und Ausnutzung sein, da die beiden Kurven sehr deutlich zeigen, in welchem Masse unser Verkehr immer noch den Saisonschwankungen unterworfen ist.



Hochherzige Zuwendung - Herr Dr. h.c. Carl Köchlin, Präsident des Schweizerischen Handels- und Industrievereins, hat im Namen seiner Firma, der J.R.Geigy A.G.Basel, dem Personalhilfsfonds der Swissair Fr.10'000.-- überwiesen. In seinem Begleitschreiben an unsern Herrn Direktionspräsidenten führte Herr Dr.Köchlin dazu aus: "Es freute mich, dass ich Ihnen anlässlich meines letzten Fluges von Amerika nach der Schweiz meine grosse Befriedigung über die Dienste der 'Swissair' habe aussprechen und Ihnen sagen können, wie sehr ich mich deshalb mit unserer nationalen Fluggesellschaft verbunden fühle. Als Dank für diese Dienste möchte ich mir erlauben, Ihnen im Namen meiner Firma Fr.10'000.-- zur Verfügung zu stellen, die Sie im Sinne Ihrer Anregung zu Gunsten des Personal-Hilfsfonds verwenden wollen. Diese Gabe möchte Ihnen und Ihren Mitarbeitern ein Zeichen unserer grossen Dankbarkeit sein. Ich erlaube mir, den Check in diesem Betrage beizulegen."

Eine Anerkennung in dieser Form ist etwas ganz Aussergewöhnliches. Wir betrachten es an und für sich als eine Genugtuung, wenn es gelingt, unsere Fluggäste durch gewissenhafte Pflichterfüllung und hundertprozentige Dienstbereitschaft zufrieden zu stellen. Einer materiellen Anerkennung über den bezahlten Flugpreis hinaus soll es nicht bedürfen. Das vermindert indessen unsere Freude über diese Gabe nicht. Herrn Dr.Köchlin und seiner Firma wurde namens der Swissair und ihres Personals der wärmste Dank für seine Verbundenheit mit unserm Unternehmen ausgesprochen.

Neue Pilots-in-Command - Per 1. Januar 1955 avancierten die Flugkapitäne Walter Meierhofer, Kurt Ris und Robert Schwärzler zu Pilots-in-Command auf DC-6B für Europa und den Nahen und Mittleren Osten. - Die Flugkapitäne Charles Rushing, Donald Merriam und Michael Maas sind zu Pilots-in-Command auf DC-4 vorgerückt. Den Beförderten gratulieren wir recht herzlich!

Sektion Reservationswesen - Die Geschäftsleitung hat der Schaffung einer Sektion Reservationswesen innerhalb des Departement II zugestimmt und sie mit der Ueberwachung unseres gesamten Reservationswesens im In- und Ausland beauftragt. Zum Chef ad interim der neuen Dienststelle ist der bishorige Leiter der Endbuchung Zürich, Herr Max Weber, ausersehen worden. Herr Karl Lieser hat die Endbuchung ebenfalls verlassen und amtet nunmehr als Assistent des Sektionschefs. Die Leitung der Endbuchung hat Herr Emil Schwob übernommen. Zum Supervisor Service Uebersee wurde Herr Eduard Kropf und zum Supervisor Service Kontinent Herr Meinard Fessler bestimmt. Allen vorgenannten Mitarbeitern wünschen wir auf ihren neuen Posten guten Erfolg !

In Nizza wurde gezügelt - Am 20. Dezember 1954 hat unsere Regionalvertretung Nizza im Gebäude des Hotel Ruhl an der Avenue Gustave V neue Ladenlokalitäten bezogen.

Stadtterminus Basel - Ab 1. Januar bekleidet Herr Jacques Sommerhalder den Posten eines Chefs des Stadtterminus Basel, wozu wir ihm bestens gratulieren !

### Was ist Initiative ?

Als Hans und Heiri die letzte Schulklasse verliessen, wurden sie von einem Arbeitgeber zu gleichen Arbeiten und Löhnen angestellt. Heiri machte rasch gute Fortschritte, während Hans in seiner bescheidenen Stellung verblieb. Er war deshalb sehr unzufrieden, nicht mit sich selbst, wohl aber mit dem seiner Ansicht nach ungerechten Chef, bei dem er sich eines Tages beklagte. Der Vorgesetzte wollte ihm nun eine Lektion erteilen. "Hans", sagte er, "gehen Sie doch einmal auf den Markt und sehen Sie nach, was heute früh herangeführt wurde". Hans kam zurück mit der Meldung, es sei bis jetzt nur ein Fuhrmann mit einer Wagenladung Roggen vorgefahren. "Wieviel Säcke?", will der Chef wissen. Hans geht wieder auf den Markt und kommt mit dem Bericht zurück, es seien deren genau vierzig. "Was kostet der Roggen?", fragte der Vorgesetzte. Ein drittes Mal nimmt Hans den Hut und meldet dann den Preis.

Nun ruft der Chef den Heiri und befiehlt diesem auf den Markt zu gehen, um zu sehen, was aufgeführt wurde. Bald kommt Heiri zurück mit dem Bescheid, der Bauer, der bis jetzt mit seinem Fuhrwerk allein sei, habe 40 Säcke Roggen; er verlange zwar so und so viel, doch sei anzunehmen, man könne einen günstigeren Preis aushandeln. Der Roggen sei von bester Qualität, wie das mitgebrachte Muster erweise. Ausserdem habe der Bauer noch einige Säcke schönsten Hafers, der billig wäre. Da der Hafer für die Pferde ohnedies zur Neige gehe, empfehle er, rasch zuzugreifen, und er habe deshalb nicht nur ein Muster des Hafers, sondern auch gleich den handlungswilligen Bauern mitgebracht, der draussen warte. -

Der Geschäftsherr nahm den Hans, der all dies mitangehört hatte, zur Seite und fragte ihn, ob er nun wisse, weshalb Heiri ein höheres Gehalt bekomme.

Errichtung einer Vertretung in Dublin. Zur besseren Alimentierung unserer Nordatlantikroute mit Verkehr zwischen Irland und den USA über Shannon haben wir Ende 1954 eine Regionalvertretung eröffnet, der Herr Felix O'Neill als Manager for Ireland vorsteht. Seine Hauptaufgabe besteht in einer intensiven Verkaufsförderung und im Auskunftsdienst, wobei die Aer Lingus aber weiterhin unser Generalagent bleibt. Wie unsere Büros in Manchester und Glasgow, so untersteht auch unser Vertreter in Dublin der Chefvertretung London, deren offizieller Titel nun "Management for UK and Ireland" lautet.

Eine Neuernennung in Frankfurt - Herr Kurt Schmid ist zum Frachtchef für Westdeutschland ernannt worden und hat am 5. Januar seine Tätigkeit bei der Vertretung Frankfurt aufgenommen. Ihm obliegt die Organisation und Ueberwachung der Frachtwerbung in der Bundesrepublik sowie die Frachtacquisition im Raum von Frankfurt.

'Moby Dick' legte 10'000 km zurück - Ein meteorologischen Forschungszwecken dienender Freiballon 'Moby Dick' des U.S. Air Research and Development Command in Kalifornien flog dieser Tage über den atlantischen Ozean bis nach Badajoz in Spanien. Begünstigt von starken Winden, legte der Ballon die 10'060 km messende Distanz in 52 Stunden und 30 Minuten zurück, mit einer mittleren Geschwindigkeit von 190 km/h. Die Instrumente konnten ohne Ausnahme geborgen und den amerikanischen Eigentümern zurückgegeben werden.

Das kleine Lexikon -

Fare bedeutet so viel wie Tarif oder den Preis, den ein Passagier für seine Beförderung zu bezahlen hat.

Joint oder Interline Fare ist der totale Tarifbetrag für einen Flug, der über mehrere und von verschiedenen Gesellschaften beflogene Routen führt.

Flight oder Line Number - entspricht der numerischen Bezeichnung eines Kursfluges, wie z.B. SR 120.

Transit Passengers nennt man jene Passagiere, die nach einer Zwischenlandung ihre Reise mit dem gleichen Flugzeug fortsetzen.

Transfer Passengers sind Fluggäste, die mit dem Kursflug X eintreffen, dann umsteigen und mit dem Kursflug Y weiterfliegen.

Rates nennt man die für den Transport von Sachen anwendbaren Tarife.

Refund ist gleichbedeutend mit Rückzahlung oder Rückerstattung.

Flugzeugmodelle als Freudenspender - Die Propaganda-Abteilung hat jüngst einige unverkäufliche Flugzeugmodelle an Schulen und an das Städtische Jugendheim Artergut in Zürich verschenkt. In einem Dankeschreiben gaben verschiedene Kinder ihrer Freude darüber wie folgt Ausdruck: "Ich möchte am liebsten es wäre ein richtiges Flugzeug, aber so ist es auch schön" meinte ein 12jähriges Mädchen. "Ich möchte am liebsten mit dem Flugzeug einmal nach Amerika fliegen", schrieb eine Elfjährige.

"Ich möchte auch einmal mit einem solchen Flugzeug eine Stadtrundfahrt unternehmen", erklärte Heidi, die elf Jahre alt ist. "Wir sind alle sehr überrascht und erfreut über das Flugzeug. Wir haben es alle schon sehr lieb gewonnen und wollen ihm noch lange recht Sorge tragen. Herzlichen Dank und beste Grüsse", sandte uns die fünfzehn Lenze zählende Margot.

Sind Sie ein angenehmer Telephonpartner ?

Bei allen Gesprächen gibt es interessante und langweilige Partner. Die einen wissen genau, was sie fragen oder sagen wollen. Diese sind die angenehmen, weil sie niemandem wertvolle Zeit rauben. Die andern sind die langfädigen und weitschweifenden, die um den Kern der Sache immer neue Kreise ziehen. In der Unterhaltung von Angesicht zu Angesicht kann man sich den Langweilern mit wiederholten Blicken auf die Uhr oder mit diskreten Bewegungen in Richtung der Türe entziehen. Am Telephon ist man ihnen aber zumeist ausgeliefert, sofern man nicht einfach den Hörer auf den Tisch legt ... In telephonischen Besprechungen empfiehlt es sich stets, möglichst kurz und präzise zu sein. Damit spart man sich und seinem Partner Zeit und dem Unternehmen Geld !

Wieder Flugpauschalreisen nach Aegypten - Die Sektion für Verkaufsförderung teilt mit: Die Swissair führt in Zusammenarbeit mit der Vereinigung Schweizer Reisebüros wiederum Flugpauschalreisen nach Aegypten durch. Vorgesehen sind 8 begleitete Gruppenreisen für die Zeit vom 1. Februar bis 22. März mit Abflug jeden Dienstag von Zürich und Genf. Der Arrangementpreis für das 9-Tage-Touristenprogramm beträgt Fr. 1'740.--.

Als Einzelreise mit beliebigen Abflügen gelangt das 16-Tage-Deluxe-Programm zur Durchführung. Arrangementpreis Fr. 2'582.-- pro Person (bei einer Beteiligung von 2 Personen). Detailreiseprogramme sind in allen Reisebüros erhältlich oder können von unserer "Sektion Verkaufsförderung Passagen" (intern 347) angefordert werden. Vielleicht haben Sie Gelegenheit, in Ihrem Bekanntenkreis auf diese ausserordentlich vorteilhaften Angebote hinzuweisen.

Happy Landing ! - Herrn Hans Jakob, Instrumentenwerkstatt Dept. IV, Kloten, der sich am 30. Dezember 1954 vermählt hat, wünschen wir recht viel Glück und Segen im Ehestand !

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats Dezember 1954 sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetreten:

Generalsekretariat

Aerztlicher Dienst

Frick Marie-Jeanne

Departement I

Sektion Finanzverwaltung

- Zahlungsbüro

- Kontrollbüro für Kredite/Eing.

Abteilung Rechnungswesen

- Lochkartendienst

- Sektion Hauptbuchhaltung Abschluss/Budget

- Lohnbüro

Sedelberger Beat

Noack Werner

Fehlmann Verena

Finsterwald Kurt

Boner Andreas

Departement II

Endbuchung

Vertretung Basel

Fey Alex

Bolzhauser Kurt

Departement III

Sektion Route OPS

- Flight Control Office

Navigatoren

Abfertigung

- Passagierdienst

- Traffic Office

Rizzardi Klara

Sessoms Clinton

Leclerc Pierre

Müller Rosemarie, GH

Schmid Franz

Herensperger Roger

Kindlimann Hans

Pfister René

Aeschbacher Heinz

Schwarz Armin

Bietenhader Irmgard

Dunkel Gwendolin

Gericke Hella

Hafen Marlyse A.

Hanselmann Rosemarie

Hofmann Verena

Kohler Colette

Krauer Doris

Kuechel Marianne

Ming Yvonne

Roth Rosa

./.

Kabinenpersonal-Aspiranten

Kantine Taubenried

Departement IV

Betriebsplanungsabteilung

- Sektion Betriebsplanung
- Sektion Techn. Einkauf
- Werft

- Radiowerkstatt

Direktion Genf

Frachtdienst Cointrin

Werft Cointrin

- Spenglerei
- Malerei
- IERA-Radiowerkstatt
- Instrumentenwerkstatt

Auslandvertretungen

London

Dublin

Hamburg-Station

Prag

New York

New York Abfertigung

Ruch Alice L.  
Scherrer Heidi M.  
Strebel Gertrud  
Vogel Edith  
Goglio Gertrud

Albrecht Ernst W.  
Meier Ruth  
Aebi Sepp  
Knecht Wilfried  
Müller Werner  
Pohli David  
Schuler Hector  
Greutmann Albert  
Peter Josua

Schorno Edouard  
Duby Jean-Jacques  
Droz Maurice  
Frommer Joseph  
Guex Charles  
Lin Gilbert  
Losey Bernard  
Planche Bernard  
Pochon Roger  
Rubin Christian  
Tinner Paul  
Walter Daniel  
Fayet Henri  
Sievi Remo  
Schorer Pierre

Harper John  
Whittick R.M.  
O'Neill Felix  
Maeder Madeleine  
Kroll Helmuth  
Traplova (Miss)  
Daigler Bruce  
Hughes Martin  
Meyer Beatrice  
Sementini Elizabeth  
Klaastad Arthur L  
Whiteside Christopher J.

Eine Pensionierung - Am 30. Juni 1954 ist Herr Albert Keller, ehemaliger Hilfsarbeiter in der Hydraulischen Werkstatt des Departement IV in Kloten, in den Ruhestand getreten. Er war seit dem 31. März 1949 bei uns beschäftigt. Wir wünschen ihm einen schönen Lebensabend bei guter Gesundheit !

Joseph E. Aoun †

In der Nacht vom 10. auf den 11. Januar ist in Beirut der Chef des dortigen Reisebureau der AMLEVCO und Manager unserer Generalagentur, Joseph Aoun, im Alter von nahezu siebenzig Jahren gestorben. Joseph Aoun war während drei Jahrzehnten Direktor der Wagons Lits Cook und übernahm dann nach seiner Pensionierung die Leitung der Beirut Vertretung der AMLEVCO, die wir anlässlich der Aufnahme unseres regelmässigen Liniendienstes nach Libanon im Juni 1953 mit der Generalagentur betrauten. Der Verstorbene war Doyen und Präsident der libanesischen Reisevereinigungen. Er hat unserer Gesellschaft ausgezeichnete Dienste geleistet. In ihm haben wir einen hervorragenden, für die Swissair begeisterten und äusserst aktiven Mitarbeiter verloren, dem wir stets ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Mitteilungen der  
FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER  
SWISSAIR

Der Schachwettkampf Zürich-Genf endete mit einem  $7\frac{1}{2} : 2\frac{1}{2}$  Sieg der Zürcher. Den Kollegen in Genf sei auch an dieser Stelle der beste Dank für die herzliche Aufnahme ausgesprochen, die sie uns bereitet haben. Am 29./30. Januar findet im Hotel Trümpy zwischen je fünf Spielern der Revanche-Kampf statt, wozu alle unsere Schachfreunde eingeladen sind. Die Spielzeit wurde wie folgt festgesetzt: Vorrunde Samstag, den 29. Januar um 19.45 Uhr und Rückrunde am Sonntag, 30. Januar um 10.30 Uhr.

Vergünstigungen - Auf der Liste der Firmen, die Swissair-Angestellten gegen Vorweisung des Personalausweises Rabatte einräumen, sind nachzutragen:

Fa. A. Mullis, Pneuservice und Vulkanisieranstalt, Franklinstrasse (Bei der Tuch A.G.) Zürich-Oerlikon. Rabatt bis zu 20% auf neuen Pneus, je nach Marke.

FA. Herbola Lederwaren & Reiseartikel engros & en détail, Bahnhofstrasse 7, Zürich. 5% Rabatt auf allen Einkäufen.

Blumenhaus Capitol, Bahnhofstrasse 72 (Ecke Uraniastrasse) 10% Rabatt auf allen Einkäufen.



A E G Y P T E N

ist das Motto unseres diesjährigen

SWISSAIR - BALLEES

am 12. Februar 1955  
im Kongresshaus in Zürich

Wir laden Sie ein, ab 20.30 h auch dieses Jahr an unserem traditionellen und beliebten Fest teilzunehmen.

Mitternachtscabaret mit Walter Morat und Voli Geiler  
Trio Von Büren in der Krokodilbar und im Vestibül  
Conférence durch unseren Dragoman Harro Lang  
Zwei ausgezeichnete Amateur-Orchester  
Budenbetrieb im Bazar  
GROSSE TOMBOLA:

1. Preis 1 Flugbillet Zürich-Kairo-Zürich

Dekorationen im Kongress-Foyer und Kleinen Tonhallsaal entworfen und ausgeführt durch unsere Künstler in der Swissair und dem allen bekannten H e n r i O t t.

Reservieren Sie Ihre Plätze rechtzeitig!  
Vorverkauf ab 25. Januar 1955

Eintrittspreise:

für SWR-Angehörige:

Einzelkarte Fr. 4.40  
Paarkarte Fr. 7.70

für Fremde:

Einzelkarte Fr. 5.50  
Paarkarte Fr. 9.90

Vorverkaufs- und Platzreservationsstellen sind:

Conciérge, Hirschengraben  
Portier, Werft

Auskunftschalter Luftreisebüro Zürich  
Information Flughafen Kloten

AUF WIEDERSEHEN AM SWISSAIR BALL !



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der Dezember-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Max Habegger, Sektion Triebwerk, Dept. IV.	Fr. 1000.--
Herr Alfred Stoll, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 500.--
Herr Karl Meier, Flugbetrieb, Dept. IV.	Fr. 200.--
Herr Paul Friedli, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 100.-- *
Herr Teddy Schaufelberger, Station Kloten, Dept. III.	Fr. 50.-- *
Herr August Kellenberger, Sektion Triebwerk, Dept. IV.	Fr. 50.--
Herr Theodor Barchet, Sektion Triebwerk, " "	Fr. 40.--
Herr Karl Boller, Sektion Flugzeugunterhalt, " "	Fr. 20.--
Herr Hans Leuthold, " " " "	Fr. 20.--
Herr Ferdinand Fürstenberger, Sektion IERA, " "	Fr. 20.--
Herr Ludwig Reimann, Sektion Triebwerk, " "	Fr. 20.--
Herr Hans Hautle, Pressedienst, Generalsekretariat	Fr. 20.--
Herr Fritz Schüpbach, Sektion Triebwerk, Dept. IV.	Fr. 10.--

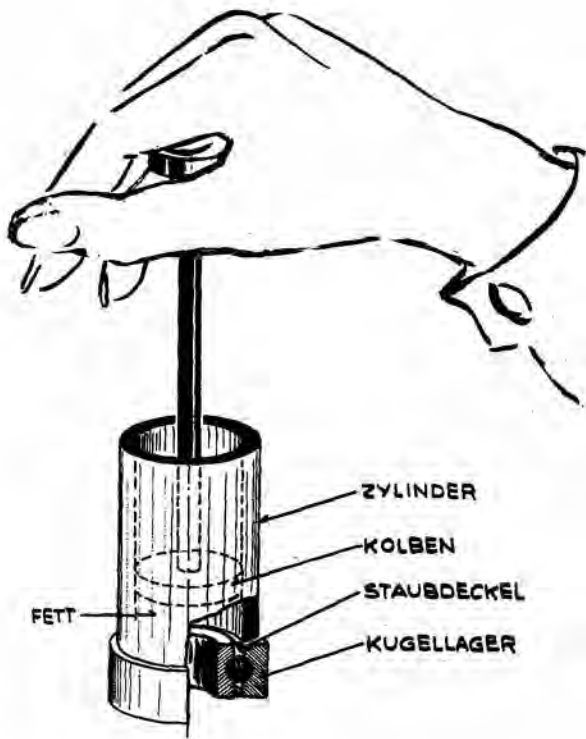
\* Bei diesen Vorschlägen konnte die Prämie noch nicht endgültig berechnet werden; die erwähnten Beträge sind deshalb als Anzahlungen zu betrachten.

Der als prämiert gemeldete Vorschlag Nr. 345 wird in der Februar-Nr. endgültig behandelt.

Letzter Appell an den Einsender des Vorschlages Nr. 1968, seinen Talon dem Organisationsbüro einzusenden!

3422 Micro-Switches: Der Einsender ist gebeten, sich mit Hr. Baumann, Chef Sektion IERA, in Verbindung zu setzen.

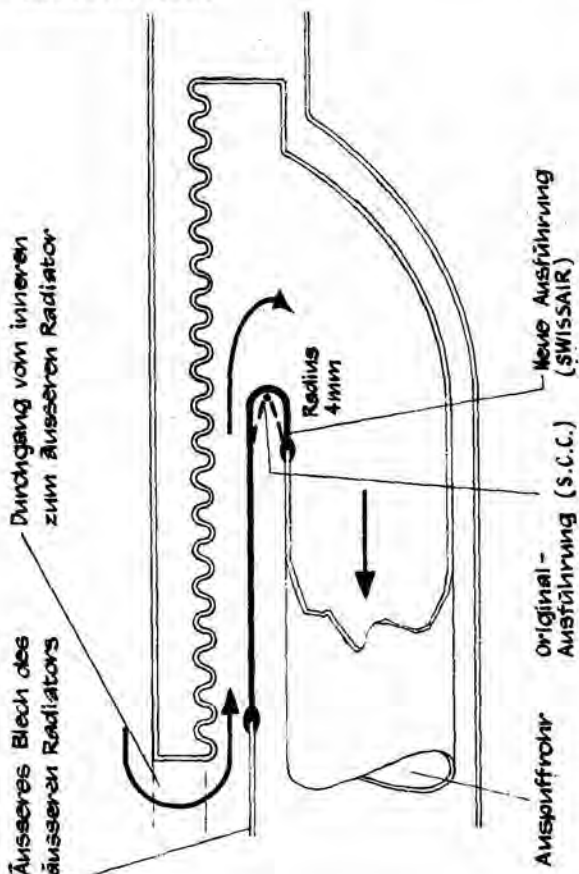
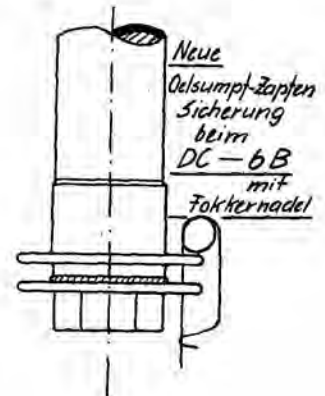
Herr Max Habegger entwickelte während einem Jahr einen Prüfstand für Stromberg-Vergaser. Die Bendix Co. baut für die Vergaserprüfung drei Prüfstände, die zusammen mehr als Fr. 47'000.- kosten. Herr Habegger wusste, dass die Swissair diese drei Prüfstände nie kaufen würde; andererseits musste unbedingt eine Prüfmöglichkeit geschaffen werden. Er studierte teilweise während der Arbeitszeit und vor allem während der Freizeit alle einschlägige technische Literatur. Sein besonderes Verdienst ist es, einen kombinierten Prüfstand zu bauen, auf dem die Vergaserregler, die Blenden und die Feinregulierung der Höhendosen im Zusammenhang mit der Gesamtfunktion des Vergasers geprüft werden können. Dieser Prüfstand kostet ca. Fr. 12'000.- und weist noch eine weitere Besonderheit auf, die als geistiges



Eigentum von Herrn Habegger angesprochen werden kann: anstatt eine teure Unterdruck-Kammer zu verwenden, wie der Bendixprüfstand sie aufweist, benützte er das Vergasergehäuse als Unterdruck-Kammer. Wir beglückwünschen Herrn Habegger zu dieser schönen Leistung.

Herr Alfred Stoll fertigte die nebenstehend abgebildete Fettpresse an. Mit diesem einfachen Gerät ist es nun möglich, sämtliche Kugellager der Seilrollen und Kugellager mit Staubdeckel einwandfrei zu schmieren. Früher konnten diese nur so lange im Betrieb gehalten werden, als das Originalfett in den Lagern ausreichte; sobald sie "hart drehten" mussten sie ausgebaut und weggeworfen werden. Diese Fettpressen bringen neben der beachtlichen Materialeinsparung noch den Vorteil, dass verschiedene Lager ohne vorherige Demontage geschmiert werden können.

Herr Karl Meier schlug vor, die Sicherung des Hauptoelsumpfzapfens der Motoren R-2800 DC-6B mit einer Fokkernadel vorzunehmen. Diese sinnvolle Aenderung bringt eine bemerkenswerte Zeiteinsparung, wenn man bedenkt, dass pro Jahr über 1500 solcher Sicherungen angebracht werden müssen, und pro Sicherung ca. 15 Minuten eingespart werden können. Ganz besonders vorteilhaft wirkt sich diese Sicherungsart bei heissen Motoren aus.



Herr Paul Friedli machte die Feststellung, dass an den Heizern DC-6B die Partie, wo der äussere Radiatormantel in den Auspuff mündet, meistens gerissen ist. Radiatormantel und Auspuff sind dort in spitzem Winkel miteinander verbunden. Da eine solch massive Schweissnaht auf thermische Einflüsse anders reagiert als das dünne Stahlblech, das durch sie verbunden wird, ist es verständlich, dass in dieser Partie Risse entstehen müssen. Herr Friedli schlug nun vor, diese schwache Stelle durch Einsetzen eines Blechteiles zu verbessern. Es sind nun einige Heizer nach diesem Vorschlag abgeändert worden und die Ergebnisse werden sich in einigen Monaten zeigen. Die endgültige Prämie wird somit erst im Herbst 1955 festgesetzt.

Herr Teddy Schaufelberger schlug eine Vereinfachung in der Führung der Kassarapporte vor. Die Prämie lässt sich zur Zeit nicht genau berechnen, da vor allem die Zeiteinsparung während des Sommerflugplanes massgebend sein wird. Die endgültige Prämie wird somit erst im Monat Oktober bestimmt.

Herr August Kellenberger machte darauf aufmerksam, dass durch eine andere Anordnung der Stifte für die Lagerarretierung die Lebensdauer der Kupplungsplatten der Laderkupplungen um zwei bis drei Laufzeiten verlängert werden könnte. Die vorgeschlagene Anordnung kann jedoch nicht ausgeführt werden, da zu viele Stiftlöcherbohrungen den Materialquerschnitt schwächen. Immerhin brachte Herr Kellenberger das Problem ins Rollen und man stellte bei der Ausarbeitung der richtigen Lösung fest, dass im vergangenen Jahre 36 solcher Kupplungen verbraucht wurden, von denen jede Fr. 488.25 kostet.

Herr Theodor Barchet schlug vor, an der hydraulischen Presse ein Fusspedal zu montieren; dadurch kann nun das Einpressen der Pleuelbüchsen und auch die Montage und Demontage gewisser Lager von einem Arbeiter ausgeführt werden, statt wie bisher von zweien.

Herr Karl Boller konstruierte aus einem alten Wecker einen originellen Tropfenzähler.

Herr Ludwig Reimann schlug vor, die Stösselstangen mit einer Handpresse zusammenzustellen, wodurch eine Qualitätsverbesserung gegenüber dem bisherigen System erreicht wird.

Herr Hans Hautle machte die Anregung, im Hauptbahnhof Zürich zwei Wegweiser in Form des Swissair-Signetes anzubringen, damit Ausländer, die den Bahnhof nicht kennen, das Luftreisebüro und die Abfertigung besser finden. Nach verschiedenen Verhandlungen mit den zuständigen Instanzen der SBB konnten die beiden Signete im Monat Dezember 1954 montiert werden.

Herr Ferdinand Fürstenberger machte am 23.10.1953 den Vorschlag, auf dem Rollweg vom Hangar zum Abstellplatz eine weisse, 30 cm breite Sicherheitslinie anzubringen, damit in der Nacht und bei Nebel, die Jeeps nicht über den Rollweg hinaus fahren. Der Vorschlag wurde seinerzeit abgelehnt mit der Begründung, dass sich eine solche Sicherheitslinie der hohen Kosten wegen nicht lohne und durch vorsichtiges Fahren die erwähnten Hindernisse gemeistert werden können. Es hat sich dann aber gezeigt, dass diese Sicherheitslinie doch notwendig ist und somit kommt Herr Fürstenberger in den Nachgenuss der Prämie.

Herr Hans Leuthold skizzierte eine Gegenhaltevorrichtung für die Montage der Flügelanschlussbolzen der DC-6B mit welcher das Material schonender montiert werden kann.

Herr Fritz Schüpbach zeichnete eine Rachenlehre für ein rationelleres Ausmessen der Anlenkbolzen.

Nachstehende Vorschläge können mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 2825, 3306, 3397, 3634, 3712

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 358 Anbringen von Falzmarken bei sämtlichen Transparentzeichenblättern. Dieser Vorschlag kam leider etwas zu spät; die ersten Transparentblätter, versehen mit Falzzeichen kamen bereits vor dem Eingang des Vorschlages aus dem Druck.
- 601 Aufhebung der Frachtzirkular-Ablage und Einführung eines Manuals. Das Cargo-Sales-Manual wird im Laufe 1955 herausgegeben. Zirkulare werden dann nur noch für Mitteilungen von beschränkter Dauer erscheinen. Der Vorschlag hat eher den Charakter einer Reklamation, als dass er konstruktive Anregungen bringt. Die erwähnten Schwierigkeiten sind teilweise lokal bedingt und werden vom Einsender am besten mit dem dortigen Frachtchef besprochen.
- 670 Aenderung des Frachttarifhandbuches. Diese Anregungen sind schon lange bekannt. Die neue Ausgabe ist zur Zeit im Druck und wird gegen Ende des Monats zur Verteilung kommen. Wir sind überzeugt, dass auch der Einsender am neu gestalteten Handbuch Freude haben wird.

- 759 Fixationsbride für elektrische Stablampen. Die vorgeschlagene Fixationsbride ist aus Metall und kommt für Arbeiten am Flugzeug wegen Kurzschlussgefahr nicht in Frage. Das skizzierte Modell Handlampe wird aus Sicherheitsgründen nach und nach durch ein anderes Modell ersetzt, das keine äusseren Metallteile aufweist.
- 881 Die Bürochefs sollen 2 - 4 mal jährlich überzähliges Büromaterial an die Ausgabestellen zurückschieben. Die Idee ist gut; bedeutet aber nichts Neues, denn die Chiefs der Materialausgabestellen haben bereits Weisung, überzähliges Büromaterial zurückzunehmen und andern Verbrauchern zuzuführen.
- 1054 ...keine Personen-Automobile auf Kosten Swissair anschaffen... Wenn eine Auslandsvertretung mit einem Personenwagen ausgerüstet werden muss, so entscheidet die Geschäftsleitung von Fall zu Fall, wer das Auto kauft. Wird das Auto vom Vertreter gekauft, so hat er Anspruch auf eine Km-Entschädigung nach landesüblichen Usanzen.
- 1621 Förderbandanlage zwischen Flight Control - Communications Center - Traffic Auswertung - Notam Office. Diese Angelegenheit kann auf dem Wege des Vorschlagswesens nicht weiter verfolgt werden. Entsprechende Studien sind seit längerer Zeit aufgenommen worden durch den Baudienst und den Chef Flight Control.
- 3362 Aufhebung des Vergleiches A und B Karte. Führung einer Billetkontrolle. Dieser Vorschlag ist an und für sich recht interessant; er hat nur den Fehler, nicht zu sagen, wie die ganze Verkehrsbuchhaltung in Zukunft organisiert werden soll. In der Verkehrsbuchhaltung werden verschiedene Umstellungen geplant. Der Chef hat Ende 1954 eine kurze Studienreise in USA gemacht und eine "Working Group" gebildet, um neue Wege für die Vereinfachung zu finden. Der Einsender ist gebeten, mit Herrn Karl Schneider direkt in Verbindung zu treten.
- 3384 Luftfracht- & Serviceetiketten zu gummieren. Gummierte Etiketten haben allgemein den Nachteil, dass sie weniger gut kleben als geleimte und bei kalter Witterung sich lösen. Die Luftfrachtbriefe sind hinten mit einem Etikettensatz versehen, wenn diese gummiert sind, besteht die Möglichkeit, dass bei leichter Feuchtigkeit, andere Dokumente an diese Etiketten ankleben können.
- 3395 Saldierung der Lochkartenkonti. Der Vorschlag bringt keine Vorteile; im Gegenteil alle A und B Karten müssten rückwirkend ab 1.1.1953 nach Billet-Nr. sortiert und saldiert werden, was einen enormen Aufwand an Arbeits- & Maschinenstunden bedingen würde.
- 3396 Aufheben der Lochung von A und B Karten, Berechnung des Ertrages der Swissair-Flightcoupons auf Grund von Durchschnittstarifen. Einheitliche Registrierung sämtlicher Swissair-Flightcoupons. Dieser Vorschlag deckt sich in verschiedenen Punkten mit Nr. 3362 und weist ebenfalls den Nachteil auf, dass er keine konkrete Lösung zeigt. Wir empfehlen dem Einsender, sich mit dem Chef der Verkehrsbuchhaltung in Verbindung zu setzen.
- 3702 Anbringen von Abschirmblechen über den Leuchtröhren der Anschlagbretter. Infolge Arbeitsüberlastung in der Spenglerei, sind diese Bleche später fertig geworden als die Kasten, sie wurden aber inzwischen bereits montiert.
- 3708 Anbringen des Namens des Unterschreibenden mit Schreibmaschine unter die Unterschrift. Dies wird schon seit langer Zeit so gemacht. In gewissen Fällen ist es aber nicht möglich, nämlich dort, wo man nicht zum voraus weiss, wer die zweite Unterschrift unter das Schriftstück setzen wird.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung.

118/127/133/222/238/306/308/309/310/321/327/339/343/355/357/359/406/407/416/440/  
514/630/646/661/688/704/726/758/760/763/870/1245/1252/1253/1354/1592/1593/1622/  
1807/1812/1919/1922/1937/1968/2286/2316/2340/2343/2414/2428/2442/2453/2665/2686/  
2690/2702/2721/2730/2808/2811/2817/2820/2840/2870/3054/3068/3070/3079/3094/3212/  
3217/3225/3226/3232/3238/3243/3246/3261/3269/3270/3289/3294/3299/3315/3321/3329/  
3330/3342/3348/3352/3360/3363/3368/3382/3387/3398/3399/3401/3402/3404/3407/3414/  
3419/3422/3462/3464/3479/3485/3490/3491/3500/3602/3605/3611/3613/3626/3668/3684/  
3688/3697/3700/3701/3704/3707/3710/3713/3719/3720/3723/3732/3736/3737/3738/3739/  
3800.

# SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 2

20. Februar 1955.

## Unsere Verkehrsleistungen im Januar 1955

	<u>Januar 1955</u>	<u>Januar 1954</u>
Etappenpassagiere	33'405 +27%	26'401
Offerierte Tonnenkilometer	6'352'502 +31%	4'866'741
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	54,9%	55,2%

Im Berichtsmonat boten wir, im Vergleich zum Januar des Vorjahres, eine um 31% höhere Leistung an. Die Nachfrage stieg um 29%; hätte sie ebenfalls um 31% zugenommen, so wäre der gleiche Ausnutzungsgrad wie im Januar 1954 erzielt worden.

Das europäische Verkehrsgebiet brachte mit einer Zunahme von 27 %, bei den Etappenpassagieren ein erheblich besseres Ergebnis, indem die Auslastung trotz einer um 11 % grösseren tkm-Leistung (2'616'737 tkm oder 41 % des Totalangebotes) von 53,8% im Januar 1954 auf 59,0% verbessert werden konnte.

Im Nahen Osten erhöhte sich zwar die Zahl der Etappenpassagiere um 22%, doch ging der durchschnittliche Ladefaktor zufolge eines um 25% höheren Angebotes von 48,5% im Parallelmonat 1954 auf 47,4% zurück.

Ueber den Nordatlantik führten wir einen Kurs mehr als im Vergleichsmonat des letzten Jahres. Einer Leistungssteigerung von 20% steht eine um 6% grössere Zahl von Etappenpassagieren gegenüber. Die durchschnittliche Ausnutzung sank von 60,8% auf 58,7%.

Unsere Südatlantikstrecke ergab einen durchschnittlichen Ausnutzungsgrad von 40,3%. In dieser Region herrschte allerdings ausgesprochene off-season Zeit.

Insgesamt darf das Januar-Resultat als befriedigend eingeschätzt werden und zwar umso eher, als wir von längeren Nebelperioden verschont blieben.

### Wichtige Neuerung im Verkehr mit Paris

Mit dem Beginn des Sommerflugplans am 17. April werden alle unsere Kurse von und nach Paris den Flughafen von

O r l y

benützen. Le Bourget wird uns somit nur noch bis zum 16. April als Ziel- und Abgangsflugplatz dienen. Da die Air France als Poolpartner schon seit Jahren von Orly aus operiert, werden sich in verschiedener Hinsicht Vereinfachungen ergeben. Zudem ist Orly ein wichtiger Knotenpunkt des Langstreckenverkehrs und bietet für die Gewinnung von Anschlusspassagieren eine weitaus bessere Basis als Le Bourget.

Herr Gérard Olivet, bisher Leiter des Office de Propagande pour les vins vaudois, ist zum Directeur Adjoint unserer Direktion für die Westschweiz ernannt worden. Er wird Herrn Ulrich Keller hauptsächlich in den Fragen der Verkaufsförderung sowie der Beziehungen zur Öffentlichkeit und zu wichtigen Kunden unterstützen. Sein Dienstantritt erfolgt auf den 1. April 1955.

Herr Ing. Armin Baltensweiler, Chef unserer Ingenieur-Abteilung, wurde zum vollamtlichen Vertreter des Chefs des Departement Technik ernannt. Wir gratulieren Herrn Baltensweiler recht herzlich!

Neue Pilots-in-Command - Flugkapitän Horst Siegfried hat den Grad eines Pilot-in-Command auf DC-6B erlangt und kann in dieser Funktion in Europa, dem Nahen und Mittleren Osten eingesetzt werden. Ferner sind die Flugkapitäne Donald Day, William Tanner und Ralph Johnson für die gleichen Verkehrsgebiete zu Pilots-in-Command auf DC-4 avanciert. Allen Beförderten entbieten wir unsere besten Glückwünsche!

Von unsern Vertretungen im Ausland - In Rio de Janeiro wurden am 10. Februar im Edificio "All America" an der Avenida Rio Branco neue Bureaulokalitäten bezogen. In Paris haben wir an der Avenue de l'Opéra zusätzliche Räumlichkeiten erworben, die jedoch erst nach dem Abschluss grösserer Umbauarbeiten in einigen Monaten beziehbar sein werden. Die Firma Spiegelberg & Cia. in San Salvador, Provinz Bahia (Brasilien), erhielt von uns die Generalagentur für Bahia und Sergipe.

Gerücht mit kurzen Beinen - Von verschiedenen Seiten wird das Gerücht kolportiert, es stehe ein neues Freiflugreglement für das Personal in Vorbereitung. Die Redaktion der "News" hat sich darüber erkundigt und stellt fest, dass solches Geflüster der Grundlage entbehrt. Es ist wahrscheinlich, dass auf Grund der Erfahrungen gewisse Einzelheiten des Reglementes im Verlauf des 1. Semesters 1955 eine Anpassung erfahren werden. In prinzipieller Beziehung wird sich aber das Reglement nicht ändern.

Pro Memoria - Wir möchten daran erinnern, dass unsere Bibliothek allen Mitarbeitern zugänglich ist und die Bücherausgabe im Hinterhaus des Hirschengrabens jeden Donnerstag zwischen 13.30 und 14.00 h erfolgt. Die Kataloge können bei allen Sektionen, den Personalassistenten der Departemente und bei der Personalabteilung am Hauptsitz eingesehen werden. Wir führen natürlich keine Romanbibliothek, doch weist der Bücherbestand neben ausgesprochener Fachliteratur auch eine ganze Reihe von belletristischen Werken von allgemeinem Interesse auf.

Neues von unserm U.S.A.-Frachtkurs - Seit dem 19. Februar wird unser DC-4 Frachtkurs in beiden Richtungen über Manchester geführt. Die Route verläuft nun von Zürich über Basel und Manchester nach New York und umgekehrt. Der Abflug in der Schweiz erfolgt jeden Samstag, die Ankunft aus New York in Basel und Zürich jeweils am Dienstag.

### "CINERAMA-HOLIDAY"

Am 7. Februar fand im Warner Theater in New York die Welturaufführung des von Louis de Rochemont hergestellten Films "Cinerama-Holiday" statt, in dem eines unserer DC-6B Flugzeuge mitwirkte. Zur Premiere hatten sich zahlreiche prominente Persönlichkeiten, darunter auch der Gouverneur des Staates New York, Thomas Dewey, eingefunden. Wir werden in der nächsten Nummer des "Swissair Journal" in Wort und Bild auf dieses Ereignis zurückkommen.

Das kleine Lexikon -

Reservation ist gleichbedeutend mit der Buchung für Personen oder Frachtgüter.

Routing bedeutet die Festlegung des Reiseweges.

Shipper ist der auf dem Luftfrachtbrief vermerkte Absender (Spediteur).

Stopover nennt man jeden im voraus mit dem Transporteur vereinbarten Reiseunterbruch an Orten, die zwischen dem Ausgangspunkt und dem Endziel des Beförderungsweges liegen

Surcharge heisst soviel wie Zuschlag. Wenn z.B. ein Passagier den Nordatlantik im Bett zu überqueren wünscht, so bezahlt er auf den normalen Erstklasstarif einen Zuschlag von 50 Dollar und erhält dafür das entsprechende Surcharge-Ticket.

Happy Landings - Wir freuen uns, auch in dieser Ausgabe wiederum einigen Neuvermählten unsere herzlichsten Glückwünsche zu entbieten:

- 15.1.55. Demisch Peter, Flight Control Office, Dept.III, Kloten
- 21.1.55. Hauser Hans, Flugbetrieb, Dept.IV, Kloten
- 29.1.55. Eggimann Elsbeth, Wäscherei, Kabinendienst, Dept.III, Kloten
- 29.1.55. Rohrbach Simone, Swissair Vertretung Philadelphia mit Duer Urs, Swissair Vertretung New York
- 29.1.55. Brélaz André, Startdienst Cointrin
- 3.2.55. Schorno Edouard, Frachtdienst Cointrin
- 5.2.55. Boner Andreas, Lohnbureau, Sektion Hauptbuchhaltung, Zürich
- 5.2.55. Sigel Gianfranco, Abfertigung Zürich
- 12.2.55. Stäubli Kurt, Frachtdienst Cointrin

74 Neger, alles Schauspieler und Schauspielerinnen einer amerikanischen Theatergruppe, die in verschiedenen europäischen Städten die Volksoper "Porgy and Bess" von George Gershwin zur Aufführung bringt, wurden von uns am 14. Februar mit einem DC-6B Charter von Barcelona nach Neapel befördert. Ihre Ankunft in Neapel erregte beträchtliches Aufsehen und die Tatsache, dass dort erstmals eine Swissair-Maschine landete, verschaffte uns willkommene Publizität.

Zur Frage der Pockenimpfung - Ich habe zahlreiche Anfragen erhalten, wie ich mich zur allgemeinen Pockenimpfung stelle und ob ich nicht eine rascheste Durchimpfung der ganzen Swissair an die Hand nehmen wolle.

Selbstverständlich stellt sich der Aertzliche Dienst der Swissair zur unentgeltlichen Impfung von Swissair-Angestellten gerne zur Verfügung; nur bitte ich um Verständnis dafür, dass es mir aus personellen und organisatorischen Gründen nicht möglich ist, alle andere Arbeit einzustellen und in wenigen Tagen viele Hunderte oder gar Tausende zu impfen. Ueberdies sollte man sowieso nicht alle Angestellten einer Firma in der gleichen Woche impfen, solange einem die Verhältnisse nicht zu raschem Handeln zwingen; denn durch den gleichzeitigen Ausfall all jener, die eine Impfreaktion aufweisen, würden die übrigen Angestellten über Gebühr belastet.

So habe ich auf eine Aufforderung zu sofortiger und gleichzeitiger Massenimpfung meinerseits verzichtet, weil trotz der Fälle in Frankreich bei uns noch keine Epidemie unmittelbar droht und kein Grund zur Panik bestand oder besteht. Wie zu hoffen war, konnten die beiden Herde in Frankreich auch bald gemeistert werden.

Trotzdem behalten die Hinweise unserer Gesundheitsbehörden ihre volle Gültigkeit, dass es für jedermann ratsam sei, seine Pockenimpfung "à jour" zu halten. Das Beispiel von Morbihan hat uns von neuem gezeigt, dass auch mitten in Europa in seuchenfreien Gegenden Pockenfälle möglich sind. (So sind denn auch in Belgien kürzlich wieder zwei Fälle aufgetreten).

Die Produktion von DC-7C  
ist angelaufen

Die Douglas-Werke in Santa Monica haben im Januar mit der Herstellung von DC-7C Flugzeugen begonnen. Zur Zeit stehen 25 Maschinen dieses Typs im Auftrag, davon zwei für die Swissair. Die ersten Versuchsflüge werden im Dezember stattfinden.



Ich möchte in diesem Sinne auf die Publikation der Gesundheitsbehörden in den Tageszeitungen verweisen und ebenso auf die dort empfohlenen unentgeltlichen Impfungen in den öffentlichen Zentren und bei Privatärzten.

Unser Aerztlicher Dienst muss in erster Dringlichkeit für jene besorgt sein, die ein Impfzeugnis fürs Ausland benötigen. Wer sonst einen Grund hat, die Impfung bei uns statt bei einem Privatarzt oder statt einer amtlich bezeichneten Stelle durchführen zu lassen, kann dies melden.

Die Interessenten werden in der Reihenfolge der Anmeldung berücksichtigt und jeweils in Gruppen von 20-30 Personen geimpft. Die Anmeldungen sind erbeten bei Herrn Höppli (reception) für die Departemente I und II, bei den Samariterhilfslehrern für Dept.IV und beim Sekretariat des Aerztlichen Dienstes (Fräulein Frick) für Dept.III.

Die Impfung erneuern sollten alle, die in den letzten 7 Jahren nicht mehr geimpft wurden. Für die Impfbestätigung nach Uebersee hat die Erneuerung alle 3 Jahre zu erfolgen.

Der Gesellschaftsarzt:  
Dr. H. Gartmann

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats Januar 1955 sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetreten:

Departement I

Departement Sekretariat  
Sektion Finanzverwaltung  
Sektion Hauptbuchhaltung  
Sektion Verkehrsbuchhaltung

Mooser Elisabeth  
Fritz Rainer  
Lüthy Werner  
Gmür Ursula

Departement II

Endbuchung Zürich

Calgari Gabriella  
Engesser Ernst  
Rebstein Jean-Jacques  
Fischer Werner  
Frei Jean  
Gaillard René  
Hofstetter Hans

Luftreisebüro Zürich  
Abfertigung Zürich

Departement III

Sektion Administration  
Crew Assignment

Dätwyler Hermann  
Bill Fredy  
Laederach Raymond  
Leuzinger Fritz  
Treichler Susanne

Sektion Schule & Training  
- Instruktion  
Piloten

Campanovo Ines  
Johnson Ralph K.W.  
Skjoldhammer Conrad

Sektion feste Verbindungen  
- Uebermittlungszentrale  
Abt. Ground Operations  
Abfertigungsdienst

Züger Caroline  
Kressig Rolf  
Hauser Albert  
Kretz Robert  
Aemisegger Richard  
Jergen Hermann

Startdienst

Werft

Zubehörwerkstatt  
Spenglerei  
Flugbetrieb  
Schlosserei  
Malerei  
Elektrowerkstatt

Radiowerkstatt  
Instrumentenwerkstatt  
Motorenwerkstatt

Galvano

Direktion Genf

Endbuchung Genf  
Abfertigung Genf

Werft Cointrin

Auslandvertretungen

London  
Manchester  
Wien  
Kairo  
Istanbul  
Dakar  
New York  
New York Abfertigung

Chicago  
Cleveland  
Philadelphia  
Rio de Janeiro

Graf Victor  
Michel Walter  
Moor Eugen  
Scheiber Franz  
Weber Walter  
Weber Willy  
Lang Walter  
Müller Max  
Wüthrich Fritz  
Themet Rudolf  
Bühler Willy  
Donatsch Christian  
Erb Max  
Suter Heinz  
Müller Reto  
Egg Ludwig  
Stauffer Rudolf  
Zlauinen Andreas  
Egger Fritz

Hartmann André  
Eglauf Robert  
Nicod Michel  
Stuckelberger André  
Eicher Pius  
Hürlimann Ernst  
Kunz Martin  
Kurmann Werner

Kohler Raymond E.  
Coggin Jean  
Dietrich Herbert  
Karam (Mr.)  
Zulal Sylva  
Séguin Jacqueline  
Northcote Peter  
Davis Jack Richard  
Klaastad Nils Rolf  
Herberger John W.  
Hohl Catherine R.  
Hollenback Edwin E.  
Schlimmer Irmgard  
Kleespiess Heinz O.H.

Der Einkaufsdienst des Departement I teilt mit:

Äusserst vorteilhaft können wir Ihnen Uniformhemden in verschiedenen Grössen abgeben:

Halsweite 36,	Aermel 62 cm
" 38,	" 62 cm
" 38 $\frac{1}{2}$	" 66 cm
" 40	" 58 cm

weisse Vollpopeline, mit Epauletten, 1 Brusttasche links, Doppel-Manchetten abknöpfbar und je 1 Paar Reserve Doppelmanchetten, American Cut.)

Fr. 29.50

Halsweite 37 $\frac{1}{2}$ ,	Aermel 59 cm	
" 39	" 59 cm	Rücken 44 cm, Brustumfang 94 cm

weisse Vollpopeline, mit Epauletten, 1 Brusttasche links einfache Manchetten, American Cut)

Fr. 24.--

Orlonhemden:

Halsweite 36	
" 38	
" 39	Aermel kurz 54 cm.

Fr. 36.--

Interessenten wollen sich gefl. bei der Firma Bamberger & Co. Stampfenbachstrasse 76, Zürich 1, melden.

---

Mitteilungen der  
FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER  
SWISSAIR

---

Photographien vom erfolgreich verlaufenen Swissair-Ball können im Photohaus Carl Hässler an der Bahnhofstrasse 22 eingesehen werden.

Vergünstigungen

Die Zinngiesserei Braumandl an der Zähringerstrasse 20 in Zürich 1 gewährt Swissair-Angestellten beim Kauf von Zinngeschirr, Kannen, Teller, Tee- und Kaffeekannenservices, Antiquitäten, Kupfer-, Messing- und Bronzegegenständen usw. einen Rabatt von 10%.

Das Schuhhaus C. Rezzonico, Chaussures de luxe, Bahnhofstrasse 14 in Zürich, räumt ebenfalls gegen Vorweisung des Personal-Ausweises einen Rabatt von 10% ein. Dies gilt auch für das Hauptgeschäft in Genf sowie für die Filiale in Lausanne.

Der Schachwettkampf zwischen Zürich und Genf endete am 29./30. Januar mit einem Sieg der Zürcher. Von nun an wird dieser Swissair-Städtematch jedes Jahr ausgetragen, und zwar um einen Wanderpokal, der freundlicherweise von unsern Genfer Schachfreunden Herren Auderset und Dubois gestiftet wurde.



### DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der Januar-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Hans Wehrli, Sektion Triebwerk, Dept. IV.	Fr. 100.--
Herr Edwin Kunz, Sektion IERA, Dept. IV.	Fr. 60.--
Herr Ludwig Tschabold, Accounts-Office, London	£ 2.--
Herr Hans Fehlmann, Sektion IERA, Dept. IV.	Fr. 10.--

Der als prämiert gemeldete Vorschlag Nr. 3397 musste annulliert werden, da Vorschlag Nr. 2665 das gleiche Thema behandelte, und einen Monat früher eingereicht wurde.

Die Prämie für Vorschlag Nr. 345 konnte noch nicht festgelegt werden, weil die Angaben über den Verschleiss noch ausstehen.

Herr Hans Wehrli skizzierte ein Werkzeug, mit welchem das Ausdrehen der Connectoren an den Zylindern der Motoren R-2800 in der Hälfte der bis jetzt gebrauchten Zeit erfolgen kann. Zudem ist es nun möglich, diese Arbeit auf jeder grossen Bohrmaschine auszuführen, sodass das teure "Universal Bohr-& Fräswerk" nicht mehr damit belastet werden muss.

Herr Edwin Kunz zeichnete eine neue Anordnung der Relays K 401/402/405 und 406 im Navigationsempfänger MN 85 DB. Durch diesen sinnvolleren Einbau gelangt man besser zu den Kontaktstellen, sodass das Reinigen und Justieren derselben pro Gerät nur noch 5 bis 10 Minuten in Anspruch nimmt, statt wie bisher ca. zwei Stunden.

Herr Ludwig Tschabold schlug eine Vereinfachung in der Billetabrechnung vor, indem künftig die Umrechnungen der einzelnen Flugscheine von engl. £ in Fr. lochkartenmässig erfolgen kann.

Herr Hans Fehlmann machte darauf aufmerksam, dass durch das Angleichen der Oxygenanlage der Convair II an diejenige der Convair I ein rationelleres Auffüllen der Oxygenflaschen ermöglicht wird.

Nachstehende Vorschläge können mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 1811, 2665, 3700, 3736

- 310 Spezialwerkzeug für die Demontage der Auslassventilteller. Ein solches Werkzeug (Puller) war bereits einige Zeit vor Eingang des Vorschlages in Betrieb.
- 882 ...diejenigen Angestellten, die ihre Ferien in den Monaten November-März beziehen, sollten pro Woche Ferienanspruch einen Tag zusätzlich erhalten. Aus grundsätzlichen Erwägungen kann dieser Vorschlag nicht verwirklicht werden.
- 1622 ...dass mit dem Drücken des Segelstellungsknopfes gleichzeitig die Zündung des betreffenden Motors ausgeschaltet wird. Ein gleichzeitiges Ausschalten der Zündung bei einem Featheringvorgang während einem Motorausfall ist aus folgenden Gründen nicht notwendig:
- Bei einem Motorausfall im Start erfolgt als erste logische Reaktion die Betätigung des Segelstellungsknopfes. Das Zurücknehmen des Gashebels ist ohnehin nicht notwendig, weil der Motor kein Drehmoment mehr erzeugt und deshalb nicht "abgewürgt" werden kann. Ein Zurücknehmen des Propellerhebels erübrigt sich ebenfalls.
  - Ein Ausschalten der Zündung bei hoher Motortemperatur und heissem Auspuff kann zu Auspuffexplosionen führen, indem unverbranntes Gemisch, welches in den Auspuff gelangt, entzündet wird.
- 3225 Deponierung eines Spenglerwerkzeuges im techn. Dienst Genf. Dieser Vorschlag ist überholt, da jetzt eine ständige Spengler-Equipe in Genf ist.
- 3479 Heizungsanlage Convair II. Der Vorschlag bringt keine neue Idee; die Montage einer manuellen Bedienung mittels Kabelzug ist bereits im Service Bulletin Nr. 240-194 vorgesehen. Ueber die Frage, in welchem Umfang die Convair II durch Ausführung von Service Bulletin an die Convair I angeglichen werden sollen, werden zur Zeit in der Ingenieur-Abteilung Berechnungen und Studien angestellt.
- 3490 Ernennung einer Aufsichtsperson für Krankenbesuche der Patienten mit 1 - 3 tägigen Absenzen. Es gehört zu den Pflichten der Vorgesetzten, beim Visieren der Arbeitszeit- und Absenzenkontrolle sich zu überlegen, ob die Absenz begründet war oder nicht. Häufen sich diese Kurzabsenzen bei gewissen Angestellten, so hat der Vorgesetzte eine hinreichende Begründung zu verlangen und gegebenenfalls Mitteilung an das Personalbüro oder den ärztlichen Dienst zu machen.
- 3598 Die Kasse im Luftreisebüro sollte mit einem Stock von Bahnbillets versehen werden, damit bei Flugunregelmässigkeiten die Passagiere rascher auf die Züge abgefertigt werden können. Mit der SBB ist eine Regelung getroffen worden, die uns gestattet, bei Flugunregelmässigkeiten Bahnbillets nach schweizerischen Ausweich-Flugplätzen, kurzfristig abzugeben. Fahrkarten nach Destinationen im Ausland werden, wenn möglich, im Turnus von ansässigen Reisebüros bezogen.
- 3720 Kabelrolle für Elektro-Kabel beim fahrbaren Putztrog in der Motorenwerkstatt. Für diese Kabelrolle liegen bereits Offerten vor. Die Anschaffung wurde aber zurückgestellt, da in der Vormontage Umstellungen geplant sind, und es ist möglich, dass künftiger gar keine Rolle mehr gebraucht wird.
- 3737 Die hydr. Oeltanks für DC-4 und DC-6B sollen nicht mehr gespritzt werden. Die erwähnten Tanks sind aus Leichtmetall und müssen deshalb gegen Korrosion geschützt werden.
- 3741 In den verschiedenen Garderoben sollen Kleiderständer eventl. Leisten montiert werden. Mit Ausnahme der Garderobe im Hangar sind in allen Garderobenräumen im Dept. IV solche Aufhängevorrichtungen montiert. In der Hangar-Garderobe werden sie in nächster Zeit angebracht.
- 3809 Sitzgelegenheiten vor dem Ueberseeschalter des Luftreisebüros. Es ist richtig, dass vor dem Ueberseeschalter Sitzgelegenheiten geschaffen werden müssen; solche sind denn auch in der 2. Ausbautappe des Luftreisebüros vorgesehen.

Der Redaktionsschluss musste diesmal früher erfolgen als üblich und die Februar-Nr. umfasst nur 2 Seiten. Die Rubrik "Vorschläge in Prüfung" wird erst in der März-Nr. wieder veröffentlicht.

# SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 3

20. März 1955

## Unsere Verkehrsleistungen im Februar 1955

	<u>Februar 1955</u>	<u>Februar 1954</u>
Etappenpassagiere	32'814 + 33%	24'726
Offerierte Tonnenkilometer	6'215'094 + 37%	4'527'196
Fracht in kg.	563'998 + 43%	394'630
Post in kg.	230'398 + 14%	201'798
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	54,6 %	54,4 %

Der Berichtsmonat zeichnete sich durch erfreuliche Zunahmen beim Passagier- und Frachtverkehr aus. Erstmals seit etwas mehr als einem Jahr erzielten wir im Februar trotz einer erheblich grösseren Produktion noch einen leicht höheren Ausnutzungsgrad als im entsprechenden Vorjahresmonat. Im vergangenen Februar beförderten wir mehr Etappenpassagiere als während des ganzen Jahres 1937 !

In Europa erhöhte sich die durchschnittliche Ausnutzung des nur wenig gesteigerten Angebotes von 55,1% im Februar 1954 auf 59,8% besonders stark, im Nahen Osten war dagegen bei einer etwas grösseren tkm-Leistung ein geringfügiger Rückgang von 53,5% auf 53,0% zu verzeichnen, derweil im Nordatlantikgeschäft bei einem allerdings um rund 39% gestiegenen Angebot die mittlere Ausnutzung von 54,1% auf 52% verhältnismässig am stärksten absank. Die Südatlantikroute ergab einen durchschnittlichen Ladefaktor von 44,2%. Insgesamt betrachtet dürfen wir mit dem Februar-Resultat recht zufrieden sein.

-----

Neues vom London Airport - Mit dem Inkrafttreten des Sommerflugplans am 17. April erfährt die Passagierabfertigung auf dem Londoner Flughafen eine Zweiteilung, indem ein neues Flughafengebäude mit der Bezeichnung London Airport Central dem Betrieb übergeben wird. Alle Swissair - Kurse sowie die Flüge der BEA, Air France, Aer Lingus, Alitalia, Sabena, SAS, Deutsche Lufthansa, Finnair, Flugfélag Islands und Iberia werden von London Airport Central aus abgewickelt. Das alte Flughafengebäude, das sich etwa 2 km von der neuen Anlage entfernt befindet, erhält den Namen London Airport North und steht allen übrigen Gesellschaften zur Verfügung. Ab 17. April müssen sich sodann die den Autobusdienst ab Waterloo Air Terminal benützenden Passagiere 95 Minuten ( bisher 85 Minuten ) vor der Startzeit des Flugzeuges im Terminal einfinden.

In Hamburg wird die Swissair-Stationsleitung per 31. März 1955 aufgehoben. Inskünftig werden dort unsere Flugzeuge durch die Organe der Deutschen Lufthansa abgefertigt.

Organisatorische Aenderung im Departement I

Die bisherige Sektion Hauptbuchhaltung der Abteilung Rechnungswesen ist in eine Sektion Betriebswirtschaftsdienst unter Leitung von Herrn Dr. J. Hürlimann und in eine von Herrn L. Bollhalder interimistisch geführte Sektion Allgemeine Buchhaltung aufgeteilt worden.

Aenderungen im Departement III - Das Departement Operation hat Ende Februar bzw. anfangs März ernannt: Herrn Theo Schwarzenbach zum Chef der Sektion Schule & Training; Herrn Hugo Muser (der gleichzeitig Chef-Fluglehrer ist) zum Stellvertreter von Herrn Schwarzenbach; Herrn Horst Siegfried zum Sektor-Chefpilot Nordatlantik; Herrn Alfred Stutz zum Stellvertreter von Herrn Eduard Bizozzero als Sektor-Chefpilot Südatlantik. Die Dienste von Herrn Robert Heiniger als Sektor-Chefpilot Nordatlantik wurden mit Anerkennung bestens verdankt. Er ist nunmehr für Aufgaben vorgesehen, die künftig in der Abteilung Verbindungen zu lösen sind. Ferner wurden Herr Dr. Klaus Müller zum Chef der Instruktion, Herr Heinz Galli zum US-Operations Advisor in New-York und Herr Ferdinand Länzlinger zum Chefinstruktor für Dehmel-Trainer ernannt.

Sommerflugplan 1955

Die wichtigsten Neuerungen in Kürze

- 0 Die Linie Genf/Zürich-Istanbul-Beirut erfährt eine Verlängerung bis Damaskus.
- 0 Ab Genf verkehrt einmal pro Woche ein DC-4 Kurs via Madrid nach Lissabon.
- 0 New York wird täglich bedient, indem der bisherige zweite Flug vom Freitag eine Verlegung auf den Sonntag erfährt. Der einmal wöchentliche Frachtkurs bleibt als achte Verbindung pro Woche bestehen.
- 0 München erhält zusätzlich eine tägliche Morgenverbindung ab Genf über Zürich.
- 0 Der Verkehr auf den Linien Bern-London und Zürich-Innsbruck wird wieder aufgenommen.
- 0 Die Flüge nach Nizza werden durch einen neuen täglichen Vormittagskurs ab Zürich und Genf ergänzt.
- 0 Zwischen Zürich und Genf v.v. bestehen täglich in jeder Richtung drei Flugmöglichkeiten.

Die Stellung Klotens und Cointrins im europäischen Luftverkehr

Flughäfen	Passagiere		Flughäfen	Frachtverkehr	
	1954	1953		1954	1953
London	2'242'598	1'949'649	Hamburg	33'656 To.	47'141 To.
Paris	1'638'469	1'443'243	Paris	27'633	25'206
Rom *)		813'738	London	27'342	22'380
Kopenhagen	663'944	612'424	Amsterdam	19'889	15'605
Amsterdam	616'684	569'153	Frankfurt	11'125	11'408
Zürich	582'606	487'717	Brüssel	7'731	7'212
Frankfurt	577'587	524'509	Marseille	5'988	5'328
Marseille	533'786	453'963	Dublin	5'908	4'672
Nizza	444'978	402'724	Zürich	5'085	4'618
Genf	398'169	359'339	Rom *)		4'190
Brüssel	395'097	394'794	Stockholm	4'209	3'830
Hamburg	379'012	389'223	Genf	2'861	2'942
Stockholm	353'152	313'632	Kopenhagen	2'076	1'939
Dublin	342'511	304'141	Oslo	1'231	1'116
Oslo	183'632	133'328	Nizza	1'092	1'342

Gewerbsmässiger Verkehr, Transitpassagiere doppelt gezählt

Gewerbsmässiger Verkehr, nur Lokalfracht, ohne Transit.

\*) Die Angaben für das Jahr 1954 liegen bis zur Stunde noch nicht vor.

Aus dieser Zusammenstellung, die wir der Verkehrsstatistik 1954 für Zürich entnahmen, geht hervor, dass die Flugplätze von Zürich und Genf beim europäischen Passagierverkehr an 6. bzw. 10. und beim Luftfrachtverkehr an 9. und 12. Stelle stehen.

Neue Pilots-in-Command - Seit der letzten Ausgabe der 'News' sind die Flugkapitäne Pierre Robert, Wilfried Knecht und Kurt Ris zu Pilots-in-Command auf DC-6B; die Flugkapitäne Robert Staubli und Aage Schaanning zu Pilots-in-Command auf DC-4 für die Nordatlantikstrecke aufgerückt. Die Flugkapitäne Rudolf Schärer, Emil Schefer und Perry Wagner wurden zu Pilots-in-Command auf DC-6B und Herr Marc Clifton zum Pilot-in-Command auf DC-4 für die Linien in Europa sowie nach dem Nahen und Mittleren Osten ernannt. Die Herren Hans Jäckle, Alfred Muser, Niklaus Wiedmer und Willi Stierli erreichten den Grad von Pilots-in-Command auf Convair und die Herren Josef Ghirardello, Freddy Hauert, Marc Hess, Reinhard Geiger, Manfred Bayer und Ernst Fischli denjenigen von Pilots-in-Command auf DC-3. Wir gratulieren allen recht herzlich !

Happy Landings - Wir freuen uns, wiederum einigen Neuvermählten unsere herzlichsten Glückwünsche entbieten zu können:

- 19.2.55. Luginbühl Hans Rudolf, Flugbetrieb Kloten
- 26.2.55. Rubin Christian, Section Technique, Cointrin
- 5.3.55. Graf Victor, Werft Kloten

### Das kleine Lexikon

Circle Trip (Rundreise) bedeutet eine aus mehreren aufeinanderfolgenden Teilstrecken bestehende, in sich geschlossene und wieder zum Ausgangspunkt zurückführende Flugreise. Wenn zwischen zwei Punkten des kreisrunden Reiseweges keine vernünftige, direkte Flugverbindung besteht, so kann ein solches Teilstück mit einem andern Transportmittel zurückgelegt werden, ohne dass die Rundreiseermässigung dahinfällt.

Open Jaw oder Gabelflug ist seinem Wesen nach ein Hin- und Rückflug, wobei aber der Abgangsort der Hinreise vom Endort der Rückreise und/oder der Endbestimmungsort der Hinreise vom Abgangsort der Rückreise verschieden ist. Im innereuropäischen Reiseverkehr werden Gabelflüge ab 1. April 1955 aufgehoben. Im Nordatlantik- und Pazifikgebiet bleiben sie aber weiterhin anwendbar. Beispiele von Gabelflügen: Montreal-Zürich-New York oder New York-Stockholm und Rom-New York oder Montreal-Stockholm und Rom-New York.

Round Trip ist ein Hin- und Rückflug und bedeutet eine Reise von einem Punkt zu einem andern und retour über dieselbe Route (ungeachtet ob die einfachen Flugpreise in beiden Reiserichtungen gleich sind oder nicht), oder Rückreise über eine andere als die bei der Hinreise benützte Route für die jedoch der gleiche Hin- und Rückflugpreis anwendbar ist.

-----

Die Reiseagenturen helfen uns - helfen Sie den Reiseagenturen !

Wenn Sie auf die Reise oder in die Ferien gehen, berücksichtigen Sie nach Möglichkeit die Reiseagenturen, die auch mit uns eng zusammenarbeiten.

Die Personalabteilung teilt mit:

### SWISSAIR VORTRAGSABENDE

Bald beginnt die Sommersaison. Sie wird uns wiederum wenig Zeit für ausserdienstliche Veranstaltungen lassen. Mit grossem Vergnügen laden wir Sie vorher noch zu einem besonders interessanten

#### FILMVORTRAG

ein, an dem der bekannte Weltreisende und Schriftsteller Herr Dr. Erich Tilgenkamp über seine Erlebnisse in Südamerika berichten wird. Der Film trägt den Titel "Do Brasil". Zur Abwechslung findet dieser Vortragsabend am Donnerstag, den 31. März 1955, in Glatthbrugg im grossen Saal des Hotels Glatthbrugg, statt. Alle Mitarbeiter mit ihren Angehörigen und Bekannten sind dazu freundlichst eingeladen. Beginn: 20.20 Uhr.

#### FERIENBERATUNG

Wir möchten darauf hinweisen, dass die Zürcher Ferienberatungsstelle (Geschäftsstelle der Zürcher Arbeitsgemeinschaft zur Förderung der Ferienverbringung) Brandschenkestrasse 36, Zürich 1, Tel. 23 92 52 unentgeltlich Auskunft über alle Fragen der Feriengestaltung erteilt und Adressen von günstigen Pensionen und Ferienwohnungen vermittelt. Sprechstunden Montag 14.00 - 19.00 und Mittwoch sowie Freitag von 14.00 bis 17.00. Bei jedem Personalbureau liegt zuhause unserer Mitarbeiter das neueste Verzeichnis "Ferien für die Familie" der Ferienwohnungs-Vermittlung der Schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft, Zug, auf. Es enthält die Adressen von rund 3'000 Ferienwohnungen.



Die Propaganda-Abteilung berichtet: Während in den letzten Jahren das Schwergewicht unserer Reklame auf die Propagierung der Langstrecken verlegt werden musste, haben wir dieses Frühjahr erstmals den Versuch unternommen, breitere Kreise für unsere Kurzstreckenflüge zu gewinnen. Die Flugpreise sind heute auf diesen Strecken meistens nicht höher als die Bahnpreise 2. Klasse. Darum erscheinen gegenwärtig in der "Schweizer Illustrierten" und andern Wochenzeitschriften Inserate unter dem Motto "Fliegen ist billig". Diese werden dann im April durch Kinoreklame und Plakatanschlag ergänzt.

Zur Propagierung unserer Linien nach dem Nahen Osten und speziell auch der Pauschalreisen, wurde ein neuer Film über diese Gegend in Produktion gegeben. Dieser sollte im Mai fertiggestellt sein.

Totentafel

Jakob Gehrig †

Am 26. Februar 1955 verstarb nach längerer Krankheit im Alter von 61 Jahren Meister Jakob Gehrig, Chef-Stellvertreter des Startdienstes in Kloten. Noch am 1. April 1954 hatte er auf eine fünfundzwanzigjährige Tätigkeit im Dienste der schweizerischen Luftfahrt zurückblicken können. Ein schweres Leiden zwang ihn aber seit Juni des vergangenen Jahres seiner Arbeit, die er stets gewissenhaft und treu besorgt hatte, fernzubleiben. Mit seinem Hinschied haben wir einen tüchtigen und allzeit zuverlässigen Mitarbeiter verloren, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren wollen.

Rosanna Ribolzi †

Ganz unerwartet verstarb Mitte Februar 1955 Fräulein Rosanna Ribolzi, die seit dem 2. November 1953 als Hostess in unsern Diensten stand. Sie erreichte ein Alter von 25 Jahren. Wir werden ihr Andenken in Ehren halten.

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats Februar sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetreten:

Departement I

Einkaufsdienst  
Lochkartendienst  
Sektion Verkehrsbuchhaltung

Wilhelm Elfriede  
Eugster Heidi  
Brunner Werner  
Studer Mina

Departement II

Sektion Verkaufsbeziehungen  
Endbuchung

Ulmann Thores  
Citterio Viktor  
Delamadelaine Christiane  
Egger Dora  
Liebi Adolf

Departement III

Manual Büro  
Crew Assignment  
  
Flight Control Office  
  
Piloten-Aspiranten  
  
Übermittlungszentrale

Stillhard Raymond  
Gautschi Rita  
Streich Charles  
Hoppler Erika  
Sieber Walter  
Camenzind Rolf  
Schaefer Guido  
Anna Marie  
Furter Doris

Passagierdienst

Startdienst

Frachtdienst

Kabinenpersonal-Aspiranten

Hagmann Jean.  
Siegenthaler Liselotte  
Disler Josef  
Fischer Otto  
Manhart Wilhelm  
Isenegger Mina  
Moser Titus  
Aeschbacher Mariann  
Fischer Gertrud  
Flück Susi  
Forster Ruth  
Gemuseus Jeannine  
Hablützel Marlyse  
Halstenbach Waltraut  
Landis Paula  
Merz Annelies  
Nyffeler Elsbeth  
Treichler Arnold  
Zanetti Aurelia

Departement IV

Ingenieurabteilung

Werft

Hydraulische Werkstatt  
Flugbetrieb

Grunder Otto  
Ullmann Hans  
Hohl Werner  
Meier Xaver  
Schüpbach Ernst  
Ribi Ernst  
Freitag Kurt  
Hanslin Armin  
Keller Peter  
Odermatt Hans  
Pfister Adolf  
Rüttimann Jakob  
Spatz Kurt  
Bleuler Johann  
Meier Walter  
Kägi Hans  
Ehrsam Reinhold  
Liechti Hans-Rudolf  
Strittmatter André  
Blumenstein Hans  
Künzli Josef  
Zollinger Rudolf

Betriebsgruppe

Sattlerei  
Hausdienst  
Radiowerkstatt

Motorenwerkstatt  
Propellerwerkstatt  
Vergaserwerkstatt

Direktion Genf

Abfertigung Cointrin

Startdienst Cointrin

Auslandvertretungen

Instruktion  
Amsterdam  
Frankfurt Station  
New York

Beck Georges-Claude  
Chatelain Veronika  
Stoll Emile  
Muszkiet Norbert

Hartmann Herbert R.  
Marien Elizabeth J.  
Bentzien Joachim  
Brockdorff John D.  
Brunner Doris G.  
Flynn Anastasia  
Sibulkin Melvin L.  
Phillips Jean R.  
Heard Barbara J.

Mitteilungen der  
FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER  
SWISSAIR

---

Vergünstigungen - Das Babyhus Greth Gloor, Talstrasse 16, Zürich (vis-à-vis Börse Bar), gewährt dem Personal der Swissair gegen Vorweisung des Personalausweises einen Rabatt von 10% für Bébé-Aussteuern, Kleidungsstücke für Kinder von 1 - 6 Jahren, Stubenwagen usw.

Walter Müller, Schirmspezialgeschäft in Zürich Oerlikon, Ohmstrasse 6, gewährt allen Swissair-Angestellten 5% bei Einkäufen bis Fr.20.- und 10% bei Einkäufen über Fr.20.-

Ski-Club - 19. Clubrennen des Ski-Club des Personals der Swissair vom 26./27. Feb.1955 in den Flumserbergen.

Die Tatsache des 20-jährigen Bestehens gab den Rahmen zum diesjährigen Skirennen in den Flumserbergen. Auch St.Petrus schien davon zu wissen, hatte er doch von langer Hand die nötige Schneemenge und Qualität vorbereitet, und hängte obendrein zur Feier des Tages eine frühlinghafte Sonne heraus. Das Fest begann schon am Vorabend und eine Gruppe Unentwegter besorgte die Kantonnementswache, um ja nicht den Moment für die Tagwache um 06.00 Uhr zu verpassen.

Für den Riesen-Slalom stand eine einwandfreie Piste zur Verfügung, auf der mit grossem Einsatz um den Piloten-Cup und die TWA-Wanderpreise gekämpft wurde.

RESULTATE: Damen: Frau Bächtiger Heidi

Herren: Sen. I Brunner Jakob (Tagesbestzeit)

Sen. II Keller Hans

Sen. III Seifritz Jules

Club-Wettkampf / Swissair - T.W.A. Sieger bei den Herren = SWISSAIR

(Die Konkurrenz der Damen konnte mangels Beteiligung der TWA-Damen nicht durchgeführt werden).

Der Film, der anlässlich des Rennens gedreht wurde, wird es ermöglichen, die schönen Erinnerungen immer wieder wachzurufen.

Die Preisverteilung vom 5.März vereinigte nochmals die Rennteilnehmer im Rest. "Bahnhof" in Glattbrugg zu einem fröhlichen Abend. Eine hübsche Plakette bildet die dauernde Erinnerung an das gut gelungene Treffen in den Flumserbergen.

Schach-Club - Das 6. Winterschachturnier ist zu Ende gegangen. Die Gewinner sind:

Gruppe A.	1. Neukomm E.	15 P.
	2. Brun R.	11 P.
	3. Enz R.	10½ P.
Gruppe B.	1. Forchhammer R.	14½ P.
	2. Bergsma P.	12½ P.
	3. Neumeyer P.	11 P.
Gruppe C.	1. Pronzini O.	13½ P.
	2. Huber W.	12½ P.
	3. Schneider E.	11 P.

Der Schlussabend und die Preisverteilung findet am Donnerstag, den 14. April 1955 im Hotel Triumpy statt. Auch dieses Jahr hat sich Herr Forrer in freundlicher Weise für eine Simultan-Partie an ca. 15 Brettern zur Verfügung gestellt.

Wir heissen alle Schachfreunde willkommen.

Ab 21. April jeweils am Donnerstag für die Dauer von ca. 8 Wochen findet ein Kurs für Anfänger und Fortgeschrittene statt. Für Aktiv- und Passivmitglieder ist der Kurs gratis. Für Nichtmitglieder beträgt das Kursgeld Fr.4.--.

Anmeldungen für die Simultanpartie und den Schachkurs sind bis am 9. April an Herrn R. Brun. Techn. Verzollung Kloten zu richten.



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der Februar-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Paul von Rotz, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 20.--*
Herr Hans Schenk, Kontrollabteilung, Dept. IV.	Fr. 20.--*
Herr Hans Weber, Passagierdienst Dept. III.	Fr. 20.--
Herr Samuel Lehmann, Sektion Flugzeugunterhalt Dept. IV.	Fr. 10.--

\* Bei diesen Vorschlägen konnten die Prämien noch nicht endgültig berechnet werden; die erwähnten Beträge sind deshalb als Anzahlungen zu betrachten.

Herr Paul von Rotz skizzierte einen neuen Torschliessmechanismus für das Hauptfahrwerk der Convair. Es ist vor auszusehen, dass durch diese neue Konstruktion Einsparungen an Material und Arbeitszeit möglich sind. Die neuen Kits müssen aber während ca. 6 Monaten überwacht werden bevor die endgültige Prämie festgelegt wird.

Herr Hans Schenk schlug vor, dass die Dämpferbüchsen für Motor R-2800 nach dem Entsilbern in der Nute auf Rundlauf kontrolliert werden und wenn sie mehr als 0,03 mm "Unrunde" aufweisen, zuerst rundgeschliffen und erst dann wieder aufgesilbert werden. Dieses Vorgehen erhöht die Qualität der Dämpferbüchsen, weil die Silberschicht überall die gleich Dicke aufweist und so die Lebensdauer der Kurbelwellen verlängert. Die Ergebnisse dieses Vorschlages werden durch die Sektion Triebwerk weiter verfolgt, und es besteht die Möglichkeit, dass die Prämie noch erhöht werden kann.

Herr Hans Weber machte die Anregung, die Zuleitungen zu den Aggregaten auf dem Tarmac mit heller Farbe zu streichen, damit während der Nacht die Gefahr des Strauchelns für Passagiere und Angestellte eliminiert werden kann. Diese Zuleitungen werden mit "Skotchlight-Bändern" versehen.

Herr Samuel Lehmann schlug vor, die Sumpf-Flanschen der Oeltanks der DC-6B mit "EC 776" zu streichen; dadurch können Korrosionen durch Kondenswasser vermieden werden.

Nachstehende Vorschläge können mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 307, 327, 357, 3750, 3760, 3807, 3902

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

314 .....es sollte nur noch der mittlere Teil der Kurbelwellen R-2800 mit einer Silberschicht belegt werden. Die bisherige Methode darf aus Sicherheitsgründen nicht abgeändert werden, umsomehr als Pratt & Whitney in einem Servicebulletin das Abchromen für die Risskontrolle vorschreiben.

- 315 Vorwärmen des Motorenöls mittels Tauchsiedern. Vorschlag Nr. 1806 vom 24.1.53. behandelte bereits das gleiche Thema; er wurde seinerzeit mit folgender Begründung abgelehnt: " Die Motorvorwärmung muss nicht nur für das Erwärmen des Oels durchgeführt werden, sondern auch für das Erwärmen der ganzen Motormasse, ansonst Spannungen im Gehäuse und in den Zylindern entstehen ".
- 420 Versehen der Propellerblätter mit einem Leuchtfarbstreifen, da laufende Propeller bei Nacht eine gewisse Gefahr darstellen. Die durchgeführten Versuche mit Leuchtfarbstreifen sind negativ verlaufen. Auch das Aufspritzen von Leuchtfarbe bietet keine Gewähr für eine gute und einigermaßen dauernde Haftbarkeit.
- 425 .... da nun im Hangar eine Heizung installiert wurde, sollte eine separate Ausfahrt für die Jeeps und Traktoren gemacht werden, damit nicht bei jeder Ausfahrt das grosse Hallentor geöffnet werden muss. Eine solche Schiebetüre ist bereits in Ausführung.
- 430 Die 2 fahrbaren Elektro-Aussenbordaggregate des Flugbetriebes sollen auf einfache Chassis montiert werden. Das seinerzeit auf dem Gepäckwagen montierte Aussenbordaggregat stellte ein Provisorium dar, da die Umformergruppe früher geliefert wurde als das dazugehörnde demnächst eintreffende Fahrzeug. Das komplette Aggregat mit Chassis und Wetterschutz wiegt 1500 kg. Dieses Gewicht lässt sich durch einen Mann nicht rasch genug fortbewegen.
- 671 Aendern des Reservationsformulars "Form. 1012 F". Dieses Formular kann vorläufig nicht geändert werden, da in der IATA vereinbart (recommended Practice 1721). Eine Verbesserung wird gegenwärtig vom IATA Reservation-Workinggroup studiert. Das Form. 1009 wird hingegen schon von vielen Stationen auch für "Requests" verwendet, indem der betreffenden Zeile das action word "Need" vorgestellt wird.
- 688 Wir sollen das Fliegen durch ein Sparsystem (Vorauszahlungen) volkstümlich machen. Die Einrichtung einer derartigen eigenen Sparbank kommt wegen der damit verbundenen, im Verhältnis zum voraussichtlichen Erfolg, grossen Umtriebe und Organisationskosten vorläufig nicht in Frage. Verschiedene schweizerische Grossbetriebe haben bereits ihre Reisesparkassen.
- 758 Anschaffung von Kistchen, die als Tabourets und kleine Treppen verwendet werden könnten. Diese Kistchen würden bald als Sitzgelegenheiten während den Pausen dienen und überall herumstehen. Zudem haben wir keine Gewähr, dass die Kupplungsstücke immer eingesetzt werden, sodass die Gefahr des Kippens besteht.
- 1077 Abgabe von "Boarding Cards" nur an Erstklasspassagiere. Die Boarding Cards wurden im Dezember 1953 für Gemischtklasskurse geschaffen. Mit diesen Karten können sich die Passagiere beim Einsteigen über die Klasse ausweisen, in welcher sie berechtigt sind zu reisen. Bei einer korrekten Abgabe dieser Karten und einer kurzen Orientierung der Passagiere, diese beim Einsteigen vorzuweisen, ist ein flüssig verlaufendes Einsteigen gewährleistet.
- 1592 a) Bessere Kennzeichnung des Ausganges von Zollhalle zur Vorhalle b) Randsteine bei der Abfahrtsrampe c) Ueberdeckung des Ausganges für das Gepäck Zoll-Bus. Es handelt sich hier um Fragen, die von der Swissair mit FIG schon bereits seit einiger Zeit erörtert werden. Inzwischen ist eine bessere Kennzeichnung des Ausganges "Zürich" bereits erfolgt. Die beiden andern Anregungen können aus baulichen Gründen vorläufig nicht verwirklicht werden.
- 1593 Die Böden der Gepäckanhänger sollten gehobelt und gewichst werden. Der Einsender hat nicht gut beobachtet, denn die erwähnten Böden waren bereits vor Eingang des Vorschlages alle gehobelt. Wichtig ist, dass sie von Zeit zu Zeit gewichst werden, damit das Gepäck besser gleitet. Die Firma Winterhalder ist über diese Angelegenheit orientiert worden.
- 1641 Die Swissair soll eine eigene chemische Reinigungsanstalt für die Uniformen erstellen. Es werden zur Zeit Studien über die Erweiterung der bestehenden Wäscherei angestellt.

- 1922 Erstellen der Detailunterlagen für die Budgetierung des Produktionsprogramms mittels Lochkarten. Der Vorschlag ist unklar und zu wenig durchdacht. Rationell wäre die Lochkartenmässige Verarbeitung kaum, da die Auswertungen beschränkt sind. Eine Beschleunigung der Budgetierung würde dadurch auf keinen Fall erreicht.
- 2316 Das gesamt Bodenpersonal soll periodischen Prüfungen unterzogen werden. Die angeführten Argumente sind richtig; jedoch ist das Problem noch nicht aktuell. Bevor periodische Prüfungen in einzelnen Dienststellen vorgenommen werden können, muss systematisch geschult werden. Es wird sich aus dem weitem Ausbau unserer Schulung zwangsläufig ergeben, ob, wann und in welchem Umfang periodische Prüfungen eingeschaltet werden müssen.
- 2651 Versehen der Schalter im Flughafen mit markanten Nummern. Die Idee ist gut, jedoch nicht neu. Eine Numerierung der Abfertigungsschalter wurde bereits bei der Planung "Gesamtabfertigung in Kloten" in Erwägung gezogen. Beim projektierten Schalterumbau ist eine Numerierung vorgesehen.
- 2683 Flaschenkorb für DC-3. Es hat keinen Sinn, diesen Korb noch einzuführen, da die Zollkisten abgeschafft und durch Barboxen ersetzt werden. Auch beim Service würde der erwähnte Korb im DC-3 keinen Vorteil bieten.
- 2702 Weiterbildung an Kursen der Volkshochschule, KV etc. : die Firma soll zur Teilnahme aufmuntern durch teilweise Uebernahme der Kursgelder. Die Swissair übernimmt die Kurskosten ganz oder teilweise, sofern sie einen Angestellten an einen Kurs delegiert. Dagegen kann dem Angestellten zugemutet werden, für die Kosten seiner freiwilligen Weiterbildung selber aufzukommen.
- 2815 Die vier Telephonapparate des Triebwerkmagazines sollten so installiert werden, dass auf jedem Apparat alle vier Nummern empfangen werden können. Der Vorschlag wäre an und für sich gut, ist aber zu spät eingereicht worden, denn die verlangte Aenderung wurde bereits vor Eingang des Vorschlages auf dem Dienstweg bei der Sektion Feste Verbindungen eingereicht. Die Ausführung ist inzwischen bereits erfolgt.
- 2826 Vorschmierung der Motoren im Flugbetrieb (bei Motorenwechsel) mit einem speziellen Pressluftaggregat. Bereits vor Eingang des Vorschlages wurde mit interner Bedarfsmeldung Nr. 49 eine Elektropumpe mit den notwendigen Zubehöerteilen angefordert.
- 2828 Die Falttore des Hangars sollen mit einem Schalter ausgerüstet werden, der die Heizung ausschaltet, sobald ein Tor geöffnet wird. Gemäss Auskunft des tech. Dienstes der FIG bedeutet ein Heizungsunterbruch bis zu einer halben Stunde keine Einsparung, da die Heizungselemente abkühlen und nachher wieder erhitzt werden müssen. Für längere Unterbrüche von 2 Stunden und mehr besteht bereits ein zentraler Schalter.
- 3079 Ausbau des "Power Transfer Relay" aus den Convair. Dieses Problem wurde bereits in der Publ. Nr. 20461 der Ing. Abteilung vom 11.11.54 behandelt.
- 3243 Es sollte die Möglichkeit geschaffen werden, Pakete beim Portier zu deponieren; es könnten so viele Verdächtigungen im Keime erstickt werden. Die Idee einer strengeren Ausgangskontrolle ist gut, kann aber in der vorgeschlagenen Weise noch nicht durchgeführt werden, denn sie wäre zu einseitig und würde nur das Personal betreffen, das zu Fuss oder per Velo den Ausgang verlässt. Alle, welche per Motorrad oder Auto den Ausgang passieren stünden nicht unter Kontrolle.
- 3289 Die Sicherheits-Instruktionen in den Rückenpolstertaschen unserer Transatlantikflugzeuge sollten entfernt und in Kleinformat in die Propagandamäppchen gelegt werden. Wegen der Mehrsprachigkeit der Swissair (französisch, englisch, deutsch und italienisch) würden die bei andern Gesellschaften üblichen Demonstrationen der Sicherheitseinrichtungen durch das Kabinenpersonal zu umständlich. Wir müssen statt dessen gut sichtbare schriftliche Instruktionen zur Verfügung stellen. Die grossen roten Punkte werden in der nächsten Ausgabe weggelassen.

- 3387 Der Transport der Wolldecken zum Desinfizieren, Kloten - Firma Desinfecta Zürich sollte durch unsere eigene Transportorganisation ausgeführt werden können. Vorschlag gut, jedoch nicht durchführbar, da weder der Frachtwagen noch die Fahrzeuge des Transportdienstes Dept. IV das anfallende Volumen zusätzlich mitführen können. Es müsste demzufolge jedesmal eine Extrafahrt ausgeführt werden, was nicht billiger zu stehen kommt als die von der Firma Desinfecta berechneten Ansätze.
- 3407 Neues Reinigungsmittel "Burol". Burol wurde schon vor Einreichung des Vorschlages vom Hausdienst Dept. IV verwendet; im übrigen ist der Vorschlag nichts anderes als eine Abschrift des Werbeprospektes der Vertriebsfirma.
- 3414 Unterteilung des grossen Spritzraumes mit einem Schleudervorhang. Im Laufe 1955 wird die Malerei umgebaut. Im Projekt ist je ein separater Trocknungs- & Spritzraum vorgesehen.
- 3596 Standort für neues Abfertigungsgebäude Zürich: rechts der Sihlpost. Das Problem: Standort Abfertigungsgebäude ist schon seit längerer Zeit im Studium. Eine Lösung kann jedoch kaum gefunden werden, bevor nicht die neuen Bahnhofprojekte abgeklärt sind. Aus diesem Grunde kann der vorgeschlagene Standort vorläufig nicht beurteilt werden.
- 3651 Die Kugelschreiber sollen durch gute Füllfederhalter ersetzt werden, wobei 1/3 des Ankaufspreises von den Angestellten zu bezahlen wäre. Die Kugelschreiber können nicht abgeschafft werden, weil sie in vielen Dienststellen für Durchschreibearbeiten gebraucht werden. Bei Füllhaltern sind die Kosten für deren Unterhalt grösser als bei Kugelschreibern, auch wenn sie schonender behandelt würden.
- 3688 Aenderung der Installation der Stecker an den fahrbaren Heckdocks für DC-6B. Der Einsender macht auf einen Mangel aufmerksam, der bekannt ist. Die Installation wurde seinerzeit nach den eidgen. Vorschriften für "trockene Räume" ausgeführt. Aus Platzgründen werden die Docks ab und zu ins Freie gestellt, weshalb nun die Installation nach den Vorschriften für "nasse Räume" abgeändert werden muss.
- 3704 Konservierung von Flugzeugteilen. Der Vorschlag ist zu allgemein abgefasst. Es sind viele gute Korrosionsschutzmittel bekannt; ihre Anwendung bedingt aber immer einen bedeutenden Arbeitsaufwand und bringt in vielen Fällen eine merkliche Gewichtszunahme.
- 3707 Fahrbare Absaugvorrichtung für den Farbnebel in der Werft. Die vorgeschlagene Anlage wäre zu umständlich und in der Anschaffung zu teuer. Die Anschaffungskosten stünden in keinem Verhältnis zum angestrebten Nutzen. Zudem wären die drei Maler einem ständigen Durchzug ausgesetzt. Die erwähnten Spritzarbeiten werden in der Regel abends ausgeführt, wenn nur wenig Leute in der Werft arbeiten.
- 3724 Anbringen von Holzklötzen an den Füßen der Werktreppen und Feuerlöschern. Holzklötze nützen sich viel zu rasch ab - möglicherweise nicht an allen Füßen gleichmässig - sodass die Standfestigkeit der Werktreppen beeinträchtigt würde. Bei normaler Behandlung der Feuerlöcher rutschen diese nie auf dem Abstellpunkt. Das vorgeschlagene U-Eisenprofil ist im Handel gar nicht erhältlich.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/127/133/222/238/306/308/309/312/313/317/318/321/322/323/339/343/355/359/362/406/  
407/416/419/440/630/646/661/704/726/760/763/764/765/870/1245/1252/1253/1354/1634/  
1807/1812/1919/1937/1968/2286/2340/2343/2414/2428/2442/2453/2659/2676/2686/2690/  
2721/2730/2808/2811/2817/2820/2830/2840/2870/3054/3068/3070/3094/3212/3217/3226/  
3232/3238/3246/3250/3261/3269/3270/3294/3299/3315/3321/3329/3330/3342/3348/3352/  
3360/3363/3368/3382/3398/3399/3401/3402/3404/3419/3422/3462/3464/3485/3491/3500/  
3602/3605/3611/3612/3613/3626/3638/3650/3668/3684/3697/3701/3710/3713/3719/3722/  
3723/3730/3732/3735/3738/3739/3745/3747/3749/3751/3753/3754/3755/3756/3757/3758/  
3763/3765/3766/3769/3770/3771/3775/3776/3778/3779/3781/3787/3788/3789/3797/3800/  
3808/3810/3812/3907/3911/3912/3919/3923.



# SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 4

20. April 1955.

## Unsere Verkehrsleistungen im März 1955

	<u>März 1955</u>	<u>März 1954</u>
Etappenpassagiere	39'822 +24%	32'078
Offerierte Tonnenkilometer	6'700'298 +36%	4'932'189
Fracht in kg.	637'312 +30%	491'283
Post in kg.	257'465 +16%	221'276
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs.	60,4%	60,4%

Obwohl unsere tkm-Produktion im Berichtsmonat um 36% grösser war als im März des Vorjahres, erzielten wir mit 60,4% den gleichen durchschnittlichen Ausnutzungsgrad. Die Nachfrage ist also in gleicher Masse angestiegen wie das Angebot.

In Europa, wo wir 2'564'685 tkm oder 39% der Gesamtleistung anboten, entwickelte sich das Geschäft besonders erfreulich. In diesem Sektor konnten wir denn auch mit 62,6% die beste Ausnutzung buchen.

Der Nordatlantik, der mit 2'316'541 tkm bzw. 35% am Totalangebot beteiligt war, ergab unter Einschluss des leider immer noch schwach ausgenutzten Frachtkurses einen mittleren Ladefaktor von 58,7%. Die bedeutende Angebotssteigerung bei den Passagierkursen von 24% konnte durch eine Verkehrszunahme von 21% beinahe eingeholt werden.

Das Gebiet des Nahen Ostens stand mit einem Produktionsanteil von 1'127'551 tkm oder 17% an dritter Stelle und ergab, besonders dank erfolgreicher Pauschalreisen nach Aegypten, einen durchschnittlichen Ausnutzungsgrad von 61,8%.

Die Südatlantiklinie partizipierte mit 564'086 tkm oder 9% am Totalangebot und nahm damit den vierten Platz ein. Die Ausnutzung stellte sich auf 54,9%.

Alles in allem ist das Monatsergebnis befriedigend.

Die Verkehrsentwicklung im 1. Quartal 1955

(inkl. Sonder- und Charterflüge)

	<u>1955</u>	<u>1954</u>
Geflogene Kilometer	3'795'408 +30%	2'917'068
Angebotene tkm	19'267'894 +34%	14'326'126
Etappenpassagiere	106'041 +27%	83'205
Fracht in kg	1'699'900 +34%	1'271'127
Post in kg.	722'294 +13%	637'812
Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	56,7%	56,8%

Im ersten Quartal haben wir nahezu gleich viel Etappenpassagiere und erheblich mehr Fracht und Post befördert als während des ganzen Jahres 1948.

Der Verwaltungsrat genehmigte in seiner Sitzung vom 28. März 1955 die Jahresrechnung 1954 zur Vorlage an die Generalversammlung, deren Termin auf den 11. Mai 1955 festgesetzt wurde.

Die gesamten Erträge der Gesellschaft erreichten 1954 110,9 Millionen Fr (1953: 86,6 Mio Fr), die gesamten Ausgaben 110,0 Millionen Fr (1953: 85,6 Mio Fr).

Zusammen mit dem Vortrag aus dem Vorjahr verbleiben zur Verfügung der Generalversammlung Fr 969'703.73 (1953: Fr 1'105'940.90). Der Verwaltungsrat beantragt, diesen Betrag wie folgt zu verwenden: Fr 90'991.73 als Einlage in den statutarischen Reservefonds, Fr 100'000.-- als Zuweisung an die allgemeine Pensionskasse des Personals und Fr 560'000.-- zur Ausrichtung einer Dividende von 4% auf das Aktienkapital. Der Saldo von Fr 218'712.-- soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Eine organisatorische Aenderung - Auf den 1. April ist der bisher dem Departement I zugeweiht gewesene Baudienst in eine Bauabteilung verwandelt und als solche dem Departement IV unterstellt worden. Die Liegenschaftenverwaltung wurde vom ehemaligen Baudienst abgetrennt und verblieb beim Departement I.

Mutation bei der Stationsleitung in Frankfurt - Anstelle von Herrn Hans Maag hat der bisherige Stellvertreter unseres Stationsleiters in London-Airport, Herr Fritz Rufer, per 1. Februar die Leitung der Station Frankfurt übernommen. Herr Maag absolviert zur Zeit einen Dispatcher-Kurs in Kloten.

Ernennung im Departement III - Herr Ing. Horst H.C. Berg ist zum Chef der Abteilung Verbindungen des Dept. Operation ernannt worden. Er hat seine Tätigkeit, zu der wir ihm guten Erfolg wünschen, bereits aufgenommen.

Zehn Jahre IATA - Die International Air Transport Association konnte am 16. April auf ihr zehnjähriges Bestehen zurückblicken. In der IATA sind heute 72 Luftverkehrsgesellschaften aus mehr als 50 Ländern zusammengeschlossen. Die Swissair gehört zu den Gründungsmitgliedern.

Der Kunde ...

ist nicht von uns abhängig - wir sind auf ihn angewiesen, bedeutet nicht eine Unterbrechung unse-

Happy Landings - Wir freuen uns, wiederum einigen Neuvermählten unsere herzlichsten Glückwünsche entbieten zu können:

- 10.2.55. Grimm Walter, Flugbetrieb, Kloten mit  
Fräulein Marie Ida Husi
- 2.4.55. Bopp Max, Navigationsbüro, Dept. III, Kloten
- 2.4.55. Groh Greta, Personalabteilung, mit Herrn Albert Bölsterli
- 14.4.55. Dr. Amman Rolf, Personalabteilung, Zürich

Das Problem des Pilotennachwuchses - Unser unmittelbarer Nachwuchsbedarf bis Ende 1956 beträgt **circa** 60 Piloten. Im Benehmen mit dem Eidg. Luftamt und dem Aero Club der Schweiz hat die Swissair Ende Februar in den wichtigsten Tageszeitungen einen Appell an die **Schweizerjugend** gerichtet. Daraufhin meldeten sich beim Aero Club rund 3'600 Interessenten und ersuchten um nähere Auskünfte. Davon haben 1'700 die Anmeldeformulare ausgefüllt und eingesandt. Unter diesen Kandidaten befanden sich nur noch sehr wenige Militärpiloten. Die Auswahl muss sich daher auch auf Bewerber mit nur geringer oder gar keiner fliegerischen Vorbildung erstrecken. Es ist geplant, zunächst 60 Mann in drei verschiedenen Kursen zu je 20 Teilnehmern auszubilden.

Personalstatus per 31. März 1955:

Direktion	6
Generalsekretariat	22
Departement I	206
Departement II	239
Departement III	915
Departement IV	808
Direktion Genf	368
Auslandvertretungen	469
	<hr/>
Total	3'033

Gegenüber dem Stand vom 28.2.55. hat sich unser Mitarbeiterstab um 20 Personen erhöht.

Douglas - Flugzeuge stark gefragt - In den ersten beiden Monaten dieses Jahres haben siebzehn Luftverkehrsgesellschaften bei den Douglas-Werken in Santa Monica insgesamt 109 viermotorige Flugzeuge, nämlich 60 DC-6B und 49 DC-7, darunter 38 DC-7C, bestellt. Der Totalwert dieser Bestellungen, die sich im März und April noch erheblich erhöhten, wurde auf 180 Millionen Dollar beziffert.

Unter dem Patronat der Swissair

findet am Sonntag, den 24. April, abends 20.15 Uhr in der Fraumünsterkirche Zürich ein Konzert zugunsten der Stiftung für das Künstlerheim Boswil statt. Es wäre erfreulich, wenn unser Personal in einer weiteren Öffentlichkeit privat im persönlichen Bekanntenkreis für diese Veranstaltung werben würde. Das Programm und weitere Einzelheiten gehen aus den Plakaten hervor, die bei den Vorverkaufsstellen im Hirschengraben und in Kloten angeschlagen sind. Das Personal der Swissair hat zu dieser Veranstaltung freien Eintritt. Deren Angehörige zahlen Fr.1.-- (auch an der Abendkasse). Um pünktliches Erscheinen wird gebeten. Türöffnung erfolgt um 19.30 Uhr.

Wer interessiert sich für den Geschäftsbericht 1954 ? - Der Pressedienst ist in der Lage, eine beschränkte Anzahl von Geschäftsberichten für das Jahr 1954 an Interessenten gratis abzugeben. Die deutsch- und französischsprachigen Exemplare liegen bereit, während die englische Fassung später erhältlich sein wird. Denjenigen, die den untenstehenden Talon ausfüllen und uns ein-senden, stellen wir den Bericht gerne zu. Der Versand erfolgt in der Reihenfolge des Bestel-lungseinganges und nach Massgabe des Vorrates.

hier abtrennen

Neueintritte -- Im Verlaufe des Monats Februar sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetreten:

Departement I

Baudienst  
Sektion Finanzverwaltung

Weilenmann Max  
Flückiger Walter  
Huber Hans

Abteilung Rechnungswesen  
(Sektion Verkehrsbuchhaltung)

Gränicher Fritz  
Joos Karl

Departement II

Sektion Verkaufsförderung  
Endbuchung  
Vertretung Basel

Blum Willy  
Weber Anton  
Biedermann Hansruedi

Departement III

Postverteilung  
Statistik  
Bordmechaniker  
Abteilung Ground OPS

Heiniger Roland  
Meister Myrtha  
Währli Ernst  
Müller Walter  
Rupf Josephine  
Eglin Sonja  
Epple Elisabeth  
Huber Hans  
Saxer Rudolf  
Weber Ernst  
Spirig Elfriede  
Saurenmann Ottilie  
von Arx Rita

Abfertigung/Passagierdienst

Startdienst

Kabinendienst/Ausrüstungsdienst

Abt. Kabinen- u. Verpflegungsdienst

Departement IV

Ing. Abteilung/Sektion Flugzeugbau  
Betriebsplanungsabteilung  
- Sektion Betriebsplanung  
Sektion Bestellung  
Sektion Techn. Einkauf/Verkauf  
Werft

Aeschlimann Heinz  
Käppeli Robert  
Bussmann Josef  
Thalmann Anny  
Dreier René  
Baumann Hans  
Columberg Peter  
Hänggi Rudolf  
Grob Willy  
Inhelder Robert

Fahrwerk-Werkstatt  
Motorenwerkstatt

Direktion Genf

Luftreisebüro Genf

Frei William  
Soguel Pierre  
Heinzen Leo  
Zumbrunnen Hans  
Baehler Siegfried J.  
Riat André

Abfertigung Genf  
Abfertigung Cointrin  
Werft Cointrin

Auslandvertretungen

Paris	Nosny Annick
Nizza	Pianelli Angèle
Belgrad	Rancic Emile
Kairo	Chaker Ahmed W.
New York	Anastasatos Panaghis
	Deller Doris
	Guenther Charlotte
	Lagonegro Rocco
	Manley J. Robert
Chicago	Spallino France
Sao Paulo	Santana Silvio
	Suter Ilda
Philadelphia	Pharach Lillian

---

Mitteilungen der  
FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER  
SWISSAIR

---

Tennisclub - Am 18. April fand im Hotel Central die gutbesuchte Generalversammlung mit anschliessender Tonfilmvorführung statt. Der Club zählt gegenwärtig 70 Mitglieder. Die Spielzeit beginnt wieder Ende April. An vier Wochentagen steht jeweils der Tennisplatz Hofwiesen zur Verfügung.

Vergünstigungen - Das Coiffeurgeschäft Lieb im Flughafen Kloten gewährt unsern Hostessen beim Kauf von Arden-Produkten 20% und allen übrigen Angestellten der Swissair beim Kauf von Toilettenartikeln 5% Ermässigung.

Das Bijouteriegeschäft A. Flückler, Haus zum Schiff, Limmatquai 70, Zürich 1, räumt unserm Personal beim Kauf von Uhren und Juwelen 5% Skonto ein.

---

DIE GUTE IDEE ERSCHEINT DIESEN MONAT AUSNAHMSWEISE ETWAS SPAETER UND WIRD SEPARAT VERTEILT WERDEN.



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der März-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Walter Hammer, Sektion Triebwerk, Dept. IV.	Fr. 75.--
Herr Ernst Süry, " " "	Fr. 50.--
Herr Robert Meier, Lochkartendienst, Dept. I.	Fr. 30.--
Herr Theodor Willi, Sektion Triebwerk, Dept. IV.	Fr. 20.--

Die Prämierung des Vorschlages Nr. 327 musste zurückgestellt werden, da die Abklärung einiger technischer Details noch nicht endgültig abgeschlossen ist.

Die Talons der prämierten Vorschläge Nr. 3760 und 3902 sind uns noch nicht zugestellt worden.

Herr Walter Hammer konstruierte ein spezielles Werkzeug für das Schleifen der Kolbenbolzenpilze der Motoren R-1830 und R-2800.

Herr Ernst Süry schlug vor, den Ausbau der Cowl Flaps für die Motoren R-2800 mit Hilfe einer Pressluftbohrmaschine und eines flexiblen Kabels vorzunehmen; dadurch kann auf die sonst notwendig gewordene Installation einer Gleichstromleitung zum betreffenden Arbeitsplatz verzichtet werden.

Herr Robert Meier machte die Anregung, im Kursbulletin des Rechnungswesens neben die Landeswährungen die entsprechenden Lochkartencode zu setzen, was die Kontierungsarbeiten an verschiedenen Arbeitsplätzen erleichtert.

Herr Theodor Willi konstruierte eine neue Vorrichtung für das Aufspannen der Gemischdosen auf dem Prüfstand.

Nachstehende Vorschläge können mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 321, 2840, 3294, 3713, 3749, 3758, 3763, 3797, 3940

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge sind gebeten, sich zu melden:

Nr. 419 bei Herrn Tanner, Zellenbüro der Ingenieur-Abteilung  
Nr. 2757 bei Herrn Haerry, Stationsinspektor

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

306 Transportkiste für Haupt- und Nebenpleuel. Die Idee ist an und für sich gut; es ist jedoch vorgesehen, die Pleuel mit einer Speziallappvorrichtung zu bearbeiten und zwar in der Gruppe Revision der Motorenwerkstatt. Aus diesem Grunde wird der grösste Teil der internen Transporte wegfallen.

- 308 Die Kipphebelpannen sollen nicht mehr poliert, sondern nur mit einem Lappen ausgerieben werden. Die Durchführung der Revision der Kipphebelpannen ist wie vorgeschlagen bereits von der Abt. Betriebsplanung in den nächstens herauskommenden Revisionsvorschriften festgehalten.
- 312 Bei den Laderohren ist das Endstück hinter dem Radius abzusägen und an dessen Stelle ein Stahlring einzusetzen. Durch das Einlöten eines Liners in das Laderohr würde die Strömungscharakteristik ungünstig beeinflusst.
- 313 Verwendung der Auslassventile R-2800 mit Schaftuntermassen auf den Motoren R-2000. Die Auslassventile R-2800 sind gemäss Weisung von Pratt & Whitney für Bronze-Ventilführungen nicht zulässig.
- 317 Demontage der Zylinder mit Pressluft. Solche Versuche wurden bereits vor drei Jahren durchgeführt, jedoch mit negativem Erfolg. Der Druck im normalen Pressluftsystem ist nämlich zu gering, sodass teure Pressluft aus Flaschen verwendet werden müsste. Die vorgeschlagene Methode wäre zudem noch gefährlich.
- 359 Anbringen von zusätzlichen Schmiernuten bei den Oellöchern der Low Ratio Spacer. Diese zusätzliche Schmierung ist bereits im Service Bulletin Nr. 1506 Pratt & Whitney enthalten. Dieses Bulletin wird zur Zeit in der Ingenieur-Abteilung bearbeitet.
- 406 Neuer Benzinmesstab für DC-3. Der vorgeschlagene Messtab wäre brauchbar. Mit den heute im Gebrauch stehenden Stäben erhält man die genaueste Messung, wenn der Stab an der vordern Kante der Einfüllöffnung senkrecht eingeführt wird. Wir brauchen keine neuen Stäbe; man muss die bestehenden nur richtig gebrauchen.
- 407 Scheibenwischer auf Convair und DC-6B. Die vorgeschlagene Anordnung ist gut, jedoch nicht neu. Dieses Problem wurde bereits bei der Einführung der DC-6B von den zuständigen Instanzen der Flight-OPS diskutiert. Da die Plazierung bordwandseits links und rechts vorn nicht als günstig beurteilt wurde, gab man der Lösung des zentralen Einbaus des Hahns den Vorzug.
- 423 Vermehrte Lagerung von Motorwechselteilen in New York. Zur Zeit haben wir einen Vertrag mit der KLM über die Lieferung von Ersatzteilen auf der Station New York. Da die KLM diesen Vertrag noch dieses Jahr kündigen wird, werden wir diese Station im Laufe des Sommers mit eigenem Material ausrüsten.
- 424 Das Traffic-Office soll die Landungen der Flugzeuge fremder Gesellschaften für welche unser techn. Dienst gewisse Service leistet 1/4 Std. vor der effectiven Ankunft an den Flugbetrieb melden. Die Groundtimes für diese Flugzeuge sind sehr kurz. Die Mechaniker, welche für den verlangten Service auf dem Tarmac eingesetzt werden müssen, sind im Flugbetrieb an unseren Flugzeugen beschäftigt. Diese Leute müssen zuerst wegbeordert und mit den entsprechenden Werkzeugen per Jeep vom Hangar zum Tarmac gebracht werden. Die heutige Zusammenarbeit Traffic-Flugbetrieb hat sich gut bewährt und soll keine Aenderung erfahren.
- 433 Materialbezugsscheinblöcke. Die Verkleinerung des Formates bringt noch keine nennenswerte Einsparung. Die Druckkosten würden sogar noch höher, wenn auf dem Deckel und den Bezugscheinen nicht der genau gleiche Text stehen würde, da zwei Drucksätze anzufertigen wären.
- 726 Verteilung der Abzüge für die Pensionskasse auf 10 statt auf 12 Monate. Dieses Vorgehen würde uns keine Vereinfachung, sondern im Gegenteil eine Komplikation bringen, vor allem für die Austrittsmutationen.

- 764 Im techn. Betrieb in Cointrin sollten mehr Spengler und weniger Mechaniker eingesetzt werden. Da wir heute nicht mehr nach Systemen revidieren, sondern "per Kubik", so gehört die Kontrolle auf Strukturdefekte in den Aufgabenkreis der Mechaniker. Beispiel: Revision des Flügels C-47. Der Mechaniker hat hier die Aufgabe, den ganzen Flügel, d.h. das Querruder, die Querruderbefestigung, den Trimmechanismus, das Kabelsystem, die Enteisungsanlage und die Flügelstruktur zu kontrollieren. Ein Spengler könnte nur für die Kontrolle der Flügelstruktur eingesetzt werden. Wir würden nach dem vorgeschlagenen System zwei Mann für den gleichen Kontrollgang benötigen.
- 766 Einlagerung von Kleinmaterial in Kartonschachteln. Vorschlag Nr. 3068 vom 9.2.1954 behandelte bereits das gleiche Thema.
- 1918 Kastenfächer für Transitpassagiere im Flughafen Kloten. Im Protokoll des Flughafenrapportes vom 17.1.1955 finden wir unter Punkt 25 dieses Begehren des Chefs der Station Kloten an die FIG. Die Angelegenheit ist zur Zeit noch im Studium.
- 2830 Verstärken der Arretierungen für die Container in den Buffets der Convair und DC-6B. Die erwähnten Fehler an den fraglichen Führungsbüchsen beruhen auf einem Konstruktionsfehler, der bekannt ist. Die alten defekten Teile werden laufend durch neue, verstärkte Ausführungen ersetzt.
- 3250 Einstellung von zwei der Schule entlassenen Knaben für die Verteilung der internen Betriebspost im Dept. IV. Der Einsender unterschätzt die Wichtigkeit der internen Dienstpost, die vor allem schnell und zuverlässig sein muss.
- 3321 Wechseln der Farbe der Umschläge für die Flugpläne bei jeder Neuausgabe. Illustration der Umschläge mit einem schönen Bild aus der Schweiz. Wir brauchen heute vier Farben für die Quartalausgaben, dazu kommen 12 Farben für die verschiedenen Auslandsvertretungen. Ferner werden die Streckenflugpläne ab Schweiz in 12 verschiedenen Farben gedruckt. Also Farben genug! Was die Illustration mit einem schönen Bild aus der Schweiz anbetrifft, möchten wir wiederholen, dass das Hauptgewicht unserer Werbung auf den Verkauf von Auslandsdestinationen gelegt wird.
- 3352 Die Swissair-Angestellten sollen ihre Bahnbillets bei den Reisebüros kaufen. Die Idee als solche ist gut, doch liegt nicht jeder kleine Billetverkauf im Interesse der Reiseagenturen, da der Aufwand an Zeit zum Verdienst in ein Missverhältnis geraten könnte. Der Pressedienst hat auf Grund dieses Vorschlages in der März-Nr. der News folgenden Slogan veröffentlicht: "Die Reiseagenturen helfen uns - helfen Sie den Reiseagenturen! Wenn Sie auf die Reise oder in die Ferien gehen, berücksichtigen Sie nach Möglichkeit die Reiseagenturen, die auch mit uns eng zusammenarbeiten".
- 3360 Spezielles Formular für Buchungen durch Hotelportiers. Die Verwirklichung dieser Idee würde uns mit den Vorschriften der IATA in Konflikt bringen.
- 3368 Verkürzen des Deckblattes der Flugscheine um ca. 2 mm. Die Idee bringt keine Verbesserung gegenüber dem bereits verwirklichten Vorschlag Nr. 132, der die Verkürzung der Einlageblätter mit dem Vertragstext empfahl.
- 3398 Weglassen der weissen Kopie für die ausgehende Korrespondenz in der Zentralverwaltung. Wir freuen uns, dass sich der Einsender über die Eindämmung des Papierkrieges nachgedacht hat. Leider können wir zur Zeit noch nicht ganz auf die erwähnte "weisse" Kopie verzichten, da verschiedene Abteilungen der Zentralverwaltung mit der Zentralregistratur eng zusammenarbeiten.
- 3595 Vereinfachung für Zahlungen per Exchange Orders. Das vorgeschlagene System wurde von der Sektion Tarife eingehend untersucht. Es weist jedoch gegenüber der heutigen Methode wesentliche Nachteile auf, hauptsächlich inbezug auf Sicherheit. Wir können hier aus platztechnischen Gründen nicht näher auf das Problem eingreten. Dem Einsender stehende Akten im Organisationsbüro zur Verfügung.



- 3605 Verchromen der Verbindungsstängeli zum Convair-Tischchen. Es handelt sich hier um eine Mängelrüge, die auf dem Dienstweg zu melden ist.
- 3650 Den Piloten und Bordmechanikern sollen sämtliche Checklisten der Flugzeugtypen, auf denen sie eingesetzt werden, als persönliche Ausrüstung abgegeben werden. Die Checklisten gehören grundsätzlich auf das Flugzeug. Der Flugbetrieb hat die Aufgabe, vor Abgabe des Flugzeuges an die Besatzung, zu prüfen, ob die Checklisten im Flugzeug vorhanden sind; fehlende oder schadhafte sind zu ersetzen. Diese Listen erfahren öfters Aenderungen, weshalb für jede Neu-Ausgabe mindestens 3200 Blätter statt nur 240 gedruckt werden müssten.
- 3722 Die Ventile sollten bereits beim Ausbau einer Vorkontrolle der Tellerdicke unterzogen werden. Für eine einwandfreie Beurteilung des Ventilzustandes ist es notwendig, dass das Ventil an der Tellerpartie gereinigt wird. Das Reinigen der Ventile ist keine grosse Arbeit.
- 3732 Verschmierung der Motoren im Flugbetrieb (bei Motorenwechsel) mit einer Elektropumpe. Bereits vor Eingang des Vorschlages wurde mit interner Bedarfsmeldung Nr. 49 eine Elektropumpe mit den notwendigen Zubehörteilen angefordert.
- 3735 Die Avionaltafeln sollten in kleinern Abmessungen gekauft werden. Der Verlust an Arbeitszeit für den Transport der grossen Tafeln vom Magazin zur Blechschere und v.v. wird in Kauf genommen, um bei diesem teuren Material ein Minimum an Abfällen zu haben.
- 3738 Die Warmwassertanks für die Toiletten der Convairs sollen nicht mehr mit Zink-Primer grundiert werden. Da diese Tanks aus rostfreiem Stahlblech angefertigt sind, war es ein Fehler, diese überhaupt zu grundieren.
- 3739 Einpressen von Liners in die Auspuffflanschen R-2800. Die Auspuffflanschen haben verschiedene Dimensionen, sodass ebenfalls Liners mit verschiedenen Massen ans Lager gelegt werden müssten. Die Kosten für die Herstellung und das Einpassen der Liner sind im Verhältnis zum Preis der Auspuffflanschen viel zu hoch.
- 3778 Haltebride für das 14-adrige Kabel im VOR-Empfänger MN 85. Die vorgeschlagene Aenderung der Verkabelung gehört bei Revisionen und Reparaturen in die normale Beurteilung, die von einem Facharbeiter vorausgesetzt werden muss.
- 3953 Kleine Apotheke für den Frachtdienst. Der Samariter des Frachtdienstes Kloten soll eine solche Apotheke beim Aerztl. Dienst verlangen. Ein Telefonanruf genügt.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/127/133/222/238/309/318/322/323/330/339/343/355/362/416/419/427/440/630/  
646/661/704/760/763/765/870/1055/1245/1252/1253/1354/1634/1807/1812/1919/1937/  
1968/2286/2340/2343/2414/2428/2442/2453/2659/2676/2686/2690/2721/2730/2757/  
2808/2811/2817/2820/2870/3054/3068/3070/3094/3212/3217/3226/3232/3238/3246/  
3261/3269/3270/3299/3315/3329/3330/3342/3348/3363/3382/3399/3401/3402/3404/  
3419/3422/3462/3464/3485/3491/3500/3602/3611/3612/3613/3626/3638/3668/3684/  
3697/3701/3710/3719/3723/3730/3745/3747/3751/3753/3754/3755/3756/3757/3765/  
3766/3768/3769/3770/3771/3774/3775/3776/3779/3780/3781/3787/3788/3789/3800/  
3808/3810/3812/3814/3815/3907/3911/3912/3919/3923/3928/3935/3941/3951/3955/  
4000.

# SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 5

20. Mai 1955.

## Unsere Verkehrsleistungen im April 1955

	<u>April 1955</u>	<u>April 1954</u>
Etappenpassagiere	47'175 + 12%	42'134
Offerierte Tonnenkilometer	6'757'132 + 11%	6'093'626
Fracht in kg.	603'508 + 24%	487'368
Post in kg.	239'762 + 2%	234'598
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	64,3%	61,7%

Im europäischen Verkehrsgebiet nahm die Entwicklung einen erfreulichen Verlauf, indem in diesem Sektor der durchschnittliche Ausnutzungsgrad 70,1% und damit eine Höhe erreichte, wie sie in keinem einzigen Monat des Jahres 1954 zu verzeichnen war. Nur im Oktober 1953 wurde - bei allerdings viel kleinerem Angebot - dieser Mittelwert mit 70,5% ganz leicht übertroffen. Die gegenüber den 59,7% des Aprils 1954 eingetretene Verbesserung ist teilweise auf die Tatsache zurückzuführen, dass wir in diesem Jahr bei Beginn des Sommerflugplans weniger Nachtstrecken in Betrieb nahmen. Auffallend hohe Ladefaktoren waren auf der DC-4 Linie zwischen Zürich und Kopenhagen (89%) und auf der Convair-Verbindung zwischen Zürich und Wien (71,3%) zu verbuchen.

Der Nahe Osten erbrachte ebenfalls ein gutes Resultat. Die mittlere Auslastung stieg in dieser Region auf 67,9%, was insbesondere den zu 74,8% ausgenutzten DC-6B Strecken nach Kairo zu verdanken ist. Bei etwa gleichem Angebot verzeichneten wir auf dieser Route im April des Vorjahres mit 55,6% eine erheblich geringere Ausnutzung.

Im Nordatlantikkgeschäft stand einer Produktionsvermehrung um 24% eine Zunahme bei der Auslastung von lediglich 7% gegenüber. Der durchschnittliche Ausnutzungsgrad sank hier von 66% im April 1954 auf 57,2%. Dieser Rückgang ist bedenklich und bedeutet einen erheblichen finanziellen Ausfall. Konzentrierte Anstrengungen aller Beteiligten sind notwendig, um die Position der Swissair in diesem Verkehrsgebiet wieder zu festigen.

Die Südatlantikflüge waren zu 54% ausgenutzt, womit sie sich auf dem bisher üblichen Niveau hielten.

Die Generalversammlung unserer Aktionäre fand am 11. Mai im Zürcher Kongresshaus statt. An ihr nahmen 368 Personen teil, die zusammen 24'964 Stimmen vertraten. Sämtliche Anträge des Verwaltungsrates, wie sie im Geschäftsbericht enthalten sind, wurden einstimmig genehmigt, namentlich auch die Zuweisung von Fr. 100'000.- an die Allgemeine Pensionskasse der Swissair. Das derzeitige Aktienkapital von Fr. 14'000'000.- ist eingeteilt in 40'000 Namensaktien à nominal Fr. 350.- und repräsentiert total 40'000 Stimmen. Die Gesamtzahl der Aktionäre beträgt 2'560.

Neue Dienststelle beim Departement III - Im Interesse einer besseren Koordination der Uniformangelegenheiten der Besatzungen sowie des Bodenpersonals im In- und Ausland wurde im Dept. Operation auf den 1. Mai ein "Büro für Uniformierung" geschaffen. Dessen Leiter ist Herr Bruno Naef, der vorher dieses Gebiet beim Einkaufsdienst Dept. I bearbeitete.

Weitere Pilots-in-Command - Flugkapitän Fritz Erb avancierte zum Pilot-in-Command auf DC-6B für die Linien in Europa und nach dem Nahen Osten, und Flugkapitän Stanley Hale erlangte den Grad eines Pilot-in-Command auf DC-4 für Nordatlantikflüge. Zu Pilots-in-Command auf DC-3 rückten die Piloten Eugène Heiz und Richard Schilliger auf. Wir gratulieren allen aufs beste!

Eröffnung einer Swissair-Wanderausstellung - In Anwesenheit offizieller Vertreter der Stadt und des Kantons Luzern wurde am 18. Mai im luzernischen Gewerbemuseum eine von unserer Propaganda-Abteilung geschaffene Wanderausstellung eröffnet. Die Schau verfolgt den Zweck, das Interesse an unserer Luftfahrt zu fördern und die Bevölkerung mit den Leistungen der Swissair noch besser und in anschaulicher Weise vertraut zu machen. Die Ausstellung, die bis zum 12. Juni in Luzern bleibt und im Verlaufe der nächsten zwei Jahre in zahlreichen andern Schweizerstädten bei freiem Eintritt gezeigt werden wird, vermittelt in Wort und Bild einen Einblick in die mannigfachen Aufgaben unseres Unternehmens.

Der englische Geschäftsbericht für das Jahr 1954 wird nicht vor Mitte Juni im Druck vorliegen. Wir möchten deshalb jene Mitarbeiter, die bereits englische Exemplare anforderten, noch um etwas Geduld bitten.

Happy Landings - Wir freuen uns, wiederum einigen Neuvermählten unsere herzlichsten Glückwünsche entbieten zu dürfen:

- 5.2.55 Boner Andreas, Sektion Hauptbuchhaltung
- 5.2.55 Sigel Gianfranco, Abfertigung Zürich
- 21.3.55 Thomas Kurt, Sektion Verkehrsbuchhaltung
- 25.3.55 Gonseth Edy mit Ursula Wälchli, Endbuchung und Luftreisebureau
- 28.3.55 Keller Hermann, Bordmechaniker, Kloten
- 4.4.55 Käppeli Walter, Stationsmechaniker, London
- 15.4.55 Griesser Jakob, Werft TEKO, Kloten
- 16.4.55 Wannor Oscar, IERA-Flugbetrieb, Kloten
- 23.4.55 Deplazes Gérard, Sektion Bestellung, Kloten
- 23.4.55 Rainer Fritz, Sektion Finanzverwaltung, Zürich
- 7.5.55 Benz Hans, Flugbetrieb, Kloten.

---

Wann werden die vier DC-7C zur  
Ablieferung gelangen?

Nachdem der Verwaltungsrat die ursprüngliche Bestellung von 2 DC-7C auf 4 Stück erhöht hat, haben die Douglas-Werke die voraussichtlichen Ablieferungstermine mitgeteilt. Demnach sollte das erste Exemplar im November 1956, das zweite im Dezember 1956, das dritte Ende Juni 1957 und das vierte Ende August 1957 in der Schweiz eintreffen. Die Anschaffungskosten für diese vier Einheiten dürften sich auf rund 65 Millionen Franken belaufen.

---

Wussten Sie schon?

- ... dass im Jahre 1954 im Durchschnitt auf jeden der 162 Millionen Nordamerikaner eine Flugstrecke von 160 km entfiel ...
- ... dass im gleichen Jahr durchschnittlich auf jeden der 260 Millionen Europäer eine Flugstrecke von nur 25 km kam...
- ... dass, gemessen an den geleisteten Tonnenkilometern, die American Airlines (Flugzeugpark: 188 Einheiten, darunter 112 Viermotorige) die grösste Luftverkehrsgesellschaft der Welt ist ...
- ... dass die amerikanischen Flugzeugfabriken in den ersten zehn Monaten des Jahres 1954 Flugzeuge und Ersatzteile im Werte von 538'604'000 Dollar exportierten ...
- ... dass der Exporterlös der britischen Flugzeugindustrie während des ganzen Jahres 1954 immerhin auch 156'940'904 Dollar erreichte ...
- ... dass sich in der Schweiz im Jahre 1954 insgesamt 956 tödliche Verkehrsunfälle ereigneten, der Verkehr also jede 9. Stunde ein Todesopfer forderte ...
- ... dass kürzlich der jüngste Sohn eines amerikanischen Indianerhäuptlings namens Adlerauge den Namen "DC-4" erhielt und somit später einmal als Big Chief Decefour regieren wird ...

Einschränkung von Flugvergünstigungen - Zu den unsern Mitarbeitern gewährten Vergünstigungen gehört unter anderem das Recht, gegen Bezahlung von 50% des Flugpreises feste Platzbuchungen vornehmen zu können. Erfahrungsgemäss gibt es jeweils während der Hochsaisonmonate gewisse Linien, für die auch vollzahlende Passagiere auf Warteliste gesetzt werden müssen. Es darf aber nicht vorkommen, dass vollzahlende Passagiere abzuweisen sind, weil Betriebsangehörige zu halben Preisen ihre Plätze fest gebucht haben. Zur Vermeidung von Verlusten, die unserer Gesellschaft aus solchen Situationen entstehen können, publizieren wir untenstehend links die wenn immer möglich zu meidenden Flüge und rechts die zu empfehlenden Alternativkurse. Wir bitten Sie, während der Sommersaison 1955 diesen Richtlinien zu folgen.

Auf folgenden Linien ist den vollzahlenden Passagieren absolut die Priorität zu lassen:

Empfohlen werden die nachstehenden Alternativkurse:

SR 110/1 ZRH-LON & v.v.  
SR 700 ZRH-LON nur 5 6 7  
SR 701 LON-ZRH nur 5 6 7  
SR 708 ZRH-LON  
SR 109 LON-ZRH

SR 100/1 ZRH-LON & v.v.  
SR 104/5 ZRH-BSL-LON & v.v.  
SR 710 ZRH-LON  
SR 711 LON-ZRH

SR 102/3 GVA-LON  
SR 144/5 ZRH-PAR

SR 114/115  
SR 140/741 ZRH-BSL-PAR v.v.  
SR 740/141 ZRH-PAR v.v.

SR 204/5 ZRH-FRA-DUS v.v.

SR 200/214 ZRH-FRA-DUS v.v.  
SR 215/201 DUS-FRA-ZRH

SR 206/7 ZRH-MUC v.v.

SR 216/7 ZRH-MUC v.v.

SR 212/3 GVA-FRA v.v.

SR 020/1-SR 200/1 GVA-ZRH-STR-FRA v.v.  
SR 202/3-SR 208/9 GVA-ZRH-STR-FRA v.v.  
SR 020-SR 728 GVA-ZRH-STR-FRA

SR 244/5 ) ZRH-INE v.v.  
SR 254/5 )

Keine Ausweichmöglichkeit

SR 240 ZRH-VIE nur 2 6  
SR 241 VIE-ZRH nur 1 5

SR 242/3 ZRH-VIE v.v.

SR 148/9 GVA-NCE v.v.

SR 158/9 GVA-NCE v.v.

SR 202/3 GVA-ZRH v.v.

SR 058/9 GVA-ZRH v.v. und  
SR 020/1 GVA-ZRH resp. ZRH-GVA  
via Zürich

SR 302/3 GVA-ROM v.v.  
AZ 474/3 GVA-ROM v.v.

SR 160/1 GVA-BCN v.v. nur 5 6	SR 160/1 GVA-BCN v.v. 1 2 resp. 2 4
LI 447/6 ZHR-MIL v.v. 2 3 4 6 7	SR 304/5 ZRH-MIL v.v.
	LI 447/6 ZRH-MIL v.v. 1 5 resp. 2 6
LI 447/6 ZRH-MIL-ROM v.v. nur 1 3 5	SR 300 ZRH-ROM
	SR 301 ROM-ZRH
	LI 447 ZRH-MIL-ROM 2 4 6 7
	LI 446 ROM-MIL-ZRH 1 2 4 6

Das Konzert für das Künstlerheim Boswil, welches am 24. April 1955 unter dem Patronat der Swissair veranstaltet wurde, wies eine sehr stattliche Zahl von rund 550 Besuchern auf. Der Erfolg darf uns mit Genugtuung erfüllen.

Louis Bréguet † - In einem Vorort von Paris ist dieser Tage im Alter von 75 Jahren der bekannte französische Flieger und Flugzeugkonstrukteur Ing. Louis Bréguet, der zu den bedeutendsten Luftfahrtpionieren Europas gehörte, gestorben.

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats April sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetreten:

Departement I

Sektion Finanzverwaltung

Binder Verena

Götti Marlene

Abteilung Rechnungswesen

Damhofer Oswald

Kaufmann Pia

Koch Walter

Departement II

Verkaufsbeziehungen

Saesseli Kurt

Postdienst

Kuschernsohn Willi

Endbuchung

Hegetschweiler Sylvia

Wiederkehr Marianne

Sektion Passage Instruktion

Hofer Louise

Luftreisebüro Zürich

Steiger Willy

Hoyner Rudolf

Abfertigung Zürich

Bill Frody

Defuns Lucas

Vertretung Basel

Haag Arthur

Departement III

Administration

Züst Dora Mary

Navigations-Office

Albrecht Alice

Schmid Victor

Abteilung Verbindungen

Berg Horst C.H.

Übermittlungszentrale

Hossmann Eva

Spielmann Marianne

Abfertigung Kloten

Ammann Heinz

Berger Ewald

Dublin Peter

Hüsler Mainrad

Koch Josef

Schuster Liliano

Kabinendienst

Affolter Irene

Ducrest Suzanne

Kabinen- und Verpflegungsdienst

Verpflegungsbetrieb Kloten

Kantine Taubenried

Departement IV

Ingenieurabteilung

Abt. Betriebsplanung

Techn. Einkauf

Materialverwaltung

Sektion AVOR

Sektion Flugzeugunterhalt

Flugbetrieb

Malerei

Instrumentenwerkstatt

Motorenwerkstatt

Mechanische Werkstatt

Direktion Genf

Direktion Genf

Luftreisebüro Genf

Endbuchung Genf

Verpflegungsbetrieb Cointrin

Werft Cointrin

Flugbetrieb Cointrin

Auslandvertretungen

Paris

Frankfurt Station

Düsseldorf

Wien

Lissabon

New York

Abfertigung New York

New York Verpflegungsbetrieb

New York techn. Dienst

Sommer Ernst

Gähler Gertrud

Irminger Iris

Meier Regina

Linse Ruth

Luchsinger Emma

Strässle Lina

Baumann Markus

Lindenmann Konrad

Wittwer Marcel

Meier Ruth Therese

Morf Gertrud

Meli Trudi

Keller Rudolf

Stäheli Susy

Hediger Albert

Marty Otto

Keller Heinrich

Meili Max

Ried Hans

Truttmann Robert

Böll Hans

Schmidig Robert

Willimann Gottfried

Olivet Gérard

Rusillon Jean Paul

Darmstaedter Lilian

Brelaz Ginette

Hofmann-Rod Berthe

Mélanjoie dit Savoye Albert

Mottet Rémi

Porta Louis

Moritz Georges

Petit Micheline

Gudat Lothar

Kremer Willy

Minden Karel

Commenda Hermann

Dargent Labat Isabelle

Denzler Irma

Küttel Joseph

Wind Peter J., Dr.

De Vito Joseph

Stanley Maitland Cotton

Aasgaard Kristian F.

Alfano Philip

Pfammatter Herman

Courgis James

Esposito Ernest

Vullo Remo

Mitteilungen der  
Freizeitorganisation des Personals der  
Swissair

Wechsel im Vorstand der FPS - Herr Fritz Barth hat in der 2. ordentlichen Delegiertenversammlung der Freizeitorganisation vom 5. Mai 1955 aus Gründen der Arbeitsüberlastung seine Demission als Präsident eingereicht. Seinem Rücktrittsgesuch wurde unter bester Verdankung der geleisteten Dienste entsprochen, worauf die Neubestellung des Zentralvorstandes erfolgte. Da der Wunsch bestand, dieses Gremium durch Zuzug von zwei ständigen Beisitzern zu erweitern, ergab sich die Notwendigkeit einer entsprechenden Statutenänderung, die Genehmigung fand. Ohne Gegenstimmen wurden die Chargen wie folgt neu verteilt:

Präsident: Hr. Hans Keller  
Vize-Präs.: Hr. Hans Forrer  
Kassier: Hr. Hugo Zeller  
Aktuar: Hr. Rolf Ranz  
ASIA-Delegierter: Hr. Arnold Seiler  
Beisitzer f.  
Prop./Press: Hr. Hans Hautle  
Beisitzer f.  
Spez.-Aufg. Hr. Jean Bauer

VORANZEIGE

Es ist geplant, am Samstag, den 30. Juli 1955, auf dem Areal des Technischen Betriebes ein grosses Sommernachtsfest abzuhalten. Wir empfehlen einstweilen, dieses Datum im Notizbüchlein vorzumerken.

Erfolg unserer Schützen - An dem am 30. April 1955 bei strahlendem Wetter durchgeführten Match zwischen einer 6er Mannschaft der SAS und der Swissair gelang es unserem Team den Wanderpreis, der im Vorjahr von der SAS gewonnen worden war, wieder zurückzuholen. Zur Durchführung gelangte ein Matchprogramm von 60 Schüssen, je 30 auf die Matchscheibe und 30 auf die Olympiascheibe. Serienfeuer je 6 x 5 Schüsse. Es wurden zum Teil recht beachtliche Resultate erzielt.

Der Schachclub gewann am 11. Mai 1955 den Wettkampf gegen den Zürcher Eisenbahner-Schachclub 7:5, zu welchem Sieg wir gratulieren! Ab 27. Mai findet jeweils am Freitagabend um 20.00 Uhr im Restaurant Dupont (Beatenplatz) ein Kurs für Anfänger und Fortgeschrittenes statt. Neulinge sind bestens willkommen.

Tisch-Tennis - Auf Einladung der Air France fand am 2/3. April 1955 ein Tisch-Tennis-Match Air France gegen Swissair in Paris statt. Das Treffen, das nach der Davis-Cup-Formel ausgetragen wurde, endete mit einem Sieg der Air France von 6:4.

Wie steht es mit der Erstellung einer Freizeitanlage? - Seit ihrer Gründung im Jahre 1952 verfolgte die FPS unter anderem das Ziel, den ihr angeschlossenen Interessengemeinschaften eine Freizeitanlage für das Personal in Zürich und Kloten zu verschaffen. Die Vorarbeiten zur Ausführung des Projektes sind abgeschlossen. Die Liegenschaftsverwaltung der Stadt Zürich hat die Ueberlassung der erforderlichen Landparzelle mit Miet- und Baurecht in Seebach zugesagt. Mit Hilfe eines namhaften Hypothekardarlehens seitens einer Grossbank, einer Eigenkapitaleinlage von Fr.10'000.- und vor allem dank einem grosszügigen Entgegenkommen der Geschäftsleitung konnte nun auch die Finanzierung des Vorhabens gesichert werden. Die Anlage soll im Endausbau folgende Bauten umfassen:

1 unterkellertes Clubhaus	1 Bocciabahn
1 Garderobengebäude	1 Sandgrube für Kinder
3 Tennisplätze	

Angrenzend wird die Stadt Zürich einen Spielplatz für Fussball und Handball erstellen, wobei diese Terrains auch uns mietweise zur Verfügung stehen. Zunächst soll nun mit dem Bau der Tennisplätze begonnen werden, und mit der Fertigstellung des Clubhauses dürfte bis zum April 1956 zu rechnen sein. Die Baupläne können bei folgenden Stellen eingesehen werden:

Hirschengraben / beim Conciërge	Flughof / Crow-Raum, Parterre
Stampfenbach / 4. Stock links (Vorraum)	Dept. IV / Kantine und Eingang Werft
Luftreisebüro HB	

Wir werden bei späterer Gelegenheit eingehender auf dieses Projekt zurückkommen.



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der April-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind :

<u>Herr Siegfried Kopp</u> , Sektion Materialverwaltung, Dept. IV	Fr. 200.--
<u>Herr Heinrich Ilg</u> , Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 120.--
Herr Emil Weber, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 50.--
Herr Rudolf Furrer, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 50.--
Herr Ernst Rusch, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 40.--
Herr Edwin Kunz, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 10.--
Herr Kurt Weibel, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 10.--

Die Prämierung der Vorschläge Nr. 327, 2840 und 3758 muss zurückgestellt werden, da noch nicht endgültig feststeht, ob die vorgeschlagenen Einrichtungen ausgeführt werden.

Herr Siegfried Kopp skizzierte Lagerböcke für den Bahn- & Auto-transport von Steuerteilen; diese neuen Transportgeräte ermöglichen es uns, auf die teuren Holzverschläge zu verzichten; zudem kann noch Arbeitszeit eingespart werden.

Herr Heinrich Ilg schlug vor, die Vergaserdrosselklappenwellen anlässlich der Teilrevisionen nicht mehr auszubauen. Er stellte fest, dass die Laufflächen der Wellen in einer Laufzeit von 1200 Stunden keine oder nur sehr geringe Abnützungen aufweisen. Die Revisionsvorschriften wurden bereits entsprechend geändert. Der Vorschlag bringt Einsparungen an Arbeitsstunden und Material.

Ferner machte Herr Ilg die Anregung, die Magazinlagerböcke für die Supercharger so zu verstärken, dass sie auch für den Prüfstand verwendet werden können; dadurch kann die Arbeitszeit für das Wechseln vom Lagerbock zum Prüfstandbock eingespart werden.

Herr Emil Weber schlug vor, die Zeigeranschlüge bei den Omni-Mag und ILS-Indicatoren durch ein Keramikröhrchen zu schützen; dadurch wird die Störanfälligkeit dieser Instrumente behoben und die Flugsicherheit erhöht. Ferner machte Herr Weber die Anregung, die Steinlager in allen Instrumenten, die starken Vibrationen oder Schlägen ausgesetzt sind, durch Federsteine zu ersetzen. Durch diese Aenderung wird die Betriebssicherheit der erwähnten Instrumente erhöht und es fallen weniger Reparaturen an.

Herr Rudolf Furrer machte die Anregung, die Lagerschalen für Umformer zu Receiver und Transmitter nicht mehr auszubüchsen, sondern zu verkupfern. Dieses Vorgehen bringt uns Einsparung an Arbeitszeit bei Reparaturen.

Herr Ernst Rusch hatte die gute Idee, einen alten, unbrauchbaren Loop so abzuändern, dass er als zusätzliches Prüfgerät verwendet werden kann. Durch dieses Zusatzgerät können die Kompensatoren in eine so langsame und gleichmässige Drehung gebracht werden, dass jede Unregelmässigkeit zu Tage tritt. Durch diese sinnvolle Einrichtung können die Revisionszeiten verkürzt werden.

Herr Edwin Kunz schlug vor, die Knöpfe für die Frequenzeinstellung an den General Radio Messender mit einer Kurbel zu versehen; dies gestattet eine raschere Bedienung dieser Geräte.

Herr Kurt Weibel machte die Anregung, die Deckel an den Flügeln der DC-6B welche die Cycle- und Overheatswitches decken, speziell zu bezeichnen, damit bei "Aerfoil-Heater-Troubles" keine falschen Deckel geöffnet werden.



Nachstehende Vorschläge können mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 355, 3766, 3822, 3919, 3951, 3957, 4000.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge sind gebeten, sich zu melden :

Nr. 3788 bei Herrn Lack, Chef Dept. IV

Nr. 3963 bei Herrn Westermann, Chef der Abt. Betriebsplanung

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

1055 a) Auf der Innenseite des Flugscheinschlages sollte ein Telefonverzeichnis mit den Swissair-Reservationsstellen aufgeführt werden.

Der Passagier kommt nicht mit den Reservations- sondern den Flugscheinverkaufsstellen in Berührung. Auf die Wiedergabe einer solchen Liste wird aus Rücksichtnahme auf die Reiseagenturen verzichtet.

b) Bei Verspätungen in Zürich sollen mit den Passagieren Besichtigungen unserer Motorenwerkstatt, Werft etc. durchgeführt werden. Die Idee ist nicht abwegig, lässt sich aber nicht verwirklichen, da die Dauer einer Verspätung nie genau zum voraus bestimmt werden kann. Wir wollen lieber keine Verspätungen !

c) Die Hostessen sollten im Reservationsdienst und in der Ausstellung von Flugscheinen gründlich ausgebildet werden. Der Einsender ist gebeten, uns zu sagen warum. So viel uns bekannt ist, haben die Hostessen weder mit dem einen noch dem andern etwas zu tun.

d) Es soll ein handlicher Swissair-Taschenkalender in engl. Sprache für die Reiseagenten geschaffen werden. Was der Reiseagent von der Swissair wissen muss, entnimmt er dem "Passenger Tariff Manual" und dem "Passenger Handbook" welche ständig à jour gehalten werden.

2335 Einpacken der Bestecke in die Cellophanhüllen. Es besteht bereits eine Weisung, die vorschreibt, dass die Bestecke so in die Hüllen einzupacken sind, dass die Handgriffe gegen die Oeffnungsseite der Hülle zu liegen kommen. Wenn dies nicht der Fall war, so handelte es sich gewiss um eine Ausnahme, und ist einem Versehen zuzuschreiben.

2411 ..... dem Personal sollen die Reglemente über die Pensionskasse abgegeben und Einblick in die Jahresrechnung gewährt werden. Jeder Angestellte der Swissair hat ein bereinigtes Reglement und die Stiftungs-urkunde erhalten, entweder anlässlich der Eröffnung der Kasse oder bei der Anstellung.

Im Reglement Art. 21. Ziff. 2 ist die alljährliche Berichterstattung an das Personal vorgeschrieben. Sie erfolgt erstmals voraussichtlich im Monat Juni 1955.

3747 Leiter zum Propeller-Lagerbock. Das Problem der Propeller-Lagerung ist immer noch im Studium. Die Art der Lagerung wird unter Umständen vollständig geändert. Sollte dies nicht der Fall sein, so werden wir auf diesen Vorschlag zurückkommen.

3765 Wo kann ich Krankenscheine und die Krank- & Genesungsmeldungen beziehen ?

Die Ausgabe von Krankenscheinen (Kollektivversicherung Krankenkasse Helvetia) erfolgt durch:

das Büro für Personalversicherungen, Stampfenbachstr. 12	Zürich
Kasse Dept. IV	Kloten
Stationskasse Dept. III (ab Mitte Juni)	Kloten
Secrétariat (Mlle H. Strobel)	Genève-Cornavin
	Genève-Cointrin

Die Krank- & Genesungsmeldungen zu Händen des Aerztlichen Dienstes können bei folgenden Dienststellen bezogen werden :

Aerztlicher Dienst	Kloten
Sektion Flight Control Dept. III	Kloten
Kasse Dept. IV	Kloten
Stationskasse Dept. III (ab Mitte Juni)	Kloten
Personalbüros der Dept. I, II, III und IV.	
Lohnbüro	Zürich
Büro für Personalversicherungen, Stampfenbachstr. 12	Zürich
Secrétariat de la Section d'Exploitation	Genève-Cointrin
Bureau du Personnel	Genève-Cornavin

Unfälle in der Schweiz sind dem Lohnbüro Zürich zu melden, welches auch die Unfallscheine aushändigt.

- 3769 ..... die Convair IMA, IRY und IRZ sollen mit dem Curtiss-Propeller ausgerüstet werden.  
Der Umbau wäre zu teuer. Die Verwendung der verkürzten DC-6B - Propeller kommt nicht in Frage, weil die Installation dieses Typs gegenüber dem Stahlblatt-Propeller das Flugzeug um ca. 150 Kg schwerer macht.
- 3790 Einheitliche Ordner. Der Chef des Einkaufsdienstes Dept. I hat bereits einige Wochen vor Eingang des Vorschlages die Propaganda-Abteilung veranlasst, einen einheitlichen Aufklebestreifen für Ordner zu gestalten. Bei Neubestellungen werden zu den Ordnern die erwähnten Rückenstreifen mit Swissair-Signet geliefert.
- 3806 ..... die monatlichen Saldierlisten für Fracht 980.02 sind ab sofort nur noch in einer Liste zu erstellen. Es scheint, dass der Einsender über die Notwendigkeit des Doppels nicht richtig informiert ist. Er ist gebeten, sich mit dem Organisationsbüro in Verbindung zu setzen, wir werden ihm gerne die Details erklären.
- 3808 Die Abrechnungsunterlagen für die Verkehrsbuchhaltung sollen von Genf-Cointrin per Servicepost (Servicefracht) nach Zürich speditiert werden. Es trifft zu, dass die Zustellung der erwähnten Unterlagen per Servicefracht etwas billiger wäre. Die Uebermittlung per Postpaket ist aber durchschnittlich etwa um 12 Std. schneller als per Service-Post. Da die Abrechnungstermine der Verkehrsbuchhaltung sehr knapp sind, muss die schnellere Uebermittlungsart beibehalten werden.
- 3810 Internationale Ferienbörse für die bessere Ausnützung der Freiflüge. Im Rahmen der ASIA (Airlines Staff International Association) wurde bereits vor Jahren ein ähnlicher Versuch unternommen, mit dem Resultat, dass die wenigen Interessenten keine ihnen zusagende Partner finden konnten, oder bei Zustandekommen eines Austausches, mit den gebotenen Verhältnissen nicht zufrieden waren. Die Freizeitorganisation versucht anderseits die bereits bestehende ASIA-Brochure in Zusammenarbeit mit der Personalabteilung weiter auszubauen, und hofft, damit manche Hinweise für günstige Feriengelegenheiten im Ausland zu bringen.
- 3814 Halbtagesstelle für die administrativen Arbeiten der Freizeitorganisation.  
Obwohl der Präsident der "FPS" eine Hilfskraft ab und zu gut gebrauchen könnte, wird er kaum eine solche Personalanforderung stellen.
- 3823 Schreibmaschinen mit Spezialtypen. Der Einsender regt an, z.B. für die Sektion Tarife, die Taste = wie folgt abzuändern = . Die Abänderung für eine Type kostet ca. Fr. 10.-- und kann prompt ausgeführt werden. Aufträge sind auf dem Dienstweg an den Einkaufsdienst Dept. I zu richten.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/127/133/222/238/309/318/322/323/330/339/343/362/416/419/427/432/440/504/630/646/661/704/760/  
763/765/870/1245/1252/1253/1354/1634/1807/1812/1919/1937/1968/2286/2340/2343/2414/2428/2442/2453/  
2659/2676/2686/2690/2721/2730/2757/2808/2811/2817/2820/2827/2870/3054/3068/3070/3094/3212/3217/  
3226/3232/3238/3246/3261/3269/3270/3299/3315/3329/3330/3342/3348/3363/3382/3386/3399/3401/3402/  
3404/3419/3422/3462/3464/3485/3491/3500/3602/3611/3612/3613/3626/3638/3668/3684/3697/3701/3710/  
3717/3719/3723/3730/3745/3751/3753/3754/3755/3756/3757/3768/3770/3771/3774/3775/3776/3779/3780/  
3781/3787/3788/3789/3800/3812/3815/3818/3907/3911/3912/3923/3928/3929/3930/3941/3955/3960/3962/  
3963/3964.

Vorschläge nützen nichts, wenn sie schubladiert werden !

# SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 6

20. Juni 1955

## Unsere Verkehrsleistungen im Mai 1955

	<u>Mai 1955</u>	<u>Mai 1954</u>
Etappenpassagiere	58'451 + 15%	50'914
Offerierte Tonnenkilometer	8'557'715 + 4%	8'255'229
Fracht in kg.	674'859 + 34%	501'941
Post in kg.	264'413 + 21%	219'347
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	63,7%	56,2%

Europa war im Berichtsmonat das einzige Verkehrsgebiet, in dem das Angebot an tkm im Vergleich zum Mai 1954 abgenommen hat, und zwar um 10%. Dies ist auf die geringere Anzahl von Nachtkursen sowie auf eine Kürzung der Flughäufigkeit auf bestimmten Linien zurückzuführen. Der durchschnittliche Ausnutzungsgrad auf den europäischen Strecken stieg von 57,4% im Mai des Vorjahres auf 67,0%.

Im Nahen Osten erfuhr das Angebot eine Erhöhung um 2%, wogegen der mittlere Ladefaktor von 59,0% auf 68,7% anstieg.

Der Nordatlantik ergab bei einem um 5% höheren Leistungsangebot eine leider nur schwache Erhöhung der Auslastung von 54,2% auf 58,6%. Wie für diese Jahreszeit üblich, überwog das Passagieraufkommen in Richtung Europa dasjenige in westlicher Richtung.

Die Südatlantiklinie wies eine Ausnutzung von 59,4% auf. Ein Vergleich mit der Parallelperiode 1954 ist nicht angebracht, da im Mai 1954 nur ein einziger Hin- und Rückflug stattfand.

Dem Zuwachs beim Gesamtangebot von 4% steht eine Erhöhung der Zahl der ausgenutzten tkm um 17% gegenüber, was zu einem durchschnittlichen Ausnutzungsgrad von 63,7% führte, verglichen mit 56,2% im Mai des letzten Jahres.

Am Plus von 15% bei den Etappenpassagieren waren Europa mit 9,1%, der Nahe Osten mit 2,3%, der Nordatlantik mit 0,8%, der Südatlantik mit 2,4% und die Sonder- und Charterflüge mit 0,4% beteiligt.

Neuerungen bei unserer Organisation in New York - Auf den 1. Juni ist Herr B. Jaquiéry zum Manager Operations North America ernannt worden. Ihm unterstellt sind die Station New York/Idlewild, der Technische Dienst Idlewild, der Verpflegungsbetrieb Idlewild, die Stadtabfertigung New York im East Side Air Terminal und der US-Operations Advisor.

Auf den gleichen Zeitpunkt erfolgte die Ernennung von Herrn W. Retinger zum Stationsleiter in Idlewild.

Seit dem 18. April verfügen wir auf dem Flugplatz Idlewild über einen eigenen Technischen Dienst, der unter Leitung von Herrn Otto Isenschmid steht. Zu seiner Arbeitsgruppe gehören die aus Zürich detachierte Mechaniker Max Weber, Karl Bauer, Franz Troxler und Kurt Wepfer sowie drei amerikanische Techniker.

Mitte Juni haben wir sodann in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes Idlewild einen eigenen Verpflegungsdienst in Betrieb genommen. Damit sind wir von der KLM, die bisher für unser Catering besorgt war, unabhängig geworden. Das von uns bezogene neue Gebäude enthält eine ultramoderne Küche sowie einen Kühl- und Lagerraum. Es ist uns zudem gelungen, den bisherigen Stellvertreter des KLM-Verpflegungschefs in Idlewild, Herrn Rolf Bickel, als Catering Manager zu gewinnen. Herr Hansruedi König, der bisher der Buchhaltungsabteilung unserer Vertretung in New York City zugeteilt war, wurde zur Unterstützung von Herrn Bickel zum Verpflegungsdienst versetzt.

Aufstieg zum Flugkapitän - Pilot Charles Goumaz hat am 9. Mai 1955 die zur Erreichung des Grades eines Flugkapitäns gestellten Bedingungen erfüllt, wozu wir ihm bestens gratulieren.

Neuer Pilot-in-Command - Pilot Roland Schnetzer avancierte per 16. April zum Pilot-in-Command auf DC-3. Auch ihm entbieten wir unsere aufrichtige Gratulation !

Errichtung einer Fundzentrale in Kloten - Im Dept. III ist zur Koordination sämtlicher Suchaktionen auf unserem Streckennetz eine Fundzentrale geschaffen worden, die mit den lokalen Fundbureaux der Swissair eng zusammenarbeitet. Der Erlös aus der Verwertung von nicht zustellbaren Fundsachen wird jeweils dem Personalhilfsfonds überwiesen.

Die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) befasst sich gegenwärtig, wie an ihrer Generalversammlung mitgeteilt wurde, mit Plänen für Erweiterungsbauten in Kloten. Für den Flughafen steht unter anderem ein neuer Bureautraktenbau im Vorstudium. Die Notwendigkeit zur weiteren Raumbeschaffung erfordert eine Baustappe II. Voraussichtlich werden die entsprechenden Projekte nächstes Jahr vorgelegt werden können.

Der Curtiss-Wright DC-6B Flight Simulator ist nun vollständig in Kloten eingetroffen, wo die 20 Einheiten dieser insgesamt 25 Tonnen schweren Anlage bis zu ihrer Aufstellung im neuen Schulgebäude eingelagert sind.

Das neue Schulgebäude in Kloten, wo die Sektion Schule & Training des Departement III untergebracht werden wird, dürfte auf den Oktober bezugsbereit sein.

13,5 Milliarden Kilometer haben, nach einer gemeinsamen Feststellung der IATA und der ICAO, die Flugzeuge der Zivilflotten der westlichen Welt in den letzten zehn Jahren zurückgelegt. Diese Entfernung entspricht 1'800 Hin- und Rückflügen zum Mond. Im gleichen Zeitraum wurden 47 Millionen Flugstunden geleistet und 324 Millionen Passagiere befördert.

#### Der DC-7C auf Kiel gelegt

Termingemäss haben die Douglas-Werke mit dem Bau des Prototyps DC-7C begonnen. Für den November sind die ersten Rollversuche vorgesehen, worauf noch vor Jahresende der Jungfernflug stattfinden soll.

### Douglas kündigt den DC-8 an

Am 7. Juni gab die Douglas Aircraft Company ihren Entschluss zur Herstellung eines ersten amerikanischen Passagierflugzeuges mit Düsenantrieb bekannt. Es handelt sich dabei um den schon vor einiger Zeit geplanten DC-8, der mit vier in sogenannten Pods untergebrachten Düsenaggregaten Pratt & Whitney J-57 ausgerüstet sein wird. Nach Angaben der Fabrik dürfte dieser Typ mit Pfeilflügeln eine Geschwindigkeit von 885 km/h entwickeln, wodurch sich die Reisezeit von New York nach Paris auf 6½ Stunden reduzieren würde. Je nach Bestuhlungsart könnten 80 bis 125 Passagiere in der Kabine Platz finden. Das Bruttogewicht wird auf 116'570 kg beziffert, die Flügelspannweite mit 41 Meter, die Länge mit 42,85 Meter und die grösste Höhe mit 12,25 Meter angegeben. Die ersten Versuchsflüge sind für den Dezember 1957 geplant und mit ersten Ablieferungen soll im Frühjahr 1959 zu rechnen sein. Kostenpunkt: mit Ersatzteilen über 20'000'000.-- Franken pro Stück.

Rekordumsatz des IATA-Clearing House - Die von der IATA in London betriebene Clearing-Stelle, die zwischen den angeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften den Zahlungsausgleich für die gegenseitigen Leistungen durchführt, hat im Jahr 1954 mit \$ 287'344'000.-- ihren bisher höchsten Umsatz erzielt. Gegenüber 1953 entspricht dies einer Steigerung um 18,9%, was in erster Linie auf den seither erfolgten Beitritt von 8 neuen Gesellschaften zurückzuführen ist.

Happy Landings - Wir freuen uns, auch in dieser Nummer wieder einigen Neuvermählten zum Bund der Ehe gratulieren zu können:

- 16.4.55. Zika Harry, Ingenieurabteilung, Kloten
- 30.4.55. Hürlimann Robert, Flugbetrieb, Kloten
- 30.4.55. Hürlimann Ernst, Technischer Dienst, Cointrin.
- 5.5.55. Gubler René, Acquisiteur, Fracht, Genf, mit  
Fräulein Jacqueline Senglet, Kasse, Luftreisebüro, Genf.
- 6.5.55. Haller Willy, Hauptlager, Kloten.
- 7.5.55. Bänziger Edwin, TEKO-Flugzeugunterhalt, Kloten.
- 7.5.55. Stöckli Hans, Bordmechaniker, Kloten.
- 7.5.55. Schlatter Ernst, Bordmechaniker, Kloten.
- 14.5.55. Todeschi Roman, Garage, Kloten.
- 21.5.55. Bachofen Hans Heinrich, Flight-Control, Kloten.
- 28.5.55. Perroud Roger, Endbuchung, Genf, mit  
Fräulein Marguerite Frey, Telex, Genf.
- 30.5.55. Virginia Hirsch-Wilhelm, New York.
- 5.6.55. Raymond Jean-Claude, Abfertigung, Cointrin, mit  
Fräulein José Duchène, Ground-Hostess, Cointrin

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats Mai sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetreten:

#### Generalsekretariat

Organisationsbüro  
Personalabteilung  
Büro für Personalversicherungen

Ferrer Alfred  
Ammann Margaretha  
Nutt Regina

Departement I

Rechnungswesen Sekretariat  
Kontrollbüro/Passage Abflug  
Verkehrsabrechnung Pool

Kälin Elisabeth  
Möttler Karl  
Ritter Hedwig  
Schubiger Käthy

Departement II

Sektion Verkaufsförderung  
Sektion Fracht

Endbuchung

Vertretung Basel

Bärtschi Alice  
Baur Liliane  
Lindegger Robert  
Brändli Gustav  
Felix Lili  
Riesen Reinhard  
Graber Hans-Ruedi  
Lutz Elfriede

Departement III

Sektion Administration  
- Manual Koordinator  
Abt. Flight Operations  
Crew Assignment

Büro für Betriebsverträge  
Stationsleitung Kloten  
Passagierdienst  
Traffic Office  
Startdienst  
Fracht Export  
Frachtbuchhaltung  
Küche Kloten  
Kantine Taubenried

Steiger Rita  
Lörli Alice  
Dürst Alfred  
Schnider Oscar A.  
Fehlmann Trudy  
Süss Elsi  
Ernst Isabel  
Hunger Georges  
Tanner Jakob  
Christinat Kurt  
Wenger Charles  
Thöni Hermann  
Gstattmann Stefanie

Departement IV

AVOR Flugzeugunterhalt  
Werft

Schlosserei

Mech. Werkstatt  
Vergaserwerkstatt

Direktion Genf

Luftreisebüro Genf  
Abfertigung Genf  
Abfertigung Cointrin

Startdienst Cointrin

Werft Cointrin

Malerei

Wohlgemuth Werner  
Maag Albert  
Seiler Walter  
Schraner Rolf  
Bucher Kurt  
Walder Werner  
Mai Jakob  
Friedli Werner

Bernard T. Maurice  
De Fliedner Alexandre  
Schaad René  
Zaugg Nelly  
Etienne Philippe  
Rouiller Robert  
Campiche Gustave  
Cantin Marcel  
Gallopain Manuel  
Hahling Peter  
Ryf René

Auslandvertretungen

London	Conway Richard Clement
Manchester	Wylar Sophie
Frankfurt, Chefvertretung	Hall Geoffrey W.
	Appel Rita
Frankfurt Station	Scharping Siegfried
Hamburg	Zeidler Erich
Hannover	Kruse Hansjürgen
Prag	Gundermann Barbara
	Danés Adolf
	Bartusek Vaclav
Rom	Cimarelli Amedeo
	Ottaviani Alberto
Lissabon	De Matos Francisco Antonio
New York	Bosshart Oskar
	Gross-Troosch Margaret Maria
	McCann Joseph Alexander
	Stranska Hanna
	Verini Joseph
	Geniti Nunzio John
	Stadler Werner
New York Verpflegungsbetrieb	Valentine Anthony Orlando

---

Mitteilungen der  
Freizeitorganisation des Personals der  
**SWISSAIR**

---

Für die Erstellung der Freizeitanlage in der Köschenrüti in Zürich 11 /Seebach (nördlich des Schulhauses Buchwiesen) ist weitere Vorarbeit geleistet worden, indem am 4. Juni mit der Stadt Zürich ein Mietvertrag und am 6. Juni mit der Stadt Zürich ein Baurechtsvertrag unterzeichnet wurde. Mit dem Baubeginn kann nun anfangs Juli 1955 gerechnet werden. Die Bauzeit für die Tennisplätze dürfte ungefähr fünf Wochen beanspruchen; die ganze Anlage wird voraussichtlich im April 1956 fertiggestellt sein.

Vergünstigung - Das von Herrn Fritz Lüscher, dipl. Masseur-Physiotherapeut, geleitete Saunabad Seebach an der Friesstrasse 38 in Zürich 11 gewährt Swissair-Angestellten gegen Vorzeigung des Personalausweises 10% Rabatt.

Der Tisch-Tennis Club hat im Vestibule des neuen Schulhauses an der Mattackerstrasse in Seebach (Endstation Tram 14) ein geeignetes Lokal gefunden, wo jeweils am Montag und Donnerstag von 20.00 - 22.00 Uhr gespielt werden kann.

Fussball - Die Saison 1954/55 ging mit einer guten Rangstellung unserer beiden an der Meisterschaft beteiligten Mannschaften zu Ende. Das erste Team eroberte sich in der Serie B Gruppe I den zweiten Platz und wurde damit aufstiegsberechtigt. Die zweite Mannschaft absolvierte ihre Spiele in der Serie C Gruppe III und plazierte sich im dritten Rang. Zum Saisonabschluss empfangen wir am 12. Juni 1955 eine deutsche Elf aus Hohentengen zu einem Freundschaftsspiel, das wir zu unsern Gunsten entschieden. Dem gemeinsamen Mittagessen schlossen sich eine Besichtigung des Technischen Betriebes und ein gemütlicher Hock an.

Swissair Schach Cup - Am 8. Juli 1955 beginnt im Clublokal unseres Schachclubs (Restaurant Du Pont) die erste Austragung des "Swissair Schach Cup". Anmeldungen werden im Clublokal oder telephonisch von Herrn Brun, Technische Verzollung, Kloten, Tel. 2779 entgegen genommen. Unsere Schachfreunde zählen auf rege Beteiligung.



Soirée du Personnel Swissair Genf 1956 - An der Personalversammlung vom 13. Mai 1955 ist das Organisationskomitee des diesjährigen Swissair-Festes auch mit der nächstjährigen Veranstaltung beauftragt und durch die Wahl der Herren Paul Iseli und Martial Glauser vom Technischen Dienst in Cointrin auf sieben Mitglieder erweitert worden. Es setzt sich nun wie folgt zusammen: R. Wälli, Präsident; J. Baud, Vize-Präsident; H. Vahlé, Kassier; Y. Landry, Sekretär; I. Müller, M. Glauser, P. Iseli, Beisitzer. Das Komitee beschloss, Herrn U. Keller, Direktor für die Westschweiz, zum Président d'honneur zu ernennen. Zur Gestaltung einer neuen Revue organisieren wir einen

W E T T B E W E R B

unter dem Swissair Personal, wobei verschiedene Preise von je Fr. 20.- zu gewinnen sind. Wer uns irgendein amüsanter Ereignis oder sonst ein Vorkommnis, das sich als Grundlage für einen Sketch eignen könnte, mitteilen kann, ist gebeten, seinen Vorschlag bis zum 15. August 1955 Herrn R. Wälli, Kasse Genf-Cornavin, zu unterbreiten. Die besten Einsendungen werden prämiert. Das Comité d'organisation Soirée Swissair 1956 dankt allen Interessenten im voraus für ihre Unterstützung.

ASIA-Mitteilungen

Die Delegierten der Air France, Air Lingus, BEA, KLM, Sabena, SAS und Swissair trafen an ihrer Tagung in Paris vom 20. und 21. Mai folgende Vereinbarungen:

- 1) Tennis-Tournier 1954/55 wird so bald als möglich abgeschlossen, wobei das Swissair-Team gegen KLM in Amsterdam anzutreten hätte.
- 2) Fussball - Ein neues Tournier 1955/56 ist wie folgt vorgesehen:

A) KLM	:	BEA	in London
B) SAS	:	ALT	in Kopenhagen
C) SAB	:	AFR	in Brüssel

Semi-finals SAS oder ALT : AFR in Kopenhagen oder Dublin  
BEA oder KLM : SWR in Amsterdam oder London

Die 1. Runde soll vor dem 1. Dezember 1955 gespielt werden, während die Semi-finalen in den ersten Monaten des Jahres 1956 zur Austragung kämen.

- 3) Ferienaustausch - Ausbau der ASIA-Ferienbrochure unter Mitarbeit sämtlicher Gesellschaften. Propagierung des Familienaustausches. Entsprechende Mitteilungen folgen.
- 4) Schach - Weiterführung und Ausbau von Fernschach-Tournieren. Jeder Club wird 5 Spieler bezeichnen.
- 5) Tisch-Tennis - Tournier vorgesehen für 1956.
- 6) Ski - An den jährlichen Ski-Rennen der Air France, SAS, BEA und KLM sind Swissair-Teilnehmer willkommen, falls Gäste dieser Gesellschaften auch am Swissair Rennen zugelassen werden.

DIE GUTE IDEE WIRD IN DIESEM MONAT ETWAS SPAETER, ERSCHEINEN UND SEPARAT VERTEILT WERDEN.



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der Mai-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

<u>Herr Hans Schenk</u> , Kontrollabteilung, Dept. IV	Fr. 300.--
Herr Albert Borgo, IERA-Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 100.--
Herr Richard Köhler, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 100.--
Herr August Wiederkehr, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 100.--
Herr Alfred Gerber, Sektion Bestellung, Dept. IV	Fr. 40.--
Herr Ernst Heiz, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--
Frau Beatrice Schoch, Abt. Verkauf Passagen, Dept. II	Fr. 10.--
Herr Walter Strohmeier, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 10.--

Herr Hans Schenk schlug vor, die Bohrungen für die Anlenkbolzen in den Haupt- & Nebenpleueln auf zusätzliche Uebergrössen auszuhonen; dadurch können die hohen Kosten für das Ausschleifen der Bohrungen wesentlich reduziert und die Nutzungsdauer der Pleuel erhöht werden. Seit der Prüfung des Vorschlages wurden die Kosten für das Einschleifen von 742 Sätzen Haupt- & Nebenpleuel eingespart. Die oben erwähnte Prämie ist nur eine Teilzahlung.

Herr Albert Borgo konstruierte eine neue Antennen-Abspannung, welche ein rascheres Auswechseln bei Reparaturen gestattet. Das rasche Auswechseln ist besonders wichtig bei Troubles auf dem Tarmac Kloten oder Aussenplätzen. Dieser Vorschlag hilft im Kampf gegen die Verspätungen, was bei der Festsetzung der Prämie besonders berücksichtigt wurde.

Herr Richard Köhler schlug eine Aenderung des Breeze-Schlauches für Propeller-Harness vor. Dieser Schlauch ist ca. 3 m lang und im vordern Teil starkem Verschleiss unterworfen. Durch die vorgeschlagene Auftrennung muss bei Reparaturen nur noch der vordere Teil ausgewechselt werden. Das Auswechseln kann in kürzerer Zeit erfolgen; zudem sparen wir bei jedem Wechsel 2/3 des Schlauches ein.

Herr August Wiederkehr konstruierte eine Einschleifvorrichtung für die Kohlenbürsten der Inverter 1518. Mit der vorgeschlagenen Einrichtung wird eine Einsparung an Arbeitszeit, sowie eine Qualitätsverbesserung erzielt. Zur Zeit wird noch untersucht, ob die Kohlenbürsten der Generatoren auch mit dieser Vorrichtung eingeschleift werden können. Wenn ja, werden wir nochmals auf diesen Vorschlag zurückkommen.

Herr Alfred Gerber fertigte einen speziellen Schmiernippel an für die Luftschmierpresse, die in der Arbeitsgruppe "Fahrwerk" verwendet wird; damit können die Radlager mit weniger Mühe in kürzerer Zeit eingefettet werden.

Herr Ernst Heiz machte auf die Explosionsgefahr beim Ein- & Ausbau von Boosterpumpen an den DC-4 und den beiden DC-6B HB-IBA und HB-IBE aufmerksam und zeichnete einen Tankabschlussdeckel, der grössere Sicherheit gewährleistet.

Frau Beatrice Schoch machte die Anregung, in der Adressenliste der Aussenvertretungen eine Kolonne aufzuführen, in der die Sprache angegeben wird, in welcher mit der betreffenden Auslandsvertretung korrespondiert werden soll.

Herr Walter Strohmeier schlug vor, beim Prüfen der Steuerschlitze im Autopilot ein Umschaltventil zu verwenden, was ein schnelleres Messen ermöglicht.

Nachstehende Vorschläge können mit einer Prämie bedacht werden.  
Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 1634, 1807, 2676, 3626, 3723, 3753, 3929.

Die Einsender folgender Vorschläge sind gebeten, sich zu melden:

Nr. 3717 bei Herrn Bockhorn, Chef der Produktionsabteilung

Nr. 3930 bei Herrn Rieder, Meister, Sektion Flugzeugunterhalt

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 339 Behebung der Störungen bei Heizungskerzen. Die vorgeschlagene Vorrichtung wäre brauchbar. Die TEKO hat aber bereits zwei Monate vor Eingang des Vorschlages eine Aehnliche auf dem Dienstweg bestellt, die zudem noch den Vorteil hat, dass die Kerzen direkt im Heizer kontrolliert werden können.
- 428 Bei den Gutscheinblöcken für Eigenverbrauch soll das weisse Doppel nur noch die Gutscheinumnummer tragen. Leider sagt der Einsender nicht warum. Wenn er glaubt, dass dadurch eine finanzielle Einsparung möglich wäre, so irrt er sich. Das Gegenteil wäre der Fall, weil dies eine neue Sorte von Blöcken bedingen würde.
- 432 Stützen an Gepäckwagen. Bis heute haben sich keine Unfälle infolge Umkippen von Gepäckwagen ereignet. Die Anschaffungskosten für die vorgeschlagenen Sicherheitsabstützungen wären für die ca. 80 Wagen sehr hoch. Uebrigens verwendet die PTT und die SBB ganz ähnliche Transportwagen auch ohne Abstützungen.
- 429 Regenschutzbleche für die "International-Traktoren". Dies ist keine neue Idee; solche Regenschutzbleche sind bereits an den "Mercury Trucks" angebracht worden. Sollte für die Traktoren die gleiche Notwendigkeit bestehen, so ist auf dem Dienstweg eine entsprechende Anforderung an die Abteilung Betriebsplanung Dept. IV zu richten.
- 767 Aenderung der Schaltung für das stationäre Gleichstromaggregat. Die Idee ist nicht neu. Die vorgeschlagene Schaltung ist im Hangar Kloten seit 2 Jahren in Betrieb. In Genf sind sämtliche bestehenden Schaltkasten an den Docks für Fernbedienung der Umformergruppe ausgerüstet. Die Steuerleitungen wurden hingegen nicht verlegt, da sonst in der Radio- Elektro- und Instrumentenwerkstatt an jedem Arbeitstisch ebenfalls die Fernbedienung des Umformers nötig würde, was eine kostspielige Installation erfordert. Eine Aenderung der Schaltung wäre nur gerechtfertigt, wenn die Stromeinsparung mehr als 50 % betragen würde.
- 1114 Alle Swissair-Flaggen und Fahnen sollen mit einer leichten Ledereinfassung versehen werden, um das Ausfransen zu verhindern. Wenn eine Fahne im Wind richtig flattern soll, darf sie nicht einmal eine Stoffverstärkung aufweisen. Eine Ledereinfassung würde der Wind innert kurzer Zeit vom Stoff wegreißen.
- 2332 Im Typ II DC-6B sollten an den vordern Toiletten Lämpchen angebracht werden, die anzeigen, ob die Toilette besetzt oder frei ist. Die geschilderten Umstände entsprechen den Tatsachen. Der Mangel zeigte sich gleich nach der Einführung der Touristenklasse. Der Einbau solcher Lämpchen in unsere DC-6B ist schon lange geplant, kann aber erst im nächsten Winterprogramm ausgeführt werden. Die vorgeschlagene Ausführungsform stimmt mit einer UAL-Version überein, über welche die Ingenieur Abteilung seit Mai 1954 genaue Unterlagen besitzt.

- 2686 Die vordersten vier Tischchen in den Convair sollten mit einer Gummiunterlage versehen werden, damit die Plateaux nicht rutschen. Für die Tischchen wurde absichtlich eine glatte Oberfläche gewählt, damit diese stets einwandfrei sauber gehalten werden können. Vor Eingang des Vorschlages hat der Ausrüstungsdienst auf Grund eines Streckenberichtes Versuche mit Schwammgummi (als Zwischenlage Tischchen/Plateau) angeordnet. Dieses Material eignet sich jedoch nicht wegen zu grossem Verschleiss und es wird nach einem bessern gesucht.
- 2708 Passagierabfertigung für die innerschweizerischen Streckenflüge. In Tat und Wahrheit haben wir gar keine innerschweizerischen Streckenflüge. Unsere Strecken SR 058, SR 021 und SR 203 sind Anschlusslinien, die grösstenteils von Transitpassagieren benützt werden. Das gegenwärtige Abfertigungssystem für diese Linien wurde von der Abteilung Ground-OPS mit allen zuständigen Instanzen gründlich abgeklärt; eine bessere Lösung als die bestehende ist bisher nicht bekannt - und wird auch vom Einsender nicht angegeben.
- 3500 Einführung eines neuen Reservationssystemes. Von den erwähnten vier Punkten war lediglich die Verwendung einer speziellen Sichtkartei für die Reservationskarten eine neue Idee. Sie wurde sehr eingehend geprüft; leider würde dieses System mehr Nachteile als Vorteile bringen.
- 568 Neues Quittungsformular für die Salärbezüge. Aus Gründen der Diskretion sollen grundsätzlich keine betragsmässigen Salärquittungen erstellt werden.
- 3719 Abfüllvorrichtung für Hochdruck-Sauerstoffflaschen der HB-ILU. Im Laufe des Sommers 1955 werden auch für die HB-ILU Auswechselflaschen geliefert, sodass das Abfüllen nur noch beim Lieferanten erfolgt. Die Gefahr einer Explosion infolge Fettsuren kann durch keine Vorrichtung verhindert werden, sondern nur durch die Sorgfalt jedes einzelnen.
- 3775 Schutzhülsen für den Transport von fertig bearbeiteten Kollektoren. Die Idee ist gut, bringt aber gegenüber dem bis heute angewandten Schutz durch Klebepapier oder Transportieren in Kartonschachteln keine Vorteile.
- 3781 Schutzwand beim Pressluftabfüllen: Der Mann, der die Pressluftflaschen auffüllen muss, ist während dieser Arbeit oft starkem Durchzug ausgesetzt! Die erwähnten Flaschen werden im Hauptzirkulationsgang der Werft abgefüllt. Eine Verengung dieses Durchganges durch zeitweises Aufstellen einer Schutzwand würde den Verkehr stark stören. Das Beste wäre, diesen Arbeitsplatz zu verlegen, und wir empfehlen dem Einsender, seinen Vorgesetzten zu ersuchen, einen diesbezüglichen Antrag auf dem Dienstweg an die Abteilung Betriebsplanung zu richten.
- 3824 Buchungsabschluss. Die gemachte Anregung betrifft unsere Art des Abschlusses der Kontokorrenteinzelkonti. Die vorgeschlagene Art brächte uns keine Vorteile sondern nur mehr Arbeit. Eine gesetzliche Vorschrift besteht nicht, wonach die erwähnten Konti über die Bilanz abgeschlossen werden müssen. Uebrigens sollte der Einsender wissen, dass jede Buchung auf dem Kontokorrent-Journal durchgeschrieben wird und das Total der Kontokorrent-Journale auf das Sammelkonto "Konto-Korrent" gebucht wird, welches über die Bilanz abgeschlossen wird.
- 3825 Sämtliche Kopien für interne und externe Korrespondenz sollen wenn nötig beidseitig beschrieben werden. Dies wird von vielen Dienststellen bereits so gehandhabt, kann aber wegen der Leserlichkeit nicht allgemein verlangt werden.
- 3827 a) Telephonhalter aus Gummi  
b) Einbau von Verstärkern in die Hörmuscheln der Telephonapparate in lärmigen Arbeitsräumen.  
ad a) Die erwähnten speziellen Gummihalter für Telephonhörer können ab Lager des Einkaufsdienstes Dept. I bezogen werden.  
ad b) Wo solche Verstärker von Nutzen sein können, steht es in der Kompetenz der betreffenden Vorgesetzten, eine Anforderung an die Sektion "Feste Verbindungen" zu richten.

- 7 Kreiselverkehr im Werftareal. Die vorgeschlagene Verkehrsregelung kann aus Rücksicht auf die Fahrzeuge unseres Transportdienstes nicht eingeführt werden. Solange wir für unser Personal über keine Autoparkplätze ausserhalb des Werftareals verfügen, kann an der heute gültigen Fahrordnung nichts geändert werden.
- 22 Motorradstand. Durch die vorgeschlagene Feldereinteilung, wonach jedes Motorrad sein bestimmtes Geviert hätte, würde im gesamten noch viel mehr Platz beansprucht als nach der heutigen freien Art der Unterstellung. Eine Besserung kann erst eintreten, wenn ein zusätzlicher Motorradstand gebaut wird, was zur Zeit noch nicht zur Diskussion steht.

Im Dept. IV wurde ein Fachausschuss gebildet, der bei der Abklärung und Beurteilung von Vorschlägen zugezogen wird. Dadurch sollte eine speditivere Bearbeitung möglich werden.

Wir können aus Vorschlägen ab und zu entnehmen, dass bereits vor deren Einreichung Versuche durchgeführt werden. Wir möchten hier nochmals mit aller Deutlichkeit darauf hinweisen, dass Versuche nur mit einem Auftrag der Ingenieur-Abteilung ausgeführt werden dürfen.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/127/133/222/238/299/304/309/318/322/323/324/326/330/339/343/362/416/419/427/  
432/440/504/602/630/646/661/682/704/760/763/765/870/887/1245/1252/1253/1354/1634/  
1645/1807/1812/1914/1919/1937/1968/2286/2340/2343/2414/2428/2442/2453/2659/2676/  
2686/2690/2721/2730/2757/2764/2808/2811/2817/2820/2827/3054/3068/3070/3094/3212/  
3217/3226/3232/3238/3246/3261/3269/3270/3299/3315/3329/3330/3342/3348/3363/3382/  
3386/3399/3401/ 3402/3404/3419/3422/3462/3464/3485/3491/3500/3602/3611/3612/3613/  
3626/3638/3668/3684/3697/3701/3710/3717/3719/3723/3729/3730/3743/3745/3751/3753/  
3754/3755/3756/3757/3768/3770/3771/3774/3775/3776/3779/3780/3781/3787/3788/3789/  
3800/3812/3815/3816/3818/3819/3828/3830/3831/3832/3833/3907/3911/3912/3923/3926/  
3927/3928/3929/3930/3934/3941/3946/3955/3960/3962/3963/3964/3967/3973/3978/3996/  
3999/4009/4031/

# SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 7

20. Juli 1955

## Unsere Verkehrsleistungen im Juni 1955

	<u>Juni 1955</u>	<u>Juni 1954</u>
Etappenpassagiere	66'104 + 8 %	61'260
Offerierte Tonnenkilometer	9'300'658 - 3 %	9'606'079
Fracht in kg.	661'800 + 26 %	526'524
Post in kg.	275'571 + 19 %	231'349
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	65,8 %	58,7 %

Erstmals ist die Zahl der angebotenen tkm kleiner als im Vergleichsmonat des Vorjahres, zur Hauptsache deswegen, weil weniger Nachtkurse im Europaverkehr geführt wurden. Dagegen haben die ausgenutzten tkm eine Steigerung um 10 % aufzuweisen.

Im europäischen Verkehrsgebiet (ohne Griechenland und die Türkei), wo wir 48 % der Gesamtproduktion offerierten, stieg der mittlere Ausnutzungsgrad von 58,9 % im Juni 1954 auf 66,1 %.

Die Linien nach Griechenland, der Türkei, Aegypten, Syrien, dem Libanon und Israel erbrachten eine Verbesserung des mittleren Ladefaktors von 58,6 % auf 66,5 %. Der Anteil dieses Sektors am Totalangebot belief sich auf 12 %.

Die Region Nordatlantik war mit 35 % am Angebot beteiligt und ergab eine durchschnittliche Ausnutzung von 66 %, verglichen mit 63 % im Vorjahresjuni. Der Verkehr war hier sehr einseitig, indem in Richtung nach Europa die Sitzplatzbelegung nahezu 100 %, in Richtung nach U.S.A. jedoch nur 45 % betrug. Der Frachtkurs wies eine Auslastung von etwas über 50 % auf.

Für den Südatlantik lässt sich kein Vergleich mit der Parallelperiode 1954 anstellen, weil die Nutzlast und das Sitzangebot eine Veränderung erfuhren. Der Tonnage-Ausnutzungsgrad stellte sich auf 59,4 %. Die Nachfrage verteilt sich hier ausgeglichener auf beide Richtungen als beim Nordatlantik. Auf den Flügen von Südamerika nach Europa waren die Sitzplätze zu 82 %, in der Gegenrichtung zu 60 % besetzt. In diesem Raum boten wir 5 % unserer gesamten tkm-Leistung an.

Im allgemeinen entspricht das Juni-Ergebnis gut den gehegten Erwartungen.

Das erste Semester 1955 in Zahlen

	<u>1955</u>	<u>1954</u>	<u>1953</u>
Geflogene Kilometer	8'825'314 + 13 %	7'800'003	5'771'267
Angebotene Tonnenkilometer	43'883'399 + 15 %	38'281'060	23'717'186
Etappenpassagiere	277'771 + 17 %	237'513	175'966
Fracht in kg.	3'640'067 + 31 %	2'786'960	2'258'564
Post in kg.	1'502'040 + 14 %	1'323'106	1'077'010
Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	61,2 %	57,9 %	66,5 %

Neue Pilots-in-Command - Flkpt. Alfred Stutz avancierte am 4. Juli zum Pilot-in-Command auf DC-6B für den Südatlantik. Pilot Andreas Bürki rückte am 11. Juli zum Rang eines DC-3 Pilot-in-Command auf. Beiden entbieten wir unsere beste Gratulation !

Von unseren Aussenvertretungen - Die Geschäftsleitung hat beschlossen, in Alexandrien und Innsbruck neue Lokalitäten zu mieten, so dass unsere dortigen Vertreter in absehbarer Zeit über eigene Ladenlokale verfügen werden.

Anstelle des am 21. Juni verstorbenen Larry Smalls wurde Martin H. Bary, vorher Salesman der Vertretung New York, zum Chef der Regionalvertretung Philadelphia bestimmt.

Radivoje Gantar, bisher "Beauftragter der Swissair" in Belgrad, ist zum Swissair-Vertreter für Jugoslawien ernannt worden.

Unser Mitarbeiterstab in London hat durch einen Press Officer, Mr. John Elliott, eine Ergänzung erfahren.

Nach Philadelphia, Belgrad und London senden wir unsere aufrichtigen Wünsche für guten Erfolg !

In den Ruhestand übertreten ist per 30. Juni 1955 Herr Max Hürlimann von der Sektion Bestellung des Dept. IV. Wir wünschen ihm noch einen recht angenehmen Lebensabend !

Happy Landings - Wir freuen uns, wiederum einigen Neuvermählten zum Bund der Ehe gratulieren zu können:

- 30.5.55 Hirsch-Wilhelm Virginia, Vertretung New York
- 7.5.55 Colombo Emil, Abteilung Rechnungswesen, Zürich
- 9.5.55 Handschin Hans-Peter, Chauffeur, Swissair Basel
- 14.5.55 Dr. Klaus Müller, Chef Techn. Instruktion, Dept. IV, Kloten mit Silvia Zinsli, frühere Ground-Hostess
- 1.6.55 Tschabold Ludwig, Buchhalter, Swissair London
- 2.6.55 Isler Hans-Heinrich, Sektion Bestellung, Dept. IV, Kloten
- 7.6.55 Hauser Albert, Abfertigung-Passagierdienst, Kloten
- 9.6.55 Weber Kurt, Elektro-Werkstatt, Dept. IV, Kloten
- 11.6.55 Näf Emil, Startdienst, Kloten
- 11.6.55 Camenzind Rolf, Pilot, mit Frl. Hilde Weiss, Hostess
- 18.6.55 Küng Erich, Flugbetrieb, Dept. IV, Kloten
- 2.7.55 Zollinger-Cavadini Anita, Abteilung Rechnungswesen, Zürich.

Personalstatus per 30. Juni 1955

Direktion	6
Generalsekretariat	25
Departement I	199
Departement II	262
Departement III	927
Departement IV	821
Direktion Genf	384
Auslandvertretungen	489
Total	3113

Gegenüber dem Stand vom 31. März 1955 hat sich unser Mitarbeiterstab um 80 Personen erhöht.

MISSVERSTAENDNIS

Auf einem Rapportformular, mit dem nach beendetem Flug allfallige Beanstandungen zu melden sind, stand kürzlich folgender Eintrag:

"BATTERIE IST ENTLADEN"

Der Technische Dienst nahm sich dieser Sache an, baute die beiden Flugzeugbatterien aus, unterwarf sie einer genauen Prüfung und konnte beim besten Willen keine Entladung feststellen. Auf Rückfragen ergab sich dann, dass der Berichterstatter nicht die Flugzeug-, sondern die Batterie einer Handlampe gemeint hatte ... Aber, aber !

Korpsgeist und Uniform

Im Buch "Battle Cry" von Leon Uris findet sich eine Stelle zum Thema "Korpsgeist und Uniformdisziplin", die wir unseren uniformierten Mitarbeitern zu Gemüte führen möchten. Durch eine Uebersetzung würde sie an Trefflichkeit verlieren (und ausserdem können alle Uniformierten Englisch); wir zitieren daher im Wortlaut:

"In a book I had once read, by a dogface (1), he wrote that the Marines spent all week shining up for a ten-hour liberty (2), or something to that effect. Looking back over the years, I felt his observation was an understatement. How they looked going out and how they looked coming back in, of course, was two different matters.

I always got that good feeling when I passed a Marine in town. He had that sharp shine and gait, like he was something special and knew it. Lots of times I felt sick looking at some of the dogfaces. There is a certain dignity, I think, that comes with a uniform and it must be rotten to belong to an outfit (3) that doesn't have enough pride to keep that dignity up. I hated to see a man slouching, cap cocked back, in need of a haircut, shoes unshined ... maybe, it was because the price of Marine greens (4) came so high to a man that he never let himself get that way."

(1) GI, Soldat (2) Ausgang (3) Organisation (4) Marine-Uniform

Besteht nicht eine Verwandtschaft zwischen Flugwesen und Marine? Warum soll nicht auch bei uns der besondere Berufsstolz im Tragen der Uniform zum Ausdruck kommen? Das sei nicht schweizerisch? Da glauben wir doch, die Zeit sei vorbei, wo uns der Mann mit Stallschuhen und Sennenkäppi - der an seinem Platz immer noch aller Ehren wert ist - als typischer Schweizer gelten könnte. Aus der Armee wissen auch wir, dass eine schöne Truppe mit einer guten Truppe regelmässig identisch ist. Im Flugwesen ist das sicher nicht anders; nur sind unsere uniformierten Mitarbeiter noch viel schärferen kritischen Blicken nicht bloss seitens unserer stets gut angezogenen Sekretärinnen, sondern namentlich auch seitens des verwöhnten internationalen Reisepublikums ausgesetzt. Wir haben einen der schönsten und modernsten Berufe unseres Zeitalters. Unsere Uniformierten dürfen und sollen stets aussehen "like they were something special and knew it"!

Geschäftsberichte - Der Pressedienst verfügt noch über eine Anzahl deutsch-, französisch- und englischsprachiger Geschäftsberichte für das Jahr 1954. Solange Vorrat, können sie an Interessenten abgegeben werden.



Der Preis für den DC-8 - Wie uns zur diesbezüglichen Meldung in den letzten "News" präzisierend mitgeteilt wurde, beträgt der Anschaffungspreis für den DC-8 ohne Ersatzteile über 20 Mio Sfr.

Dies und das von der Propaganda - Die im vergangenen Mai in Luzern eingeweihte Swissair-Wanderausstellung war anlässlich des Genfer Flugmeetings in Cointrin zu sehen. Nachdem sie während drei Wochen einen guten Besuch aufwies, wurde sie nun während den Ferien geschlossen, damit sie ab Ende August noch an andern Orten der Westschweiz gezeigt werden kann. Im Frühjahr 1956 wird die Ausstellung eine Tournée im deutschsprachigen Teil der Schweiz antreten.

Wie schon letztes Jahr, hat uns die Schweizerische Kreditanstalt in Zürich ihre dreizehn Schau- fenster an der Bahnhofstrasse bis Ende August zur Ausstellung von Farbdia-positiven zur Verfü- gung gestellt.

Die Swissair-Kalender 1956 halten sich im Rahmen der letztjährigen Gestaltung, d.h. sie werden zwei Bilder aus der Schweiz und je eine Photographie aus Brasilien, den U.S.A., Oesterreich und Israel aufweisen.

Der Einkaufsdienst im Dept. I berichtet: Beim Lochkartendienst und an andern Stellen fallen laufend grössere Mengen Einmalkohlenpapiere an, die von unserer Materialverwaltung gesammelt und an Verbraucher von normalem Kohlenpapier abgegeben werden. Eine Weiterverwendung des Ein- malkohlenpapiers ist ohne weiteres möglich.

Es zeigt sich aber leider, dass viele Stellen das Einmalkohlenpapier zurückweisen und die Ab- gabe von normalem, teurerem Kohlenpapier verlangen. Durch die Wiederverwertung des Einmalkohlen- papiers, auch wenn es oft nur ein einziges Mal wieder gebraucht wird, lassen sich das Jahr hin- durch ganz erhebliche Kosten für diesen Artikel einsparen. Wir zählen daher auf das Verständnis und die Mithilfe aller Dienststellen bei unserer kostensparenden Aktion. (Nachschrift des GS: Schon wegen des schönen Namens sollten alle mitmachen. Einmalkohlenpapier - eine neue Blüte am Baum der deutschen Sprache!)

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats Juni sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetreten:

Generalsekretariat

Personalabteilung

Vogel Gertrud

Departement I

Sektion Verkehrsbuchhaltung

- Kontrollbüro/Passage Verkauf

Stalder Hans

- Verkehrsabrechnung Pool

Häberli Walter

Departement II

Studienbüro

Benz Walter

Sektion Verkaufsbeziehungen

Daepf René

Abteilung Fracht und Post

Praxmarer Dr. Werner

Sektion Fracht

Schneller Helen Sylvia

Verkehrsdienst

Magenat Christine

Flugplanbüro

Tschupp Gretel

Luftreisebüro Zürich

Schiesser Alfred

Vertretung Basel

Brodmann Louis

Techn. Dienst und Start

Haberthür Erwin

Blotzheim

Schnitt Alfred

Luftreisebüro Bern

Rolli Hubert

Departement III

Abteilung Flight Operations

- Sekretariat Chefbordfunker

Stegermann Elisabeth

Sektion Flight Control

- Crew Assignment

Fischer Joseph

Abfertigungsdienst  
Passagierdienst

Traffic Office

Startdienst

Fracht Import  
Frachtbuchhaltung  
Küche Kloten

Departement IV

Sektion Betriebsstudien  
Sektion Materialverwaltung  
Lagerbuchhaltung  
Werft

Malerei  
Elektrowerkstatt  
Radiowerkstatt

Instrumentenwerkstatt  
Mechanische Werkstatt

Direktion Conf

Stationsleitung Cointrin  
Startdienst Cointrin  
Frachtdienst Cointrin

Auslandvertretungen

Paris  
Frankfurt  
München  
Wien

Mailand  
Alexandrien  
Dakar  
New York

New York Abfertigung  
New York Verpflegungsbetrieb

Schaufelberger Elvira  
Hegi Alex  
Weiland Beat  
Günter Curt  
Neuschwander Fritz  
Vaucher René  
Baumann Paul  
Hochstrasser Arthur  
Möbus Werner  
Zeindler Hermann  
Burkhardt Willy  
Uehlinger Markus  
Fritschi Ernst

Amacker Willy  
Angstmann Rosmarie  
Cejka Willy  
Baltensberger Huldreich  
Haas Paul  
Zunbrunn Hans  
Kappenthuler Rudolf  
Eberle Emil  
Spörri Kurt  
Stucki Alfred  
Ackeret Hans  
Müllert Kurt

Bonacina Nicole  
Tami Jean-Louis  
Staedelin Alwin

Dercourt Michèle  
Richter Ingeborg  
Kaschner Ingeborg  
Romnin Otto  
Schäffer Alexander  
Fleischner Rudolf  
Sagiatti Roberto Luigi  
Chretien-Cueras France  
Fakler Renée Regina  
Lantz William Dewey  
O'Brien James Thomas  
Bickel R.  
Boos William F.  
Mittler Walter  
Newman John James

MITTEILUNGEN DER FREIZEITORGANISATION

Vergünstigung - Das von der Familie unseres Flugkapitäns K. Herzog geführte Hotel Villa Margherita in Bosco-Luganese (Tessin) gewährt Swissair-Angestellten einen Rabatt von 10 %.

Tennis-Club - An den Schweizerischen Firmensportmeisterschaften holte sich Pieter Bergsma in der Kategorie C den Titel des Schwz. Firmensportmeisters Kat.C.

Auf zum Sommernachtfest !

\*\*\*\*\*

Am Samstag, den 30. Juli 1955 (ev. am 6. August) findet auf dem Areal des Technischen Betriebes in Kloten das von der Freizeitorganisation veranstaltete

S O M M E R N A C H T F E S T

statt. Die Festwirtschaft, in der das Orchester unseres Bert Kistler für die musikalische Unterhaltung sorgt, wird vom Fussball-Club geleitet.

Die Betreuung der Bar liegt in den Händen der Mitglieder des Tennis-Club, während die Bierschwemme unter der Régie des Ski-Clubs geführt und die Schiessbuden in der gemeinsamen Obhut der Schützen und Schachspieler stehen werden.

Der Tischtennis-Club wird an drei bis vier Tischen Spielgelegenheiten bieten.

Mit dem Landibähnli kommen Flughafenrundfahrten zur Durchführung. Zahlreiche Attraktionen, darunter eine Je-Ka-Mi-Modeschau (bitte Phantasie mitbringen!) sowie ein grosses Preisjassen sind ebenfalls vorgesehen. Tanzvergnügen!

Die Swissair-Station Wagons stehen als Taxis für den Zu- und Heimbringerdienst zur Verfügung.

Der Eintrittspreis beträgt einheitlich Fr 1,65. Es gelangen keine Tanzbündel zum Verkauf. Jedermann ist zu diesem Fest freundlichst eingeladen.



DIE EHRENTAFEL

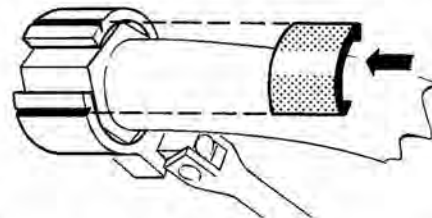
Die Preisträger der in der Juni-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Albert Stutz, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 100.--
Herr Edwin Keller, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--
* Herr Henri Flück, Abt. Betriebsplanung, Dept. IV	Fr. 30.--
Herr Fritz Wegmüller, Station Kloten, Dept. III	Fr. 10.--

- \* Herr Flück reichte diesen Vorschlag bereits im Januar 1953 ein, als er noch im Flugbetrieb tätig war.

Herr Albert Stutz schlug vor, für das Biegen von dünnwandigen Stahl- & Leichtmetallröhrchen eine enggewundene Stahlfeder zu verwenden, statt wie bisher Sand und Blei. Gleichzeitig konstruierte er noch die dazu notwendige Biegevorrichtung. Die vorgeschlagene Biegemethode bringt Einsparung an Arbeitszeit, schont das Material und ist in der Handhabung so einfach, dass sie von jedem Mechaniker angewandt werden kann.

Herr Edwin Keller fertigte ein Verbindungsstück an für offene Ringschlüssel, welches den Vorteil bietet, dass bei einer starken Beanspruchung der Schlüssel die Schlüsselbacken nicht nachgeben und demzufolge nicht überzogen werden können.



Herr Henri Flück machte seinerzeit die Anregung, für den Wechsel der Stühle in den Flugzeugkabinen an Stelle der unpraktischen Hebebühne ein Förderband zu verwenden.

Herr Fritz Wegmüller zeichnete eine Abfüllvorrichtung für das Füllen der Ballast - Säcke mit Kies. Die vorgeschlagene Konstruktion wäre zu kostspielig, und wir haben empfohlen, eine handelsübliche Vorrichtung zu beschaffen. Herr Wegmüller hat immerhin das Problem ins Rollen gebracht.

Sich melden bitte !      Nr. 326 bei Herrn Lang, Chef Motorenwerkstatt  
   Nr. 3991 bei Herrn Trottmann, Chef Sektion AVOR

Nachstehende Vorschläge können mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 127, 323, 3068, 3819, 3934, 3941, 3989, 3994

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 318 Die Abschirmbleche für Laderohr PN 84702 für Motoren R-2800 sollten aus rostfreiem Stahlblech angefertigt werden. Die Originalausführung der erwähnten Abschirmbleche war aus rostfreiem Stahlblech; zeigte aber den Nachteil grosser Rissanfälligkeit. Aus diesem Grund liess man vor einiger Zeit eine Serie aus Aluminiumblech anfertigen. Diese sind leider nicht genügend hitzebeständig und müssen ebenfalls öfters ausgewechselt werden. Die Ingenieur-Abteilung verfolgte diese Angelegenheit schon seit längerer Zeit und hat nun ein geeignetes Stahlblech gefunden und mit Publ. Nr. 60655 einen Auftrag für die Anfertigung einer Serie von 800 Stk. aus Stahlblech (18/8 Typ 304) herausgegeben.
- 324 Die Kipphebel der Motoren R-2800 mit zu grossem Lagerspiel sollen auf den Motoren R-2000 weiterverwendet werden. Wenn die Kipphebel in den Motoren R-2800 das maximale Spiel erreicht haben, müssen sie wegen der schlechten Lauffläche aufgekupfert und nachgearbeitet werden. Die Arbeitszeit ist gleich lang, ob die aufgekupferten Kipphebel auf die Toleranzen für R-2800 oder R-2000 nachgedreht werden müssen.
- 330 Nachschleifen der Zahnkränze PN 28-4-82334. Der Vorschlag ist gut durchdacht und die Idee an und für sich glänzend; leider kann sie aber vorläufig noch nicht verwirklicht werden. Seit wir die neuen Torquemeterkolben verwenden, die zusammen mit dem Gleitschuh 4/10 mm höher sind, können die Zahnkränze bereits länger im Betrieb gehalten werden, und wir vermuten, dass die Zahnkränze später wegen Ermüdungserscheinungen der Verzahnung ausscheiden und nicht mehr wegen dem Spiel zwischen dem beweglichen Zahnkranz und der Rückhalteplatte. Die Auswirkungen der neuen Torquemeterkolben auf die Laufzeiten der Zahnkränze sind erst in ca. zwei Jahren feststellbar. Der Vorschlag wird in der Sektion Triebwerk pendent gehalten; sollte die Idee später doch noch verwirklicht werden können, kommen wir darauf zurück.
- 887 Bei jeder Zwischenkontrolle in Kloten soll die demontierbare Tischplatte, welche als Arbeitstisch für den Navigator und Funker dient, gereinigt werden. Eventl. ersetzen durch Textolite. Formica und Textolite eignen sich nicht als Schreib- & Zeichenunterlage. Wir haben die Reklamation an die zuständige Dienststelle weitergeleitet.
- 1812 Die Bohrungen der Kipphebel sollten mit einer Bronzebüchse versehen werden. Der Vorschlag ist sorgfältig ausgearbeitet. Der hohe Anfall von reparaturbedürftigen Kipphebeln war bekannt; sie wurden jedoch nicht wegge-worfen, sondern im Magazin gesammelt, da von jeher die Absicht bestand, diese Kipphebel nach Inbetriebnahme der "Galvanischen Werkstatt" durch Auftragen von Kupfer wieder verwendungsfähig zu machen. Das galvan. Verfahren ist bedeutend wirtschaftlicher als das Ausbüchsen.
- 2764 ..... dass bei Telephonverbindungen zwischen Zürich und Kloten "rückgefragt" werden kann wie bei externen Gesprächen; dadurch könnten die Gesprächszeiten verkürzt und die Anzahl der Anrufe reduziert werden. Der Umbau der seinerzeit eingebauten Normalanlage wäre sehr kostspielig und hätte zudem eine Erhöhung der Abonnementsgebühr zur Folge. Ferner würden die Telephonistinnen wieder mehr in Anspruch genommen, was unter Umständen sogar zu Personalvermehrung führte. Bevor man telephonierte, muss man überlegen! Wünscht man mehrere Personen in Zürich oder Kloten zu sprechen, so lässt man sich die Gespräche durch die Telephonistin vermitteln. Will man nur eine einzelne Person, so wählt man direkt. - Anrufe auf den internen Leitungen kosten gleich viel wie auf externen.
- 3404 Vorrichtung zum Plandreihen der Bronze-Druckscheiben für die Satelliten-Kegelräder. Die Vorrichtung ist gut durchdacht und die schöne technische Lösung in jeder Hinsicht anzuerkennen. Wir haben aber ein grosses Lager an solchen Druckscheiben, und wenn das Service-Bulletin Nr. 1351 durchgeführt sein wird, erhält das Lager nochmals einen grossen Zuwachs. Während den letzten neun Monaten wurde diese Vorrichtung nie gebraucht, und es besteht in Anbetracht der grossen Lager keine Aussicht, dass sie je wieder einmal eingesetzt werden kann.
- 3638 Reinigen des White-Spirit. Der Vorschlag ist überholt. Sämtliche Grossverbraucher von White-Spirit in der Motorenwerkstatt werden an eine Ringleitung angeschlossen, welche von einer Tankanlage aus gespiesen wird. Der gebrauchte White-Spirit wird in einen speziellen Tank gepumpt und von dort verkauft. Die Preise für gebrauchten White-Spirit sind so günstig, dass sich wenigstens vorläufig eine Rückgewinnung nicht lohnt.
- 3723 Alle Kolben für Flugzeugmotoren, welche das max. zulässige Spiel zwischen Kolben und Kolbenbolzen erreicht haben oder solche, in welche Kolbenringe mit der äussersten Uebergrösse eingebaut wurden, mit einem "A" zu bezeichnen. Diese Kolben könnten dann bereits bei der nächsten Revision ausgeschieden werden, und müssten nicht mehr den üblichen Weg der Reinigung und Kontrolle gehen. Die letzten Erhebungen haben eindeutig gezeigt, dass es sich in jedem Fall lohnt, auch diese Kolben den üblichen Weg passieren zu lassen, denn es sind immer noch einzelne darunter, die wieder verwendet werden können. Da ein einziger Kolben über Fr. 100.-- kostet, lohnt sich diese Mehrarbeit.

- 3751 Anbringen von kleinen Oelverteiflächen bei den Satelliten-Laufbüchsen, um dort eine bessere Schmierung zu erreichen. Der Oelfluss wird durch den  $\varnothing$  der Röhrcen bestimmt. Diese sind derart klein dimensioniert, dass die vorgeschlagenen Verteiflächen nichts nützen. Das Ausschleifen von Oelverteiflächen würde die Lagerfläche verkleinern und dadurch den Lagerdruck vergrössern. Wir erwarten über dieses Problem gerne weitere Vorschläge.
- 3758 Planschleifvorrichtung für Kipphebeldeckel. Die neue Revisions-Vorschrift im FLB 511.34 sieht bereits eine Reduktion der Nacharbeiten für diese Deckel vor. Zudem ist vorgesehen, diese Arbeiten auf der neuen Läppmaschine auszuführen.
- 3776 Einbau von O-Ringen in die Bremskolben der DC-3. Der Vorschlag kann aus prinzipiellen Gründen nicht prämiert werden. Der Einsender hat seine Idee vor ca zwei Jahren ausgeführt, den Vorschlag jedoch erst im Laufe dieses Jahres eingereicht.
- 3831 Kontierung direkt auf das Manifest. Vorschlag Nr. 3364 vom 16.8.54 behandelte schon das gleiche Thema. Wir wiederholen: "Seit 1.9.1954 sind die Flugschein - Nm. nicht mehr auf den Manifesten aufgeführt. Es existieren verschiedene Manifestformate. Die Eintragungen sind teilweise schlecht lesbar, und deshalb für eine Weiterverarbeitung nicht mehr zu verwenden."
- 3832 Propagierung der schweiz. Kurzstrecken. Einige der erwähnten Ideen sind bereits verwirklicht, andere wiederum können nicht ausgeführt werden.
- 3833 Wenn das Flughafenrestaurant geschlossen ist, sollten Personen, die Flugpassagiere von Nachtkursen abholen, den Zutritt zum Transitrestaurant gewährt werden. Der Wunsch ist verständlich, kann jedoch nicht erfüllt werden, da der Zollamtsvorstand die erforderliche Bewilligung nicht erteilt.
- 3912 Bezeichnung der Stösselstangen bei den Motoren R-1830. Es wurde versuchsweise ein Motor auf die vorgeschlagene Art montiert. Der Erfolg war negativ, da in der Endmontage ein Mehraufwand an Arbeitszeit entstand. Zudem könnte die erwähnte Art der Bezeichnung zu Verwechslungen führen im Flugbetrieb.
- 3927 Engine oil temperature control DC-6B. Die Absicherung der Leitungen im Motoreinbau ist wegen den starken Vibrationen unzuweckmässig. Das vorgeschlagene Isolierpapier war früher in den fabrikneuen Thermostaten eingeklebt, hat sich aber nicht bewährt. Die Kurzschlussgefahr wurde durch spezielle Massnahmen behoben; die betreffende Aktion ist vor zwei Wochen beendet worden, so dass keine solchen Kurzschlussstörungen zu erwarten sind.
- 3949 Landefackelschächte der DC-6B und DC-4. Vorschlag Nr. 427 vom 14.3.1955 warf die gleichen Fragen auf und ist zur Zeit noch in Bearbeitung.
- 3964 Gummidichtungen zu den Benzin-Zellenfiltern. Im Maintenance Manual DC-6B Abschnitt 17-22-1 g wird vorgeschrieben, dass bei jeder Installation eines Filters eine neue Dichtung zu verwenden ist. Der Einsender hat immerhin recht, wenn er darauf hinweist, dass die Filterdeckel mit "mehr Gefühl" d.h. von Hand angezogen werden müssen.
- 3973 Im neuen Schulgebäude sollte eine Imbissecke mit Café-Bar eingerichtet werden. Solange nicht bekannt ist, ob die neue definitive Kantine in die unmittelbare Nähe des Schulhauses zu liegen kommt oder nicht, ist eine Verpflegungsmöglichkeit mit einem Perron-Wagen vorgesehen. Ob später eine feste Einrichtung installiert werden soll, kann heute noch nicht beurteilt werden.
- 3996 Verbesserung des Public Address Systems. Das Radiobüro der Ingenieur-Abteilung hat bereits im Juli 1954 verschiedene Versuche mit separaten Mikrophonen (Kristall- & Differentialmikrofon) durchgeführt. Es konnten jedoch keine nennenswerten Verbesserungen erzielt werden. Die Hauptschwierigkeit liegt im zu grossen Lärmpegel in der Flugzeugkabine. Die Verständlichkeit der Ansage hängt weitgehend von der Stimme und Sprechweise des Sprechers ab.
- 3999 Versilbern der Kontaktstifte der Thermo-Patronen. Die Idee der Versilberung ist nicht neu. Der Chef der Instrumentenwerkstatt hat alle reparaturbedürftigen Patronen aufbewahren lassen, um sie serienweise versilbern zu können. Die vorgeschlagene Methode ist technisch nicht durchführbar. Das Problem ist noch im Studium und wir erwarten gerne einen neuen verbesserten Vorschlag.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/133/222/238/299/302/304/309/322/326/339/343/362/416/419/427/432/440/504/602/628/630/646/661/  
682/704/760/763/765/870/1245/1252/1253/1354/1645/1914/1919/1937/1968/2286/2340/2343/2414/2428/  
2442/2453/2659/2686/2690/2721/2730/2757/2808/2811/2817/2820/2827/3054/3070/3094/3212/3217/3226/  
3232/3238/3246/3261/3269/3270/3299/3315/3329/3330/3342/3348/3363/3382/3386/3399/3401/3402/3419/  
3422/3462/3464/3485/3491/3500/3508/3510/3602/3611/3612/3613/3668/3684/3697/3701/3710/3717/3719/  
3729/3730/3743/3745/3754/3755/3756/3757/3768/3770/3771/3774/3775/3779/3780/3781/3787/3788/3789/  
3800/3812/3815/3816/3818/3828/3830/3835/3907/3911/3923/3926/3928/3930/3946/3955/3960/3962/3963/  
3967/3978/3982/3983/3985/3986/3988/3990/3991/ 4009/4031/4037/4056.



Caption by—S. BAKER

*"I dumped the waste baskets into the  
suggestion box & got 6 people fired!"*

Aus einer amerikanischen Zeitschrift.

(Ich habe kürzlich die Papierkörbe  
in den Briefkasten für Vorschläge  
geleert - jetzt haben sie sechs  
Personen entlassen)

# SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 8

20. August 1955.

## Unsere Verkehrsleistungen im Juli

	<u>Juli 1955</u>	<u>Juli 1954</u>
Etappenpassagiere	78'505 + 16%	67'612
Offerierte Tonnenkilometer	10'211'881 + 4%	9'833'028
Fracht in kg.	694'817 + 51%	459'989
Post in kg.	286'545 + 15%	249'849
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	70,1%	64,1%

Im Berichtsmonat erzielten wir den höchsten Ausnutzungsgrad seit 21 Monaten, und erstmals transportierten wir in einem einzigen Monat mehr als 78'000 Etappenpassagiere. Ebenfalls zum ersten Mal in der Geschichte unseres Unternehmens boten wir im letzten Juli im reinen Linienverkehr über 10 Millionen Tonnenkilometer an.

Im Europaverkehr (ohne Griechenland und die Türkei) ging die Zahl der offerierten tkm im Vergleich zum Vorjahresjuli um 2% auf 5'049'125 zurück, doch stieg die Nachfrage um 11%. In Europa, wo wir 50% der Gesamtproduktion anboten, erhöhte sich der durchschnittliche Ausnutzungsgrad von 60,1% im Juli 1954 auf 68,0%.

Die Kurse nach Athen, Istanbul, Kairo, Beirut, Damaskus und Tel Aviv wiesen bei einem um 9% grösseren Angebot und einer um 18% gestiegenen Nachfrage einen mittleren Ladefaktor von 77,8% auf, verglichen mit 71,7% im letztjährigen Parallelmonat. Dieses Verkehrsgebiet war an der Gesamtleistung mit 12% beteiligt.

Der Nordatlantik nahm 32% der totalen tkm-Produktion in Anspruch und ergab bei einem um 12% höheren Angebot und einer gleichfalls um 12% gestiegenen Nachfrage eine durchschnittliche Auslastung von 70,7%, gegenüber 70,8% im Vergleichsmonat 1954.

Die Südatlantikstrecke hatte bei fünf Kursen einen mittleren Ladefaktor von 69,2% aufzuweisen.

Die Zunahme um 14% bei den ausgenutzten Tonnenkilometern führte zu einem dem Budget entsprechenden Ausnutzungsdurchschnitt von 70,1%. Das Juli-Resultat darf somit als in einem erfreulichen Masse befriedigend angesprochen werden.

-----



Das vorläufige Ergebnis der Aktion "Die Swissair sucht Piloten" - Gestützt auf einen Beschluss der eidgenössischen Luftfahrtkommission vom 19. Januar 1955 erging zum ersten Mal in der Geschichte der schweiz. Luftfahrt ein Appell an die gesamte männliche Jugend der Schweiz, um mögliche und geeignete Kandidaten für die Verkehrspilotenlaufbahn ausfindig zu machen.

Das erste Echo war zahlenmässig lebhaft, wurden doch fast 4'000 Anmeldeformulare eingeholt, deren umfangreiche Fragenstellung allerdings zur Folge hatte, dass nur noch die Hälfte, also 2'000 sich zur Anmeldung entschlossen, davon 28 Piloten der Flugwaffe, 10 Berufspiloten und etwa 400 Sportpiloten. Die übrigen - mehr als 1'500 - wiesen keine Flugkenntnisse auf. Vertreten waren Hochschulstudenten, Interessenten mit technischer Berufslehre, kaufmännische Angestellte und Angehörige anderer Berufszweige wie z.B. Bäcker, Metzger, Dekorateurs, Handwerker, Chauffeurs, etc.

Nach sorgfältiger Vorauswahl verblieben 300 Kandidaten, die einer zwei-, zum Teil dreitägigen Eignungsprüfung unterzogen wurden.

Aus dieser Selektion gelangten 40 definitiv zum Aufgebot zur Ausbildung, die in vier Kursen erfolgen wird. Der erste Kurs hat am 2. August bereits begonnen. 17 Piloten der Flugwaffe werden im Laufe des Winters einrücken.

Zur Ergänzung des Instruktionspersonals wurde auch Ernst Nyffenegger zugezogen, dem wir an dieser Stelle unsern herzlichsten Willkommgruss entbieten.

Man wird die Stränge und Gewissenhaftigkeit der Auswahlmethoden ohne weiteres verstehen, wenn man bedenkt, dass die Grundausbildung eines Militär- zum Verkehrspiloten rund 30'000.- Fr., die eines Anwärters ohne fliegerische Vorkenntnisse mindestens 50'000.- Fr. kostet.

Aufstieg zum Pilot-in-Command - Flugkapitän Walter Meierhofer ist per 18. Juli zum Pilot-in-Command auf DC-6B für den Südatlantik avanciert. Flugkapitän Armin Borner rückte zum Pilot-in-Command DC-6B und Flugkapitän Hansruedi Christen stieg zum Pilot-in-Command DC-4 für den Nordatlantik auf. Wir gratulieren !

Herr Albert Rüttimann, unser Chefvertreter in Brasilien, wurde von der französischen Regierung zum Chevalier de l'Ordre du "Mérite Touristique" ernannt. Wir gratulieren Herrn Rüttimann recht herzlich zu dieser Auszeichnung !

Happy Landings - Es freut uns, wiederum einigen Neuvermählten zum Bund der Ehe unsere besten Glückwünsche aussprechen zu können:

- 25.6.55. Schreiber Alex, Flugbetrieb, Dept. IV, Kloten
- 25.6.55. Wipf-Walt Erika, Finanzabteilung, Dept. I, Zürich
- 28.6.55. Schalch Hans, Elektro-Werkstatt, Dept. IV, Kloten
- 2.7.55. Meier Ernst, Motoren-Werkstatt, Dept. IV, Kloten
- 23.7.55. Gaiardelli-Schildknecht Helen, Speditionsabteilung, Zürich
- 27.7.55. Furrer Jakob, Chef Fracht-Import, Dept. III, Kloten

Die Propaganda-Abteilung braucht immer wieder farbige und schwarz- Weiss Photographien vom Flugbetrieb und von Städten des Swissair-Streckennetzes. Unter dem Personal sind sicher mehrere gute Amateurphotographen, die solches Material besitzen. An sie ergeht die Bitte, der Propaganda-Abteilung diese Bilder zur Sichtung einzusenden. Aufnahmen, die sich für Reklamezwecke verwenden lassen, werden honoriert. Das Format der Negative und Farbdias darf nicht kleiner als 6 x 6 cm sein. Für jede Unterstützung wird im voraus gedankt.

#### Schneckenpost

Am 29. April 1955 schrieb der Pressedienst eine Notiz an den Portier der Werft Kloten, um ihn von der Besichtigung unseres Technischen Betriebes in Kloten seitens zweier Photographen zu unterrichten. Der Brief kam am 16. ... August 1955 an seinem Bestimmungsort an! Es war leider nicht möglich, ihn langsamer zu befördern.

Pilot Gerhard Bünter - Am 9. August fand einer unserer jüngsten Piloten, Gerhard Bünter, kurz vor Vollendung seines 25. Lebensjahres bei einem Militär-Unfall den Fliegertod. Als Feldweibel pilotierte er ein Vampire-Jagdflugzeug, das bei einem Patrouillenflug bei Tafers im Kanton Freiburg aus noch nicht genau abgeklärter Ursache abstürzte. Wir werden dem Verstorbenen, der seit dem 1. März 1954 in unsern Diensten stand, ein ehrendes Andenken bewahren.

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats Juli sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetreten.

Departement I

Abteilung Rechnungswesen, Kontrollbüro/Passage Abflug Würgler René  
Verkehrsabrechnung Fracht/Post Willemin Robert

Departement II

Sektion Verkaufsbeziehungen Sekinger Beatrice  
Abteilung Verkehr Herzog Fredy  
Stadtterminus Zürich Minder Hanspeter  
Abfertigung Zürich Muckenhirn Hanspeter  
Notter Fred  
Rohrer Rolf  
Marugg Yolanda

Vertretung Basel

Departement III

Navigation Office Goetz Lizi  
Uebermittlungszentrale Riede Elisabeth  
Büro f. Flugzeug und Passagierabfertigung Häberling Elsbeth  
Abfertigungsdienst Frey Susanne  
Zwicky Hans  
Startdienst Bodmer Walter  
Brändle Karl  
Schällibaum Alfred  
Strahm Helmut  
Tanner Arthur  
Tobler Marcel  
Theiler Edith  
Bruggmann Edith

Ausrüstungsdienst  
Abteilung Passagierdienst

Departement IV

Betriebsplanungsabteilung Pfister Marta  
Sektion Techn. Einkauf Greil Trudi  
Sektion Materialverwaltung Rügsegger Edith Louise  
Flugzeugüberholung (Werft) Zürcher Hans  
Flugzeugwartung (Flugbetrieb) Ammann Georg

Direktion Genf

Endbuchung Genf Gerber Eric Walter  
Philippe Maria-Thérèse Hildegard  
Abfertigung Cointrin Chappuis Marianno  
Startdienst Cointrin Aebischer Felix  
Gillioz André

Auslandvertretungen

London Elliott John  
Prager Arnold  
Baumgärtner Dieter  
Frankfurt, Vertretung Deutschland Carbone Maryann Louise  
Kaufmann Ingrid M.  
New York Stobler Edith  
Fitz Liselotte  
Lepell Heinz  
Vomel Eric  
Wisoczki John W.  
Bohnen Wilma  
Lakin John Philip  
Morales Silvestre  
New York Verpflegungsbetrieb Nickerson William Thomas

Mitteilungen der  
Freizeitorganisation des Personals der  
SWISSAIR

---

Vergünstigungen - Die Bekleidungsfirma PKZ Burger-Kehl & Co. A.G. gewährt in ihren Verkaufsgeschäften in der ganzen Schweiz Swissair-Angestellten gegen Vorzeigung des Personalausweises einen Spezialrabatt von 10 % auf sämtlichen Käufen.

Herr Willy Ruchti, maître-tailleur, Mass & Konfektion für Damen und Herren, Spezialgeschäft für Herrenmode, Beckenhofstrasse 70, Zürich 6, räumt unserem Personal einen Rabatt von 5% ein.

Folgende Gesellschaften gewähren unserem Personal besondere Vergünstigungen für Ferienreisen:

a) Fluggesellschaften

American Airlines, Capital Airlines, Colonial Airlines, Eastern Air Lines, Northwest Airlines, Pan American World Airways (und affilierte Gesellschaften), Trans World Airlines, United Airlines.

Die Ermässigungen sind je nach Gesellschaft, Strecke und Saison abgestuft und bewegen sich zwischen 25% und 100%. Die entsprechenden Abkommen erstrecken sich auch auf Angehörige von Swissair-Angestellten. Einzelheiten können bei unseren Flugschein-Verkaufsstellen und der Sektion Passage-Instruktionen in Erfahrung gebracht werden.

b) Schiffsgesellschaft

Nomikos Lines, Piräus: 25% Ermässigung auf den Schiffstarifen SS. "AGAMEMNON", "ACHILLEUS" (alle Strecken) und MV. "MIAOULIS" (Verkehr zwischen Brindisi und Piräus). Für Angehörige wird keine Vergünstigung gewährt. Swissair-Angestellte wenden sich unter Vorlage des Personalausweises direkt an die Vertretungen (in der Schweiz C.G. Athanassoulas, Genf) oder den Hauptsitz der Schiffsgesellschaft.

Die Tennisplätze unserer Freizeitanlage sind spielbereit! - In den vergangenen Wochen wurde an der Freizeitanlage fleissig gearbeitet. Zunächst sind nun, zum grossen Vergnügen des Tennis-Club, die Tennis-Plätze spielbereit. Die erste Bau-Etappe hat damit ihren Abschluss gefunden.

Die zweite Phase, nämlich der Bau des Club-Hauses und des Garderobe-Traktes, wird in ca. 3 - 4 Wochen in Angriff genommen. Es ist zu hoffen, dass auch diese Arbeiten programmgemäss ausgeführt werden können. Immerhin ist es noch zu früh, bereits heute den Einweihungstag festzulegen!

Wir machen an dieser Stelle darauf aufmerksam, dass vom Personal in Zürich und Kloten das Fortschreiten der Bauarbeiten verfolgt werden kann, und zwar anhand der Orientierungen, die von Zeit zu Zeit an den verschiedenen Anschlagbrettern (Hirschengraben, Stampfenbachstrasse, Luftreisebüro ZH-HB, Dept. III u. Dept. IV) einzusehen sind. - Im übrigen bietet der Raum Seebach - Katzensee schöne Spaziergelegenheiten: man könnte also einmal eine Besichtigung in natura mit dem Sonntagsspaziergang verbinden.

Tennis - Am 23. und 24. Juli hat ein Team des T.C. Swissair (3 Herren und 2 Damen) in Amsterdam und Den Haag den Halbfinal im Inter Airlines Turnier der ASLI bestritten. Der sehr starken KLM musste sich unser Club 4 : 1 beugen.

Bei der Firmensportmeisterschaft hat das Team mehr Glück gehabt, ist es doch nach den Siegen über T.C. LUWA (4:4 - 10:8 Sets), T.C. Migros (6:2), T.C. der Rückversicherungs-Anstalt (5:2) und über T.C. MFO (8:0) Gruppenmeister geworden und steht nun vor dem Final um den Aufstieg gegen den T.C. Jelmoli.



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der Juli-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind :

Herr Josef Stutz, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 100.--
Herr Rudolf Kaufmann, IERA Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Kurt Weber, IERA Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 20.--
Fräulein Margrit Hirt, Postdienst, Dept. II	Fr. 10.--
Herr Eugen Oetiker, IERA Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 10.--

Der Talon des prämierten Vorschlages Nr. 3941 ist uns noch nicht zugestellt worden !

Die Prämiierung der Vorschläge Nr. 3626 und Nr. 3753 musste zurückgestellt werden, da die Abklärung einiger technischer Details noch nicht endgültig abgeschlossen ist.

Herr Josef Stutz schlug vor, die Sicherungsplättchen P/N 166131 der Motoren R-1830 und R-2000 für zwei Motorlaufzeiten zu verwenden, statt wie bisher nur für eine. Durch Publ. Nr. 60662 sind die entsprechenden internen Weisungen bereits erteilt worden.

Herr Rudolf Kaufmann machte die Anregung, auf den Abdeckblechen für die Feuerwarnung an den Convairs die beiden Warnkreise durch spezielle Schildchen zu bezeichnen. Dies ermöglicht eine Zeiteinsparung bei der Behebung von Störungen.

Herr Kurt Weber ergänzte obigen Vorschlag, indem er vorschlug, die Thermoelemente der beiden Stromkreise mit rot und blau zu kennzeichnen, damit die Elemente der beiden Stromkreise besser voneinander unterschieden werden können, was eine weitere Zeiteinsparung ermöglicht.

Fräulein Margrit Hirt machte die Anregung, an der Stampfenbachstr. 12, wo verschiedene Dienststellen der Swissair untergebracht sind, eine Firmatafel anbringen zu lassen, die von der Strasse aus gut sichtbar ist.

Herr Eugen Oetiker schlug vor, für Kleinteile wie Schrauben, Muttern, Nieten, U'Scheiben etc. Karton- oder Bakelitschachteln mit kleinen Unterteilungen anzuschaffen. Es wurden versuchsweise Plexiglasschachteln mit Deckeln in einigen Werkstätten abgegeben.

Nachstehende Vorschläge können mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 326, 332, 3756, 3789, 3830, 3930, 3946, 3986, 3988, 3991, 4056

Nr. 3835 Der Einsender wird gebeten, sich mit Herrn Hans Keller, Chef der Sektion Finanzverwaltung, in Verbindung zu setzen.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 309 Versehen der Bohrungen der Kipphebel mit einer Bronzebüchse. Der Vorschlag ist gut durchdacht; es hat sich aber gezeigt, dass das galvanische Verfahren (Auftragen von Kupfer) bedeutend wirtschaftlicher ist, als das Ausbüchsen.
- 333 Ausgabe von Arbeiten für Oberflächenbehandlung an Dritte. Die Kapazität unserer Galvanischen Werkstatt reicht noch nicht aus, um alle anfallenden Arbeiten intern ausführen zu können. Die Defektmaterialstelle, welche ständig mit der Galvanischen Werkstatt in Verbindung steht, entscheidet, was in unserer Werkstatt und was auswärts gemacht wird.
- 628 Verkauf von SBB-Billetten durch ausländische Luftreisebüros. Die bedeutenden Reisebüros im Ausland sind heute schon in der Lage, Bahnbillette für die Schweiz auszustellen und die Verkaufsoperation Flug/Bahn gleichzeitig auszuführen. Besonders die englischen Agenten vereinigen bereits Flug- und Bahnbillette unter einem Umschlag.
- 765 Landehilfe für Piloten bei Nachtlandungen. Das angeregte System der optischen Höhenmessung bei Nachtlandungen wurde schon in früheren Zeiten durchdacht, kam jedoch aus technischen Gründen nie zur Ausführung. Vom Standpunkt des Piloten ist eine solche Höhenmessung nicht erforderlich und auch nicht erwünscht, weil sie keine zuverlässige Hilfe darstellt. Es ist uns vom Chefpiloten Europa eine eingehende Begründung der Ablehnung zur Verfügung gestellt worden, in welche wir dem Einsender gerne Einsicht geben.
- 1034 Passagierabfertigung: Uebermittlung des provisorischen Manifestes. Der Vorschlag ist unklar. Wir vermuten, dass der Einsender das heutige Verfahren der Uebermittlung zwischen Passagierabfertigung Zürich-HB und Station Kloten nicht genau kennt. Die Anregung ist leider nicht brauchbar.
- 1645 Spezielle Frachtetiketten für den Transport von Flüssigkeiten. Da wir sehr wenig Frachtgüter haben, für welche die vorgeschlagene Etikette verwendet werden könnte, und sie international nicht bekannt wäre, wird von einer Beschaffung abgesehen. Sendungen, die nur in einer bestimmten Lage befördert werden dürfen und zerbrechlich sind, können nebst den bereits in Druck gegebenen Etiketten (Pfeil nach oben) zusätzlich mit "Fragile" versehen werden.
- 2428 In den Zeiten des mittleren und schwachen Reiseverkehrs könnten Angestellte des Luftreisebüros und der Abfertigung für die Acquisition von Fracht eingesetzt werden. Nur die genauen Branchenkenntnisse ermöglichen es dem Frachtaquisiteur, sich durchzusetzen. Es kann unser Frachtkunden nicht zugemutet werden, ihre Zeit für Besuche von Swissairpersonal zu verwenden, welches keine vollkommenen Auskünfte geben kann.
- 2811 Abändern des Anschlusses des elektr. Alternators. Im Zusammenhang mit der Normalisierung des Motoreinbaues musste der Anschluss des Alternators auf neue Art gelöst werden (siehe Ing. Auftrag Nr. 30541). Durch diese Aenderung bleibt das Kabel am Alternator und der im Vorschlag erwähnte Nachteil fällt weg. Die im Vorschlag angegebene Konstruktion ist für eine Instrumenten-Notstromquelle, wie sie der Alternator darstellt, wegen den starken Vibrationen am Motor zu wenig zuverlässig.
- 3094 Arbeitsablauf in der Hydraulischen Werkstatt. Der Vorschlag ist in der vorliegenden Fassung leider nicht brauchbar, weil er nur auf eine Reihe von Unzulänglichkeiten hinweist, jedoch keine Lösung des Problems zeigt. Sofern der Einsender Unterlagen oder Hilfsmittel braucht, um seine Idee besser zum Ausdruck bringen zu können, bitten wir ihn, sich mit dem Organisationsbüro in Verbindung zu setzen.
- 3226 Glassicherung zum Schutze des Equalizer-Widerstandes. Dieser zusätzliche Aufwand ist nicht gerechtfertigt, da Störungen nur selten vorkommen.

- 3269 Ausbau der Ueberhitzungswarnanlage bei den Generatoren. Die Warnanlage darf nicht ohne weiteres entfernt werden, obschon die eingebaute Thermopatrone unzuverlässig ist, wie der Einsender richtig vermerkt. Das Problem ist noch im Studium und wir empfehlen dem Einsender, einen neuen, verbesserten Vorschlag einzusenden.
- 3401 Ausbau der Auto-Pilot-Anlage aus den DC-3. Der Autopilot leistet auch im Einsatz auf Kurzstrecken gute Dienste. Seine Vorteile wiegen die Nachteile wie Mehrgewicht und Unterhaltskosten mehr als auf.
- 3508 Bajonettverschluss für die Glühlämpchen an den Telex. Die vorgeschlagene Aenderung wurde vor einem Jahr von unserer Sektion "Feste Fernmeldedienste" an die PTT empfohlen. Die neuen Apparate werden bereits mit Bajonettverschlüssen ausgerüstet.
- 3697 Abänderung der NESA-Scheibenheizung an den Convair. Der Vorschlag ist sehr gut durchdacht, hat aber den grossen Nachteil, dass die vorgeschlagene elektronische Steuerung dieser Anlage viel zu teuer zu stehen kommt und in keinem Verhältnis steht zum erhofften Erfolg.
- 3729 Schutz der Plexiglasscheiben während der Standzeiten der Flugzeuge in der Werft. Der vorgeschlagene Schutz durch Aluminiumplatten und Gummisaugnäpfe ist unzweckmässig. Die Erfahrungen zeigen, dass die Beschädigungen der Plexiglasscheiben durch Passagiere (Kratzer durch Fingerringe) und durch den Propellerwind (Aufwirbeln von Sand) verursacht werden, und nicht während den Standzeiten in der Werft.
- 3743 "Liquid Envelope" zum Schutze für Plexiglasscheiben. Schon seit 15.2.1955 arbeitet das Zellenbüro der Ingenieur-Abteilung an einer Studie über das Problem der Scheiben-Separationen, der Rissbildung, sowie auch das Abdecken beim Ablagen des Rumpfes. Es kamte dabei von Anfang an das "Liquid-Envelope"-Verfahren.
- 3754 Ausschleifen der Dämpferbüchsenbohrungen auf zusätzliche Uebermasse. Der Einsender hat noch nicht gemerkt, dass dies seit bereits zwei Jahren so gemacht wird.
- 3755 Eingummieren von Büchsen am Kühlklappensupport. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass wir die Revisionen der Cowl-flaps der DC-4 nicht im Sinne des Overhaul-Manuals ausführen. Inzwischen sind bereits neue Revisionsvorschriften herausgegeben worden.
- 3770 Wiederverwendung gebrauchter Gummibriden. In der Motorenwerkstatt werden die gebrauchten Briden eingesammelt, die Gummibänder entfernt, die Briden gewaschen und wieder mit neuen Gummibändern versehen. Dieses Vorgehen wurde von der Abteilung Betriebsplanung vor Eingang des Vorschlages veranlasst.
- 3774 Nacharbeiten der Führungsrillen an den Schleifringen der hydr. Pesco Pumpen. Das Nacharbeiten der Schleifringe und das Einfräsen zusätzlicher Rillen wird seit ca. zwei Jahren wie vorgeschlagen ausgeführt.
- 3911 Vereinheitlichung der Stempelkarten. Dies wird leider erst möglich, wenn wir einheitliche Stempeluhren haben.
- 3926 Ueberschleifen der beschädigten Konen an den Werkzeugen. Die Konusschäfte werden meistens beschädigt, weil sie in die Bohrfutter eingespannt werden. Durch ein Ueberschleifen würde die Pressung in der Hülse verloren gehen.
- 3978 Edison-Feuerwarner im Hauptfahrwerkschacht. Die beschriebene Störung am Augmentor ist äusserst selten. Wir hatten seit Inbetriebnahme der Convair erst zwei Fälle. Die Untersuchungen zeigten, dass die störungsanfälligen Augmentors aus einer bestimmten Serie stammen, die jetzt bei uns aus dem Betrieb gezogen wird. Von einer zusätzlichen Feuerwarnungsinstallation muss vorläufig Umgang genommen werden, da wir nur dort Warnanlagen einbauen können, wo mit richtigen Bränden zu rechnen ist.

- 3983 Versehen der VOR-Accessory und VOR - MP-74-Umformer mit Steckerplatte und Schnellverschluss. Der Vorarbeiter der Radiowerkstatt hat dieses Problem zwei Monate vor Eingang des Vorschlages ins Rollen gebracht. Es besteht bereits ein entsprechender Versuchsauftrag.
- 4037 Anbringen einer Tafel "Swissair-Unterrichtsgebäude" am neuen Schulgebäude. Eine Anschrift wird erst angebracht, wenn das Gebäude bezugsbereit ist, sie war von Anfang an vorgesehen.
- 4197 Auspuffstutzen für Motorenprüfstand. Die Abteilung Betriebsplanung hat bereits am 28.7.1955 sieben neue Auspuffrohre mit grösseren Radien in Auftrag gegeben. Diese neuen Rohre werden nicht mehr an den Lappen der hintern Zylinder, sondern direkt an den Stehbolzen der vordern Zylindern befestigt.
- 4198 Weglassen der Palnut-Sicherungen an den Auspuffbriden der DC-6B. Die Palnut dient als Gegenmutter und kann nicht weggelassen werden. Diese Sicherung ist von P + W vorgeschrieben.
- 4200 Platzeinsparung in unserem Archiv im Estrich. Leider kann die vorgeschlagene Ausführung, welche an und für sich sehr gut ist, nicht verwirklicht werden, da die Konstruktion des Estrichs eine so hohe Belastung pro m<sup>2</sup> nicht zulässt.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/133/222/238/299/302/304/322/331/339/343/362/416/419/427/432/440/504/602/630/  
635/646/661/682/684/704/760/763/870/1245/1252/1253/1354/1914/1919/1937/1968/2286/  
2340/2343/2414/2442/2453/2659/2674/2686/2690/2721/2730/2757/2808/2817/2820/2827/  
3054/3070/3212/3217/3232/3238/3246/3261/3270/3299/3315/3329/3330/3342/3348/3363/  
3382/3386/3399/3402/3419/3422/3462/3464/3485/3491/3500/3510/3602/3611/3612/3613/  
3668/3684/3701/3710/3717/3719/3730/3745/3757/3768/3771/3775/3779/3780/3781/3787/  
3788/3800/3812/3815/3816/3818/3828/3835/3836/3837/3838/3839/3907/3923/3928/3955/  
3960/3962/3963/3967/3982/3985/3987/3990/3992/4009/4031/4060/4062/4101/4107/4113.



Aus dem "Suggester" der United Air Lines:

"Siehst Du Möglichkeiten, den Papierkrieg einzudämmen ?

Mache einen Vorschlag ! "

Wir haben zur Zeit eine besondere Aktion eingeleitet zur Erledigung der alten Vorschläge, und hoffen, in ca. drei Monaten so weit zu sein, dass wir keine Pendenzen mehr haben, die älter als sechs Monate sind.

# SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 9

20. September 1955.

## Unsere Verkehrsleistungen im August 1955

	<u>August 1955</u>	<u>August 1954</u>
Etappenpassagiere	78'303 + 16%	67'399
Offerierte Tonnenkilometer	10'087'504 + 1%	10'029'031
Fracht in kg.	623'663 + 49%	419'786
Post in kg.	269'934 + 11%	242'370
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	69,8%	61,2%

Im August blieb der mittlere Ladefaktor nur wenig hinter demjenigen des Vormonates zurück, nämlich um 0,3 Punkte, während der Rückgang vom Juli zum August 1954 mit 2,9 Punkten erheblich fühlbarer war. Auch die Zahl der Etappenpassagiere vermochte sich nahezu auf der gleichen Höhe wie im vorausgegangenen Juli zu halten. Das Angebot an tkm überstieg wiederum die 10'000'000 Ziffer.

Im Europaverkehr (ohne Griechenland und die Türkei) boten wir mit 4'953'229 tkm praktisch gleich viel an wie im August 1954. Die Ausnutzung stieg indessen von 63,0% auf 68,7%, verglichen mit 68,0% im Juli 1955.

Die Flüge nach Athen, Istanbul, Kairo, Beirut, Tel Aviv und Damaskus waren im Durchschnitt zu 81,3% ausgelastet, gegenüber 66,9% im Parallelmonat 1954 und 77,8% im vergangenen Juli. Sehr starke Frequenzzunahmen wiesen Tel Aviv und Kairo auf.

Auf dem Nordatlantik steigerten wir das Angebot im Vergleich zum August 1954 um 7%, doch war die Nachfrage um 26% höher. Der durchschnittliche Ausnutzungsgrad stieg auf 68,4%, im Vergleich zu 58,5% im August 1954, fiel jedoch um 2,3 Punkte gegenüber Juli 1955.

Die Südatlantikkurse waren zu 62,0% ausgenutzt.

Die Zunahme um 15% bei den ausgenutzten tkm führte zu einem das Budget leicht übersteigenden Ausnutzungsdurchschnitt von 69,8%. Mit dem im Berichtsmonat erzielten Ergebnis dürfen wir somit zufrieden sein.



DC-7C

HB - IBK, IBL, IBM, IBN

Die vier DC-7C Langstreckenflugzeuge, von denen die ersten zwei Ende 1956 und die restlichen anfangs 1957 eintreffen dürften, werden die obgenannten Immatrikulationsbuchstaben erhalten.

Modernisierung unserer Kurz- und Mittelstreckenflotte - Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 14. September den Ankauf von acht Convair "Metropolitan" Flugzeugen beschlossen. Bei diesem neuesten Typ - der gegenwärtig noch nirgends im Einsatz steht - handelt es sich um eine Weiterentwicklung des Convair Liners 240 und des CV-340. Den ersten "Metropolitan" werden wir im Mai, den zweiten im Juni, den dritten im Juli, den vierten im August, den fünften, sechsten und siebten im September und den achten im Oktober 1956 erhalten. Es ist vorgesehen, sie anstelle der sieben Convair Liners 240 einzusetzen. Der Ankaufspreis für die acht neuen Einheiten beläuft sich auf rund 36 Mio Fr.

Bordradar für die DC-7C und "Metropolitans" - Unsere vier DC-7C und acht "Metropolitans" erhalten eine R.C.A.-Radarausrüstung. Mit Hilfe dieser Neuerung wird es möglich sein, Schlechtwetterzonen zu umfliegen und dadurch den Passagierkomfort und die Flugregelmässigkeit weiter zu erhöhen.

Pilots-in-Command - Die Piloten Heinrich Buechi, Peter Bietenholz, Paul Müller und Kurt Schärli sind zu Pilots-in-Command auf DC-3 avanciert, wozu wir ihnen bestens gratulieren.

Neue Regionalvertretung - In Birmingham wird demnächst ein Zweigbureau eröffnet, mit dessen Leitung Mr. Charles Singleton, bisher Acquisiteur der Vertretung London, betraut wurde.

Mutation in New York - Anstelle des Mitte September aus unsern Diensten ausgeschiedenen Herrn Monhardt wurde dessen bisheriger Assistent, Herr Hans Nussbaumer, zum Manager des Finance & Accounting Department ernannt.

Bordbuffet Idlewild - Anfangs August haben wir in unmittelbarer Nähe des New Yorker Flugplatzes Idlewild ein eigenes Bordbuffet in Betrieb genommen, das gegenwärtig siebzehn Personen beschäftigt. Damit sind wir vom Verpflegungsdienst der KLM, dessen Dienste wir vor dem beanspruchten, unabhängig geworden. Die Kücheneinrichtungen sind aufs modernste ausgerüstet und die Anlage wurde so dimensioniert, dass sie auf Jahre hinaus den Anforderungen in jeder Hinsicht genügen kann.

Das Luftfahrtabkommen Schweiz-Argentinien - Der Vertragstext, der uns das Recht zum Anflug von Buenos Aires mit der Möglichkeit einer Verlängerung bis Santiago de Chile einräumt, ist kürzlich paraphiert worden. Er kann indessen erst in Kraft treten, wenn er unterschrieben sein wird.

Happy Landings - Wir freuen uns, wiederum einigen Neuvermählten unsere besten Glückwünsche entbieten zu dürfen:

- 18.5.55. Müller Paul, Pilot, Dept. III, Kloten
- 11.7.55. Gasser Fritz, Werft, Dept. IV, Kloten
- 23.7.55. Bachmann Gaston, Sekt. Verkaufsförderung, Hirschengraben
- 26.7.55. Länzlinger Ferdinand, Pilot, Kloten mit  
Marie Cataline Leibundgut, ehemals Bureau für Betriebsverträge
- 30.7.55. Adkins-Heim Marianno, San Francisco
- 6.8.55. Kessler Hans, Allg. Buchhaltung, Hirschengraben
- 6.8.55. Woodtly René, Flugbetrieb, Dept. IV, Kloten.
- 17.8.55. Egolf Alfred, New York
- 20.8.55. Stünzi Ernst, Flugbetrieb, Dept. IV, Kloten
- 25.8.55. Dietschi Hugo, Pilot, Dept. III, Kloten
- 30.8.55. Frommer Josef, Propeller-Werkstatt, Dept. IV, Kloten
- 3.9.55. Bärswyl Roger, Radiowerkstatt, Dept. IV, Kloten
- 10.9.55. Ehrat Emil, Pilot, Kloten.

In Trauer gekonnt sind dieser Tage Herr Direktor L.L. Ambord, Chef Dept. II, der den Tod seiner Mutter zu beklagen hat, und Flugkapitän Anton von Tschanner, Chef Flight OPS, durch den Hinschied seines Vaters. Wir kondolieren.

Verkauf von Propaganda-Material - Ab 1. Oktober 1955 wird der Verkauf von Propaganda-Artikeln beim Concièrge Hirschengraben durchgeführt. Dieser Verkauf ist auf die Zeit von 8 - 10 Uhr täglich beschränkt. Die bisherige Verkaufsstelle bei der Propaganda-Abteilung fällt dahin.

Stadttheater/Schauspielhaus Zürich, Spielzeit 1955/56 - Das Personal der Swissair hat auch diesen Winter wieder die Möglichkeit, Coupons aus Kombiheften zu kaufen, gegen welche ermässigte Billette für Vorstellungen im Stadttheater und Schauspielhaus bezogen werden können. Solche Coupons können bei folgenden Stellen bezogen werden:

Herr Höppli    Empfang, Hirschengraben 84, Zürich  
Herr Stern    Change/Kasse Luftreisebüro, Zürich  
Frl. Wild     Information, Erdgeschoss Flughafen, Kloten  
Herr Stadtmann Portier, Werft, Kloten.

Profitieren Sie auch während dieser Spielsaison wieder von den uns gewährten Vergünstigungen. Genaue Auskunft über Spielplan und Ermässigung erteilen Ihnen die obigen Stellen gerne.

#### Was bringt der Winterflugplan Neues?

Der am 2. Oktober beginnende Winterflugplan sieht u.a. folgende Neuerungen vor:

U.S.A. - Sommerflugplan bis 29.10. Ab 30.10. wöchentlich 5 Passagierflüge und 1 Frachtkurs. Alle Flüge Touristenklasse und Betten 1. Klasse, ausgenommen an Samstagen mit dem "Atlantic Super Swiss" (nur Couchettes und Betten 1. Klasse)  
Vom 1. November bis 31.3. Swissair-Nordatlantik Familienrabatt-Billette.

Mittlerer Osten - Sommerflugplan bis 29.10. Nachher Winterflugplan. Ab 24.10. zusätzlicher Direktkurs Zürich-Kairo.

England - Wiedereinführung der Nachtkurse Basel-London-Basel, Genf-London-Genf, Zürich-London-Zürich.

Deutschland - Aufhebung der Strecke Basel-Stuttgart-Düsseldorf. Erstmals Beibehaltung der beiden täglichen Flüge nach München auch im Winter.

Holland - Uebernahme des Dienstes nach Amsterdam ab 2. Oktober durch Swissair.

Skandinavien - Uebernahme der Linie nach Kopenhagen ab 25.10. durch S.A.S.

Oesterreich - Erstmalige Betriebsaufnahme im Winter nach Innsbruck; dreimal wöchentlich von Mitte Dezember bis Mitte März. Beibehaltung der zweiten täglichen Verbindung mit Wien.

Zürich-Genf-Zürich - bis 29.10. in jeder Richtung täglich 3 Kurse; vom 30. 10. bis 3.3. ein Kurs pro Tag, ab 4.3. wieder drei Flüge pro Tag nebst den üblichen Fluggelogenheiten mit Langstreckenkursen.

Frankreich - Bis 29.10. 8 Kurse pro Woche nach Nizza und ab 4.3. täglich 2 Kurse.

Belgien - Der bisher mit KLM-Convair geführte Swissair-Kurs Genf-Brüssel wird im Winter in unserem Auftrag von der SABENA geflogen.

Eugen Weilenmann † - Bei Blattabschluss erreicht uns die Trauerkunde, dass Herr Eugen Weilenmann, Chef des Rohmaterialmagazins, Dept. IV, Kloten, am 19. September 1955 das Opfer eines Verkehrsunfalles wurde. Dem unerwartet Verstorbenen, der seit dem 1. März 1948 in unsern Diensten stand, wollen wir ein ehrendes Andenken bewahren. Seinen Hinterbliebenen sprechen wir auch an dieser Stelle unser herzlichstes Beileid aus.

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats August sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetroten.

Generalsekretariat

Personalabteilung

Erb Max

Departement I

Lohnbüro  
Kontierungs- und Fakturenkontrollbüro  
Statistikdienst  
Kontrollbüro/Passage Verkauf  
Verkehrsabrechnung Pool

Müller Hans  
Weber Hans  
Imhof Ivan  
Leder Willy  
Jaksetich Sergo

Departement II

Sektion Fracht  
Sektion Reservationswesen  
Stadtterminus Zürich  
  
Abfertigung Zürich  
Luftreisebüro Basel  
Techn. Dienst Blotzheim

Wildhaber Vitus  
Sturzenegger Willy Ernst  
Schneeberger Dora  
Schweizer José  
Renner Eugen  
Aebersold Rolf  
Egger Kurt

Departement III

Assistent Chef Dept. III  
Büro für Uniformierung  
Postverteilung  
Abteilung Flight Operations  
Sekretariat Chefbordfunker  
Meteo  
Sektion Schule & Training  
Piloten-Aspiranten  
Kurs I/55

Gehriger Adolf  
Hoegger Madeleine  
Vonrufs René  
Kunz Ingeborg  
Schwermann Anamaria  
Schneider Raymond Jean  
Guyer Sonja  
Anliker Rolf  
Antenen Arthur (v. Genf)  
Bächli Bruno  
Birrer Alfred  
Hool André  
Langmeier Willy  
Maurer Heinrich  
Miglioretto Paolo  
Ruggli Guido  
Versell Hans Anton  
Arnet Irngard  
Bircher Charlotte  
Burkhardt Fritz  
Hasler Josef  
Weber Alfred

Uebermittlungszentrale  
Passagierdienst  
Startdienst  
Frachtdienst  
Verpflegungsbetrieb Kloten

Departement IV

Bauabteilung  
Flugzeugwartung  
Elektrowerkstatt  
Radiowerkstatt  
Instrumentenwerkstatt  
Galvanische Werkstatt

Handschin André  
Richner Erwin  
Egli Karl  
Schwarb Alfons  
Hugener Walter  
Gerber Fritz

Direktion Genf

Endbuchung Genf  
Abfertigung Cointrin

Delaporte Juliette  
Fontana Roger  
Lucaz Yvonne  
Renouf Henri  
Ruffieux François

Frachtbuchhaltung

Auslandvertretungen

London  
Paris  
Kopenhagen  
Alexandrien  
New York

Dean Jeannette  
Basset André  
Schultz Metto  
Mohamed Ali Hassan  
Addoms Eileen  
Keller Beatrice  
Grace Edmundo  
Jennings Dowitt W.  
Lakin Benjamin  
Baur Herbert  
Rugna Rubens

New York Verpflegungsbetrieb

New York techn. Dienst  
Sao Paulo

---

Mitteilungen der  
Freizeitorganisation des Personals der  
Swissair

---

Die erste Bau-Etappe der Freizeitanlage in Zürich-Seobach ist abgeschlossen - In den Swissair-News der letzten Monate wurde schon verschiedentlich auf die im Bau befindliche Freizeitanlage der FPS hingewiesen. Es scheint uns, dass es nun heute, nach Abschluss der ersten Bau-Etappe am Platze sei, in etwas ausführlicherer Form von dem Projekt zu berichten.

Der Bau einer eigenen Freizeitanlage für das Personal stand seit jeher auf dem Programm der FPS. Es war auch von allem Anfang an klar, dass diese Anlage dort zu erstellen sei, wo der grösste Teil unseres Personals beschäftigt ist, nämlich im Raum zwischen Zürich und Kloten. Von der Grösse und dem Umfang der Anlage hatten allerdings die Gründer der Freizeitorganisation des Personals der Swissair im Jahre 1952 noch keine genaue Vorstellung, und es war mehr im Sinne einer Verpflichtung gedacht, als in § 2 der Statuten unter dem Zweck der Organisation die "Planung, Erstellung und Unterhalt der zur Freizeitgestaltung notwendigen Einrichtungen und Anlagen" aufgenommen wurde. Erst die Entwicklung der vergangenen zwei Jahre und das Studium von Sportanlagen befreundeter Firmen hatten gezeigt, welche Gestalt einer Swissair-eigenen Anlage zu geben wäre. So konnte sich, auf Grund der gesammelten Erfahrungen, die aus Mitgliedern der Vorstände der FPS und der angeschlossenen Sektionen ad hoc zusammengestellte Bau-Kommission für ein Projekt entschliessen, das im Rahmen der Möglichkeiten der Erfüllung der vorgetragenen Wünsche am nächsten kam, nämlich die Erstellung von

3 Tennis-Plätzen	(I.Etappe)
1 Clubhaus, unterkellert	(
1 Garderobengebäude	(II. Etappe)
1 Boccia-Bahn	(
1 Spielplatz für Fussball und Handball	

Mit diesem Entschluss war die Frage nach dem Umfang der Anlage gelöst.

Noch gar nicht gelöst waren jedoch die Frage nach dem erforderlichen Land und das Problem der Finanzierung.

Es war ein Glück für uns, dass die Stadt Zürich gerade in dem Gebiet, das für unsere Pläne am günstigsten war, noch über einige wenige Landreserven verfügt. So konnten wir nach längeren Verhandlungen mit der Stadt eine Parzelle in Zürich-Seebach für unsere Zwecke reservieren und zwar in der Weise, dass wir nicht gezwungen waren, das Land zu erwerben, sondern mit der Stadt einen sog. Baurechts- und Mietvertrag auf eine bestimmte Zeit abschliessen konnten.

Auch das Problem der Finanzierung konnte unlängst gelöst werden, indem uns von einer Gross-Bank die Uebernahme einer I. Hypothek zugesichert wurde. Im weitem wurden unsere eigenen Mittel, die wir uns aus dem Erlös der Veranstaltungen der vergangenen Jahre zusammengespart hatten, von der Swissair ergänzt.

So konnte Ende Juli 1955 mit dem eigentlichen Bau der Anlage begonnen werden. Die fortgeschrittene Zeit und die Pflicht, mit den vorhandenen finanziellen Mitteln möglichst haus-hälterisch umzugehen, zwangen uns, das Projekt in zwei Etappen auszuführen. Die erste Etappe umfasste lediglich die Erstellung der Tennisplätze und war anfangs September bereits abgeschlossen. Mit einer kleinen Feier konnten dem Tennisclub vor kurzem die eigenen Plätze übergeben werden.

Momentan sind unter Leitung von Herrn O. Wegmann, Chef der Bauabteilung, der die ganze Anlage projektiert hat, die Besprechungen für die Detailpläne der II. Etappe im Gange. Es kann damit gerechnet werden, dass schon in wenigen Wochen der Bau des Club-Hauses und des Garderobengebäudes in Angriff genommen wird. Beide Gebäude werden links von den Tennisplätzen zu stehen kommen und, dank einer geringen Ueberhöhung, einen schönen Ueberblick über das Gelände bieten. Sofern keine unvorhergesehenen Schwierigkeiten die Bauarbeiten verzögern, wird die Swissair ihre Freizeitanlage im Frühjahr 1956 einweihen können.

Bleibt noch der Fussballplatz. Die Erstellung dieses Platzes fällt gemäss den abgeschlossenen Verträgen in die Aufgaben der Stadt Zürich. Diese wird die Planierungsarbeiten noch im Laufe des Herbstes 1955 aufnehmen, doch werden sich unsere Fussballfreunde noch einige Zeit gedulden müssen, bis der junge Rasen das Betreten des Spielfeldes erlaubt.

Diese Orientierung soll in grossen Zügen zeigen, dass die bereits sagenhafte Freizeitanlage tatsächlich im Werden ist. Sie soll jedoch nicht nur als Berichterstattung gelten, sondern sie soll mindestens in gleichem Masse dazu beitragen, das Interesse an den verschiedenen Clubs und an der FPS bei allen zu wecken.

Der Vorstand der FPS

Tennis - Es ist dem Team der Swissair gelungen, im Finalspiel um die Firmensportmeisterschaft Serie B die Mannschaft des TC Jelmoli mit 5:3 Matches zu schlagen. Damit steigt der TC Swissair in die Gruppe Promotion auf.

Fussballclub - An der letzten Generalversammlung wurde der Vorstand wie folgt neu bestellt:

Präsident:	Richard Köhler, Betriebsgruppe Kloten, Dept. IV
Vize-Präsident:	Max Strahm, FRVB Dept. I, Zürich
Aktuar:	Hermann Rinderknecht, Techn. Instruktion, Dept. III
Kassier:	Georges Bilgeri, FRVB Dept. I, Zürich
Material-Verwalter:	Werner Däppen, Spedition Dept. IV, Kloten
Spiko-Präsident:	Max Ehrensperger, Betriebs-Planung, Dept. IV, Kloten

Fussballmeisterschaftsspiele vom:

27.8.55.	FC-Hürlimann - Swissair I	1 : 1
	Swissair II - Escher Wyss	1 : 2
3.9.55.	Swissair I - Migros	3 : 4
4.9.55.	Swissair II - Furrer Söhne	3 : 2

Im Freundschaftsspiel Sportclub der Brauerei Warteck Basel gegen Swissair I siegte unsere Mannschaft mit 3:2 Toren.

Photokurs für Amateure - Unter Leitung von Herrn Werner Friedli veranstalten wir von Ende Oktober bis Mitte Dezember einen Photokurs für Amateure. Vorgesehen sind ca. sechs Abende zu drei Stunden. Themata: Allgemeine Grundlagen der Phototechnik, Motivwahl, praktische Arbeit im Kopieren und Vergrössern. Die Kurse sind für unser Personal gratis. Die Materialkosten gehen zu Lasten der Teilnehmer. Anmeldungen nimmt Tel. 548 bis 15. Oktober 1955 entgegen.

Vergünstigungen - Die Fa. Titan AG., Stauffacherstr. 45, offeriert Swissair-Angestellten:

Kühlschrank "Cristal" 70 L zu	Fr. 370.-- (statt Fr. 495.--) + Wust
Zündapp Combinette 2-Gang	Fr. 695.-- (statt Fr. 795.--) + Wust
Zündapp Combinette 1-Gang	Fr. 650.-- (statt Fr. 695.--) + Wust

Die Fa. Helbling & Co., Herrenkonfektionsgeschäft, Bahnhofstr. 71, gewährt Swissair-Angestellten auf allen Käufen einen Rabatt von 5%.

---

DIE GUTE IDEE gelangt später separat zur Verteilung.

---

Mit der nachfolgenden Orientierung möchten wir unserem Personal auf vielseitigen Wunsch einen Einblick in unsere Reklamepläne vermitteln.

20. September 1955

Die Propaganda-Abteilung

### Richtlinien unserer Werbung 1956

Werbung ist keine Wissenschaft; jeder hat seine eigene Meinung darüber. Darum sind Anregungen und Kritiken von seiten des Personals für uns immer sehr wertvoll. Aber genau so, wie die SWISSAIR nicht überall hinfliegen kann, wohin es sich lohnen würde, oder allen Vertretungen den gewünschten Flugplan offerieren kann - so können wir mit dem besten Willen auch in der Werbung nicht alle Wünsche berücksichtigen. Deshalb entstehen oft Missverständnisse über den Wert von durchgeführten Aktionen. Aus diesem Grunde gedenken wir, Sie in Zukunft an dieser Stelle von Zeit zu Zeit über unsere Reklamepläne zu orientieren.

Die grösste Schwierigkeit, die sich uns bei der Planung der Werbung bietet, ist die Tatsache, dass wir uns quantitativ nie mit dem Aufwand unserer grossen Konkurrenten messen können, obwohl wir prozentual am Umsatz gemessen nicht weniger als diese für Reklame (ca. 3%) aufwenden. Die Flugleistungen der grossen Gesellschaften und folglich auch der Umsatz und die für Reklamezwecke zur Verfügung stehenden Mittel stellen ein Vielfaches der unsrigen dar. Deshalb sind wir gezwungen, unsere Werbung sehr stark zu konzentrieren; wir dürfen uns nicht in einzelne, kleine Aktionen zersplittern. Wir hoffen, Ihr Verständnis zu finden, wenn wir aus obengenannten Gründen gutgemeinte Ratschläge zur Durchführung kleinerer Werbemaassnahmen oft nicht verwirklichen können.

Wir werden täglich mit Angeboten überschwemmt, die meistens keinen andern Zweck haben, als jemandem Geld einzubringen. Wir müssen uns jeweils im klaren sein, was für uns möglich ist und was nicht, was richtig und was falsch. Andererseits gibt es aber ausgezeichnete Werbemöglichkeiten, die wir aus budgetären Gründen nicht ausnutzen können. So kosten z.B. ein einseitiges, einfarbiges Inserat in der amerikanischen Ausgabe des Reader's Digest ca. Fr. 114,000.-, eine Reklametafel an der Strasse in der Nähe des London Airports Fr. 38,000.- Miete pro Jahr und Reklameansagen durch die englische Television bis zu Fr. 12,000.- pro Minute!

Trotzdem kann und muss unsere Reklame qualitativ so gut oder besser sein als diejenige der Konkurrenz. Unser bestes Verkaufsargument ist die gute Bedienung der Kunden, währenddem die Tarife, Geschwindigkeit, Flugtypen etc. bei allen Gesellschaften gleich oder ähnlich sind. Aus diesem Grunde weisen wir in Inseraten, Schaukasten, Drucksachen etc. immer wieder auf die SWISSAIR-Bedienung in der Luft und am Boden hin, indem wir uns, speziell im Ausland, auf den guten Namen der schweizerischen Hotellerie stützen können.

Den grossten Aufwand werden wir wie bis anhin auf U.S.A. (ca. 30% unserer Gesamtausgaben) und England (ca. 11% unserer Gesamtausgaben) konzentrieren müssen. In Nordamerika sind wir trotz der schönen Erfolge der letzten Jahre verhältnismässig noch unbekannt, und das Potential ist für uns dort noch lange nicht ausgeschöpft. In England zwingt uns die Konkurrenz der B.E.A. zu intensiveren Anstrengungen. Auch im Nahen Osten sind verstärkte Propagandamassnahmen vorgesehen.

In der Schweiz muss sich unsere Reklame weiterhin an die zwei Schichten der Bevölkerung richten, die wir immer noch zu wenig erfasst haben:

1. Den oberen Mittelstand (Gewerbetreibende), dem die relativ niedrigen Tarife auf unsern Kurzstrecken noch mehr bekannt gemacht werden muss. Dazu gehören auch die Autofahrer. Unsere diesjährige Aktion "Fliegen ist billig" wird deshalb weitergeführt.
2. Jene wohlhabenden Kreise, die bis anhin gar nicht auf die Idee kamen, einmal eine grössere Reise zu unternehmen. Zu dieser Gruppe zählen wir auch die älteren Leute, die Angst vor langen und komplizierten Reisen haben.

Durch unsere Wanderausstellung, die während des Winters in La Chaux-de-Fonds, Neuenburg, Delémont, Biel, Fribourg, Sion und Lausanne (ab Frühling 1956 wieder in der deutschen Schweiz) gezeigt wird, versuchen wir, die "Binnenlandmentalität" zu brechen.

Dringend notwendig ist der Ausbau des Vortragsdienstes in der Schweiz. Augenblicklich werden während jedes Wintermonates ca. 15 Vorträge gehalten und ca. 100 Filmvorführungen organisiert. Die Nachfrage ist aber bedeutend grösser, und es fehlt uns ein vollamtlicher, guter Vortragsredner, den wir bis heute noch nicht finden konnten.

Inserate in internationalen Publikationen wie die Atlantic Edition of Time Magazine, die Pariser Ausgabe der New York Herald Tribune etc. werden weiterhin erscheinen. Wir glauben, damit das in Europa reisende amerikanische Publikum zu erreichen, obwohl es schwierig ist, den Grad der Wirkung festzustellen. In die gleiche Kategorie gehören die Lichtreklamen. Es ist unser Ziel, dass mit der Zeit an guter Lage jeder der von der SWISSAIR angeflogenen Stadt unsere Lichtreklamen in Erscheinung treten - auch dort, wo unsere Büros nicht allzugenutzend plaziert sind (z.B. in Athen und Tel Aviv).

Die beliebten Kalender werden wir weiterhin veröffentlichen. Eine grosse Anzahl von Prospekten und Plakaten ist in Vorbereitung. Ein Film, der für Reisen nach dem Nahen Osten wirbt, wurde kürzlich fertiggestellt, ein weiterer über Brasilien wird voraussichtlich im kommenden Winter gedreht.

Die Werbopläne für unsere neuen Flugzeugtypen, DC-7C und Convair "Metropolitan", sind noch nicht endgültig festgelegt. Wir werden Sie darüber zu einem späteren Zeitpunkt orientieren.





DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der August-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind :

Herr Willy Bühler, Sektion IERA, Dept. IV.	Fr. 40.--
Herr Karl Mordasini, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 40.--
Herr Eduard Affentranger, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 30.--
Herr Armand Hirschi, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 30.--
Herr Daniel Hersperger, Sektion IERA, Dept. IV.	Fr. 20.--
Herr Eugen Oetiker, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 20.--
Herr Gottfried Spichiger, Sektion Triebwerk, Dept. IV.	Fr. 20.--
Herr Rudolf Kaufmann, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 10.--

Die Talons der prämierten Vorschläge Nr. 3830 und 3941 sind uns immer noch nicht zugestellt worden !

Herr Willy Bühler schlug vor, die Kontaktschienen (P6 - 9 - 40 - 70436) für Propellerenteisung DC-6B mit einem Fräser an einer Bohrmaschine während der Demontage planzufräsen. Bei der Prüfung des Vorschlages ergab sich, dass das Anfräsen der Kontaktflächen nicht notwendig ist, sondern ein Bürsten und frisches Versilbern genügt.

Herr Karl Mordasini machte die Anregung, dass beim Werfteingang während den Hauptverkehrszeiten ein Polizist für die Regelung des Verkehrs besorgt ist, was die Unfallgefahr wesentlich herabsetzt.

Herr Eduard Affentranger fertigte spezielle Einsätze für eine Nietenpresse an, womit die Montage und Demontage der Büchsen an den Motorenhauben schneller ausgeführt werden kann.

Herr Armand Hirschi fertigte eine Vorrichtung an, mit der eine zweckmässigere Montage und Demontage des Packunggehäuses am Hauptfahrwerk-Betätigungszyylinder möglich wird. Ferner machte er die Anregung, bei Revisionsarbeiten die Durchgänge der Schmiernippel und Nuten mit hydraulischem Drucköl zu reinigen.

Herr Daniel Hersperger skizzierte einen speziellen Ringschlüssel für das Lösen und Anziehen der Stoppmuttern unter den Spanten. Dieses Werkzeug leistet besonders gute Dienste bei Umbauten und Spezialarbeiten.

Herr Eugen Oetiker zeichnete einen Steckschlüssel für das Anziehen und Lösen der Flügelmuttern im Radio - Rack.

Herr Gottfried Spichiger machte die Anregung, die gebrauchten Druckscheiben PN 6 - 3 - 1 - 2 MB 41615 nachzupressen, dadurch können sie für weitere Laufzeiten verwendet werden.

Herr Rudolf Kaufmann schlug vor, die Zahnscheiben AN 936 - A 8B durch Federscheiben AN 936 - 8 zu ersetzen, wodurch Störungen eliminiert werden können.

Sich melden bitte : Nr. 4118 bei Herrn Barth, Organisationsbüro, Tf. 580.

Nr. 3851 " " " " "

Nachstehende Vorschläge können mit einer Prämie bedacht werden :  
Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 362, 3270, 3780, 3837, 3844, 3990, 3992, 4113, 4190

Aufrechnung der Stimmkarten bei der Generalversammlung : Anlässlich der nächsten Generalversammlung werden versuchsweise beide Systeme durchgeführt. Wir werden hernach auf die beiden Vorschläge zurückkommen.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 331 Die Haupt- und Nebenpleuel R - 2800 sollen nicht mehr lackiert werden. Bereits vor Eingang des Vorschlages wurde dieses Problem vom Chef der Triebwerkgruppe 1 und dem Betriebschemiker in Angriff genommen und entsprechende Versuche eingeleitet.
- 419 Abändern des Austrittes der Kompressor-Sumpf-Entlüftungsleitung. Aus physikalischen Gründen kann die Sogwirkung nicht derart stark sein, dass sie eine Entleerung des Sumpfes nach sich zieht.
- 646 Erhöhung der Pflichtstunden bei Dienststellen mit Saisonspitzen während der Sommersaison mit entsprechendem Ausgleich während der Wintersaison. Der Arbeitsanfall Sommer/Winter gleicht sich je länger je mehr aus. Zudem wird im Winter - soweit möglich - Ausbildung getrieben und werden geleistete Ueberstunden kompensiert.
- 1914 Erstellen einer Payload - Chart für CV-240. Der eingereichte Vorschlag hat den Nachteil, dass das Buffetgewicht als konstant angenommen wurde. Auch kann die Besatzung unter Umständen 6 Mann erreichen. Die relative Ablesegenauigkeit ist somit illusorisch.
- 2757 Weight Distribution Chart. Gemäss den Vorschriften der Ing.-Abteilung können beide Systeme angewandt werden. Die Vor- und Nachteile werden seit der Einführung der Weight Distribution Chart verfolgt. Eine definitive Beurteilung ist noch nicht möglich.
- 2827 Anbringung eines Handloches, um das Auswechseln und Verstellen des Oelthermostates zu erleichtern. Der Vorschlag ist nicht neu. Eine Musterausführung kann im Motorenmagazin besichtigt werden.
- 3211 "Volcanic - Drink". Das genaue Dosieren von Trockeneis kann in der Praxis nicht einwandfrei durchgeführt werden. Zudem könnte ein Passagier gesundheitlich Schaden nehmen, sollte er aus Versehen ein kleines Stück Trockeneis schlucken.
- 3212 Montage einer Kabinenuhr mit verstellbarer Ortszeit. Die Montage einer Kabinenuhr wurde von der Geschäftsleitung endgültig abgelehnt, da frühere Erfahrungen der Swissair und anderen Gesellschaften ungünstig waren.
- 3611 Aenderung der Befestigung der Leach - Relais in der Main Junction Box der DC-6B. Defekte an diesen Relais treten selten auf. Sie werden erst bei der Erreichung der Laufzeit von 6000 Std. ausgewechselt. Der Arbeitsaufwand für die Aenderung steht in keinem Verhältnis zur Einsparung an Arbeitszeit.
- 3612 Blechschutz für eingebundenen Breezeschlauch. Der Blechschutz ist ungeeignet, da das Schutzband unter den Briden, der starken Vibrationen wegen nachgibt und das Blech sich dadurch löst. Zudem müssten die Befestigungsbriden individuell angepasst werden, da die Bandagen ziemliche Differenzen aufweisen. (vgl. Ing.-Versuchsauftrag Nr. 30637).
- 3757 Verhindern von Passungsrost an den Achsen Part No. 221901 zu Motor R - 2800 Untersetzung. Die Versuche in der Magnetwerkstatt ergaben, dass Passungsrost durch Verkupfern nicht vermieden werden kann.
- 3779 Reparatur von Eckenschutz : Part Nr. 0 - 13 - 26 - 5 - 240 - 859010810. Diese Reparatur wird bereits seit Anfang dieses Jahres durch Aufschweissen eines Aluminium Profils ausgeführt.

- 3818 Aufheben des Kurierdienstes - Doppelspurigkeit FDSK/FDSS. Betriebswirtschaftlich ist der Vorschlag gut; er lässt sich aber unter den gegebenen örtlichen Verhältnissen praktisch nicht verwirklichen.
- 3820 Anbringung einer gut sichtbaren Anschrift "Flughafen Zürich" beim Eingang der ankommenden Flugpassagiere. Eine bessere Anschrift ist auf Grund einer früher erfolgten Anregung bereits seit einiger Zeit bei der FIG im Studium.
- 3836 Die Kopien der ausgehenden Korrespondenz sollen nach dem Abstempeln in der Spedition den Unterschriftenmappen entnommen und in das Fach FDSA gelegt werden. Die Anregung ist überholt; der vorgeschlagene Arbeitsablauf wird bereits seit ca. 4 Monaten in dieser Weise ausgeführt.
- 3838 Verwendung des Direktionswagens für Taxifahrten. Würde der Direktionswagen für Taxifahrten verwendet, so stünde er der Direktion meist jeweils dann gerade nicht zur Verfügung, wenn sie ihn braucht.
- 3841 Einführung von Ultraschallwellen für das Reinigen der Oelkühler. Das Problem wird bereits seit einem Jahr von der Abteilung Betriebsplanung verfolgt. Versuchsaufträge sind an drei Firmen erteilt worden.
- 3842 Die bei Fenstercouverts dem Sichtfenster gegenüberliegende Innenseite soll anlässlich des Swissair-Jubiläums mit Propagandatexten versehen werden. Drei Gründe sprechen gegen diesen Vorschlag: Erhebliche Verteuerung der Druckkosten, der Propagandatext wird in den vielen Grossbetrieben von den massgebenden Personen gar nicht gelesen, da die Briefe ja meistens durch einen Angestellten geöffnet werden, der Slogan müsste in drei Sprachen abgefasst werden, wozu der Platz zu eng ist.
- 3845 Neue Embarkation Cards aus Kunststoff. Der Vorschlag ist gut. Man befasste sich jedoch bereits drei Wochen vor Eingang des Vorschlages mit dieser Angelegenheit.
- 3847 Swissair Filme als Vorfilme in Kinos. Die von uns erstellten Filme sind bloss 16 mm breit. Um sie in den Kinos vorführen zu können müssten sie 35 mm breit sein. Die Erstellungskosten und jährlichen Gebühren würden für einen Reklamefilm ca. Fr. 70'000.-- ausmachen.
- 3928 Errichtung einer vom Bordnetz unabhängigen Speisung der Radioanlagen. Die Idee an und für sich ist gut. Mit der Einführung der Progressiv Kontrollen könnte aber im Flugbetrieb keine Einsparung mehr erzielt werden.
- 3955 Prüfung des Kolben- und Zylinderzustandes bei hydraulischen Vickerspumpen. Die vorgeschlagene Lösung bietet nicht die zu erwartende Messgenauigkeit. Zudem ist die Abteilung Betriebsplanung schon seit längerer Zeit mit Lieferanten in Verhandlung betreffend der Beschaffung eines pneumatischen Reinmessgerätes.
- 3982 Abreissen von Gewinden der Torque - Druckschalter zufolge Nachziehens derselben wegen Oelrückständen. Der Vorschlag bringt keine Lösung des Problems. Auch war der Mangel schon vor der Einreichung desselben bekannt.
- 3987 Farbige Kennzeichnung des Circuit Breaker Landing Gear Warning Horn am Circuit Breaker Panel, damit beim Abstellen der Motoren derselbe stillgelegt wird. Der Vorschlag ist überholt. Durch die Ausführung des Ing.-Auftrages Nr. 30643 werden die vom Einsender erwähnten Störungsquellen eliminiert.
- 4035 Bessere Lagerung der Luftkissen des Notlandematerials. Der Vorschlag bringt noch nicht die richtige Lösung. Sollte die Luft in den Bags entweichen können, fallen sie in sich zusammen und die Folge davon wäre ein Brechen an den Faltsstellen. Wir erwarten gerne einen besseren Vorschlag.
- 4108 Erstellung eines Fahrradweges vom Werftareal in die Strasse Richtung Rümlang. Eine Einmündung des Fahrradweges in die Hauptausfahrtsstrasse des Werftareals würde den Verkehrsfluss erheblich stören. Zur Zeit kann an eine Erstellung des vorgeschlagenen Fahrradweges nicht gedacht werden wegen Hochbauten in der in Frage stehenden Gegend.

- 4122 Versetzung des Buffet - Panel HB - IBO. Der Vorschlag ist überholt. Das gleiche Problem kam bereits an der IERA - Meistersitzung vom 1.9.55. zur Sprache.
- 4192 Bezeichnung der abschraubbaren Deckel an DC-6 und CV nach den vorhandenen Deckelplänen. Der Vorschlag konnte nicht berücksichtigt werden, weil das Einschlagen von Zahlen nicht statthaft ist, die Farbe nicht gut hält und die Anbringung von Schildern an der Innenseite unzumässig und an der Aussenseite nicht gestattet ist.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/133/222/238/299/302/304/322/334/336/337/339/343/416/427/432/440/504/602/603/630/  
635/661/684/704/760/763/870/1245/1252/1253/1354/1919/1937/1968/2286/2333/2340/2343/  
2414/2442/2453/2659/2674/2686/2690/2710/2721/2730/2808/2817/2820/3054/3070/3217/3232/  
3238/3246/3261/3299/3315/3329/3330/3342/3348/3363/3382/3386/3399/3402/3419/3422/3462/  
3464/3485/3491/3500/3510/3602/3613/3668/3684/3701/3710/3717/3719/3730/3745/3768/3771/  
3775/3781/3787/3788/3800/3812/3815/3816/3821/3835/3839/3840/3843/3846/3907/3923/3960/  
3962/3963/3967/3985/3992/4009/4031/4060/4062/4081/4082/4101/4107/4108/4114/4115/4116/  
4121/4153/4154.

Die nachfolgenden zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge mussten zwecks Abklärung technischer Details zurückgestellt werden :

326/332/682/3828.

760 Positionslichter DC-3. Die Ingenieur-Abteilung wird Versuche durchführen.

# SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 10

20. Oktober 1955.

## Unsere Verkehrsleistungen im September 1955.

	<u>September 1955.</u>	<u>September 1954</u>
Etappenpassagiere	70'517 + 13%	61'961
Offerierte Tonnenkilometer	9'325'234 0%	9'313'223
Fracht in kg	831'487 + 64%	508'362
Post in kg.	273'415 + 11%	246'566
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	70,3%	61,3%

Im Berichtsmonat hielt sich das Angebot an Tonnenkilometern praktisch auf derselben Höhe wie im September 1954, doch stieg die Zahl der ausgenutzten tkm um 15% an. Dadurch erfuhr der durchschnittliche Ausnutzungsgrad eine erfreuliche Erhöhung auf 70,3%, gegenüber 61,3% im gleichen Monat des Vorjahres.

In Europa (ohne Griechenland und die Türkei) boten wir 48% unserer gesamten tkm-Produktion an. Die mittlere Auslastung erreichte - wie schon im vorausgegangenen August - wiederum 68,7%, verglichen mit 61,5% im September letzten Jahres.

Auf den Linien nach Athen, Istanbul, Kairo, Beirut, Tel Aviv und Damaskus war das Transportangebot nahezu gleich gross wie im September vor Jahresfrist. Der durchschnittliche Ausnutzungsgrad erklomm jedoch 82,6%, was für dieses Verkehrsgebiet, in dem wir 12% unserer Gesamtleistung offerierten, einen neuen Rekordstand bedeutet. Im Parallelmonat 1954 hatte die Ausnutzung 71,4% betragen.

Im Nordatlantikverkehr erfuhr das tkm-Angebot eine Steigerung um 6%, so dass sich der Produktionsanteil dieser Region auf 35% stellte. Dank einer sprunghaften Zunahme bei der Auslastung des DC-4 Frachtflugzeuges von 30,8% im vergleichbaren Vorjahresmonat auf 72,0%, verbesserte sich der durchschnittliche Ladefaktor auf 68,9%, gegenüber 59,7% im September 1954. Passagiermässig lag hier das Hauptgewicht entsprechend der Saison auf den Flügen von Europa nach New York.

Die Südatlantikkurse waren zu 65,7% ausgenutzt, im Vergleich zu 48,6% im letztjährigen September. Im Gegensatz zum Nordatlantik hielt sich hier die Nachfrage in beiden Richtungen ziemlich genau die Waage.

Das September-Ergebnis darf als sehr zufriedenstellend bezeichnet werden. Allordings ist bei der Betrachtung des durchschnittlichen Ausnutzungsgrades zu berücksichtigen, dass er seinen verhältnismässig hohen Stand in erheblichem Masse dem bedeutend angestiegenen Frachtvolumen und damit einem Transportgut verdankt, das weniger Einnahmen bringt als Passagiere oder Postsendungen.

\* \*

Das dritte Quartal 1955 in Zahlen

	1955	1954
Geflogene Kilometer	6'037'617 + 1%	5'951'356
Angebotene Tonnenkilometer	29'558'701 + 1%	29'175'282
Etappenpassagiere	226'221 + 15%	196'972
Fracht in kg.	2'143'576 + 54%	1'388'137
Post in kg.	828'326 + 12%	738'785
Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	70,0%	62,2%

Das dritte Vierteljahr umfasst die Hauptsaisonmonate Juli, August und September. In diesem Quartal transportierten wir mehr Etappenpassagiere als in den vollen 12 Monaten der Jahre 1948, 1949 und 1950 und nahezu 20'000 mehr als in den Jahren 1947 und 1948 zusammengenommen. Von Januar bis September 1955 beförderten wir insgesamt über eine halbe Million Etappenpassagiere, verglichen mit 425'309 im ganzen Jahre 1953 und 544'838 im ganzen letzten Jahr.

\* \*

Eine ehrenvolle Auszeichnung - Der Vorstand der "Schweizerischen Vereinigung für Luftrecht" hat Ende September dem Leiter unseres Rechtsdienstes, Herrn Dr. A. Schweickhardt, für seine kürzlich veröffentlichte Studie über das schweizerische Lufttransportrecht einen Preis in Höhe von Fr. 500.- ausgerichtet. Wir entbieten Herrn Dr. Schweickhardt für diese Ehrung unsere beste Gratulation !

Neuer Chef des Personaldienstes - Unser Verwaltungsrat hat Herrn Dr. rer.pol. Charles Frédéric Ducommun zum neuen Leiter des Personaldienstes gewählt. Herr Dr. Ducommun wird seinen Posten am 1. November 1955 antreten, der Geschäftsleitung angehören und dem Direktionspräsidenten direkt unterstellt sein. Ab dem genannten Datum wird das Generalsekretariat von den Personalgeschäften entlastet. Herr Dr. Ducommun leitete früher die Personalabteilung der Nestlé A.G. in Vevey.

"Metropolitans" stark gefragt - Nach einer Mitteilung der Convair Flugzeugwerke in San Diego sind bisher 46 Bestellungen für den neuen "Metropolitan" eingegangen. Neben unserem Auftrag für acht Stück liegen Verträge mit der Sabena für 12, mit dem SAS für 11, mit der brasilianischen Real für 4, mit der amerikanischen Continental Airlines für 3, mit der finnischen Aero O/Y und der Cities Service Oil Co. für je 1 und mit der amerikanischen Luftwaffe für 6 Einheiten vor.

Der Auftragsbestand für DC-7C bei Douglas - Bisher wurden bei der Douglas Aircraft Company in Santa Monica 99 Flugzeuge des Typs DC-7C bestellt. Zudem verfügt das Unternehmen noch über Lieferverträge für 17 DC-6A, 85 DC-6B, 31 DC-7 und 42 DC-7B. Dieser Tage haben überdies die Pan American Airways als erste Gesellschaft einen Grossauftrag für die Lieferung von 25 DC-8 Düsenflugzeugen erteilt, für die ein Kaufpreis im Betrage von 160 Millionen Dollars vereinbart wurde.

Personalstatus per 30. September 1955

Direktion	6
Generalsekretariat	26
Departement I	201
Departement II	272
Departement III	941
Departement IV	835
Direktion Genf	367
Auslandvertretungen	509
<b>Total-Bestand</b>	<b>3'157</b>

Die Immatikulationen für unsere neuen Convair-Flugzeuge

Für unsere "Metropolitans", die wir ab Mai nächsten Jahres laufend erhalten werden, sind folgende Immatikulationszeichen vorgesehen: HB-IMB, HB-IMC, HB-IMD, HB-IMF, HB-IMG, HB-IMH, HB-IMK und HB-IML.

Gegenüber dem Stand vom 30. Juni 1955 hat sich unser Mitarbeiterstab um 44 Personen erhöht.

Happy Landings - Wir freuen uns, wiederum einigen Neuvermählten unsere besten Glückwünsche entbieten zu dürfen:

- 3.9.55. Egli Hans, Verpflegungsbetrieb, Dept. III, Kloten
- 16.9.55. Bühlmann Albert, Motoren-Werkstatt, Dept. IV, Kloten
- 17.9.55. Wenger Hans, Spenglerei, Dept. IV, Kloten
- 23.9.55. Morex Alexis, Verpflegungsbetrieb, Dept. III, Kloten
- 24.9.55. Albrecht Ernst, Betriebsplanung, Dept. IV, Kloten
- 24.9.55. Hasler Paul, Flugbetrieb, Dept. IV, Kloten
- 27.9.55. Eberle René, Frachtbuchhaltung, Dept. III, Kloten

Die diesjährige IATA Generalversammlung findet in der Zeit vom 17. bis 21. Oktober in New York statt.

DC-6B Aschenbecher werden in den nächsten Wochen von der Herstellerfirma angeliefert. Der Stückpreis beträgt für das Personal Fr. 14.50. Mit dem Beginn der Verkaufsaktion ist gegen Ende November zu rechnen. Bezugsstellen sind:

- |                      |                  |                          |
|----------------------|------------------|--------------------------|
| Portier Werft        | Publicité Genève | Concierge Hirschengraben |
| Stationskasse Kloten |                  | Luftreisebüro Basel      |

Kalender 1956

Wie jedes Jahr, können auch jetzt wieder SWISSAIR-PHOTO-KALENDER bestellt werden. Diese enthalten zwölf farbige Flugaufnahmen aus der Schweiz, sind jedoch nicht mit dem Namen Swissair bedruckt. Der Preis beträgt Sfr. 3.50. Bestellungen sind bis zum 15. November zu richten an:

- |           |   |                                 |
|-----------|---|---------------------------------|
| Zürich:   | Hirschengraben)<br>Luftreisebüro )          | Concierge Hirschengraben        |
|           | Stampfenbachstr.                            | M. Bichsel, Swissair-Photo A.G. |
| Kloten:   | Station                                     | Hr. K. Wirz, Stationskasse      |
|           | Werft                                       | Portier                         |
| Genf:     | Service de Publicité                        |                                 |
| Cointrin: | Mlle. Ribaux, Secrétariat de l'Exploitation |                                 |
| Basel:    | Luftreisebüro                               |                                 |
| Bern:     | Luftreisebüro                               |                                 |

Bei den erwähnten Stellen liegt je ein Mustere exemplar zur Ansicht auf.

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats September sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetreten:

Generalsekretariat

Pressedienst

Ecklin Charlotte

Departement I

Abt. Allgemeine Buchhaltung  
Sektion Verkehrsbuchhaltung

Gut Hans Rudolf  
Maitre Joseph  
von Niederhäusern Otto

Departement II

Studienbüro  
Sektion Verkaufsbeziehungen  
Sektion Fracht

Vogler Vera  
Hediger Ferdinand  
Pfister Trudy  
Rothenfluh Raoul  
Pfister Heidy  
Merk Margrit  
Cellier Raoul  
Frei Hamns  
Froesch Willy  
Jäggi Mario  
Mindlin Erich  
Purtschert Heinz

Telex  
Stadtterminus Zürich  
Abfertigung

Vertretung Basel

Departement III

Sektion Administration  
Sektion Route Dokumentation

Brülisauer Hildegard  
Frömmer Irma  
Käser Hans  
Weilenmann Rosalie  
Fender Erich  
Keller Willy  
Güdel Friedrich  
Reinbacher Elsa

Stationsleitung Kloten  
Frachtdienst

Hauptlager  
Betriebskantine Taubenried

Departement IV

Sektion Flugzeugplanung  
Bauabteilung  
Sektion AVOR  
Spenglerei

Wild Edith  
Proserpi Achille  
Amberg Werner  
Voser Xaver  
Weissinger Ernst  
Hartmann Hans  
Klöti Ernst  
Krobser Ernst  
Schütz Heinrich  
Billinger Paul  
Gantenbein Max  
Girschweiler Willy  
Kälin Josef

Flugzeugwartung

Hausdienst  
Elektrowerkstatt  
Instrumentenwerkstatt

Galvanische Werkstatt

Auslandvertretungen

London  
Frankfurt  
Stuttgart  
New York

Wibberly Jennifer Eve  
Grieb Ruth  
Wuthe Günter  
Bosshardt Sonja Vera  
Bothmer Loona Elvira  
Connolly Ellen Patricia  
Stadler Beno H.  
Williams Hodges James



New York Verpflegungsbetrieb  
Cleveland  
Philadelphia  
Rio de Janeiro

Durkin William Stephen  
Le Blanc Joseph A.E.  
Concordia Vincent Tonio  
Araujo Mireya Thereza  
Monteiro Hildegard

---

Mitteilungen der  
Freizeitorganisation des Personals der  
Swissair

---

Schachclub - Die regelmässigen Spielabende, verbunden mit dem zur Tradition gewordenen Winterturnier finden ab 27. Oktober jeden Donnerstag 20.00 h in unserem neuen Spiellokal Restaurant Capitol, Neumühlequai (beim Central) statt. Jeder Schachfreund ist dazu herzlich eingeladen.

Wir gratulieren unserem SWR-Schachmeister Ernst Neukom zum Cup-Sieg 1955 !

Reservieren Sie sich den 17. November für die Generalversammlung, die um 20.00 h ebenfalls im Restaurant Capitol abgehalten werden wird. Im Anschluss daran gibt unser Club-Mitglied Hr. Schneider eine Filmvorführung. Wir hoffen auf ein zahlreiches Erscheinen unserer Schachfreunde.

Der Vorstand

Fussballclub - Resultate der Fussballmeisterschaftsspiele:

10. Sept. 1955 :	Kaspar Winkler - Swissair II	3 : 5
17. Sept. 1955 :	NCR II - Swissair I	1 : 2
	Fiat - Swissair II	1 : 2
24. Sept. 1955 :	S. W. O. I. - Swissair I	1 : 3
	Stadtverwaltung II - SWR II	0 : 2

Vergünstigungen - Auf vielfachen Wunsch unseres Personals veröffentlichen wir nachstehend eine komplette Liste jener Firmen, die Swissair-Angestellten gegen Vorweisung des Personalausweises Rabatte gewähren.

Rosy Brod, Damenkonfektion  
Bahnhofstrasse 80, Zürich 1  
und Promenade, Davos-Platz

10% auf den Verkaufsartikeln

Fr. Clostermeyer & Co., Papeterie, Büroartikel  
Limmatquai 36, Zürich 1

5% auf den Verkaufsartikeln

Grieder & Cie, Air-Shop, Flughafen

10% auf allen Artikeln (mit Ausnahme weniger Nettoartikel)

Optiker E. Harnisch  
Kreuzbühlstr. 42, Zürich 8

10% auf Verkaufsartikeln  
(Brillen, Sonnenbrillen, Feldstecher, Lupen, Kompass, Barometer, Thermometer)

E. Jansen, Institut für Sport und Pflege  
Weinbergfussweg 4, Zürich 1

10% auf den Einzelpreisen für Sauna, Massage, Wannenbäder usw.

Möbel-Pfister A.G.  
Neumühlequai 10-12, Zürich 1

5% auf den Verkaufsartikeln

Coiffeursaloon Alex Lieb  
Flughof Kloten

5% auf den allg. Produkten  
für Hostessen 20% auf Elizabeth-  
Arden-Produkten  
Vergünstigungen im Service

PLARO Blumenspezialitäten  
Flughof Kloten

10-20%, ferner 10% bei  
Hochzeit- und Trauerarrangements

Seyffer & Co. A.G.  
Kanzleistrasse 126, Zürich 4

Schweizer Heimatwerk  
nur Flughafen Kloten

J.H. Waser & Söhne, Papierwaren & Bürobedarf  
Limmatquai 122, Zürich 1

Kurhaus Sanrocco, Lugano

Hotel Kurhaus Sonnenberg  
ob Seewen-Schwyz

Sporthotel Kulm  
Eug. Baechli (Vater von Steward E. Baechli)  
Lenzerheide-Valbella

G. Winterhalder A.G. Taxi Tag- & Nachtbetrieb  
Camionettendienst, Werdstrasse 128, Zürich

Möbelgeschäft Anton Bilgeri, Polstermöbel,  
Neumarkt 25, Ausstellungsbesuch nach Ver-  
einbarung (Vater von Georg Bilgeri, FRV)

Eichenberger & Woodtli, Kräuterkosmetik,  
Gesichts- und Körperpflege sowie Haar- und  
Warzontfernung, Baumackerstr. 61, Zürich

Rentsch & Co., Uhren- und Bijouteriegeschäft  
Weinbergstrasse 1, Zürich 6

A. Mullis, Pneuservice und Vulkanisieranstalt  
Franklinstrasse (bei Tuch A.G.) Oerlikon

Fa. Herbola Lederwaren & Reiscartikel engros &  
en détail, Bahnhofstrasse 7, Zürich 1

Blumenhaus Capitol, Bahnhofstrasse 72,  
(Ecke Uraniastrasse)

Zinngiesserei Braumandl, Zähringerstr. 20  
Zürich 1

Schuhhaus Rezzonico, Chaussures de Luxe,  
Bahnhofstrasse 14, Zürich 1, sowie Hauptge-  
schäft in Genf und Filiale in Lausanne

Babyhaus Greth Gloor; Talstrasse 16, Zürich

Modehaus Modissa, Damenkonfektion  
Limmatquai, Zürich 1

Vorgünstigungen auf Haushaltartikeln wie Staubsaugern, Kühlschränken, Waschmaschinen, Höhensonnen, Kochgeschirr, el. Öfen, usw. Bastel-Material und Trockenrasierapparaten.

10% auf den Verkaufsartikeln

5% auf den Verkaufsartikeln

10% auf dem Pensionspreis (Einsichtnahme in den Prospekt bei den Personalassistenten)

10% auf dem Pensionspreis (Einsichtnahme in den Prospekt bei den Personalassistenten)

10-20% auf dem Pensionspreis, je nach Saison. (Einsichtnahme in den Prospekt bei den Personalassistenten).

10% für Taxi- und Carfahrten, Fahrten mit Camionetten, Abgabe von Mietwagen.

10% auf allen Artikeln

20% auf sämtlichen Behandlungen und allen geführten (biologischen) kosmetischen Artikeln

10% Rabatt auf allen Artikeln

Rabatt bis zu 20% auf neuen Pneus je nach Marke

5% auf allen Einkäufen

10% auf allen Einkäufen

10% beim Kauf von Zinngeschirr, Kannen, Teller, Tee- und Kaffeekannenservices, Antiquitäten, Kupfer-, Messing- und Bronzegegenständen usw.

10% Rabatt auf allen Käufen

10% auf Bébé-Ausstattungen, Kleidungsstücke für Kinder von 1 - 6 Jahren, Stubenwagen.

5% Rabatt auf allen Artikeln

Walter Müller, Schirmspezialgeschäft  
Ohmstrasse 6, Zürich-Oerlikon

Bijouteriegeschäft A. Flückler, Haus zum Schiff  
Limmatquai 70, Zürich 1

Fritz Lüscher, dipl. Masseur-Physiopraktiker,  
Saunabad, Friesstrasse 38, Zürich 11

Villa Margherita, Bosco-Luganese (Tessin)  
(Geführt von der Familie unseres Flugkapitäns  
K. Herzog)

PKZ Burger-Kehl & Co. A.G. Bekleidungsfirma in  
allen Verkaufsgeschäften der Schweiz auf sämt-  
lichen Käufen

Herr Willy Ruchti, Maître-Tailleur, Mass & Kon-  
fektion für Damen und Herren, Spezialgeschäft  
für Herrenmode, Beckenhofstrasse 70, Zürich 6

Fa. Titan A.G. Stauffacherstr. 45

Fa. Helbling & Co., Herrenkonfektionsgeschäft  
Bahnhofstr. 71, Zürich 1

#### Fluggesellschaften

American Airlines, Capital Airlines,  
Colonial Airlines, Eastern Air Lines,  
Northwest Airlines, Pan American World  
Airways (und affilierte Gesellschaften),  
Trans World Airlines, United Airlines

#### Schiffsgesellschaft

Nomikos Lines, Piräus:

5% auf Einkäufen bis Fr. 20.-

10% auf Einkäufen über Fr. 20.-

5% Rabatt beim Kauf von Uhren und  
Juwelen

10% auf Saunabädern und Massage

10% Rabatt auf Pensionspreis

10% Rabatt

5% Rabatt

Kühlschrank "Cristal" 70 L  
Fr. 370.-- (statt Fr. 495.--)

Zündapp Combinette 2-Gang  
Fr. 695.-- (statt Fr. 795.--)

Zündapp Combinette 1-Gang  
Fr. 650.-- (statt Fr. 695.--)

5% auf allen Käufen

Die Ermässigungen sind je nach  
Gesellschaft, Strecke und Saison  
abgestuft und bewegen sich zwi-  
schen 25% und 100%. Die entspre-  
chenden Abkommen erstrecken sich  
auf Angehörige von Swissair-An-  
gestellten ebenfalls. Einzelhei-  
ten können bei unseren Flugschein-  
Verkaufsstellen und der Sektion  
Passage-Instruktionen in Erfah-  
rung gebracht werden.

25% auf den Schiffstarifen SS  
"AGAMEMNON", "QACHILLEUS" (al-  
le Strecken) und MV "MIAOULIS"  
Verkehr zwischen Brindisi und  
Piräus). Für Angehörige wird  
keine Vergünstigung gewährt. Swiss-  
air-Angestellte wenden sich unter  
Vorlage des Personalausweises di-  
rekt an die Vertretung (in der  
Schweiz C.G. Athanassoulas, Genf)  
oder den Hauptsitz der Schiffs-  
gesellschaft.

Die Gruppe Betriebsbesichtigungen organisiert am 5. November nachmittags einen Rundgang durch einen Teil der Wasserversorgungsanlagen der Stadt Zürich. Jedermann ist dazu freundlichst eingeladen. Bitte beachten Sie das demnächst erscheinende Detailprogramm an den schwarzen Anschlagbrettern.



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der September-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind :

Herr Hans Schenk, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 1.600.--
Herr Beda Jud, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 50.--
Herren Hans Schuler/Rudolf Müller, Kontrollabteilung, Dept. IV	Fr. 50.--
Herr Albert Treichler, Sektion Verkehrsbuchhaltung, Dept. I	Fr. 20.--
Herr Felix Fritschi, Postdienst, Dept. II	Fr. 20.--
Herr Eugen Oetiker, IERA - Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 10.--
Herr Willi Fehr, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 10.--

Die Talons der prämierten Vorschläge Nr. 3830 und 3941 sind uns immer noch nicht zugestellt worden.

Herr Hans Schenk machte am 20. November 1954 den Vorschlag, die Bohrungen für die Anlenkbolzen in den Haupt- und Nebenpleueln auf zusätzliche Uebergrößen auszuhöhlen, wodurch die Kosten für das Ausschleifen der Bohrungen wesentlich reduziert werden können. Am 23.6.55. erhielt Herr Schenk bereits eine Prämienanzahlung von Fr. 300.--. Die Auswirkungen des Vorschlages wurden während 6 Monaten genau verfolgt, um die endgültige Prämie zu berechnen, die einen Betrag von Fr. 1600.-- ausmacht und somit die höchste Prämie darstellt, die bis heute zur Auszahlung gelangte.

Herr Beda Jud schlug vor, das Kugellagergehäuse der Vickerspumpe PF-50 durch Ausdrehen einer Hohlkehle abzuändern, weil Defekte durch das Berühren des hintersten Schaftradiallagers mit dem Kugelkäfig am Lagergehäuse aufgetreten sind. Die Ausführung kann aus technischen Gründen nicht nach dem eingereichten Vorschlag vorgenommen werden; er hat jedoch den Grund der aufgetretenen Defekte erfasst.

Herren Hans Schuler/Rudolf Müller entwarfen Betriebsvorschriften für die Einstellung der Spannungsregler DC-6B und haben somit der Ingenieur Abteilung gewisse Vorarbeiten abgenommen.

Herr Albert Treichler machte die Anregung, beim Neudruck der Uebergepäcksscheine eine spezielle Rubrik vorzusehen für das Eintragen von allfälligen Anschlusstickets oder Destinationsvermerken.

Herr Felix Fritschi schlug vor, Propagandaplakate, die in den Schaufenstern der Luftreisebüros ausgestellt werden, auch auf der Rückseite zu beschriften, sofern sie in den Innenräumen gut sichtbar sind. Dadurch wird die propagandistische Wirkung erhöht.

Herr Eugen Oetiker machte die Anregung, bei Reparaturarbeiten an Flugzeugen Kopflampen zu tragen. Besonders nachts und an schwer zugänglichen Stellen leisten sie gute Dienste.

Herr Willi Fehr schlug vor, die Antriebswelle des Tachometergenerators in der Weise abzuändern, dass ein Ausschlagen derselben verunmöglicht wird.

Sich melden bitte : Nr. 3717 bei Herrn R. Bockhorn, Chef Produktionsabteilung.  
Nr. 2690 bei Herrn F. Barth, Chef Organisationsbüro.  
Nr. 2820 bei Herrn A. Westermann, Chef Betriebsplanungsabteilung.  
Nr. 3963 bei Herrn B. Bollmann, Chef Sektion Betriebsplanung.  
Nr. 3613 bei Herrn E. Kunz, Chef Konstruktionsbüro.  
Nr. 4081 bei Herrn W. Diem, Sektion Fracht.

Nachstehende Vorschläge können mit einer Prämie bedacht werden.  
Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 2808, 4116, 4153

- 2750, 3602 Beide Vorschläge mussten zurückgestellt werden zwecks definitiver Abklärung bei den kantonalen Behörden.
- 3828, 3840 Aufrechnung der Stimmkarten bei der Generalversammlung. Wie bereits in der letzten Nummer bekanntgegeben wurde, werden die beiden Vorschläge anlässlich der nächsten Generalversammlung geprüft.
- Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :
- 343 Das Reinigen von Oelkühlern. Die Idee ist nicht neu. In diesem Zusammenhang möchten wir den Einsender auf die Revisionsvorschrift vom 21.8.53. aufmerksam machen, die wie folgt lautet : "Oelkühler die ausgebaut werden wegen Motordefekt, Späne im Filter, werden nach Demontage des Motors, je nach Art des Defektes, durch die Kontrolle bestimmt, ob sämtliche oder nur die Hälfte der Röhren ausgebaut werden müssen." Unabhängig vom eingereichten Vorschlag ist gegenwärtig ein neues Reinigungssystem im Studium.
- 440, 3485 Einbau einer Benzinminimum - Signalanlage. Durch die grundsätzliche Aenderung der Betankungsvorschriften ist der Einbau der vorgeschlagenen Signalanlagen überholt.
- 2333 Die Blocks "Interne Meldungen" und "Materialanforderungen" sollen an der rechten untern Ecke perforiert werden. Die Einsparung an Arbeitszeit ist so gering, dass sich die Mehrausgaben für die Perforierung nicht lohnen.
- 2710 Verwendung eines Gummistempels für die Beschriftung der Colis. Die Idee ist nicht verwertbar, weil die Verpackungsarten zu verschiedenartig sind.
- 2730 Die für externe Stellen bestimmten Briefkopien sollten den gleichen Briefkopf aufweisen wie das Original. Der Vorschlag wurde eingehend geprüft, jedoch ist der Verbrauch an solchem Papier derart gering, dass sich ein spezieller Druck nicht lohnt.
- 3246 Zum Schutze des Anstriches unter den Cockpitfenstern sollen hölzerne Schutzschilder zur Anwendung gelangen. Die vorhandene Einrichtung, es sind dies die von der Malerei verwendeten mit Saugnäpfen ausgerüsteten Abdecktücher, erfüllt den Zweck besser.
- 3290 Neuer Anstrich der Flugzeugfensterpartie. Die zur Ausführung gelangende Bemalung wurde nach grafischen Gesichtspunkten entworfen und ist von der Geschäftsleitung gutgeheissen worden.
- 3386 Abänderung der Unterschriftsberechtigung in den Statuten. Das Problem ist seit längerer Zeit bekannt und steht in Prüfung. Der vorgeschlagene Text wäre indessen für die Statuten der Swissair nicht geeignet.
- 3510 Die Uniformmützen sollen mit Luftlöchli versehen werden. Der Vorschlag bringt keine neue Idee, waren doch schon früher die Mützen des Startpersonals mit solchen Luftlöchli versehen. Die Frage über deren Wiedereinführung wird studiert.
- 3710 What can I do for you - Goodwill action. Die Förderung der Zusammenarbeit und die Verbesserung des Betriebsklimas sind bestimmt wichtig und können am besten durch Selbsterziehung erreicht werden.
- 3843 Die Wagen der Schweizerischen Speisewagengesellschaft sollen mit Swissairfotos geschmückt werden. Dieser Vorschlag kann leider nicht verwirklicht werden, weil uns die SBB auf unsere Anfrage hin folgende Antwort gab : "Anlässlich des Baues bahneigener Speisewagen stellte die Generaldirektion den Grundsatz auf, von Reklamen in diesen abzusehen."

- 3849 Die Swissair News soll erst kurz vor Büroschluss verteilt werden, damit dieselbe nicht während der Arbeitszeit gelesen wird. Selbst wenn die News mit dem letzten Kurier verteilt würde, ist es möglich, sie während der Arbeitszeit zu lesen.
- 3852 In den Flugzeugen des Atlantikverkehrs sollen zur Unterhaltung der Passagiere farbige Diapositive gezeigt werden. Es ist anzunehmen, dass viele Passagiere von einer derart organisierten Unterhaltung nicht allzu begeistert wären. Zudem sprechen weitere Gründe gegen die Verwirklichung dieses Vorschlages, wie Beschädigungen der Apparatur infolge allfälliger Böen, zusätzliches Gewicht und vermehrte Beanspruchung des Kabinenpersonals.
- 3856 a) Makulaturpapier soll zu Notizblöcken verarbeitet werden. Der Einsender hat scheinbar keine Kenntnis davon, dass seit längerer Zeit alles Makulatur- und Einmalkohlepapier bei uns verwendet wird und zwar das Papier in Form von Notizblöcken und das Kohlepapier als Ersatz für das normale Kohlepapier.  
b) Durch Abgabe von "Fixpencil" soll der Verbrauch an Bleistiften eingeschränkt werden. Durch die Abgabe von Kugelschreibern ist der Bleistiftverbrauch wesentlich zurückgegangen.
- 4060 Einführung eines literarischen- oder Publikationsbüros. Die Idee an und für sich ist gut, sie war aber schon seit längerer Zeit in ähnlicher Weise geplant und soll mit Inbetriebnahme der "Koordinationsstelle für Umbauten an Flugzeugen und Betriebseinrichtungen" verwirklicht werden.
- 4101 Vereinfachung des Formulars "Vervielfältigungsauftrag". Es ist ein neues Formular in Vorbereitung.
- 4120 Anfertigung von Leichtmetalltreppen, die in die Motorgondel gestellt werden können. Der Einsender ist gebeten, einen neuen Vorschlag einzureichen, unter Angabe des Verwendungszweckes der gewünschten technischen Einrichtung.
- 4164 Mikrofilmgerät. Das Problem ist seit längerer Zeit bekannt und steht schon mehr als ein Jahr im Zusammenhang mit der Umorganisation des Archivs in Prüfung.
- 4177 Die Vervielfältigung der Flug- und Arbeitsrapporte soll auf einem Blatt erfolgen. Das vorgeschlagene Verfahren wurde bereits früher eingehenden Versuchen unterzogen, verlief jedoch negativ, weil sich das Umdruckverfahren äusserst schlecht für beidseitige Ausnutzung der Blätter eignet. Zudem hätte das Zusammenbringen von Flug- und Arbeitsrapport auf ein Blatt den Nachteil, dass die im Interesse der Empfänger liegende rasche Zustellung des Flugrapportes unnötigerweise verzögert würde.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/133/238/299/302/304/322/334/336/337/416/427/602/603/630/635/661/676/684/704/763/769/870/1245/1252/  
1253/1354/1919/1937/2347/2414/2442/2453/2659/2674/2690/2721/2817/2820/3054/3070/3217/3232/3238/3315/  
3329/3330/3342/3348/3382/3399/3402/3419/3422/3462/3464/3491/3602/3613/3684/3701/3717/3730/3745/3768/  
3771/3800/3812/3815/3816/3821/3839/3846/3854/3855/3856/3857/3859/3907/3923/3962/3963/3967/3985/3995/  
4009/4031/4062/4081/4082/4107/4112/4114/4115/4119/4121/4126/4129/4131/4133/4154/4163/4164/4170/4185/  
4171/4174/4178.

Die nachfolgenden zur Prämiiierung vorgesehenen Vorschläge mussten zwecks Abklärung technischer Details zurückgestellt werden :

326/332/682/4190

Vorschläge im Versuchsstadium :

362/760/3299/3960

# SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 11

20. November 1955.

## Unsere Verkehrsleistungen im Oktober 1955

	<u>Oktober 1955</u>	<u>Oktober 1954</u>
Etappenpassagiere	56'252 + 22%	46'151
Offerierte Tonnenkilometer	8'400'857 + 8%	7'814'741
Fracht in kg.	1'006'986 + 61%	627'234
Post in kg.	289'386 + 14%	253'449
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	67,4 %	56,4 %

Da zu Anfang des Berichtsmonates der Winterflugplan in Kraft trat, ist das Angebot an tkm gegenüber dem September um rund 10 % zurückgegangen, war aber immer noch um 8 % höher als im Oktober des Vorjahres. Mit 67,4 % konnte sich der durchschnittliche Ausnutzungsgrad auf einer erfreulichen Höhe halten, was in erster Linie der beträchtlichen Zunahme des Frachtvolumens zu verdanken ist. Es ist das erste Mal, dass wir in einem einzigen Monat mehr als 1000 Tonnen Luftfrachtgüter beförderten.

Im europäischen Verkehrsgebiet (ohne Griechenland und die Türkei) boten wir 41 % unserer Gesamtproduktion an. Gegenüber dem Oktober des letzten Jahres vermehrten sich hier die ausgenutzten Fracht-tkm um 35 %. Der mittlere Ladefaktor nahm, im Vergleich zu 60,4 % in der Parallelfahrt des Vorjahres, auf 69,9 % zu.

Die Flüge nach Athen, Istanbul, Kairo, Beirut, Tel Aviv und Damaskus beanspruchten 15 % unserer totalen tkm-Leistung. Die Zahl der ausgenutzten Fracht-tkm stieg in diesem Sektor um 67 %. Im Durchschnitt waren diese Kurse zu 75,2 % ausgelastet, verglichen mit 65,3 % im letztjährigen Oktober.

Der Nordatlantikverkehr war an der Gesamtproduktion mit 37 % beteiligt. Im Verhältnis zum Oktober 1954 betrug der Anstieg bei den geleisteten Fracht-tkm volle 96 %, wobei der DC-4 Frachter zu 69,5 % ausgenutzt war, verglichen mit 34,7 % im gleichen Monat vor Jahresfrist. Für sämtliche Nordatlantikurse stellte sich die Auslastung auf durchschnittlich 62,1 %, gegenüber 49 % im Oktober 1954.

Die Südamerika-Linie nahm 7 % des totalen tkm-Angebotes in Anspruch. Das Betreffnis an Fracht-tkm wuchs um 49 %, und der mittlere Ausnutzungsgrad verbesserte sich von 54,8 % im vorjährigen Vergleichsmonat auf 64,2 %.

Mit dem im Oktober erzielten Ergebnis dürfen wir zufrieden sein.

Herr Dr. C.F. Ducommun, neuer Leiter des Personaldienstes und Mitglied der Geschäftsleitung, hat am 4. November seine Tätigkeit aufgenommen.

### Kloten meldet Rekordfrequenzen

Wie die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich mitteilte, hatte der Flughafen Kloten in den ersten neun Monaten dieses Jahres mit insgesamt 557'043 ankommenden und abfliegenden Passagieren (gleiche Periode 1954: 465'440), 7'724 (6'252) Tonnen Fracht und 2'735 (2'480) Tonnen Post Rekordfrequenzen aufzuweisen. Im reinen, regelmässigen Linienverkehr (ohne Sport-, Privat- & Charterverkehr) ergibt sich folgendes Bild, wobei Transitpassagiere stets doppelt gezählt sind:

	<u>Jan.-Sept. 1955</u>		<u>Jan.-Sept. 1954</u>	
Flüge	18'586		16'825	
Davon Swissair	10'978	59 %	10'799	64 %
Passagiere	515'742		430'721	
Davon Swissair	274'687	53 %	254'673	59 %

Das Luftverkehrsjahr 1954 in einigen Zahlen - An der Mitte Oktober in New York abgehaltenen 10. Jahresversammlung der IATA gab deren Generaldirektor, Sir William P. Hildred, einen ausführlichen Ueberblick über die Lage in der Luftverkehrsindustrie. Demnach vollbrachten die 75 der IATA angeschlossenen Gesellschaften mit einem totalen Bestand von rund 2500 Flugzeugen, darunter 1100 vier- und 1400 zweimotorigen, im vergangenen Jahr etwa 85 % der auf total 6 Milliarden tkm. geschätzten Gesamtleistung in der westlichen Welt. Die Zahl aller im regelmässigen Weltluftverkehr (ohne China und Russland) beförderten Passagiere wird pro 1954 auf 59 Mio. beziffert, wovon rund 32 Mio. auf den amerikanischen Binnenverkehr entfallen. Gegenüber 1953 haben der Passagierverkehr gesamthaft um 14 %, der Frachtverkehr um 8 % und die Postbeförderung um 18 % zugenommen. Der gesamte Reingewinn aller am regelmässigen Weltluftverkehr beteiligten Unternehmen kann für das Jahr 1954 auf 71 Mio. Dollar geschätzt werden, wobei er sich wie in den Vorjahren 1952 und 1953 auf ungefähr gleicher Höhe bewegt und bei etwa 3 % des Bruttoumsatzes liegt. Von diesen 71 Mio. Dollar entfallen allerdings nicht weniger als 67 Mio. (ohne Einrechnung von Subventionsbeiträgen) auf Gewinne im amerikanischen Inlandverkehr, so dass für die übrigen im internationalen Luftverkehr tätigen Unternehmen nur noch 4 Mio. Dollar übrigbleiben. Von diesem Nettoertrag sind indessen noch die Kapitaldienste, die Steuern und teilweise die Kosten für Neuanschaffungen zu bestreiten. Die IATA-Mitglieder haben im vergangenen Jahr für die Beschaffung von neuen Langstreckenmaschinen rund 200 Mio. \$ verausgabt. Im nächsten Fiskaljahr (1. Juli 1956 bis 30. Juni 1957) wird die amerikanische Regierung etwa 30 Mio. \$ zur Subventionierung landeseigener Gesellschaften aufwenden.

Die amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften verfügten nach einer Schätzung des Präsidenten der American Airlines, C.R. Smith, per Ende 1954 über rund 1300 Flugzeuge, wovon 629 viermotorige. Die vorgenannte Gesellschaft hat übrigens dieser Tage als erstes Luftverkehrsunternehmen der Welt ihren 50'000'000. Passagier befördert!

Flugzeuge als Exportartikel - Nach einer Mitteilung der U.S. Aircraft Industrie Association haben die Vereinigten Staaten im Jahre 1954 nach 79 Ländern Verkehrsflugzeuge und Ersatzteile im Gesamtwert von 618'900'000 \$ exportiert. Die entsprechenden britischen Ausfuhren beliefen sich auf 156'940'900 \$.

### Die Tücken des Uebersetzens

Unser neuer Werbefilm in englischer Sprache über den Nahen Osten trägt den Titel "The Magic Touch". Dieser Streifen wurde nun kürzlich von einer unserer Vertretungen in Deutschland unter der geradezu zauberhaften Bezeichnung "Die magische Berührung" angekündigt!



Neuer Pilot-in-Command - Flugkapitän Andrea Bezzola ist per 1. November zum Pilot-in-Command auf DC-6B vorgerückt, wozu wir ihm bestens gratulieren!

Happy Landings - Wir freuen uns, wiederum einigen Neuvermählten unsere besten Glückwünsche entbieten zu können:

10.9.55 Berlinger Benoit, Istanbul  
15.9.55 Kramer Armin, Ing.-Abt., Dept. IV, Kloten  
21.9.55 Dilmac Edouard, Istanbul  
24.9.55 Leuzinger Jakob, Werft, Dept. IV, Kloten  
26.9.55 Kägi Hans, Sattlerei, Dept. IV, Kloten  
29.9.55 Kramer Hugo, Luftreisebureau, Basel  
29.9.55 Hayner Rudolf, Luftreisebureau, Zürich  
30.9.55 Sigrist Willi, Auswertung, Dept. IV, Kloten  
21.10.55 Wepfer Kurt, Flugbetrieb, Dept. IV, Kloten

Don Carlos im Gepäckraum - Eine ebenso ungewöhnliche wie unfreiwillige Luftreise erlebte im vergangenen Monat ein Angehöriger unserer Startmannschaft in Kloten. Im Gepäckraum des kursmässigen Flugzeuges der KLM nach Südamerika war Karl, der tragikomische Held dieser Geschichte, mit dem Ordnen der Koffer beschäftigt. Da, oh Schreck, ging auf einmal mit lautem Knall die Türe zu. Man hatte ihn vollständig vergessen! Vergeblich versuchte er, sich durch Klopfen bemerkbar zu machen. Zu spät. Die Maschine rollte zur Piste, und der 'blinde' Passagier fügte sich zwischen Gepäckstücken ins Unvermeidliche. Bald stieg das Flugzeug auf 5'000 m Höhe. Ein Glück, dass auch der Gepäckraum über automatischen Druckausgleich verfügte! Bei der Zwischenlandung in Lissabon waren die Leute nicht wenig erstaunt, als plötzlich ein 'Schwarzfahrer' zum Vorschein kam. Nach unbestätigten Meldungen nennt sich nun Karl in Erinnerung an seinen kurzen Aufenthalt in Portugal Carlos. Sachen gibt's!

Die Aussenvertreterkonferenz findet vom 29. November bis zum 1. Dezember 1955 in Zürich statt.

Ein neuer Ausbildungskurs für Kabinenpersonal, an dem rund ein Dutzend angehende Hostessen und vier Steward-Anwärter teilnehmen, hat am 7. November in Kloten seinen Anfang genommen und wird bis zum 10. Dezember dauern.

"Metropolitans" sind gefragt - Bis Mitte November erhöhte sich bei den Convair-Werken der Auftragsbestand für "Metropolitans" auf insgesamt 60 Einheiten, nachdem die National Airlines sechs und Braniff acht Exemplare bestellt haben.

### Das ist Dienst am Kunden!

Man schrieb den 30. August 1955. Auf dem Flugplatz Genf-Cointrin stand frühmorgens die HB-IRM des Kurses SR 020 zum Abflug nach Zürich bereit. Infolge von QGO in Kloten ergab sich eine Startverzögerung. 26 Passagiere, darunter der amerikanische Brigade-General E.C.R. Lasher und sein Adjutant, warteten auf den noch ungewissen Abflug. Die beiden Offiziere mussten sich zu einer wichtigen Besprechung nach Frankfurt begeben, wo sie mit dem Anschlusskurs SR 200 eintreffen gedachten. Leider zog sich die Verspätung weiter hinaus. Der Anschluss in Zürich war nicht mehr möglich. Zudem waren die Flüge mit SR 728, SR 204 und SR 212 ausgebucht.

Aber nun hatte Herr Jean Maag, Gruppenchef der Abfertigung in Cointrin und früherer Stationsleiter in Frankfurt, eine Idee. Er machte dem Flight Control Center den Vorschlag, SR 020 via Basel nach Zürich umzuleiten, in Blotzheim den Anschluss an die Linie SR 214 Basel-Stuttgart-Düsseldorf zu sichern und mit diesem Kurs ausnahmsweise eine Landung in Frankfurt vorzunehmen. Dieser Plan wurde genehmigt. Herr Maag setzte dieses Vorhaben den beiden amerikanischen Offizieren sowie den übrigen Passagieren auseinander und erreichte allseitige Zustimmung. Dank seiner Initiative und Umsicht war es in der Folge möglich, mit einer einzigen Ausnahme allen Passagieren die weiteren Anschlüsse zu gewährleisten. General Lasher, der mit einer nur geringen Verspätung auf die Marschtafel in Frankfurt eintraf, hat sich in einem Schreiben über diese überaus zuvorkommende Betreuung seitens der Swissair sehr lobend geäußert. Die wohlbedachten und richtigen Massnahmen von Herrn Maag verdienen Anerkennung. Ohne Zweifel ist hier Good will für die Swissair geschaffen worden. Wenn wir hier das Verhalten eines einzelnen Mitarbeiters besonders hervorgehoben haben, so nicht etwa deshalb, um Tatkraft und Initiative von andern Angestellten, die im Kontakt mit dem Publikum stehen und sich bestimmt auch schon ähnlichen Situationen gewachsen zeigten, in den Schatten zu stellen. Der Fall illustriert aber sehr schön, wie es gerade bei Flugunregelmässigkeiten darauf ankommt, den Passagieren die bestmöglichen Dienste zu leisten.

Unsere Vertretung in Mailand bezog am 21. November ein neues Ladenlokal am Corso Venezia 8, (Piazza S. Babila).

Verkauf von DC-6B Aschenbechern - Beim Concierge im Hirschengraben, bei der Stationskasse im Flughafen und beim Portier Werft in Kloten, sowie beim Service de Publicité in Genf und beim Luftreisebureau in Basel sind jetzt wieder DC-6B Aschenbecher zum Preise von Fr. 14.50 erhältlich. Die Propaganda-Abteilung hat zwar für dieses Jahr einen grösseren Vorrat als früher angeschafft, doch empfiehlt es sich, einen Kauf rasch zu tätigen.

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats Oktober sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetreten:

Departement I

Departements-Sekretariat	Augsburger Susanne
Speditionsbüro	Michel Gabriele
Kontierungs- & Fakturenkontrollbüro	Fleischmann Charlotte
Statistikdienst	Rutishauser Annemarie
Kontrollbüro/Passage Abflug	Hinden Willy
	Studer Hans

Departement II

Flugplanbüro	Lips Heidi
Reservationswesen /Service Europa	Vettiger Ernst
Stadtterminus Zürich	Küttel Ernst
	Notter Margrit
Abfertigung Zürich	Schück Max

Departement III

Manual Produktion	Looser Monica
Navigation Office	Brunelli Katharina
	Isler Margarita
Piloten-Aspiranten	Ab Egg Armin
Kurs II/55	Ropp Hans
	Ebnetter Xaver
	Eichenberger Walter
	Frei Willy
	Kaiser Erwin
	Kurzen Robert Edgar
	Lanz Jean Rodolphe
	Läuchli Heinz
	Leyvraz Jean-Jacques
	Pedrocchi Piero
	Suter Georges
	Schmid Wolfgang Harry
	Schulthess Theodor
	Thut Heinz
	Tröhler Ernst
	Zürcher Günther
Bordmechaniker-Aspiranten {	Frey Arthur
Kurs III/55	Vollmar Eugen
Uebermittlungszentrale	Hertler Elvira
Stationsinspektorat	Jackowsky Erna
Büro f. Flugzeug- & Passagierabfert.	Käppeli Milly
Traffic Office	Zingg Max
Passagierdienst	Roth Ilse
	Schaerer Willy
	Schiess Hugo
Startdienst	Gautschi Paul
Verpflegungsdienst	Hofer Max
Betriebskantine Taubenried	Schneller Louise

Departement IV

Betriebsstudien

Flugzeugüberholung (Werft)

Flugzeugwartung (Flugbetrieb)

Schlosserei

Elektrowerkstatt

Triebwerkgruppe II

Direktion Genf

Rückerstattungen

Auslandvertretungen

London

Paris

Düsseldorf

Stuttgart

Wien

Innsbruck

Port Said

New York

New York, Techn. Dienst

Sao Paolo

New York

Wellauer Friedrich

Kunz Walter

Sala Hans

Gut Walter

Hardmeier Paul

Hauser Heinrich

Maag Hans

Ruef Paul

Honegger Heinrich

Rüeggger Eugen

Ringger Werner

Monnier Yvonne

Colvin Rosemary

Hughes E. Douglas

Lacomme Gustave

Aengenheyster Brigitta

Schmid Hans

Unrath Günther

Nowacek Karl

Meyersberg Herta

Graf Ingeborg

Morel Ferdinand

Heydolph Joan Elizabeth

Falco Carmine

Meira Geraldo dos Santos

Boyd Donald M.

Mitteilungen der  
Freizeitorganisation des Personals der  
Swissair

Fussballklub - Resultate der Meisterschaftsspiele vom:

1.10.55	Swissair I - LUWA/Metallbau	3 : 1
	Swissair II - AMAG II	2 : 7
15.10.55	Kantonalbank - Swissair I	2 : 2
22.10.55	Kant. Verwaltung - Swissair I	6 : 5 (Protest)
5.11.55	Swissair - NCR	0 : 4
12.11.55	LUWA/Metallbau - Swissair	1 : 3
<u>Cupspiel</u> -		
29.10.55	Swissair - Stadtverwaltung	2 : 0

..... / .....

Vergünstigungen -

Bis zu 25 % Rabatt für alle Radios & Fernsehapparate, Grammo-Kombinationen, Tonbandgeräte, Polydor-Langspielplatten, Antennenmaterial etc.

Auskunft erteilt:  
Frau L. Dobmaier, Sallerstrasse 10, Zürich 11/50  
Tel. 46 54 78.

Das Möbelhaus R. Schwörer, Bäckerstrasse 51, Zürich, gewährt einen Rabatt von 6 %.

Die Firma C. Wiesendanger, Austrasse 7, Zürich 45, räumt einen Rabatt von 20 % auf Autobatterien (nach telefonischer Voranmeldung durch Herr Weibel, Technischer Einkauf, Tel. 2746) ein.

Die BAG Turgi, Verkaufsstelle Stampfenbach 15, Zürich, bietet auf sämtliche Artikel (Beleuchtungskörper, elektrische Kleinapparate, Broncewaren, Heizkissen, Toaster, Bügeleisen etc.) einen Rabatt von 5 %.

In allen Fällen ist der Personalausweis vorzuzeigen.

-----  
Literaturhinweis

Im Athena Verlag in Basel ist unter dem Titel  
"MIT DER SWISSAIR IN DIE WELT"

ein Buch erschienen, das beim Concierge im Hirschengraben, beim Portier Werft, bei der Stationskasse im Flughafen und beim Luftreisebureau in Basel zur Ansicht aufliegt. Der Verleger gibt das Buch an unser Personal zum Vorzugspreis von Fr. 8.15 ab. Die Publikation eignet sich gut für Geschenkzwecke und ist reich illustriert. Bestellungen können nach Einsichtnahme aufgegeben werden. Die Auslieferung erfolgt so rasch als möglich.



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der Oktober-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind :

Herr Ferdinand Fürstenberger, IERA - Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 20.-- *
Herr Rudolf Kaufmann, IERA - Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Hugo M. Schumacher, Sektion Fracht, Dept. II	Fr. 10.--

\* Dieser Vorschlag wurde von Herrn Fürstenberger bereits im Sommer 1954 eingereicht, als er noch nicht Chef der "IERA - Flugbetrieb" war.

Der Talon des prämierten Vorschlages Nr. 2808 ist uns noch nicht zugestellt worden.

Herr Ferdinand Fürstenberger machte die Anregung, in die Flugzeuge HB-ILI und HB-ILA, gleich wie bei der HB-ILU, an die Minuskabel zu den vier Oelwarndosen Kippschalter einzubauen, dadurch können gewisse Troubles bereits während des Fluges lokalisiert werden.

Herr Rudolf Kaufmann schlug vor, an den Lampenfassungen der Propellerverstellbox DC-6B Isolationshülsen einzusetzen. Kurzschlüsse werden somit vermieden.

Herr Hugo M. Schumacher schlug vor, die Innenseite der beiden Türflügel der Frachtflugzeuge HB-IRX und HB-ILU mit dem Namen und dem Signet der SWISSAIR zu versehen. Dadurch wird die propagandistische Wirkung bei einem allfälligen fotografisch festgehaltenen Ein- und Auslad erhöht.

Sich melden bitte : Nr. 3725 bei Herrn W. Trottmann, Chef Sektion Avor.  
 Nr. 2820 bei Herrn A. Westermann, Chef Betriebsplanungsabteilung.  
 Nr. 3963 bei Herrn B. Bollmann, Chef Sektion Betriebsplanung.  
 Nr. 3613 bei Herrn E. Kunz, Chef Konstruktionsbüro.  
 Nr. 4081 bei Herrn W. Diem, Sektion Fracht.  
 Nr. 2690 bei Herrn F. Barth, Chef Organisationsbüro.

Nachstehende Vorschläge können mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 304/334/1354/1822/3419/3717/3745/3821/3985/4062/4107/4131/4154/4171/4174/4197.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 332 Vorrichtung zum Richten der Flanschen an den Vergasern PR 58 E 5. Das gezeichnete Werkzeug wäre brauchbar, es hat sich aber anlässlich der Prüfung des Vorschlages herausgestellt, dass die verlangte Dichtigkeit der Flanschen auch ohne Werkzeug auf eine billigere Art erreicht werden kann.
- 337 Lehre für eine rationellere Montage des Abgassystems beim Motoreinbau der DC-6B. Die vorgeschlagene Lehre würde bei der Montage eine kleine Einsparung an Arbeitszeit bringen, jedoch beim Einbau ein Mehraufwand an Zeit bedingen. Der Vorschlag bringt uns also keine Vorteile.
- 602 Ausgabe von speziellen Flugscheinen für die Strecke ZRH - BSL und ZRH - GVA v. v. Die Idee ist nicht neu, befassten sich doch bereits drei Einsender mit ähnlichen Vorschlägen. Der Verbrauch an Flugscheinen für die betreffenden Strecken rechtfertigt noch keine spezielle Ausgabe. Das vorgeschlagene System hätte zudem noch den Nachteil, dass sämtliche Angaben zwei Mal handschriftlich eingetragen werden müssten.
- 637 Auf den Kartonhüllen der Nightbags soll das "LDT" mit "LTD" überklebt werden. Der Vorrat an solchen Nightbaghüllen ist derart klein, dass sich die Korrektur nicht mehr lohnt.
- 769 Dem Personal soll die Möglichkeit gegeben werden, Occasionsverkäufe in der SWISSAIR - NEWS zu publizieren. Occasionsverkäufe sollten dem Personal durch die Anschlagbretter zur Kenntnis gebracht werden.
- 870 Vereinfachung in der Uebermittlung interner Meldungen. Als allgemeine Regel kann man den Vorschlag nicht verwenden. Auf Einzelfälle mag er seine Gültigkeit haben.
- 2453/  
4009 Unzulänglichkeiten beim Kochen von Tee und Kaffee in den Büros. Es liegt in der Kompetenz der Dienststellenchefs, allfällige Uebermarchungen abzustellen.
- 2674 Appetizers sollen in hermetisch verschlossenen Dosen auf das Flugzeug gegeben werden. Die neuzeitliche Tendenz des Reisepublikums richtet sich in erster Linie auf einen Service à discretion. Es wird weniger geschätzt, Appetizers in Einzelpackungen vorgelegt zu bekommen.
- 2820 Der Wettermeister, ein neues Hilfsmittel zur Bekämpfung von Bodennebel. Aus der vom Einsender zugestellten Abbildung ist nicht ersichtlich, wie dieses Gerät funktioniert; zudem wäre es für Flugplätze nicht geeignet.
- 3348 Bessere Koordinierung der Stenodactylos. Es gehört in den Verantwortungsbereich des Chefs, seine Mitarbeiter jederzeit voll zu beschäftigen und gegebenenfalls von sich aus seine Leute einem andern Chef aushilfsweise zur Verfügung zu stellen.
- 3382 Billigere Wohngelegenheiten für Swissairangestellte in New York zur Reduzierung der Déplacemententschädigungen. Trotzdem der Vorschlag im Prinzip befürwortet werden kann, sind die Voraussetzungen heute und in nächster Zukunft noch nicht gegeben.
- 3730 Anschaffung eines mit Infrarot-Lampen versehenen fahrbaren Trockentisches. Für die Malerarbeiten in der Werft wurden Quarz-Infrarotstrahler angeschafft, so dass genügend derartige Lampen für den zeitweiligen Bedarf in der Malerei zur Verfügung stehen.
- 3812 Reinigen der Rasierapparate in den Flugzeugen mit einem an der Ventilationsdüse montierten Gummrohr. Der Luftdruck ist zu klein, als dass die Rasierapparate einwandfrei gereinigt werden könnten.
- 3846 a) Korrektes Beschriften der Ordner und Ablegeschachteln vor der Uebergabe ins Archiv. Bei der Uebergabe von Akten ins Archiv wird vorausgesetzt, dass alle Ordner und Ablegeschachteln korrekt beschriftet werden.  
b) Beschaffung von Ablegeschachteln für die Archivierung der Tabellierlisten. Die Aufbewahrungsdauer der zu archivierenden Tabellierlisten wird z. Zt. neu festgelegt und es kann mit stark herabgesetzten Archivierungszeiten gerechnet werden, weshalb sich die Anschaffung von teuren Ablegeschachteln vorderhand nicht lohnt.

- 3850 Die Bezeichnung "SWISSAIR" am Kopf des Flugplanes. Die Idee ist gut, aber nicht die erste. Die Neugestaltung des Flugplanes ist auf Wunsch der Direktion bereits seit längerer Zeit in Vorbereitung.
- 3855 Ueberdachung der Flugzeugtreppen. An die Verwirklichung dieser Idee kann nicht gedacht werden, weil die Erstellung überdachter Flugzeugtreppen zu grosse Kosten verursacht, einen grösseren Platzbedarf im Abstellraum wie auf dem Tarmac beansprucht, die Manövrierfähigkeit wegen zu grossem Gewicht erschwert und bei starkem Wind die Standfähigkeit nicht gewährleistet.
- 3857 Präsenzkontrolle im Rechnungswesen. Der Chef des Rechnungswesen hat bereits vor einiger Zeit eine Studie veranlasst über die zweckmässigste Erfassung der täglichen Personalbestände in der Abteilung. Das Resultat zeigte, dass diese täglichen Meldungen die einzige zuverlässige Informationsquelle für die Personalbestände darstellen.
- 3859 Ueberprüfung des Adressenmaterials für Propagandadrucksachen. Es handelt sich hier nicht um einen Vorschlag, sondern um eine Mitteilung. Unsere Mailing List ist nach Interessengebieten aufgeteilt, weshalb in Einzelfällen Doppelspurigkeiten vorkommen können. Um diese auszumerzen, werden jährlich zweimal spezielle Falzprospekte mit Antwortkarten versandt. Jeder Swissairler, der von solchen Fällen Kenntnis erhält, ist gebeten, die Sektion Verkaufsförderung zu benachrichtigen.
- 3860 Auf den Luftpostcouverts soll der Schriftzug "SWISSAIR" nicht mehr getrennt werden. Der Vorschlag ist überholt. Bereits liegen neue Luftpostcouverts vor, bei denen der Namenszug "SWISSAIR" nicht mehr getrennt ist.
- 3861 Beteiligung der SWISSAIR am Bau von Airporthotels zwecks Einsparung von Déplacementspesen und zur Förderung des Flugverkehrs. Zur Zeit ist dieser Vorschlag nicht opportun, da die finanziellen Mittel in erster Linie für die Beschaffung von Flugzeugen eingesetzt werden müssen.
- 3862 Abzug der Rechnungen für Amateurfotoarbeiten der Swissair - Foto A.G. am Salär. Es lohnt sich nicht, für diese sporadischen Abzüge das Lohnbüro, Lochkartenbüro und die Hauptkasse in Anspruch zu nehmen.
- 3863 Die neuen CV 440 sollen aus propagandistischen Erwägungen den Namen "Metropolitan" tragen. Für die erwähnten Flugzeuge wird der Name "Convair - Metropolitan" verwendet. Ob sie noch Namen von Kantonen oder Städten erhalten sollen, kann heute noch nicht beantwortet werden.
- 4114 Kleinfunkgeräte zur besseren Verständigung zwischen Boden- und Cockpitpersonal. Es bestehen bereits genügend andere Verbindungsmöglichkeiten, sodass die vorgeschlagene äusserst selten gebraucht würde.
- 4126 Die Scheinwerfer unter dem Hangardach sollen derart abgeändert werden, dass sie die Fahrzeuglenker, die vom Rollweg zum Tarmac fahren, nicht mehr blenden. Sämtliche Scheinwerfer für die Vorplatzbeleuchtung Werft und Hangar sind drehbar montiert und können somit je nach Bedarf eingestellt werden; Beanstandungen sind auf dem Dienstweg zu melden.
- 4129 Abänderung der Propellerenteiserkohlebürsten für DC-6B. Vor Eingang des Vorschlages wurden die erwähnten Enteiserbürsten mit einer kleinen, vom Vorschlag abweichenden Aenderung in Auftrag gegeben. Es werden in nächster Zeit Versuche mit neuen Federn aus Bandstahl durchgeführt.
- 4195 Behebung des Parkplatzmangels im Werftareal. Die Schaffung neuer Parkplätze wird grundsätzlich abgelehnt, da in absehbarer Zeit sämtliche Privatwagen ausserhalb des Areal abgestellt werden müssen. Die heute bezeichneten Parkflächen sind daher als provisorisch zu betrachten.
- 4399 Neudruck von Handgepäck-Etiketten mit einem Vermerk, das Handgepäck unter die Sitze zu versorgen. Der Vorschlag ist gut. Man befasste sich jedoch bereits vier Monate vor Eingang dieses Vorschlages mit dieser Angelegenheit; entsprechende Etiketten sind bereits im Druck.
- ohne Nr. Die Versetzung der Zollbaracke in Basel - Blotzheim wäre schon längst erwünscht, ist jedoch nicht realisierbar, da die Flughafenverwaltung grundsätzlich weitere Neubauten und kostspielige Aenderungen ablehnt.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/133/238/299/302/336/416/603/630/631/635/661/676/704/763/1245/1252/1253/1919/1937/  
2347/2414/2442/2659/2690/2721/2817/3054/3070/3217/3232/3238/3315/3329/3330/3342/3399/  
3422/3436/3462/3464/3491/3568/3602/3613/3684/3701/3725/3768/3771/3815/3816/3854/3856/  
3864/3907/3962/3963/3967/3995/4031/4081/4082/4112/4115/4119/4121/4125/4133/4144/4163/  
4164/4170/4178/4185/4362/4394/4398.

Die nachfolgenden zur Prämierung vor-  
gesehenen Vorschläge mussten zwecks  
Abklärung technischer Details zurückge-  
stellt werden :

Nr. 326/682/4153/4190.

Vorschläge im Versuchsstadium :

Nr. 362/427/684/698/760/2750/3299/  
3602/3828/3840/3923/3960/4114.





# SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST  
84, HIRSCHENGRABEN  
ZÜRICH

4. Jahrgang

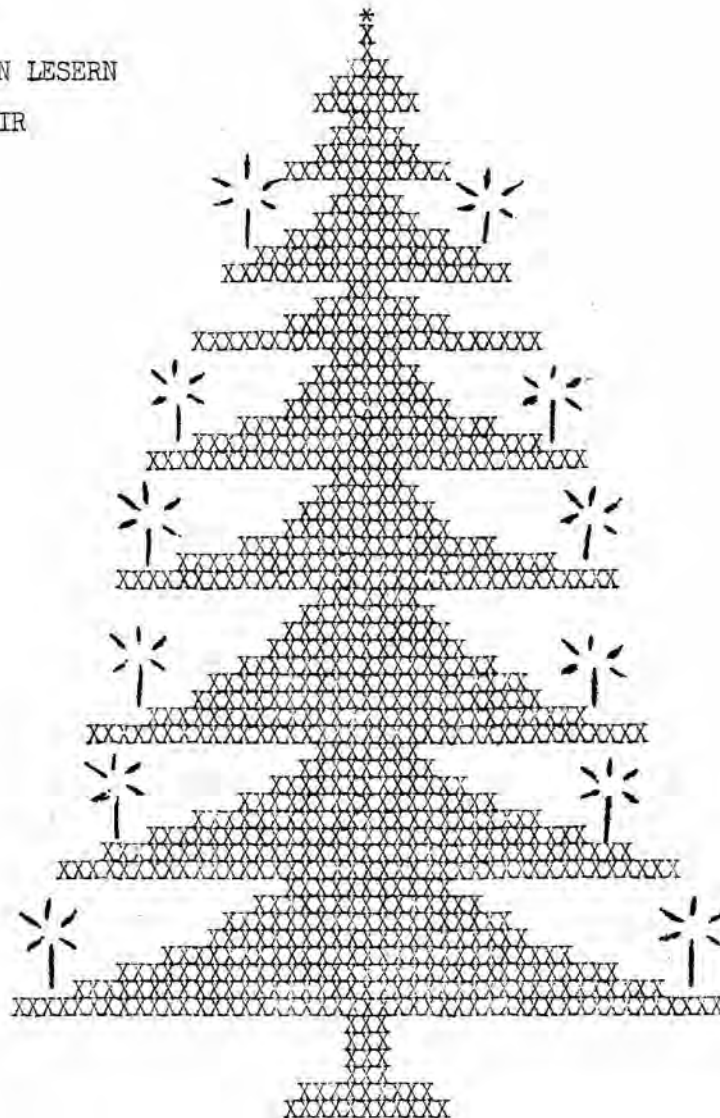
Nr. 12

20. Dezember 1955.

ALLEN UNSERN LESERN  
WUENSCHEN WIR  
FROHE  
WEIH-  
NACHT

\*\*

\*



UND VIEL  
GLUECK  
IM  
NEUEN  
JAHR

\*\*

\*

## Zum Jahreswechsel

Der Uebergang von einem Jahr zum andern bietet immer willkommene Gelegenheit, eine kurze Pause einzuschalten, Rückschau auf die abgelaufenen zwölf Monate zu halten und sich auf kommende Aufgaben vorzubereiten. Das gilt jeweils für den geschäftlichen wie für den persönlichen Bereich.

Rückblickend dürfen wir mit Genugtuung eine ganze Reihe von erfreulichen Fortschritten feststellen. Unsere Produktion wird bis Ende Dezember 94 Millionen Tonnenkilometer überschreiten, die Zahl der Etappenpassagiere dürfte sich auf 635'000 belaufen, und beim Frachtvolumen ist mit einem Gesamtgewicht von mehr als 8 Millionen Kilogramm zu rechnen. Alle diese Ziffern bedeuten neue und verheissungsvolle Höchstleistungen. Eine bemerkenswerte Verbesserung ist auch beim Kundendienst eingetreten. Es ist mir eine angenehme Pflicht, allen Mitarbeitern für die geleistete gute Arbeit meinen Dank und meine Anerkennung auszusprechen. Die gedeihliche Entwicklung unseres Unternehmens darf uns alle mit Freude und guter Zuversicht erfüllen.

Die zu Ende gehende Kalenderperiode war für uns eine Zeit der Konsolidierung. Der Betrieb ist nun wesentlich besser eingespielt als im Vorjahr. So froh wir über diese Tatsache sind, besteht doch keinerlei Anlass zur Selbstgefälligkeit. Manches ist noch verbesserungsbedürftig. Aus Zuschriften von Passagieren kann ich immer wieder entnehmen, wie sehr unsere Gäste auch auf Kleinigkeiten achten, und wie oft es noch vorkommt, dass gerade solche Kleinigkeiten nicht in Ordnung sind.

Wir dürfen daher in unseren Anstrengungen nicht nachlassen. Die Expansion des Luftverkehrs geht weiter, und die Swissair muss mit ihr Schritt halten. Die Grössenordnung der bevorstehenden Aufgaben übertrifft alles bisher Dagewesene. Vor allem hat die Geschäftsleitung fortgesetzt alle Anstrengungen zu unternehmen, um die in Aussicht stehenden Kostenerhöhungen unter Kontrolle zu halten. Sie zählt auch in dieser Hinsicht auf die verständnisvolle Unterstützung der ganzen Belegschaft. Wir müssen mit vereinten Kräften alle Schwierigkeiten meistern. Dazu bedarf es des vollen Einsatzes eines jeden Mitarbeiters, ganz gleich in welcher Funktion er für uns tätig ist. Jede gute Leistung, wo immer sie auch im Rahmen unserer Organisation vollbracht wird, zählt. Von den Vorgesetzten aller Stufen erwarte ich, dass sie den guten Leistungen ihrer Untergebenen Anerkennung verschaffen. Die Pflege eines guten Arbeitsgeistes ist die vornehmste Aufgabe der Kader aller Stufen. Je besser der Geist ist, der uns alle besetzt, umso schlagkräftiger werden wir den Wettstreit mit unseren zahlreichen und mächtigen Konkurrenten bestehen. Die Zukunft wird weiterhin im Zeichen des Kampfes stehen, eines Kampfes, in dem es letztlich um die Existenz gehen kann. Die Leitung wird alles tun, um für die Weiterentwicklung unserer Gesellschaft die materiellen Voraussetzungen zu schaffen. Ich zweifle nicht daran, dass sie dabei die volle Gewissheit haben darf, auch künftighin auf Sie alle zählen zu können.

In dieser Ueberzeugung wünsche ich allen meinen Mitarbeitern, dem gesamten Personal der Swissair und Ihren Familien, recht frohe Festtage und ein erfolgreiches neues Jahr. Meine Glückwünsche richten sich insbesondere auch an jene, die während der Feiertage in der Schweiz, irgendwo im Ausland oder in der Luft ihren Dienst versehen müssen.

W. Benschel

Unsere Verkehrsleistungen im November 1955

	<u>November 1955</u>	<u>November 1954</u>
Offerierte Tonnenkilometer	6'563'312 + 2 %	6'447'740
Etappenpassagiere	36'213 + 14 %	31'665
Fracht in kg	892'331 + 41 %	634'647
Post in kg	284'738 + 19 %	239'487
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	63,3 %	52,8 %

Der November hat uns ein verhältnismässig befriedigendes Resultat gebracht. Vergleichsweise sei bemerkt, dass wir in diesem Monatsmonat mehr Fracht transportierten als im ganzen Jahre 1947 und die Passagierziffer mehr als halb so hoch ist als das Total der Fluggäste des Jahres 1946.

Einer Zunahme von 2 % bei den angebotenen Tonnenkilometern stand eine Steigerung der Nachfrage von 20 % gegenüber. Die Zahl der ausgenützten tkm war um rund 8 % höher als im Budget vorgesehen.

In Europa, dessen Anteil an der Gesamtproduktion 38 % betrug, erhöhten wir im Vergleich zum vorjährigen Parallelmonat das Angebot um 10 %, doch stieg die Nachfrage um 17 % an. Obwohl die Flüge nach Paris und Nizza zufolge des Streiks des französischen Luftschutzpersonals vom 10. November an praktisch gänzlich ausfielen, vermochte sich der Auslastungsgrad von durchschnittlich 57,3 % im November 1954 auf 60,8 % zu verbessern.

Die Kurse nach Athen, Istanbul, Kairo, Beirut, Tel Aviv und Damaskus nahmen 20 % unserer totalen tkm-Produktion in Anspruch. Während die Offerte um 12 % vermehrt wurde, wuchs die Nachfrage um 35 %. Dementsprechend erhöhte sich der Auslastungskoeffizient auf 61,0 % verglichen mit 50,8 % im November letzten Jahres.

Bei unverändertem Angebot partizipierte der Nordatlantik mit 35 % an der totalen tkm-Leistung. Hauptsächlich dank eines grösseren Frachtaufkommens stieg der Auslastungsgrad von 50,1 % im November 1954 auf 68,7 %.

Im Verkehr über den Südatlantik erreichte die mittlere Auslastung 56,7 %, gegenüber 50,1 % im gleichen Monat vor Jahresfrist.

Wechsel im Ausschuss des Verwaltungsrates - Anstelle des aus dem Ausschuss zurückgetretenen Herrn Ing. Georg Fischer, Präsident des Verwaltungsrates der Maag Zahnräder & Maschinen A.G. in Zürich, der diesem Gremium seit seiner Wahl in den VR im Jahre 1947 angehörte, wählte der Verwaltungsrat in seiner letzten Sitzung Herrn Paul Jörin zum neuen Mitglied des Ausschusses. Herr Jörin ist Präsident der Allgemeinen Kohlenhandels A.G. in Basel. Er gehörte von 1925 bis 1931 dem Verwaltungsrat der Balair an und ist seit 1931 Mitglied unseres Verwaltungsrates.

Neuer Chef des Departements Operation - Der Verwaltungsrat hat Herrn Flugkapitän Robert Fretz, der bis anhin als vollamtlicher Stellvertreter des zum Generalinspektor ernannten Flugkapitäns Franz Zimmermann das Departement III geleitet hatte, zum Chef dieses Departements gewählt. Herrn Fretz entbieten wir unsere beste Gratulation!

Eine Ernennung bei der Abteilung Passagier-Flugdienst - Herr Pierre Cusinay ist per 1.12.55 zum Chef der neugeschaffenen Sektion Verpflegungsdienst ernannt worden, auf welchem Posten wir ihm recht guten Erfolg wünschen.

Unsere besten Wünsche für eine baldige Genesung sprechen wir allen Betriebsangehörigen aus, deren Festtagsfreude zufolge Krankheit leider getrübt wird. Möge ihnen allen das kommende Jahr eine völlige Wiederherstellung ihrer Gesundheit bringen!

Happy Landings - Wir freuen uns, wiederum einigen Neuvermählten unsere herzlichsten Glückwünsche entbieten zu können:

16.7.55 Willy Weiss, Pilot, und  
Margrit Güdel, Hostess  
8.8.55 Viktor Blum, Pilot  
16.5.55 Kurt Strickler, Pilot, und  
Rosmarie Kronenberger (früher  
Technische Instruktion)  
26.11.55 Walter Stricker, Ground OPS

Neue Ablieferungsdaten für die Convair-  
"Metropolitans"

Nach einem letzten Bericht der Convair-  
Werke sind für die Ablieferung der von  
uns bestellten acht "Metropolitans" fol-  
gende Termine in Aussicht genommen:

Nr. 1	6. Juni 56	Nr. 5	10. Sept.
Nr. 2	21. Juni	Nr. 6	28. Sept.
Nr. 3	13. Juli	Nr. 7	3. Oktober
Nr. 4	21. August	Nr. 8	8. Oktober

Austausch von Lokalitäten im Hauptbahnhof Zürich - Es ist beschlossen worden, dass das Luftreisebüro und die Abfertigung Zürich provisorisch ihre Lokalitäten abtauschen. So wird Platz für die Abfertigung gewonnen, bis eine vollwertige Unterbringung der Abfertigung auf längere Dauer möglich ist.

Funkumbau bei unsern DC-6B - Der Verwaltungsrat hat dem Projekt zur Modernisierung der Funkausrüstung in unsern DC-6B zugestimmt. Der Beschluss sieht auch vor, dass übers Jahr der spätere Einbau von Radargeräten in die DC-6B vorbereitet wird.

Luftfahrt und Werbung - Im Rechnungsjahr 1955, das am 31. März d.J. ablief, haben die amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften 26,2 Millionen Dollar für Werbezwecke ausgegeben. Gegenüber den Ausgaben in der vorangegangenen Vergleichsperiode entspricht dies einer Erhöhung um 17 %. An der Spitze lagen American Airlines und TWA mit je 4,1 Mio., gefolgt von United Airlines mit 4 Mio. Dollar. Den gesamten Propagandakosten standen Verkehrseinnahmen in der Höhe von 912 Mio. Dollar gegenüber. Der Werbungsindex betrug demnach etwas weniger als 3 %. Bei der Swissair beträgt der entsprechende Prozentsatz ungefähr gleich viel.

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats November sind folgende Personen, die wir hier als neue Mitarbeiter herzlich begrüßen, in unsere Dienste eingetreten:

Direktion

Dr. Ducommun Charles-Frédéric  
Leiter des Personaldienstes

Departement I

Einkaufsdienst  
Liegenschaftsverwaltung  
Lochkartendienst

Schmid Hans  
Stäheli Hedi  
Bosshard Ilse  
Gächter Ernst  
Näger Kurt  
Wyser Norbert  
Kramer Alex  
Habersaat Klara

Kontierungs- & Fakturenkontrollbüro  
Hauptkasse  
Verkehrsbuchhaltung  
Kontrollbüro Fracht

..... / .....

Departement II

Sektion Fracht  
Flugplanbüro  
Verkehrsdienst  
Reservationswesen, Service Europa  
Stadtterminus Zürich

Abfertigung

Hofstetter Walter  
Künzle Alfred  
Saunier René  
Fähndrich Paul  
Blum Willy  
Wild Marcel  
Schaer Heinz  
Wyss Karl

Departement III

Crew Assignment  
Sektion Schule & Training  
Abteilung Bodendienst  
Büro für Betriebsverträge  
Abfertigungsdienst  
Passagierdienst

Startdienst  
Sektion Kabinendienst  
Kabinenpersonal-Aspiranten  
Kurs II/55

Schneider Manfred  
Kohler Elisabeth  
Grant George Anderton  
Obrist Rudolf  
Schäfer Klausjürgen  
Gattiker Serge  
Siegenthaler Emile  
Schegg Fritz  
Vogel Gertrud  
Augsburger Hansruedi  
Blattmann Walter  
Gössi Silvia  
Jungi Lilli-Claire  
Kolly Marie-Rose  
Locher Wally  
Mariacher Susi  
Müller Madeleine  
Sidler George  
Siegenthaler Eva  
Steffen Gret  
Zimmermann Isidor  
Schlatter Emma  
Dudler Bruno  
Schweizer Johann

Küche Kloten  
Bereitstellung  
Betriebskantine Kloten

Departement IV

Sekretariat  
Techn. Einkauf

Magazin Flugzeugunterhalt  
Bauabteilung

Sektion Flugzeugunterhalt

Tanner Annemarie  
Kaesermann Suzanne  
Dreier René  
Gut Emil  
Hausheer Bruno  
Suter Samuel  
Keller Bruno  
Eigenmann Max  
Freihofer Fritz  
Maurer Viktor  
Pfister Josef  
Trachsel Alfred  
Wiederkehr Jakob  
Wihler Ernst

..... / .....

Flugzeugwartung  
Triebwerkgruppe II  
Mechanische Werkstatt

Mächler Meinrad  
Knecht Wilfried  
Zaugg Fritz

Direktion Genf

Abfertigung Cointrin  
Startdienst Cointrin  
Frachtdienst Cointrin

Châtelain Véronique  
Parmelin Adolphe  
Kapp Numa

Auslandvertretungen

Paris  
Nizza

Gorisse Jacques  
Bertrand Georges  
Ducrot André

Stockholm  
Frankfurt  
Frankfurt Station  
Stuttgart  
Madrid  
Kairo

Rönholm Barbro  
Dimtschew Iwan  
Reichmann Hans  
Hauser Anneliese  
Villabriga Jesus Gonzales

New York

Barnoti Roxane  
Farès Christiane  
La Pinta Jutta  
Netzer Anthony

New York Abfertigung  
Kairo

Poturica Van  
Pittluck Harvey  
Sapin Jules (Uebertritt von SZV)

Allgemeine Personalausbildungsreserve

Baumann Heidi  
Birenstihl Antoinette  
Schön Anton  
Frieden Robert  
Rattin Alex  
Rieder René.

-----  
Mitteilungen der  
Freizeitorganisation des Personals der  
Swissair  
-----

Vergünstigungen

Die Fa. M. Frenkels Erben, Schuhgeschäft, Rotwandstr. 53, Zürich, gewährt den SR-Angestellten gegen Vorweisung des Personalausweises zusätzlich zu den bereits günstigen Preisen einen Spezialrabatt auf sämtliche Schuhwaren (Markenartikel).

Die Fa. Rohrer & Co., Dufourstrasse 77, Zürich, räumt auf Jelosol-Quarzlampen einen Rabatt von 10 % ein.

-----  
DER VORSTAND DER F.P.S. ENTBIETET ALLEN ANGESCHLOSSENEN CLUB-MITGLIEDERN BESTE WUENSCHEN  
FUER DIE FESTTAGE UND WUENSCHT IHNEN EIN GLUECKLICHES NEUES JAHR!

\*\*\*



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der November-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind :

Herr Beda Jud, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 60.--
Herr Hans Hurter, Motorenprüfstand, Dept. IV	Fr. 50.--
Herr Hans Rüedi, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 50.--
* Herr Henri Flück, Betriebsplanungs-Abt., Dept. IV ( 2 x Fr. 20.-- )	Fr. 40.--
Herr Eugen Oetiker, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--
Herr Ernst Stauffer, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--
Fräulein Gertrud Prietz, ehemals Vertretung Frankfurt a.M.	DM. 20.--
Herr Rudolf Kaufmann, IERA - Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Kurt Weber, IERA - Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Theodor Willi, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Felix Fritschi, Postdienst, Dept. II	Fr. 10.--
Herr Heinrich Kundert, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 10.--

Prämiennachzahlungen :

Die nachstehenden Vorschläge wurden bereits früher eingehend kommentiert. Im Moment der Verwirklichung der Idee konnten die Prämien noch nicht endgültig festgelegt werden, weil der Erfolg während mehreren Monaten beobachtet werden musste. Es freut uns, dass diese Berechnungen auf Jahresende abgeschlossen werden konnten, sodass wir den Einsendern die verdienten Prämien auf Weihnachten entrichten können.

Herr Hans Schenk, Kontrollabteilung, Dept. IV	Fr. 220.--
Herr Max Habegger, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 200.--
Herr Paul Friedli, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 140.--
Herr Willy Brändli, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 50.--

\* Herr Flück reichte die erwähnten Vorschläge ein, als er noch im Flugbetrieb tätig war.

Die Talons der prämierten Vorschläge Nr. 2808 und 4171 sind uns noch nicht zugestellt worden.

Herr Beda Jud schlug vor, die in den Kompressor-Kupplungen eingebauten Federn in der Weise abzuändern, dass ein Scheuern an den Bohrungen des Kupplungs-Ausrückrings verunmöglicht wird.

Herr Hans Hurter trug mit seinem Vorschlag dazu bei, dass eine bessere Lösung gefunden wurde für die Formgebung und die Aufhängung der Auspuffstutzen für den Motoren-Prüfstand.

Herr Hans Rüedi konstruierte ein Spezialwerkzeug zur Behebung der Trennflächenleckage bei den Pescopumpen.

Herr Henri Flück schlug seinerzeit vor, allen Betriebsangehörigen, die direkt dem Motorenlärm ausgesetzt sind, einen Gehörschutz zu verabreichen.

Ferner machte er die Anregung, an einem bestehenden Schlüsseltyp, der zum Befestigen der Zündkerzenanschlüsse dient, die Kanten zu verstärken, was die Lebensdauer dieser Schlüssel verlängert.

Herr Eugen Oetiker machte die Anregung, beim Gust - Lock DC-6B eine kleine Kerbe einzufeilen, um ein ungewolltes Lösen desselben zu verhindern. Durch diese Aenderung lassen sich Unfälle und Sachschaden vermeiden.

Herr Ernst Stauffer schlug vor, aus Schwammgummi oder festem Filz Taschen anzufertigen, die jeweils im Convair- und DC-6B Dock auf die beiden oberen Blattenden der Propeller zu stülpen sind. Auch diese Idee trägt bei, Unfälle zu verhüten.

Fräulein Gertrud Prietz hat mit ihrem Vorschlag seinerzeit den Anstoss gegeben, dass das Memoformat Din-A-5 im externen Verkehr für die Vertretungen in Deutschland auch eingeführt wurde.

Herr Rudolf Kaufmann machte die Anregung, die Plattform der Cockpitleitern flugzeugsseits mit einer Gummirolle zu versehen, um Beschädigungen an Flugzeugen vorzubeugen.

Herr Kurt Weber schlug vor, über den Türwarn- und Lichtschaltern des vorderen und hinteren Gepäckraumes des DC-6B ein Handloch anzufertigen, damit das Reparieren innert nützlicher Frist erfolgen kann. Das Demontieren von Auskleidungsblechen, die mit einer Grosszahl von Schraubverbindungen versehen sind, fällt somit dahin.

Herr Theodor Willi konstruierte eine Vorrichtung zum Klemmen der Zentrierblöcke bei der Propellermontage. Der Vorteil liegt in einer sicheren Montage und einem besseren Arbeitsablauf.

Herr Felix Fritschi machte die Anregung in den internen Telefon-Verzeichnissen die Kurzzeichen für die Dienststellen anzubringen.

Herr Heinrich Kundert hat mit seinem Vorschlag dazu beigetragen, dass im Januar 1956 die erste Ausgabe der Handblätter für das Aushilfspersonal im Startdienst erfolgt.

Sich melden bitte : Nr. 3725 bei Herrn W. Trottmann, Chef Sektion Avor,  
Nr. 3480 bei Herrn W. Amacker, Chef Sektion Betriebsstudien.

Nachstehende Vorschläge können mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden :

Nr. 335/3464/3725/3923/3960/4123/4152/4185.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 631 Herausgabe der Begriffsdefinitionen der Spezialtarifbezeichnungen in deutscher und englischer Sprache im SWISSAIR AIR CARGO TARIF. Die vom Verfasser angeregte Ergänzung ist schon seit längerer Zeit im Studium. Es ist vorgesehen, künftig nur noch die englische Fassung zu verwenden. Dies dürfte jedoch erst in Frage kommen, wenn das vereinheitlichte Gruppensystem, wie es seit 15. August dieses Jahres im Nordatlantikverkehr besteht, auch für die übrigen Gebiete eingeführt wird.
- 672 Die Hauptmahlzeiten in den Flugzeugen sollen in drei Teilen serviert werden. Auf Strecken mit relativ kurzer Flugzeit ist es zeitlich nicht möglich, den Service in der vorgeschlagenen Art abzuwickeln. Die Festlegung der Portionen basiert auf einer jahrelangen Erfahrung. Wir empfehlen dem Einsender, sich einmal in das Cabin Attendants Handbook, Abschnitt PSM, Kapitel 4 zu vertiefen.
- 676 Aufteilung des Allotments SR 202 an NCE, ROM, BCN, MAD und LIS. Die Nachteile überwiegen die Vorteile. Der Bedarf der einzelnen Stationen schwankt zu sehr, sodass einige Tage vor dem Abflug die Plätze an verschiedenen Orten gesucht werden müssten. Sell und Report würden stark beeinträchtigt, da jede Station spätestens beim Stand von 5 Plätzen stoppen müsste, somit würde ein Kurs gestoppt, obwohl noch 25 Plätze vorhanden wären. Das vorgeschlagene System könnte auch von den skandinavischen SAS Stationen nicht akzeptiert werden, wegen den technischen Schwierigkeiten am Control Board.



- 1053 Abgabe von Stoffabzeichen mit Swissair - Signet. Man befasste sich schon früher mit dem Gedanken, Stoffabzeichen herauszugeben, entschied sich aber dann zu Gunsten der mit dem Swissair - Signet versehenen Kravattennadel.
- 1253 Publikation einer "Abrufzeit" in den Flugplänen. Heute bestehen für jeden Abflug bereits 5 verschiedene, genau fixierte Zeiten, wie Einfindungszeit im Stadtbüro vor der Busabfahrt, Busabfahrtszeit vom Stadtbüro, Einfindungszeit auf dem Flughafen, Deadline für die Einfindung auf dem Flughafen und die Abflugzeit. Es wäre vollkommen zwecklos, zusätzlich noch eine sog. "Abrufzeit" anzugeben; sie würde höchstens zu Irrtümern Anlass geben.
- 1357 Beteiligung der SWISSAIR an den "Groucho - Marx" Sendungen in New York. Die SWISSAIR beteiligt sich bereits im Rahmen des Möglichen an Televisionsendungen. Wir können unseren Passagieren nicht zumuten an diesen "Comical Shows" teilzunehmen. Ein Verlosungssystem käme ohnehin nicht in Frage, da der administrative Aufwand zu gross wäre.
- 2337 Bordbuffer - Verlad bei gleichzeitigem Offenhalten des Kabineneingangs. Dieses Problem ist durch das neue Ladeverfahren mit Telehoist und Ausziehplattformen an der Passagiertreppe gelöst. Die ersten drei Telehoist können noch vor Weihnachten in Betrieb genommen werden.
- 2703 Sicherung des Schlauchbootes. Die vom Einsender festgestellte Unzulänglichkeit, anlässlich seines Fluges mit der HB-IBA, beruhte auf einer Missachtung der bestehenden Vorschriften und nicht auf einem technischen Mangel.
- 2705 Versehen der Toiletten der DC-6B mit Papierauflagen. Mit diesem Problem befasste man sich bereits anlässlich der Anschaffung der DC-6B. Weil aber in den betreffenden Flugzeugen keine Wasserspülung vorhanden ist, würden die Auflageblätter nicht heruntergespült, was dazu führen würde, dass die Toilettenkübel in Kürze überfüllt wären.
- 3436 Herstellen der Positivraster von Fotografien, direkt vom Aufnahmenegativ. Die vom Einsender gemachte Anregung kann nicht als seine eigene Idee gewertet werden, weil jedem Reprofachmann bekannt sein muss, dass die Fotomaterialproduzenten: die Firma Typon in Burgdorf und die Firma Kodak eine solche Arbeitsmethode propagieren. Ein Versuchsgerät ist gegenwärtig zur Erprobung in der Vervielfältigungszentrale.
- 3684 Verhinderung der Korrosion an den Leitwerken der DC-6B. Die Ursache, der vom Einsender beobachteten Korrosion war Seifenwasser, welches vom Toilettenwasser-Venturi in den Heckraum eindrang und dort durch Luftwirbel zerstäubt wurde. Der Auftrag zur besseren Abdichtung der Luckentüre ist vor Eingang des Vorschlages erteilt worden. Seither sind keine Korrosionen mehr beobachtet worden.
- 3701 Aenderung der Montage der Erdungsfeder am Heckrad der DC-3. Es hat sich gezeigt, dass bei sachgemässen Einhängen der Deichsel keine Beschädigungen eintreten. Eine verlängerte Feder würde beim Vor- und Rückwärtsfahren unter Umständen durch das Rad abgedrückt und beim Abschleppen infolge der Schrägmontage derselben eher abbrechen, als bei senkrechter Lage. Eine Verwendung von Erdungsfedern der DC-4 für DC-3 fällt ausser Betracht, weil der Schaftdurchmesser der beiden Typen verschieden ist. Es ist eine vom Vorschlag unabhängige Abänderung angeordnet worden (vgl. Verkaufstrag 30706).
- 3771 Sicherung der Karabinerhaken für die Seenotrüstung. Die heute verwendeten Karabinerhaken sind vom CAA genehmigt. Die vorgeschlagene Aenderung wäre zu teuer. Anlässlich 52 Ditching - Uebungen im Jahre 1955 haben sich bei den erwähnten Haken keine Störungen gezeigt.
- 3878 Abgabe des Swissair-Kalenders an unser Personal. Dies ist kein Vorschlag, sondern ein Wunsch, dem vielleicht nächstes Jahr entsprochen werden kann.
- 3879 Plakate im Schulhaus St. Annagasse. Wir danken dem Einsender für seine Aufmerksamkeit und bitten ihn, sich mit der Sektion Verkaufsbeziehungen in Verbindung setzen zu wollen.
- 3880 Aenderung der Leuchtschrift über dem Eingang des Luftreisebüros Zürich (Seite Bahnhofplatz). Die Bauabteilung teilt uns mit, dass die Leuchtschrift anlässlich des kommenden Umbaues geändert wird.
- 3907 Sicherung für VergaserbenzinfILTER. Der Einsender hat sich Mühe gegeben, eine Sicherung zu konstruieren, leider kann diese nicht verwirklicht werden, weil die Motorvibrationen zu gross sind.

- 3995 Ausrüsten des Luco - Feuerlöschgerätes mit Doppelbereifung. Da das Zugfahrzeug bloss einfach bereift ist, hat es keinen Zweck den Anhänger doppelt zu bereifen.
- 4112 Ersetzen der Wildledereinlagen an Kopfhörerpolster durch Moos- oder Schwammgummi. Es hat sich gezeigt, dass Moos- oder Schwammgummipolster sich im Laufe der Zeit nicht bewährten ; durch das dichte Abschliessen wird die Schweissbildung gefördert.
- 4124 Herstellung eines Antennen-Prüfgerätes zur Lokalisierung von VHF Sender-Troubles. Ein solches Prüfgerät ist nicht notwendig, da jeder HF - Mechaniker die in Frage stehenden Troubles mit dem Thurline Wattmeter herausfinden kann.
- 4159 Mitführen von normierten Ballast-Gewichten. Das vom Einsender skizzierte Gewicht eignet sich nicht, da es scharfe Kanten hat, ein relativ grosses spez. Gewicht aufweist, und in den Frachträumen mit gewölbten Böden unzulässige Kantenpressungen verursachen würde.
- 4178 Aenderung der Blechhaube beim VHF - Schwert. Die erwähnten Schwierigkeiten können nicht auf die vorgeschlagene Art und Weise behoben werden. Zukünftig werden bei Antennenmessungen keine Isolations- und Durchgangsmessungen mehr vorgenommen, sondern mit der Thurline-Kunstantenne durchgeführt, welche ein Messen des "Standing Wave Ratio" gestattet und deren Zustand zeigt. Diesem Umstand Rechnung tragend lohnt es sich nicht, die Schrauben durch Dsz-Ver-schlüsse zu ersetzen.
- 4193 Mitführen von Spezialreservekerzen auf Flugzeugen, welche in die Kerzenlöcher passen, wenn sich das "Helical coil" aus irgend einem Grunde lösen sollte. Der Vorschlag ist gut, jedoch nicht realisierbar, weil dazu eine demontierbare Zündkerze verwendet werden müsste. Die von uns verwendeten Zündkerzen sind vom Typ Champion und nicht demontierbar. Zudem wären die dadurch bedingten technischen Aenderungen zu kostspielig.
- 4398 Richtungsweiser für ankommende Passagiere im Flughof Kloten. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die meisten Anschriften, Tafeln und Wegweiser nicht beachtet werden. Ein Anbringen weiterer Tafeln wäre somit wertlos. Zudem begeben sich die meisten Begleitpersonen absichtlich in die Halle, weil von dort oder der Terasse aus das Aus- und Einsteigen der Passagiere am besten beobachtet werden kann.

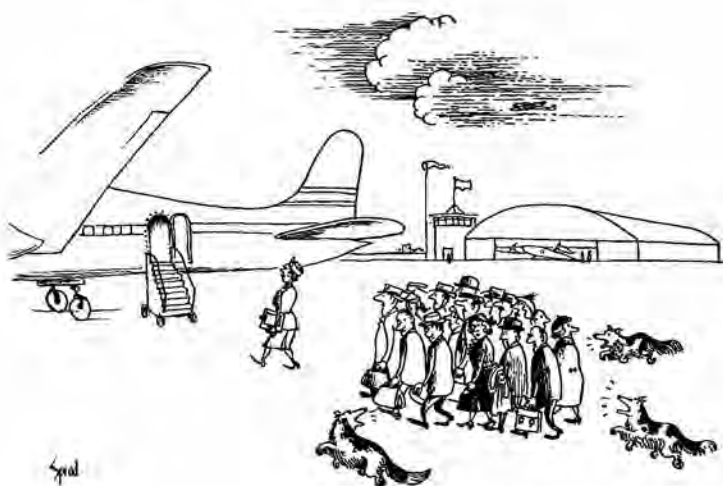
Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/133/238/299/302/336/416/603/630/635/661/676/704/763/1245/1252/1919/1937/2347/2414/2442/2659/  
2721/2817/3054/3070/3217/3232/3238/3299/3315/3329/3330/3342/3399/3422/3480/3491/3568/3602/3613/  
3629/3768/3815/3816/3854/3856/3864/3865/3871/3873/3874/3875/3962/3963/3967/4031/4057/4059/4082/  
4109/4115/4119/4121/4125/4133/4144/4149/4152/4155/4156/4163/4164/4167/4170/4183/4184/4362/4363/  
4375/4378/4380/4391/4394/4395/4396.

Die nachfolgenden zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge mussten zwecks Abklärung technischer Details zurückgestellt werden : Nr. 304/326/682/4062/4131/4153/4190.

Vorschläge im Versuchsstadium : Nr. 362/427/684/698/760/2750/3602/3828/3840/4114.

PUNCH, November 16 1963



Nr. 2350 Begleiten der "Paps" von und zum Flugzeug. Der Vorschlag ist leider nicht durchführbar, da wir keine Hunde haben, die mehrsprachig bellen können.