

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

1956

SWISSAIR
FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF

NEWS
PRESSE- & PUBLIC-RELATIONS-DIENST
AL. HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

No. 1

1

SWISSAIR
FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF

NEWS
PRESSE- & PUBLIC-RELATIONS-DIENST
AL. HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

No. 2

2

SWISSAIR
FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF

NEWS
PRESSE- & PUBLIC-RELATIONS-DIENST
AL. HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

No. 3

3

SWISSAIR
FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF

NEWS
PRESSE- & PUBLIC-RELATIONS-DIENST
AL. HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

No. 4

4

SWISSAIR
FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF

NEWS
PRESSE- & PUBLIC-RELATIONS-DIENST
AL. HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

No. 5

5

SWISSAIR
FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF

NEWS
PRESSE- & PUBLIC-RELATIONS-DIENST
AL. HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

No. 6

6

SWISSAIR
FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF

NEWS
PRESSE- & PUBLIC-RELATIONS-DIENST
AL. HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

No. 7

7

SWISSAIR
FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF

NEWS
PRESSE- & PUBLIC-RELATIONS-DIENST
AL. HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

No. 8

8

SWISSAIR
FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF

NEWS
PRESSE- & PUBLIC-RELATIONS-DIENST
AL. HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

No. 9

9

SWISSAIR
FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF

NEWS
PRESSE- & PUBLIC-RELATIONS-DIENST
AL. HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

No. 10

10

SWISSAIR
FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF

NEWS
PRESSE- & PUBLIC-RELATIONS-DIENST
AL. HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

No. 11

11

SWISSAIR
FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF

NEWS
PRESSE- & PUBLIC-RELATIONS-DIENST
AL. HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

No. 12

12

Handwritten mark at the top right of the page.

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 1

Januar 1956

Unsere Verkehrsleistungen im Dezember 1955

	<u>Dezember 1955</u>	<u>Dezember 1954</u>
Offerierte Tonnenkilometer	6'948'036 + 9 %	6'387'039
Etappenpassagiere	35'917 + 10 %	32'537
Fracht in kg	820'462 + 26 %	652'177
Post in kg	416'348 + 18 %	353'892
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	64,3 %	59,8 %

Trotz des Streiks in Frankreich, der unsern Verkehr mit Paris und Nizza in der Berichtszeit völlig lahmlegte, hat die Gesamtproduktion an Tonnenkilometern noch um 9 % zugenommen. Dies ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, weil wir auf den Linien nach Spanien Frankreich umfliegen und deshalb DC-6B einsetzen und auf den Englandstrecken öfters anstelle eines DC-6B- zwei CV-240-Kurse führen mussten. Hinzu kamen noch mehrere Verdichtungsflüge über die Weihnachtszeit. Der Angebotssteigerung von 9 % steht indessen ein Anstieg bei der Nachfrage um 17 % gegenüber. Die verschiedenen Umdispositionen beeinflussten zwar die Ertragsrechnung eher ungünstig, doch dürfen wir mit dem Gesamtergebnis gleichwohl noch zufrieden sein.

Europa war an der Totalleistung mit 40 % beteiligt, womit gegenüber dem Dezember 1954 keine Veränderung eintrat. Der durchschnittliche Auslastungsgrad stellte sich auf 59,0 %, verglichen mit 58,8 % im Dezember 1954.

Die Flüge nach Athen, Istanbul, Kairo, Beirut, Tel Aviv und Damaskus wiesen einen Produktionsanteil von 19 % auf, im Vergleich zu 16 % im gleichen Monat des Vorjahres. Der mittlere load factor verbesserte sich von 54,8 % im letztjährigen Dezember auf 62,9 %.

Der Nordatlantik partizipierte mit 32 % an der Produktion, gegenüber 35 % im Parallelmonat 1954. Die durchschnittliche Auslastung stieg, vor allem dank einer erneuten Zunahme des Frachtvolumens, von 65,5 % im Vorjahresdezember auf 73,1 %.

Anteilmässig blieb der Südatlantik mit 9 % unverändert. Der mittlere Auslastungsgrad belief sich auf 59,1 %.



Das Jahr 1955 in einigen Zahlen

	<u>1955</u>	<u>1954</u>	<u>Zunahme</u>
Geflogene Kilometer	19'103'908	17'798'721	+ 7 %
Angebotene tkm	95'193'537	88'105'862	+ 8 %
Etappenpassagiere	630'719	544'838	+ 16 %
Fracht in kg	8'486'812	6'089'155	+ 39 %
Post in kg	3'317'270	2'908'719	+ 14 %
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	64,8 %	59,0 %	
Geleistete Passagier-tkm	38'880'953	33'919'620	+ 15 %
Geleistete Fracht-tkm	9'077'015	6'152'519	+ 48 %
Geleistete Post-tkm	3'482'531	3'024'199	+ 15 %

Da wir im Jahre 1955 mit dem gleichen Flugzeugbestand wie 1954 operierten, stieg die Leistung an Tonnenkilometern nicht mehr wesentlich an. Pro 1954 lag der durchschnittliche Auslastungskoeffizient verhältnismässig tief, weil die Angebotssteigerung von 1953 auf 1954 rund 60 % betragen hatte und die Nachfrage nicht in der gleichen Proportion nachzukommen vermochte. In diesem Jahr stand der neuerlichen Produktionserhöhung um 9 % ein Anstieg der Nachfrage um 18 % gegenüber, was zu einer verbesserten Auslastung führte.

Die vier Ladekategorien, aus denen sich das beförderte Gesamtvolumen ergibt, waren anteilmässig wie folgt beteiligt :

	<u>Passagiere</u>	<u>Gepäck</u>	<u>Fracht</u>	<u>Post</u>	<u>Total</u>
1955	63,1 %	16,5 %	14,7 %	5,7 %	100 %
1954	65,3 %	17,1 %	11,8 %	5,8 %	100 %

KLEINES ABC DES LUFTVERKEHRS

Was ist ein Etappenpassagier ?

Zahlreiche Flugstrecken setzen sich aus mehreren Etappen oder Teilstücken zusammen. Beispielsweise wird die Linie Zürich - New York zumeist in vier Etappen beflogen, nämlich Zürich - Genf (1), Genf - Shannon (2), Shannon - Gander (3) und Gander - New York (4). Wenn ein Passagier in Zürich zusteigt und bis nach New York fliegt, so zählt er in der Statistik als vier Etappenpassagiere. Die Totalzahl der Etappenpassagiere ist somit nicht gleichbedeutend mit der absoluten Zahl der beförderten Personen. Identisch sind die Zahlen nur dann, wenn die Strecke aus einer einzigen Etappe besteht, wie z.B. Zürich - London.

Weitere Begriffserklärungen folgen in den nächsten Nummern.

Im neuen Gewande

Mit dieser Ausgabe treten die "Swissair News" in ihren fünften Jahrgang ein. Als die erste Nummer im Januar 1952 erschien, betrug die Auflage 1520 Exemplare. Seither ist die Zahl unserer Mitarbeiter und damit diejenige der Leser ständig angestiegen, so dass wir heute bei 2'750 Stück angelangt sind. Das bisher verwendete Wachsmatrizenverfahren ist unrationell geworden, weil sich von einer Matrize nicht mehr als 2'000 Abzüge machen lassen. Um nicht jede Matrize zweimal schreiben zu müssen, gingen wir nun zum Offsetdruck über. Aus technischen Gründen können wir das Ausgabedatum nicht mehr auf den Tag genau festsetzen, hoffen aber, die Verteilung zusammen mit der "Guten Idee" bis jeweils spätestens am 20. jeden Monats sicherzustellen.

Die Redaktion

Ernennungen - Herr Werner Siegenthaler ist zum Chef der Ingenieurabteilung des Departement Technik ernannt worden.

Herr Leo Bollhalder wurde Chef der Sektion Allgemeine Buchhaltung, Herr Dr. Josef Hegglin Chef des Sekretariats des Departements Finanzen, Herr Max Weber Chef der Sektion Reservationswesen im Departement II und Herr Hans Näf Chef der Sektion Triebwerk des Departement IV. Alle diese Mutationen erfolgten auf den 1. Januar 1956. Wir gratulieren !

Neue Pilots-in-Command - Per 10. Januar sind die Herren Armin Barth und Max Traber zu Pilots-in-Command auf DC-3 avanciert, und per 15. Januar rückte Herr Lambert von Kanschegg zum Pilot-in-Command auf Convair 240 vor. Wir beglückwünschen sie alle zu ihren neuen Chargen !

Von unsern Aussenvertretungen - Am 1. Oktober 1955 ist Herr Jules Sapin, der bisherige Chef der Agentur Kairo der Schweizerischen Verkehrszentrale, offiziell zur Swissair übergetreten und mit der Leitung unserer neugeschaffenen "Vertretung für den Mittleren Osten" betraut worden. Sein Zusätzlichkeitsgebiet umfasst Aegypten, den Sudan, Abessinien, Aden, Saudi-Arabien, Libanon, Syrien, Jordanien, Irak und den Persischen Golf. Neuer Leiter der Agentur Kairo der S.Z.V., die weiterhin für uns die Generalvertretungsgeschäfte besorgt, ist Herr A. Senn.

In der libanesischen Hauptstadt ist eine Vertretung Beirut/Damaskus errichtet worden, deren Hauptaufgabe darin besteht, unsern Generalagenten in Libanon und Syrien (AMLEVCO) beratend beizustehen und die Verkaufsanstrengungen in diesen Gebieten zu intensivieren. Zum Chef dieser Vertretung wurde Herr Ernst Fricker, der bis zum Dezember 1953 in Genf als Chef de Terminus und seither als District Sales Manager für die Middle East Airlines tätig war, ernannt worden. Herr Fricker, den wir hier neuerdings als Mitarbeiter begrüßen, hat seinen Posten am 15. Januar 1956 angetreten.

Anstelle des Ende Oktober 1955 aus unsern Diensten ausgeschiedenen Herrn Fr. Haggerty ist Herr Oscar Binder, bisher Swissair Cleveland, zum Regionalvertreter in Los Angeles ernannt worden. Er wird dort anfangs Februar seine Tätigkeit aufnehmen.

Als Nachfolger von Herrn Binder wurde Herr Karel Ch. Gans, bisher Acquisiteur der Vertretung New York, zu unserm Regionalvertreter in Cleveland bestimmt, wo er seine Funktionen bereits aufgenommen hat.

Basel

Es sind folgende Ernennungen bzw. Bestätigungen innerhalb der Vertretung Basel zu melden :

- | | |
|-----------------|------------------------------------|
| Herr H. Blumer | zum Chef Stadtterminus Basel |
| Herr H. Thommen | zum Chef Frachtdienst Basel |
| Herr W. Häring | zum Chef Fracht Verkauf Basel |
| Herr J. Merki | zum Chef Frachtdienst Export Basel |

Herr J. Sommerhalder erhielt Spezialaufgaben zugewiesen und wurde zugleich mit der Stellvertretung des Chefs im Stadtterminus betraut.

Personalstatus per 31. Dezember 1955

Direktion	7
Generalsekretairat	14
Personaldienst	11
Allg. Personalausbildungsreserve	15
Departement I	206
Departement II	
Personal Schweiz	275
Personal Ausland	519
Departement III	
Fliegendes Personal	502
Bodenpersonal	482
Departement IV	838
Direktion Genf	354
Total	3'223

Gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 1954 beträgt der Zuwachs 303 Personen.

Der dreimillionste Flugpassagier in Kloten

Am 7. Januar 1956 konnte in Kloten der dreimillionste Fluggast seit der Betriebsaufnahme im Juni des Jahres 1948 gezählt werden. Bis Ende 1955 hat sich der Personenverkehr in Kloten wie folgt entwickelt :

	Gesamtverkehr	davon Linienverkehr	
1948 (ab Juni)	42'886	35'237	82 %
1949	213'751	172'668	81 %
1950	245'629	216'377	88 %
1951	336'172	310'093	92 %
1952	372'832	349'154	94 %
1953	495'164	452'519	91 %
1954	589'570	544'895	92 %
1955 ca.	700'000	650'000	93 %

Instruktionskurse für Aussenvertretungspersonal:

Die Abteilung für Aussenvertretungen führt Ende Januar/ anfangs Februar 1956 wiederum zwei Instruktionkurse durch, und zwar:

vom 30.1. - 8.2. für englischsprachiges; und
vom 13.2. - 22.2. für deutschsprachiges Personal.

Es nehmen daran Swissair-Angestellte aus Aegypten, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Holland, Israel, Italien, Libanon, Oesterreich, Portugal, Syrien und den U.S.A. teil.

A la carte service auf dem Südatlantik - Seit anfangs November bieten wir auf unserer Südatlantikstrecke zwischen Genf und Lissabon auf dem Hin- und zwischen Recife und Dakar auf dem Rückflug die zusätzliche Annehmlichkeit eines à la carte service, der von den Fluggästen sehr geschätzt wird. Zur Wahl stehen zwei komplette Menus, deren Gänge nach Belieben kombiniert werden können.

Auf dem Wege zur vierten Million - Am 14. Dezember 1955 beförderten wir unsern dreimillionsten Etappenpassagier seit Gründung unseres Unternehmens im März 1931. Während es ziemlich genau zwei Jahrzehnte gedauert hatte, bis am 4. September 1951 der millionste Fluggast erreicht war, konnten wir in den 50 Monaten bis zum 14. Dezember 1955 weitere zwei Millionen Passagiere buchen.

Die offizielle Eröffnung unseres Schulgebäudes in Kloten wird am 26. Januar stattfinden.

Die amerikanische Seaboard & Western hat vom Eidgen. Luftamt die Erlaubnis zur Durchführung von dreimal wöchentlichen Frachtflügen zu IATA-Tarifen zwischen Zürich und den U.S.A. erhalten. Damit erhöht sich die Zahl der Kloten flugplanmässig anfliegenden Gesellschaften auf vierzehn. Es sind dies: Air France, Air India, BEA, BOAC, EL AL, JAT, KLM, LAI, Panair do Brasil, Sabena, SAS, Seaboard & Western, Swissair und TWA.

Auf einer Weltreise tödlich verunglückt - Im November 1955 hatte Herr Norbert Reisinger, der bis Ende Oktober in unserm Betriebswirtschaftsdienst beschäftigt war, zusammen mit einem Kameraden eine Weltreise angetreten, die sie per Autostop usw. nach Indien, Australien und Südamerika hätte führen sollen. Nunmehr ist aus Bagdad die Trauerkunde eingetroffen, dass er mit einem Holzfluss auf dem Tigris verunglückt und ertrunken ist. Herr Norbert Reisinger, dem wir ein ehrendes Ankenken bewahren wollen, erreichte ein Alter von nur 21 Jahren. Sein gleichaltriger Reisegefährte konnte gerettet werden.

Die Neuregelung unseres Verhältnisses zur Eidgenossenschaft - Per 31. Dezember 1955 sind unsere vertraglichen Abmachungen mit dem Bund einer Revision unterzogen worden. Danach sind die beiden "Bundesflugzeuge" HB-IBA und HB-IBE gegen Entschädigung am 31. Dezember 1955 in unser Eigentum übergegangen. Zudem verzichtete die Swissair auf die bisherige Abschreibungsgarantie des Bundes, wodurch sie ihre frühere Handlungsfreiheit, namentlich für die Festlegung der Amortisationspläne, zurückgewinnen konnte. Der Pressedienst hat darüber eine eingehende Orientierung verfasst und ist in der Lage, interessierten Angestellten auf Verlangen Exemplare in deutscher und französischer Sprache abzugeben. Der Aufsatz wird später auch auf englisch erhältlich sein.

Die ärztliche Ecke

AIR SICKNESS

Die Air Sickness oder Luftkrankheit entsteht (im Gegensatz zur Höhenkrankheit, die auf Sauerstoffmangel zurückzuführen ist) durch Bewegungsreize, ganz wie die Seekrankheit. Diese Reize wirken sich an verschiedenen Organen aus, insbesondere an den Gleichgewichtszentren im Innenohr und in den Eingeweidenerven. Sie werden in ihrer Wirkung verstärkt durch psychische Momente wie Voreingenommenheit ("Gewiss wird es mir wieder schlecht"), verkrampte Haltung, Aengstlichkeit, unbewusste Widerstände gegen das Flugzeug oder die geplante Reise.

Die Magennerven schont man am besten, wenn man nicht mit überfülltem, aber auch nicht mit ganz leerem Magen fliegt. Die Reize auf die Gleichgewichtszentren vermindert man, wenn man in halb liegender Stellung den Kopf anlehnt (ohne ihn seitlich abzdrehen). Nervöse Spannungen vermeidet man, indem man ohne Hast den Flug antritt, indem man sich dem Flug der Maschine vertrauensvoll überlässt und ein möglichst heiteres Gespräch anknüpft.

Manchmal sind zusätzlich Medikamente notwendig, wobei die einen Passagiere auf dieses, die andern auf jenes Mittel besser ansprechen. Zu versuchen sind u.a. Dramamine, Marzine, Vertigon und Banardryl. Für Passagiere sind diese Mittel harmlos, nicht aber für Besatzungsmitglieder, wegen ihrer einschläfernden Wirkung.

Dr. med. H. Gartmann

P.S. der Redaktion:

Wir freuen uns über die Mitarbeit des ärztlichen Dienstes, der von jetzt ab jeden Monat einen kurzen Artikel beisteuern wird.

Happy Landings - Mit Freude entbieten wir wiederum einigen Neuvermählten unsere herzlichen Glückwünsche :

- 17.11.55 Mayer Gottfried, Pilot, Dept. III, Kloten
- 3.12.55 Aeschlimann Heinz, Ingenieur-Abteilung, Dept. IV, Kloten
- 15.12.55 Hubmann Andreas, Magnetenwerkstatt, Dept. IV, Kloten
- 20.12.55 Weilenmann Werner, Chef, Spedition, Dept. I, Zürich

In den Ruhestand getreten sind per 31. Dezember 1955 die Herren Hans Aeschbacher, Hausdienst, Dept. IV, und Julius Nötzli, Motorenwerkstatt, Dept. IV, Kloten.

Herr Aeschbacher, geb. am 21. März 1890, ist am 12. Dezember 1942 in unsere Dienste getreten. Er war zunächst als Hilfsarbeiter in der Motorenwerkstatt und ab Januar 1949 im Hausdienst tätig.

Herr Nötzli, geb. am 27. Juli 1888, hatte zuerst aushilfsweise ab 1950 am neuen Motorenprüfstand gearbeitet und trat dann als Hilfsarbeiter in der Motorenwerkstatt in ein festes Anstellungsverhältnis.

Wir wünschen beiden einen geruhsamen Lebensabend bei bester Gesundheit !

Stetige Zunahme des Weltluftverkehrs - Im Jahre 1955 sind im internationalen flugplanmässigen Linienverkehr neue Höchstleistungen erzielt worden. Die nachstehenden Zahlen (ohne Sowjetunion und China) entnehmen wir der neuesten Zusammenstellung der International Civil Aviation Organization (ICAO).

Jahr	Geflogene km	Beförderte Passagiere	Fracht tkm	Post tkm	Anzahl Paps. pro Flz.
in Millionen					
1955	2*265	69.0	1*325	375	27,4
1954	2*035	59.0	1*110	326	25,8
1947	1*140	21.0	273	128	16,6
Wachstumsrate					
1954/55	+ 11 %	+ 17 %	+ 19 %	+ 15 %	+ 6 %
1947/55	+ 99 %	+ 229 %	+ 385 %	+ 193 %	+ 65 %

Nach einer Schätzung der IATA dürfte sich die Zahl der Passagiere - stabile Weltwirtschaftsverhältnisse vorausgesetzt - im Jahre 1956 auf 85 und pro 1957 auf ungefähr 100 Millionen beziffern.

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats Dezember 1955 sind folgende Personen, die wir hier als neue Mitarbeiter bestens willkommen heissen, in unsere Dienste getreten :

Generalsekretariat

Direktionssekretariat
Gusset Martha

Departement I

Spedition/Vervielfältigung

Lisser Blanda

Einkaufsdienst

Dolf Rudolf

Kontierungs- & Fakturenkontrollbüro

Baseglia Franz Joseph

Departement II

Reservationswesen

Aebi Jean-Pierre

Aerni Hanna

Grünenfelder Max

Nyffenegger Ulrich

Abfertigung

Aeby Hermann

von Euw Fritz

Departement III

Sektion Administration

Lüem Vreni

Manual Produktion

Krähenbühl Silvia

Abteilung Flugdienst

Born Marguerite

Sektion Flight Control

Spinas Cilgia

Piloten

Encrantz Carl-Gustav

Abteilung Bodendienst

Leuenberger Ursula

Passagierdienst

Friedländer Rodolfo

Leclerc Pierre

Rauber Heidi

Fracht Export

Haller Othmar

Departement III (Fortsetzung)

Frachtbuchhaltung
Blumer Paul
Sektion Verpflegungsdienst
Cusinay Pierre
Bereitstellung
Frei Frieda
Krebsler Trudy
Betriebskantine Taubenried
Hensler Dora
Moor Elfriede

Departement IV

Konstruktionsbüro
Eichmann Eugen
Techn. Einkauf Schweiz
Blum Friedy
Magazin Flugzeugunterhalt
Utzinger Josef
Hausdienst
Steiner Hans
Radiowerkstatt
Sievi Remo
Mechanische Werkstatt
Kern Hans

Direktion Genf

Abfertigung Genf
Lanz Martin

Auslandvertretungen

London
Forde Marianne
Paris
Vicol Jean
Berlin
Schulz Anita
Prag
Perl Jan
New York
Nagorski George
Sabisch Marion

Allgem. Personalausbildungsreserve

Claluna Otto
Halter Ursula
Meier Alfons

Mitteilungen der
Freizeitorganisation des Personals der
Swissair

Fussball - Rangliste per 26. November 1955

<u>Serie Promotion</u>	<u>Spiele</u>	<u>gew.</u>	<u>rem.</u>	<u>verl.</u>	<u>Tore</u>	<u>Punkte</u>
1. Brauerei Hürlimann	9	6	2	1	30 : 14	14
2. Kantonalbank	9	5	2	2	26 : 22	12
3. Swissair I	8	4	2	2	17 : 15	10
(es folgen fünf weitere Clubs)						
<u>Serie C. Gruppe 3</u>						
1. Amag II	6	4	1	1	31 : 11	9
2. Furrer Söhne	6	4	1	1	16 : 8	9
3. Swissair II	6	4	-	2	15 : 15	8
(es folgen vier weitere Clubs)						

Vergünstigungen

Die Firma Wilburger's Erben, Uhren - Bijouterie, Limmatquai 116, Zürich, räumt Swissairangestellten bei Käufen von Uhren, Bijouterie, Eheringen und Bestecken einen Rabatt von 10 % ein.

Die Firma E.&M. Winter, Beleuchtungskörper, Werdstrasse 36, Zürich, gewährt auf allen Käufen einen Rabatt von 5 %.

Die Firma Paul Mariacher, Teppichhaus, Rämistrasse 7, Zürich, bietet eine Preisvergünstigung von 10 %.

Die Firma Pneuhaus Grädel, Schaffhauserstrasse 613, Zürich 11/52, gewährt für neue und aufgummierte Pneus aller Marken einen Rabatt von 10 - 15 % und für Batterien usw. einen solchen von 10 - 20 %.

Herr Oskar Etterlin, ehemaliger kantonaler Steuerkommissär, Talstrasse 20, Zürich, bietet besonders günstige Konditionen für Steuerberatungen.

Das Sporthaus E. Baumann, Stampfenbachstrasse 57, Zürich, gewährt einen Rabatt von 5 %.

In allen Fällen erfolgt die Rabattgewährung gegen Vorzeigung des Personalausweises.

Wir machen neueingetretene Mitarbeiter auf die Möglichkeit aufmerksam, beim Pressedienst eine per 31.12.55. abgeschlossene Liste jener Firmen zu beziehen, die Vergünstigungen gewähren und deren Namen in frühern Nummern der News publiziert wurden.



ist das Motto unseres diesjährigen
SWISSAIR - BALLE

am 11. Februar 1956
im Kongresshaus in Zürich

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

* * *

Drei ausgezeichnete Amateur-Orchester sorgen für Ihre Unterhaltung :

Orchester Willy Vogt im eleganten Night-Club (Konzert-Foyer)
"The Funny Boys" im Saloon der Wildwester (Kl. Tonhalle-Saal)
"The Mikes" bei den Wigwams der Indianer (Vestibül)

* * *

Conférence durch Lukas Ammann

* * *

Um Mitternacht
C A B A R E T F E D E R A L
mit

Lukas Ammann
und ganzem Ensemble

GROSSE TOMBOLA

1. Preis : 1 Flugbillet Zürich - New York - Zürich

Dekorationen im Konzert-Foyer, im kleinen Tonhallsaal und im Vestibül entworfen und ausgeführt durch unsere Künstler in der Swissair.

Reservieren Sie Ihre Plätze rechtzeitig !

Vorverkauf ab 25. Januar 1956

Eintrittspreise :

Für SWR-Angehörige : Fr. 4.40 *
für Fremde : Fr. 7.--

keine Paarkarten

Vorverkaufs- und Platzreservationsstellen sind :

Conciërge, Hirschengraben
Tel. 34 18 00

Auskunftsschalter Luftreisebüro Zürich
Tel. 34 16 00

Portier Werft
Tel. 93 74 71

Information Flughafen Kloten
Tel. 93 74 71

* Dieser Preis gilt auch für Angehörige der in Zürich ansässigen fremden Fluggesellschaften.

AUF WIEDERSEHEN AM SWISSAIR - BALL !

Freizeitorganisation des
Personals der Swissair



DIE EHRENTAFEL

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

Herr Beda Jud, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 460.--
Herren Albert Tschanz / Gottlieb Krauer, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 210.--
Herr Karl Gurtner, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 130.--
Herr Fritz Balzli, ehemals Kontrollabteilung, Dept. IV	Fr. 100.--
Herr Ferdinand Ehrensberger, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 30.--
Herr Theodor Willi, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 30.--
Herr Ferdinand Fürstenberger, IERA-Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 20.-- *
Herr Paul Gauss, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Werner Kobel, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Rudolf Kaufmann, IERA - Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Fritz Müller, IERA - Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Paul von Rotz, Sektion AVOR, Dept. IV	Fr. 20.--

* 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. 4185 ist uns immer noch nicht zugestellt worden.

Herr Beda Jud machte darauf aufmerksam, dass die Zylinder der Blockführungslager aller Vickerspumpen - Typen nicht nur für eine, sondern für drei Laufzeiten verwendet werden können. Nur die Radiallager müssen nach jeder Laufzeit ersetzt werden, was zu einer wesentlichen Einsparung an Blockführungszy lindern führt.

Herren Albert Tschanz/Gottlieb Krauer zeigten eine Möglichkeit, die Spannungsrisse in der Auspuffpartie der Kabinen- & Flügelheizer mit weniger Arbeitszeit und Material reparieren zu können.

Herr Karl Gutner schlug vor, die mechanischen Teile der Starter der Motoren R 1830, R 2000 und R 2800 nur noch jede zweite Laufzeit zu revidieren, wodurch Arbeitszeit eingespart werden kann.

Herr Fritz Balzli zeigte eine Reparaturmöglichkeit für die neuen Hochspannungszündspulen P/N 10 - 55399.

Herr Ferdinand Ehrensberger konstruierte ein Kontrollwerkzeug für die Bearbeitung der Ventilführungen. Dadurch konnte von der Anschaffung eines teuren Kontrollwerkzeuges ausländischer Provenienz Umgang genommen werden.

Herr Theodor Willi zeichnete eine zweckmässige Vorrichtung zum Heben der Tellerräder an der Untersetzung der Motoren R 1830 und R 2000, welche eine genauere Messarbeit ermöglicht und Materialbeschädigungen verhindert.

Herr Ferdinand Fürstenberger schlug vor, in den Magnet - Compass - Light der DC-6B ein Widerstand einzubauen, um ein einwandfreies Funktionieren der Glühlämpchen zu gewährleisten. Durch die Montage eines 75 Widerstandes wird verhütet, dass eine zu grosse Spannung auf die erwähnten Lampen gegeben wird.

Herr Paul Gauss zeigte eine Verbesserung an den Scharnieren der Schutzdeckel der Schienen für die Bettenvorhänge an den DC-6B Flugzeugen.

Herr Werner Kobel konstruierte einen Rolli für den Transport und das Auf- und Abrollen von schweren Stoffballen in der Sattlerei.

Herr Rudolf Kaufmann schlug vor, das Gehäuse des "Taxi - Light" mit einer zweiten Schraube zu fixieren, damit die eingestellte Richtung der Scheinwerfer sich durch die Vibrationen nicht verstellen kann.

Herr Fritz Müller machte die Anregung, ein Zubehörkästchen für Kabel, Steckeradapter und VHF - Wattmeter anzufertigen.

Herr Paul von Rotz konstruierte eine Vorrichtung zum Egalisieren der Gummilippen an den Flugzeugscheibenreinigern, womit eine absolut einwandfreie, gradlinige Austrittskante erzielt werden kann.

Sich melden bitte : Nr. 3480) bei Herrn W. Amacker, Chef Sektion Betriebsstudien.
Nr. 4173)

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

Nr. 3299/3875/4115/4119/4167/4375.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 3568 Erfassung der unabgeklärten Zahlungseingänge mittels Lochkarten. Theoretisch gesehen ist die Idee gut. Da die Zahlungseingänge unmittelbar nach deren Eingang den interessierten Stellen zu melden sind, wäre der Weg viel zu lang, wenn zuerst noch Lochkarten erstellt werden müssten. In Anbetracht der relativ wenigen Fälle, wäre der Arbeitsaufwand im Sinne des vorgeschlagenen Systems unwirtschaftlich.
- 3864 Die in den Frachtingangsfakturen belasteten Fremdwährungsbeträge sollen durch den Lochkartendienst maschinell, statt mit der Rechenmaschine von Hand in SFr. umgerechnet werden. Es hat sich gezeigt, dass durch die vorgeschlagene Aenderung des Arbeitsablaufes eine neue Stelle eingeschaltet werden müsste, um die Arbeit termingemäss ausführen zu können, weshalb sich die Durchführung im vorgeschlagenen Sinne nicht lohnt.
- 3874 Anbringung einer Markierung, am untern linken Rand der SWISSAIR - Briefbogen, um die Höhe der letzten Schriftzeile anzugeben. Bereits am 1. Februar 1954 wurde ein diesbezüglicher Vorschlag eingereicht und prämiert. Die internen Briefbogen A4 weisen diesen Markierungsstrich bereits auf. Vorläufig sind die Vorräte der alten Formulare ohne Markierungsstrich aufzubrauchen.
- 3962 Reduktion des Bordbuffet - Gewichtes. Es scheint, dass der Einsender die Gegebenheiten zu wenig kennt. Die Milch wird nicht in Gläsern, sondern in paraffinierten Kartonverpackungen mitgeführt. Aus produktionstechnischen Gründen kann Mineralwasser nur in Flaschen abgefüllt werden. Edelspirituosen aus andern als gläsernen Gebinden auszuschenken, würde der Qualität schaden. Die leeren Flaschen werden nicht auf unseren Flugzeugen zurücktransportiert.
- 4059 Ausrüsten der Telefonapparate in der Elektrowerkstatt mit farbigen Signallampen. Die Idee ist nicht neu. In der Motorenwerkstatt Kloten, Startdienst Genf und beim Flight-Simulator Kloten sind ähnliche Installationen bereits eingerichtet worden. Der Chef Sektion IERA ist kompetent, im Bedarfsfalle eine solche Anlage anzufordern.
- 4149 Spezieller Busdienst für Swissairpersonal von Zürich nach Kloten - Flughafen v.v. Das Problem der Verbesserung des Personaltransportes ist nicht neu und wird ständig studiert. Es sind gegenwärtig Verhandlungen im Gange betr. Einführung von Doppelkursen in den Stosszeiten.

- 4190 Undichtheit der Schrauben von Boosterpumpen DC-6B. Die Undichtheiten sind auf die Verwendung von zu langen Schrauben zurückzuführen, was zur Folge hatte, dass die Kappenmutter innerhalb des Tanks von denselben durchstossen wurde.
- 4352 Behebung der Landungsschwierigkeiten, die durch die Vereisung des Fahrwerk-Einklinkemechanismus hervorgerufen wurden. Im Hinblick auf den baldigen Verkauf der CV-240 wurde vom Einbau einer Warmluftzuführung abgesehen und an deren Stelle eine periodische Kontrolle, Reinigung und Schmierung angeordnet.
- 4358 Ersetzen der Gummibänder in der Bugradnische zum Bremsen der Bugräder DC-4 und DC-6B durch Federstahlbänder. Um die gleiche Elastizität, wie diejenige des Gummibandes zu erreichen, müssten Bänder aus relativ dünnem Federstahl angefertigt werden. Dabei bestünde die Gefahr, dass von den Befestigungslöchern aus, Risse auftreten könnten.
- 4383 Es soll in vermehrtem Masse fertig geschliffener Rundstahl am Lager gehalten werden, um bei der Anfertigung von Büchsen etc. Arbeitsstunden einzusparen. Die Lagerhaltung von centerless - geschliffenem Stahl für allgemeine Zwecke lohnt sich nicht, da wir zu viele Qualitäten, Dimensionen und Toleranzmasse beschaffen müssten und infolge dessen das Lager zu gross würde.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/133/299/302/416/603/630/661/676/704/739/763/1245/1252/1648/1919/1937/2347/2414/2442/
2654/2659/2704/2721/2817/3054/3065/3070/3217/3232/3238/3315/3329/3330/3342/3399/3422/3480/
3491/3602/3613/3629/3768/3792/3793/3815/3816/3854/3856/3865/3871/3873/3916/3963/3967/3970/
4031/4057/4064/4082/4109/4121/4125/4133/4144/4155/4156/4163/4164/4170/4173/4183/4184/4337/
4338/4359/4362/4363/4369/4370/4378/4380/4387/4391/4394/4395/4396.

Die nachfolgenden zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge mussten zwecks Abklärung technischer Details zurückgestellt werden : Nr. 326/682/4062/4131/4153.

Vorschläge im Versuchsstadium : Nr. 362/427/684/698/760/2750/3602/3828/3840/4114.

Jan 01/11

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 2

Februar 1956

Unsere Verkehrsleistungen im Januar 1956

	<u>Januar 1956</u>	<u>Januar 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	6'884'123 + 8 %	6'352'502
Etappenpassagiere	40'879 + 22 %	33'405
Fracht in kg.	637'286 + 28 %	498'590
Post in kg.	263'201 + 12 %	234'431
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	61,9 %	54,9 %

Der erste Monat des Jahres brachte uns ein ermutigendes Resultat : Erstmals wieder seit 1952 betrug in einem Januar die mittlere Auslastung des angebotenen Transportraumes mehr als 60 % (Januar 1952 : 62,6 % ; Januar 1953 : 55,9 % ; Januar 1954 : 55,2 %). Die Zahl der Etappenpassagiere ist mehr als doppelt so hoch als diejenige des Januars 1953 und höher als jene des März 1955. Der Produktionszuwachs erklärt sich aus der Beibehaltung der zweiten Tageskurse nach Wien und München sowie der Fortführung des Direktfluges nach Kairo. Der Angebotszunahme von 8 % steht erfreulicherweise eine Steigerung der Nachfrage um 22 % zur Seite.

In Europa hat sich der Produktionsanteil gegenüber dem Vorjahres-Januar von 41 % ganz leicht auf 43 % erhöht. Die durchschnittliche Auslastung stieg von 59 % auf 60,4 %. In diesem Verkehrsgebiet ist also lediglich eine geringfügige Verbesserung eingetreten.

Die Kurse nach Athen, Istanbul, Kairo, Beirut, Tel Aviv und Damaskus nahmen 20 % unserer totalen tkm-Produktion in Anspruch. Der Auslastungsgrad erhöhte sich merklich von 47,4 % im letztjährigen Januar auf 56,4 %.

Die Nordatlantikstrecke, die am Gesamtangebot mit 30 % partizipierte, erbrachte mit einem durchschnittlichen Auslastungskoeffizienten von 70,3 % einen sehr schönen Erfolg : Im Parallelmonat 1955 hatte der Ladefaktor 58,7 % betragen. Die Olympiade und unsere Werbung für Wintersportferien hatten zweifellos eine verkehrsfördernde Wirkung.

Obwohl für die Südatlantikroute ein von 40,3 % auf 50 % erhöhter load factor ausgewiesen wird, ist die Zunahme nur eine scheinbare, weil die inzwischen erfolgte Herabsetzung des Zuladegewichtes einen Vergleich mit dem vorjährigen Januar nicht zulässt. Auf diesem Sektor macht sich schon seit längerer Zeit eine gewisse Stagnation bemerkbar, die angesichts der steigenden Kosten nicht erfreulich ist.

Unser Umsatz pro 1955 erreichte rund 130 Millionen Franken. Im Vorjahr waren es knapp 111 Mio Fr. ; die Steigerung beträgt 17,1 %.

Beförderung zum Flugkapitän - Den Piloten Albrecht Klitzsch, Albert Kunz und Gottfried Mayer wurde der Grad eines Flugkapitäns verliehen. Wir beglückwünschen sie zum dritten Goldstreifen !

Neue Pilots-in-Command - Die Flugkapitäne René Pellaud, Theo Schwarzenbach und Perry Wagner sind zu Pilots-in-Command auf DC-6B und die Piloten Peter Baumann, Reinhard Geiger und Arthur Schneider zu Pilots-in-Command auf Convair ernannt worden. Wir gratulieren !

Ende einer Vakanz - Am 3. Januar hat Herr Paul Angst die Nachfolge von Herrn Dr. Hofmann als Personalassistent des Dept. III angetreten. Herrn Angst wünschen wir auf diesem für ihn neuen Posten recht guten Erfolg !

Nachtrag - Bei der Vertretung Basel ist Herr J. Hartmann als Chef des Frachtdienstes Import bestätigt worden. Auch ihm wünschen wir eine erfolgreiche Tätigkeit.

Eine Swissair-Jubiläumsmarke - Im Hinblick auf die 25. Wiederkehr des Gründungstages der Swissair am 26. März hat die Generaldirektion der PTT in verdankenswerter Weise eine Erinnerungsmarke geschaffen.

Ihr Taxwert beträgt 40 Rappen. Sie zeigt zwei Flugzeuge im Grössenverhältnis von damals und heute und ist mit unserem Signet versehen. Dieses Postwertzeichen wird ab 1. März ausgegeben. - In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass M. Maillefer von unserer Endbuchung in Genf innerhalb unseres Personals einen Philatelisten-Zirkel gründen möchte. Interessenten sind gebeten, sich mit ihm in Verbindung zu setzen.

696'323 Passagiere, abreisende und ankommende, wurden im Jahre 1955 in Kloten gezählt. Gegenüber 1954 entspricht dies einer Zunahme um 18,1 %. Die Zahl der Flugzeugbewegungen (Abflüge und Landungen) stieg, vor allem zufolge stark vermehrter Schulflüge, von 53'544 pro 1954 auf 62'047.

Der "Metropolitan" in der Flugerprobung - Der erste und mit einem zweiwöchigen Vorsprung auf den Terminplan fertiggestellte Convair "Metropolitan" steht seit Mitte Dezember in der praktischen Erprobung. Die Testflüge dienen der Erlangung des offiziellen Flugtüchtigkeitszeugnisses, das vom CAA auszustellen ist. Die Produktionstabelle sieht für den Anfang die Vollendung eines "Metropolitan" an jedem vierten Tag und - ab April - die Herstellung von acht Stück pro Monat vor. Zur Zeit sind 67 "Metropolitans" bestellt. Die erste Einheit ist zur Lieferung an die Cities Service Oil Co. bestimmt.

"Cinerama Holiday" im 1. Rang - Gemäss einer Mitteilung der amerikanischen Fachzeitschrift "Variety" erzielte der Reisefilm "Cinerama Holiday" - der unter Mitwirkung der Swissair zustande kam und in London kürzlich seine europäische Uraufführung erlebte - von 107 amerikanischen Filmen, die im vergangenen Jahr in den U.S.A. und Kanada gezeigt wurden, mit einem Ertrag von 10 Millionen Dollar an Eintrittsgeldern den weitaus grössten Publikums- und Kassenerfolg. Der an zweiter Stelle stehende Streifen brachte Einnahmen in Höhe von 8,5 Mio Dollar.

Wussten Sie schon, dass ein DC-6B rund 110 Instrumente, 200 Relais, 370 Bedienungshebel, Knöpfe und Schalter, 40 Signallampen, 25 Kilometer elektrische Leitungen und 80 Elektromotoren aufweist ?

Die ärztliche Ecke

SONNENSTRAHLEN

Bei winterlicher Müdigkeit spielt oft der Sonnenmangel eine Rolle, da die Besonnung u. a. für den Vitaminhaushalt des Körpers wichtig ist. Die einen suchen sich zu helfen mit einer Quarzlampe, die andern mit Skifahren oder gar einem Ferienfreiflug in südliche Breiten. Die auftretenden Nebenwirkungen sind dabei nicht in jedem Falle gleich. Die Sonne spendet uns ja nicht nur sichtbare Lichtwellen, sondern auch das kurzwellige Ultraviolett (UV) und die langwelligen infraroten Wärmestrahlen (IR). UV wirkt auf die äusserste Hautschicht, die man event. mit Schutzsalben oder dergleichen abdecken muss (keine Kühlalben !), um Verbrennungen zu vermeiden. IR lässt die Haut unversehrt, wirkt aber umso mehr in die Tiefe und kann Sonnenstich und Hirnhautschädigungen verursachen. Schutz bietet hier nur eine gute Kopfbedeckung. Besonders reich an UV ist die winterliche Bergwelt, an IR die Tropensonne, (an der Copacabana sind IR und UV beide stark !). Wer sich für die Quarzlampe entschliesst, soll die Uhr zur Hand haben, um die Expositionszeit nicht zu überschreiten.

Dr. med. H. Gartmann

Happy Landings - Mit Freude entbieten wir wiederum einigen Neuvermählten unsere herzlichsten Glückwünsche :

10.12.55 Clinton Sessoms, Navro, Dept. III
mit Hella Haggenmacher, vormals
Crew Control, Dept. III, Kloten.

2. 1.56 Rovelli Franco, mit Frä. Heidi
Schmid, beide Sektion Tarife,
Dept. II, Zürich

Nachzutragen wäre noch, dass sich Herr W.
Weilenmann (s. News vom Januar) mit Frä.
Justina Zingg, ehemalige Mitarbeiterin der
Bauabteilung, vermählt hatte.

Kleines ABC des Luftverkehrs

Was ist ein Tonnenkilometer ?

Man unterscheidet angebotene und ausgenützte tkm. Wenn ein Flugzeug eine Zulademöglichkeit von 6 Tonnen bietet und über eine Distanz von 100 km fliegt, so beträgt das Angebot 600 tkm, d.h. Nutzlast mal Entfernung. Ist dieses Flugzeug mit 4,5 Tonnen beladen, dann ergibt dies 450 ausgenützte tkm. Bei einer Ladung von 6 t wäre der Auslastungsgrad 100 %, bei 4 t wäre er 75 %. Der Auslastungsgrad, auch load factor oder Ladefaktor genannt, errechnet sich demnach so, dass man die Zahl der ausgenutzten tkm durch diejenige der offerierten tkm dividiert.

Die Bestellung von Düsenflugzeugen - Nachdem unser Verwaltungsrat am 30. Januar 1956 die Anschaffung von zwei im Jahre 1960 lieferbaren DC-8 Düsenverkehrsflugzeugen beschlossen hat, verfügen nun die Douglas-Werke in Santa Monica über insgesamt 101 Aufträge für diesen Typ, neben Lieferverträgen für 18 DC-6A Liftmasters, 86 DC-6B, 82 DC-7 bzw. DC-7B und 104 DC-7C. Per 1. Februar verteilten sich die DC-8 Bestellungen wie folgt :

Pan American Airways & Panagra	25
United Air Lines	30
National Airlines	6
Eastern Air Lines	19
K.L.M.	8
S.A.S.	7
Japan Air Lines	4
Swissair	2
Total	101

Der Wert dieser festen Aufträge - ohne Berücksichtigung der zahlreichen Optionen - beläuft sich auf über 600 Millionen Dollar. Diese Summe übertrifft den pro 1955 aus dem Verkauf von 230 Zivilflugzeugen gelösten Ertrag von 529'480'000 Dollar bei weitem.

Boeing konnte bisher für den B-707 nebst einigen Optionen 72 feste Aufträge entgegennehmen :

Pan American Airways	20
American Air Lines	30
Braniff	5
Continental Air Lines	4
Air France	10
Sabena	3
Total	72

Rechnet man noch die Bestellungen der Air France für 10 Caravelle SE 210 und diejenige der BOAC für 20 Comet IV hinzu, so kommt man auf insgesamt 203 Düsenverkehrsflugzeuge.

Etwa drei Milliarden Dollar dürften allein von den amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften innerhalb der nächsten zehn Jahre in neuem Flugmaterial investiert werden, erklärte der bekannte Luftfahrtspezialist und Finanzsachverständige Selig Altschul am 14. Dezember 1955 in einem Vortrag im New Yorker Wings Club.

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats Januar sind folgende Personen, die wir hier als neue Mitarbeiter bestens willkommen heissen, in unsere Dienste getreten :

Departement I

Steuern & Versicherungen

Toggweiler Erika

Lohnbüro

Gisler Franz

Abschluss-/Budgetdienst

Reichert Kurt

Statistikdienst

Schwarzenbach Elsa

Verkehrsabrechnung Fracht/Post

Knörle Alex

Departement II

Sekt. Verkaufsbeziehungen

Schaffer Walter

Sekt. Fracht

Brunner Viktor

Verkehrsplanung

Furrer Walter

Reservation/Service Europa

Boesch William

Graf Peter

Kellenberger Karl

Kipfer Walter

Rohner Robert

Zurflüh Dorothea

Telex

Schwab Ursula

Stadtterminus Zürich

Albertin Josef

Abfertigung Zürich

Bär Walter Emil

Büttiker Charles

Lang Eduard M.

Studhalter Verena

Zehnder Walter

Departement III

Personalbüro

Angst Paul Robert

Navigation Office

Massoth Elsbeth

Sektion Feste Fernmeldedienste

Walder Max

Abfertigungsdienst, Traffic

Jemmely Lucien

Kabinenpersonal-Aspiranten

Kurs I/56

Beckmann Evelyne

Günthard Gertrud

Haslebacher Hedwige

Hasler Marguerite

Hintermann Doris

Ill Anita

Kehrer Gabrielle

Krebs Antoinette

Locher Päuli

Masciadri Elisabeth

Mayer Rita

Meili Ruth

Morandi Dolores

Stauffer Ernst

Roesti Hedy

Ruppen Lillian

Taminelli Piera

Widmer Heidy

Wiedemann Elisabeth

Departement IV

Konstruktionsbüro

Handschin André (Wiedereintritt)

Lienhard Arthur

Sekt. Flugzeugunterhalt

Ammann Karl

Dörig Hermann

Hagmann Christian

Häuptli Wemer

Joho Arthur

Scheidegger Fritz

Schudel Arnold

Sennhauser Pierre

Steiner Werner

Tanner Fredy

Instrumentenwerkstatt

Landolt Oskar

Triebwerkgruppe I

Schärer Emil

Vergaserwerkstatt & Kompressoren

Vercelloni Heinz

Bauabteilung

Lustenberger Margrit

Direktion Genf

Endbuchung

Blauenstein Edith

Auslandvertretungen

London

Alvey David

Birmingham

Ransis Michèle

Vertretung Deutschland, Frankfurt

Kiese Marianne

Frankfurt Station

Erler Karin

Düsseldorf

Lange Horst

Innsbruck

Hatzl Herbert

Barcelona

Bastons Joseph

Kairo

Abdel-Malek Georges

Besheir Rabia Soliman

Alexandrien

Chébi Marie

Raduan Badr Ibrahim

Tel Aviv

Brecher Dagobert

Beirut

Fricker Ernst

Baroody Samira

Messara Elie

New York

Brauchli Elisa

Ghilain Raymond

Hatell Raymond

Kramer Eleanor

Sullivan Thomas

Chicago

Hughes Constance Muriel

Moyles James Francis

Rio de Janeiro

Oliveira Pinto Ruth

Neueintritte (Fortsetzung)

Allgem. Personalausbildungsreserve

Friedli Georges Louis

Sigrist Erwin

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

SWISSAIR - SOIREE in Genf

Die Freizeitorganisation "Sports & Loisirs" des Swissair-Personals in Genf organisiert ihre SOIREE am 25. Februar 1956 im Grand Casino de Genève.

Wie bisher, gelangt auch dieses Jahr eine REVUE zur Aufführung. Sie hat zum Titel "Propos en l'air" und wurde von Jean Badès und Harry-Marc geschrieben. Eine ganze Anzahl erstklassiger Genfer und Lausanner Schauspieler werden ihr dieses Jahr ein höheres künstlerisches Niveau verleihen. Ausserdem werden die "Swissair Girls" von einer Berufstänzerin trainiert und geleitet, sodass auch in dieser Hinsicht das Publikum sicher auf seine Rechnung kommen wird.

Die Vorstellung dauert von 20.45 h bis etwa 23.30 h, und den darauf folgenden Ball führen die Orchester Georges Deprez und Jean Warren an.

Unsere reichhaltige Tombola - Lose à 50 cts. - bietet als erste Preise einen Flug nach Kairo, eine elektrische Waschmaschine, zahlreiche Armbanduhrer bester Marken, usw.

Es würde uns freuen, wenn wir auch einige Kollegen aus Zürich an unserem Fest begrüßen könnten. Für Platzreservationen wollen Sie sich an die Kasse-Swissair Comavin wenden (Plätze von Frs. 2.50 bis Frs. 5.--, Ball inbegriffen).

COMITE D'ORGANISATION



D I E E H R E N T A F E L

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

Herr Joseph Frommer, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 100.--
Herr Fritz Schüpbach, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 50.--
Herr Paul Richiger, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--
Herr Rudolf Kaufmann, IERA-Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 30.--
Herr Rudolf Kistler, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Wilhelm Knecht, Buchungsbüro, Dept. I	Fr. 20.--
Herr Hans Suter, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--

Herr Joseph Frommer konstruierte eine sinnvolle Mess-Vorrichtung für Propeller-Nabensternzentrierdötze DC-6B. Die Vorrichtung bringt nicht nur eine Einsparung an Arbeitszeit, sondern ermöglicht zudem noch eine grössere Messgenauigkeit.

Herr Fritz Schüpbach entwickelte eine Vorrichtung für ein rationelleres Bearbeiten der Anlenkbolzenbohrungen.

Herr Paul Richiger machte die Anregung, die Anschlagnocken der beweglichen Armlehnen an den Touriststühlen zu entfernen, weil durch die grosse Belastung am Anlenksupport öfters die Nieten ausgerissen wurden.

Herr Rudolf Kaufmann schlug vor, in das "Water Injection System" einen festen Prüfstecker einzubauen, wodurch die Dichtkontrolle des Einspritzsystems vereinfacht wird.

Herr Rudolf Kistler konstruierte einen Spezialschlüssel für elektrische Sicherungshalter mit Hilfe dessen beim Auswechseln der Sicherungselemente oder bei Neumontagen Zeit eingespart und das Material geschont wird.

Herr Wilhelm Knecht schlug eine Vereinfachung in der Archivierung der Materialeingangsjournale vor.

Herr Hans Suter schlug vor, für das Propellergestell eine Leiter anzufertigen mit 2 Haken am oberen Ende ; damit kann eventuellen Unfällen vorgebeugt werden.

Sich melden bitte :
 Nr. 3898) bei Herrn W. Amacker, Sektion Betriebsstudien
 Nr. 4173)
 Nr. 3877 bei Herrn F. Barth, Organisationsbüro
 Nr. 4156 bei Herrn D. Brentano, Sektion Betriebsplanung

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

Nr. 603/3422/3626/3793/3893/4161/4338/4340.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 2654 Versehen der Bordapotheke mit einem von aussen zugänglichen Spezialfach für Tabletten. Ein Umbau im vorgeschlagenen Sinne käme sehr teuer zu stehen. Aus betriebstechnischen Erwägungen kann das Verschliessen der Bordapotheke mit einer Plombe nicht in Betracht gezogen werden.
- 3768 Versehen der Cowl Flaps Tragringe der DC-6B-Motoren mit 2 zusätzlichen Trennstellen, um das Auswechseln der hinteren Zylinder und des Auspuffes zu erleichtern. Der Zylinder- und der Auspuffwechsel kann in dringenden Fällen auch ohne Demontage des Tragringes ausgeführt werden. Damit ergeben sich aus dem Vorschlag keine Vorteile.
- 3867 Aufstellen von Propagandatafeln längs der Strasse Richtung Flughafen. Der Vorschlag an und für sich ist gut, jedoch leider nicht durchführbar, weil aus ästhetischen Gründen auf kantonalem Boden keine Propagandatafeln aufgestellt werden dürfen.
- 3899 Abholen der Paketpost in der Sihlpost durch eigene Fahrzeuge. Die Zahl der eingehenden Pakete und das Totalgewicht derselben schwankt sehr stark, sodass es sich nicht lohnt, extra einen Stationswagen zweimal täglich nach der Sihlpost fahren zu lassen. Die für die SWISSAIR bestimmten Pakete sind nur in Ausnahmefällen so dringend, dass die Zeitdifferenz von 2 Stunden eine Rolle spielt. Die Auslagen für Faktage auf den Paketen im Gewicht von mehr als 5 Kg. machen nur geringfügige Beträge aus, die jedenfalls in keinem Verhältnis zu den Kosten stünden, die uns erwachsen, wenn wir die Paketpost selbst abholen würden.
- 3916 Montieren von neuen Zylinderköpfen auf alte Zylinder-Laufbüchsen R-2800. Laut Mitteilung P + W ist es nicht möglich, auf eine alte Zylinderlaufbüchse einen neuen Zylinderkopf zu montieren. In der Fabrikation wird zuerst der Kopf montiert und erst nachher die Löcher gebohrt ; das hat zur Folge, dass die Bolzenlöcher am Zylinderfuss nicht mehr die gleiche Stellung bekommen ; somit ist eine Reparatur ausgeschlossen.
- 4109 Emergency-Light-Installation im Schlauchbootfach der DC-6B/II. Es handelt sich hier nicht um einen Vorschlag, sondern um die Feststellung eines Mangels, der dem Büro für Flugwerk und Ausrüstung auf dem Dienstweg hätte gemeldet werden müssen.
- 4183 Anbringen eines Windfanges am hinteren Ausgang des Hangars Richtung Kantine zum Schutze des Personals gegen Zugluft. Die Idee ist nicht neu, da bereits an verschiedenen Stellen im Betrieb solche Windfänge existieren. Für Installationen solcher Art sind, wenn tatsächlich die Notwendigkeit besteht, Bedarfsmeldungen an die Abteilung Betriebsplanung zu richten.
- 4184 Erstellung einer Speiseleitung für 26 V AC 400 HZ zur direkten Speisung der neuen Prüftransmitter. Eine spezielle Anschlussmöglichkeit im Sinne dieses Vorschlages bringt uns keine Vorteile. Falls ausnahmsweise ein Instrument mit dem Testtransmitter untersucht werden muss, kann die 26 V AC-Speisung ebensogut am normalen Instrumentenstecker abgenommen werden.
- 4342 Einbau von Evakuierungs-Hilfsmitteln in Bugradflugzeugen. Mit diesem Problem befasste man sich bereits eingehend vor Eingang dieses Vorschlages. Der Einbau der in Frage stehenden Einrichtungen wird voraussichtlich im Frühjahr/Sommer dieses Jahres durchgeführt werden, jedoch nicht in der vorgeschlagenen Form.
- 4356 Erstellen einer Grube zur Lagerung von langen Eisenstäben. Aus bautechnischen und betrieblichen Gründen kann dem Vorschlag nicht entsprochen werden.
- 4359 Die Reserve-Alkohol-Enteiserkannen in den DC-3 Flugzeugen sind nicht mehr mitzuführen. Die Reservekannen sind generell ausgebaut und vom Inventar gestrichen. Bei sehr schlechtem Wetter werden von Besatzungen für Flüge nach Belgrad ganz vereinzelt noch 5 lt. Reserve-Enteiserkannen verlangt und auch mitgegeben.
- 4369 Ausbüchsen der Laderkupplungsbohrung im Geräteträger R-2800. Nachdem zwei Geräteträger ausgebaut wurden, zeigte es sich, dass nach Abschluss des Versuchsauftrages 60'674 ein weiteres Ausbüchsen nicht mehr in Betracht gezogen werden kann.
- 4370 Herstellen einer Richtplatte zum Ausdrehen der Büchsen in den Zwischen-Gehäusen und Geräteträgern R-2000 und R-2800. Die Idee ist nicht neu. Zudem ist der Beschaffungspreis derart hoch, dass er in keinem Verhältnis zum Arbeitsanfall steht.

4387

Anschaffung einer zweiten Revolverdrehbank. Die Mechanische Werkstatt ist nicht als Fabrikationsbetrieb zu betrachten, weshalb von der Anschaffung einer grösseren oder zweiten Revolverdrehbank abgesehen werden muss. Grössere Fabrikationsaufträge werden auswärts vergeben.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/133/299/302/416/604/630/661/676/697/704/739/763/1245/1252/1648/1919/1937/2347/2414/
2442/2659/2704/2721/2817/3054/3065/3070/3217/3232/3238/3315/3329/3330/3342/3399/3480/3491/
3602/3613/3629/3792/3815/3816/3854/3856/3865/3871/3873/3876/3877/3893/3894/3895/3896/3897/
3898/3963/3967/3970/4031/4057/4064/4065/4066/4082/4121/4125/4133/4135/4136/4144/4155/4156/
4161/4162/4163/4164/4170/4173/4222/4223/4228/4300/4305/4306/4307/4308/4310/4311/4312/4314/
4315/4318/4337/4339/4340/4344/4362/4363/4365/4373/4378/4380/4385/4391/4394/4395/4396.

Die nachfolgenden zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge mussten zwecks Abklärung technischer Details zurückgestellt werden : Nr. 326/682/770/4062/4119/4131.

Vorschläge im Versuchsstadium : Nr. 362/427/684/698/760/2750/3602/3828/3840/4114.

Lanoll

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 3

März 1956

Unsere Verkehrsleistungen im Februar 1956

	<u>Februar 1956</u>	<u>Februar 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	6'995'726 + 13 %	6'215'094
Etappenpassagiere	41'115 + 25 %	32'814
Fracht in kg	727'550 + 29 %	563'998
Post in kg	274'438 + 19 %	230'398
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	59,7 %	54,6 %

Im Berichtsmonat, der einen Tag mehr aufwies als die letztjährige Vergleichsperiode, vermochten wir den budgetierten Auslastungsgrad von 61 % nicht ganz zu erreichen. Die andauernde scharfe Kälteperiode hat auf den Tourismus dämpfend gewirkt und damit auch uns geschadet, wenigstens im Kurzstreckenverkehr.

In Europa, wo wir 43 % unserer Gesamtproduktion anboten, erfuhr die Zahl der offerierten Tonnenkilometer im Vergleich zur Parallelfrist 1955 eine Erhöhung um 20,6 %. Diesem Angebotsplus stand eine Steigerung der Nachfrage um 17,3 % gegenüber. Der mittlere Ausnutzungskoeffizient betrug 58,1 % (Februar 1955: 59,8 %).

Die Flüge nach Athen, Istanbul, Kairo, Tel Aviv, Beirut und Damaskus beanspruchten 17 % unserer totalen tkm-Leistung. In diesem Verkehrsgebiet wurde das tonnenkilometrische Mehrangebot von 18,5 % durch eine um 18,9 % gestiegene Nachfrage gut ausgeglichen. Die durchschnittliche Auslastung blieb mit 53,2 % gegenüber 53,0 % im Februar des Vorjahres beinahe unverändert.

Der Nordatlantik, mit einem Produktionsanteil von 33 %, überraschte uns mit einem sehr erfreulichen Resultat. Der Mehrofferte an tkm von 9,1 % stand eine um 40,2 % verstärkte Nachfrage zur Seite, wodurch der mittlere Auslastungsgrad auf 66,8 % anstieg, verglichen mit 52,0 % im Februar 1955.

Bei einem Anteil von 7 % an der gesamten tkm-Leistung wies der Südatlantik einen mittleren Ladefaktor von 52,5 % auf.



Der Verwaltungsrat genehmigte in seiner Sitzung vom 27. Februar 1956 die Jahresrechnung 1955 zur Vorlage an die am 26. März im Zürcher Kongresshaus stattfindende Generalversammlung. Die gesamten Erträge der Gesellschaft im Jahre 1955 erreichten 129,8 Mio Fr. (1954: 110,9 Mio), die gesamten Kosten einschliesslich erhöhter Abschreibungen 128,2 Mio Fr. (1954: 110,0 Mio).

Der Reingewinn wird mit 1'577'404.-- Fr. ausgewiesen, wozu noch der letztjährige Gewinnvortrag von 218'712.-- Fr. hinzukommt. Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, diesen Gewinn wie folgt zu verteilen:

- Fr. 190'000.-- an die statuarische Reserve;
 - Fr. 500'000.-- an die Allgemeine Pensionskasse des Personals;
 - Fr. 840'000.-- als Dividende von 6 % an die Aktionäre.
- Für den Vortrag auf neue Rechnung verbleibt ein Saldo von 266'116.-- Fr.

Mit Rücksicht auf die fortschreitende Expansion beantragt der Verwaltungsrat, das Aktienkapital von bisher 14 Mio auf 42 Mio Fr. zu erhöhen, indem 80'000 neue Namenaktien zum Nominalwert von 350.-- Fr. ausgegeben werden. Die Uebernahme des neuen Aktienkapitals von 28 Mio Fr. ist durch ein Bankenkonsortium unter Führung der Schweizerischen Kreditanstalt zugesichert.

Kapitalerhöhung der Swissair Das grosse Interesse, das die vorgesehene Kapitalerhöhung auch bei unsern Mitarbeitern findet, äussert sich in zahlreichen Anfragen, wie neue Aktien der Swissair gekauft werden können.

Wir möchten Sie daher kurz orientieren: Unsere Statuten schreiben vor, dass die neuen Aktien den bisherigen Aktionären zum Kauf anzubieten sind. Für eine alte Aktie können zwei neue bezogen werden. Macht jedoch der bisherige Aktionär von seinem Bezugsrecht nicht voll Gebrauch, so kann er dieses Anrecht verkaufen. Wer somit noch keine Aktien der Swissair besitzt, solche aber zeichnen möchte, wird zunächst die erforderlichen Bezugsrechte zu erwerben haben. Der Handel mit solchen Anrechten erfolgt über die Banken, die im Prospekt über die Kapitalerhöhung aufgeführt sind. Dieser Prospekt wird nach Ostern erscheinen und bei den Banken bezogen werden können; er wird alle üblichen Angaben über die Kapitalerhöhung enthalten.

Falls Sie noch weitere Auskünfte wünschen, steht Ihnen das Sekretariat Dept. I gerne zur Verfügung.

Beförderung zu Flugkapitänen - Die Piloten Norbert Erlach, Walter Haas und Wilfried Schmidt haben im Laufe des Februars die zur Erreichung des Flugkapitän-Grades verlangten Bedingungen erfüllt, wozu wir sie bestens beglückwünschen!

Aufstieg zu Pilots-in-Command - Die Flugkapitäne Ernst Bill, Rudolf Bockhorn und Hans Knecht sind zu DC-6B-Kommandanten aufgerückt und können in dieser Eigenschaft in Europa, nach dem Nahen und Mittleren Osten eingesetzt werden. Ferner sind die Herren Rodolphe Burkhardt, Freddy Hauert, Walter Meyer und Edouard Vuille zu Pilots-in-Command auf Convair 240 und Max Dübendorfer zum Pilot-in-Command auf DC-3 avanciert. Wir gratulieren!

Eine Ernennung bei der Flight OPS - Das Departement III hat den früheren Assistenten der Abteilung Flight Operations, Herrn Hans Gabathuler, per 1. März zum Stellvertreter des Chefs der Sektion Route Documentation bestimmt, auf welchem Posten wir ihm eine erfolgreiche Tätigkeit wünschen.

Wechsel in der Stationsleitung Kloten - Herr Karl Braun, bisher Chef des Abfertigungsdienstes, ist Mitte Februar zum Leiter unserer Station Kloten ernannt worden. Sein Vorgänger in diesem Amt, Herr Heinrich Kauert, übernimmt eine neue Funktion in der Abteilung Ground Operations. Beiden Herren wünschen wir in ihrem neuen Aufgabenkreis recht guten Erfolg!

Die Endbuchung Zürich ist im vergangenen Monat vom Hauptsitz am Hirschengraben nach der Stampfenbachstr. 12 umgezogen, wo bereits mehrere andere unserer Dienststellen untergebracht sind.

Rund 70 Flüge im Tag werden im kommenden Sommer Europa mit Nord- und Südamerika verbinden. Gegenüber 1955 erfährt das transatlantische Platzangebot in der Hochsaison eine Steigerung um etwa 20 %, verglichen mit einer Erhöhung um 14 % von 1954 auf 1955.

Das kleine ABC des Luftverkehrs

Was ist ein Pool ?

Unter einem Poolabkommen versteht man eine Vereinbarung zwischen zwei oder mehreren Luftverkehrsgesellschaften über den gemeinsamen Betrieb einer Strecke. Nach einem festen Schlüssel, beispielsweise unter Zugrundelegung der angebotenen Plätze oder offerierten Tonnenkilometer, werden die Betriebseinnahmen unter den Partnern aufgeteilt. Jede Gesellschaft hat also ein Interesse daran, dass auch die Flugzeuge des Partners möglichst ausgebucht sind.

Die Swissair betreibt folgende Linien im Pool: Zürich-Kopenhagen mit SAS, Zürich/Basel-Amsterdam mit KLM, Nachtstrecken nach London mit BEA, Zürich/Genf-Brüssel mit Sabena, Zürich/Genf-Paris mit Air France, Genf-Madrid/Barcelona mit Iberia, Zürich-Rom mit LAI, Genf-Rom mit Alitalia, Zürich-Belgrad mit JAT.

25 Jahre Swissair

Am 26. März werden es fünfundzwanzig Jahre her sein, seit unsere Gesellschaft gegründet wurde. Wir werden im "Journal" diesen Geburtstag besonders würdigen.

Amerikanische Prognosen - Nach einer von der Civil Aeronautics Administration (CAA) unter dem Titel "Civil Air Traffic Forecasts, 1960 - 1965" herausgegebenen Studie dürfte sich in den U.S.A. der Transportanteil der Fluggesellschaften am gesamten öffentlichen Verkehr (Eisenbahnen, Busse, Schiffe) von gegenwärtig 29 % bis zum Jahre 1965 auf 50 % erhöhen. Für 1965 wird auf den inner-amerikanischen Linien mit 70 Millionen Passagieren gerechnet, was gegenüber 1955 (32,3 Mio.) eine Vermehrung um über 100 % bedeuten würde.

Happy Landing - Wir freuen uns, anzeigen zu können, dass Herr Künzli Josef, Sektion Triebwerk, Dept. IV sich am 10.2.56 vermählt hat. Wir wünschen viel Glück im Ehestand!

Von unsern Aussenvertretungen - Herr Giacomo Arquint, der während drei Jahren unserer Landesvertretung in Italien vorstand, wird anfangs April nach Zürich zurückkehren und einen Posten in der Sektion für Verkaufsbeziehungen übernehmen.

Zu seinem Nachfolger mit Sitz in Rom wurde Herr Ottone Brändle bestimmt, der bis anhin die Regionalvertretung Mailand leitete.

Der bisherige Stellvertreter von Herrn Eric Häussler in Lissabon, Herr Fridolin Müller, ersetzt Herrn Brändle in Mailand.

In Birmingham eröffneten wir am 5. März eine Regionalvertretung, die von Herrn Charles Singleton, der früher für uns in London arbeitete, geführt wird.

Unser Regionalvertreter in Cleveland, Herr Charles K. Gans, ist amerikanischer Staatsbürger geworden und hat seinen Namen geändert. Er heisst jetzt Charles K. Grant.

Basel - Anstelle von Herrn Hans Thommen, der mit der Leitung des Frachtdienstes betraut wurde, ist Herr André Favre, bisheriger Mitarbeiter der Stationsleitung in Genf-Cointrin, zum Stationsleiter auf dem Flugplatz Basel-Blotzheim ernannt worden, wo er seine Tätigkeit bereits aufgenommen hat.

Eröffnung einer Zweigstelle in Toronto - Herr Martin Hughes, der früher für die American Overseas Airlines in London, die Pan American Airways und die Philippine Airlines und ab Dezember 1954 für uns in New York als Sales Representative tätig war, wurde zu unserem District Manager in Toronto ernannt. Damit ist die Swissair erstmals auch in Kanada vertreten.

Allen Genannten wünschen wir auf ihren neuen Posten recht guten Erfolg !

Boeings 707 für die T.W.A. - Der Grossindustrielle Howard Hughes, Inhaber von 74,2 % aller T.W.A. Aktien, hat mit den Boeing-Werken einen Liefervertrag für acht B-707 abgeschlossen, die 36 Millionen Dollar kosten. Diese Flugzeuge bleiben im Besitze der Hughes Tool Company (Culver City, Kalifornien), die, wie es in der offiziellen Mitteilung hiess, "die Maschinen ihrem Nebenunternehmen, den Trans World Airlines, zur Verfügung stellen wird". Damit hat nun die T.W.A. als letzte der grossen amerikanischen Fluggesellschaften Düsenflugzeuge in Auftrag gegeben. Neben den acht fest bestellten Einheiten sicherte sich Hughes eine Option auf weitere 22 Boeing 707.

Auf 1'060'200'000 Dollar belief sich bis zum 12. Februar der Gesamtwert der bei Douglas und Boeing bestellten Düsenverkehrsflugzeuge. Douglas konnte Aufträge für 647'400'000 und Boeing für 412'800'000 Dollar hereinnehmen. Die Totalsumme beträgt bei einem Umrechnungskurs von 4,25 Fr. pro Dollar genau 4'505'850'000 Schweizerfranken! Vergleichsweise sei erwähnt, dass der Wert der gesamten schweizerischen Exporte im Jahre 1955 rund 6,4 Milliarden Franken ausmachte.

Für Sammler der "Swissair News" - Aus Leserkreisen ist die Anregung gemacht worden, einen Einband für die "News" zu schaffen. Wir haben daraufhin Offerte eingeholt. Bei einem Bezug von mindestens 500 Stück käme der einzelne Ordner auf Fr. 4.80 zu stehen. Wer sich dafür interessiert, ist gebeten, dies dem Pressedienst zu melden. Eine Bestellung von weniger als 500 solcher Ordner dürfte jedoch aus preislichen Gründen nicht in Betracht fallen.

Die ärztliche Ecke

Penicillin Segen - Penicillin Gefahr

Aus einer besondern Art Schimmelpilz gewonnen, ist das Penicillin gleich nach dem zweiten Weltkrieg als Wundermittel gegen alle möglichen Infektionen eingeführt worden. Schwer bedrohliche Zustände, wie z.B. eitrige Hirnhautentzündung, Lungenentzündung, Bauchfellentzündung nach durchgebrochener Blinddarmvereiterung, Kindbettfieber etc., wurden - statt mit dem Tode zu enden - in wenigen Tagen geheilt. Die grosse Gefahr aller chirurgischen Eingriffe, die Infektion, war mit einemmal gebannt.

Dieser durchschlagende Erfolg führte indessen zu einer Anwendung in Bagatellfällen, die auch ohne Penicillin bald abgeheilt wären. Das beschwor eine neue Gefahr herauf, nämlich das Immunwerden vieler Bakterienstämme. Bakterien, die durch das Antibiotikum nicht ausgerottet werden, entwickeln eine grosse Anpassungsfähigkeit an das Mittel, das ihnen dann nichts mehr anhaben kann. Als Regel für den Arzt hat sich daher ergeben, mit der Anwendung des Penicillins bedeutend zurückhaltender zu sein. Dies besonders auch deshalb, um die Zahl der schweren Ueberempfindlichkeitsreaktionen, die sich gegenüber dem Penicillin manchmal einstellen, möglichst niedrig zu halten. In diesen Fällen kann es, selbst wenn dringend benötigt, nicht verabfolgt werden. Daher ist z.B. auch das unkontrollierte Lutschen von Penicillintabletten über längere Zeit abzulehnen.

Neueintritte - Es freut, wiederum eine Reihe von neuen Mitarbeitern begrüßen zu dürfen, die im Laufe des Monats Februar in unsere Dienste getreten sind :

Generalsekretariat

Aerztlicher Dienst

Dr.med. Bernhard Hässig

Personaldienst

Büro für Personalversicherungen

Knobel Anita

Departement I

Buchungsbüro

Borschberg Peter

Verkehrsabrechnung Fracht/Post

Vaucher de la Croix Roger

Departement II

Sekretariat

Schild Werner

Sekt. Verkaufsbeziehungen

Cottini Gaston

Sektion Fracht

Brega Ines

Postdienst

Klarer Margrit

Lufreisebüro Basel

Lappert Marguerite

Muscheidt Peter

Station Basel-Blotzheim

Chavanne Laurent

Lufreisebüro Bern

Reinle Oskar P.

Departement III

Piloten

Leibing Arne

Martin Denis

Piloten-Aspiranten

Bretscher Hanspeter

Erb Erich

Frey Reto

Leutwyler Roger

Plüss Willy

Ritzi Leander

Widmer René F.

Navigatoren-Aspiranten

Kunz Alfred

Departement III

Navigation Office

Vosseler Heinz

Abt. Fernmeldedienst

Rüegsegger Liselotte

Startdienst

Ciprian Giovanni

Abfertigungsdienst

Bichsel David

Renner Emile G.

Passagierdienst

Gautier Béatrice

Fracht Import

Aitorfer Albert

Fracht Export

Gerster Albert

Sektion Kabinendienst

Brönnimann Hanni

Verpflegungsdienst/Bereitstellung

Brülhart Eduard

Kantine Taubenried

Candiotta Luigi

Departement IV

Ingenieurabteilung

Soltermann Ernst

Unterhalt & Nachschub

De Lorenzi Silvano

Sekt. Bestellung

Stampfli Dagobert

Sekt. Techn. Einkauf

Brupbacher Eduard

Flugzeugüberholung

Burri Fritz

Keller August

Triebwerkgruppe I

Spühler Max

Schneiter Ernst

Triebwerkgruppe II

Wüst Hugo

Mechanische Werkstatt

Schmidli Willy

Galvanische Werkstatt

Frey Hans

Direktion Genf

Terminus

Gyr Marcel

Endbuchung

Padlina Carlo

Serex Emile

Abfertigung Cointrin

Oeuvery Gilbert

Suter Pierre

Auslandvertretungen

Shannon

Lynskey Elnio Joseph

Paris

Cabioch Annik

Sokoloff Helene

Kairo

Scocimara Romolo

Tel Aviv

Jedwad Jacob

New York

Davidson Kathryn

Steele Gilbert A.

New York Abfertigung

Gruber Susan Evalotte

Isler Lotti N.

Rufer Robert

Los Angeles

Randazzo William

Sao Paulo

Cox Douglas Benjamin

Salvador Ida

Allg. Personalausbildungsreserve :

Frei Kurt, Jäggi Walter, Kraas Ingeborg Maria Jordwiga, Schneiter Ulrich, Sturzenegger Ruth, Lüthi Hans.

Geschäftsberichte für das Jahr 1955 in deutscher und französischer Sprache können von unserem Personal beim Pressedienst bezogen werden.

Mitteilungen der Freizeitorganisation
des Personals der Swissair

Schachwettkampf Sabena v. Swissair - Unser Schachklub begab sich am 17. Dezember nach Brüssel, um gegen ein Team der Sabena zu spielen. Nach einem harten Kampf lautete das Resultat 4 : 4.

Ski-Club - Trotz ungünstiger Wetterbedingungen gelangte das 20. Rennen am 3./4. März in Rietbad (Toggenburg) zur Durchführung. Von den rund 70 Unentwegten nahmen sieben Damen und 42 Herren aktiv an den Meisterschaften teil. Auch dieses Jahr konnte wiederum eine Gruppe von TWA-Ange-
stellten als Gäste begrüsst werden.

Der Kampf um die Titel der Swissair-Skimeister 1956 ergab die nachstehende Klassierung, wobei wir uns in jeder Gruppe auf die ersten zwei Ränge beschränken :

Bei den Damen : 1. Ecklin Charlotte, Pressedienst
 2. Göldi Margrith, Verpflegungsdienst

Bei den Herren : Senioren I

1. Brunner Jakob, Werft (als Fahrer mit der besten Tages-
zeit gleichzeitig Gewinner des Piloten-Cup)
2. Ruef Paul, Flugbetrieb

Senioren II

1. Keller Hans, Finanzverwaltung
2. Bader Emil, Technische Kontrolle

Senioren III

1. Buol Paul, Technische Kontrolle
2. Seifritz Jules, Konstruktionsbüro

Unsere beste Gratulation !

Der Club-Wettkampf TWA - Swissair wurde zum dritten Mal von unseren Leuten gewonnen, womit der von der TWA seinerzeit gestiftete Wanderpreis endgültig in unsern Besitz überging.

Auf Einladung der Air France kommt am 24./25. März 1956 im Val d'Isère (Savoyen) ein Skirennen zur Austragung, an dem Mannschaften von elf europäischen Luftverkehrsgesellschaften um den von der Air France gestifteten

ASIA-SKI-CUP

kämpfen werden. Auch unser Ski-Club wird an diesem Treffen vertreten sein. Wir wünschen unserer Delegation einen schönen Erfolg !

Vergünstigung - Die Autofahrschule Werner Iselin, Freiestr. 96 (Ecke Klosbachstr.) Zürich 7, gewährt eine Preisvergünstigung von 10 % an sämtliche SWR-Angestellte.

Soirée surprise von Sports et Loisirs, Genève

Als am Samstagabend, den 10. März 1956, um 19.30 Uhr zwei Cars der Firma Auderset et Dubois eine fröhliche Schar vom Swissair Terminus Cornavin wegführten, da lag die Betonung für Sports et Loisirs ganz eindeutig auf "loisirs". Wer ging da wohin? Das Wer war bekannt: Das Comité d'Organisation hatte alle diejenigen, die sich um die Revue 1956 als Mitwirkende oder sonstwie verdient gemacht hatten, sowie einige Gäste, zu einem Abschlussabend eingeladen. Das Wohin hingegen blieb vorerst noch geheim und bot Gelegenheit zu einem fröhlichen Rätselraten unter den Teilnehmern. Auch beim Aperitif, der der lustigen Gesellschaft en cours de route serviert wurde, wurde nichts über das Endziel der Fahrt mitgeteilt, sodass die Ueberraschung noch eine vollkommene war, als um ca. 21.00 Uhr die beiden Cars in den Hof des hellerleuchteten Schlosses Dardagny einfuhren. Das Organisationskomitee hatte bewiesen, dass es vom Arrangieren eines Festes etwas versteht: Die Gediegenheit des Rahmens, den das Schloss dem Feste bot, wurde noch dadurch unterstrichen, dass zwei Wachen in alter Tracht den Ankommenden die gebührende Reverenz erwiesen.

Als am Schlusse des Dinners, das als candle-light-dinner den Höhepunkt des Anlasses bildete, Herr U. Keller, Direktor der Westschweiz, den Anwesenden den Dank für die spontane und gerne geleistete Mitwirkung an der Revue 1956 aussprach, da durfte er überzeugt sein, dass sich alle mit Freude wieder für die nächste Revue zur Verfügung stellen würden.

Herr Direktor U. Keller und Herr R. Wälli als Präsident des Organisationskomitees haben ihren Mitarbeitern ein schönes, eindrucksvolles Fest geboten. Es sei ihnen hier im Namen der Teilnehmer aufs herzlichste gedankt. Sie haben gezeigt, dass zum Mindesten beim Personal der Swissair Genf der berühmte "ésprit de Genève" keine leere Phrase ist.

H. Zeller



D I E E H R E N T A F E L

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

Herr Georges Bilgeri, Sekt. Verkehrsbuchhaltung, Dept. I	Fr. 120.--
Herr Bernardo Feybli, Vertretung Basel	Fr. 50.--
Herr Ernst Stauffer, Sekt. Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--
Herr Ernst Brupbacher, Sekt. Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 30.--
Herr Ernst Dübendorfer, Sekt. Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 30.--
Herr Ernst Schafroth, Sekt. Triebwerk, Dept. IV	Fr. 30.--
Herr Jakob Blaser, Sekt. Triebwerk, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Kurt Weber, Sekt. Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Theodor Willi, Sekt. Triebwerk, Dept. IV	Fr. 20.--

Herr Georges Bilgeri schlug vor, die in den Frachteingangsfakturen belasteten Fremdwährungsbeträge mittels Tabellen anstatt mit Rechenmaschinen umzurechnen. Diese Umrechnungsart ist schneller und mütheloser.

Herr Bernardo Feybli machte die Anregung, dass bei der nächsten Auflage der Einfuhrdeklarationen für die Tageszeitungen der ständig gleichbleibende Fachtext in das Formular eingedruckt wird. Dadurch wird das Ausfüllen des betr. Formulars viel einfacher und kann ohne Beizug eines Frachtangestellten erstellt werden.

Herr Ernst Stauffer schlug eine Verbesserung im System des Transfers von Benzin (von Tank zu Tank) an Flugzeugen, die im Dock stehen, vor.

Herr Ernst Brupbacher zeichnete eine Verbesserung für die bestehenden Benzintank-Entlüfter.

Herr Ernst Dübendorfer machte auf die Reparaturmöglichkeit von Micro-Schalter aufmerksam.

Herr Ernst Schafroth entwarf eine Spannvorrichtung für eine bessere Montage der Hoch- & Niederspannungskabel für die Motoren R-2800.

Herr Jakob Blaser schlug vor, an der Propellerbalance Einstellmarkierungen anzubringen, um das Ausbalancieren der Propeller schneller und sicherer ausführen zu können.

Herr Kurt Weber machte die Anregung, die periodische Kontrolle der Alternator-Stromkreise zu erweitern ; dies ergibt eine Verbesserung des bis jetzt während den Block-Kontrollen durchgeführten Funktionstests der "Flight-Instruments", welche durch die Alternators gespiesen werden.

Herr Theodor Willi wies auf eine bessere Montagemöglichkeit der O-Dichtungsringe im Untersetzungsgehäuse der Motoren hin.

Sich melden bitte : Nr. 4132 bei Herrn J. Baumann, Chef Sektion IERA.

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

Nr. 604, 3692, 3895, 3970, 4135, 4136, 4228, 4326, 4327, 4328, 4344.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 682 Motorisierung der Kabelrolle für die Generatoren auf dem Tarmac. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Kosten für die Motorisierung der erwähnten Kabelrollen nicht verantwortet werden können. Die heutige Lösung bewährt sich weiterhin als die wirtschaftlichste.
- 2704 Angabe der Busabfahrtszeiten in Flugplänen etc. Die von uns und verschiedenen andern Gesellschaften gewählte Angabe in Minuten bietet beim Drucken satztechnische Vorteile. Die vorgeschlagene Aenderung wäre nachteilig.
- 3629 Feuerschutz zu Breezeschlauch der Propeller-Steuerung. Der Vorschlag ist bereits überholt. (Siehe Versuchsauftrag Nr. 30637 vom 23.8.1955 und Werkauftrag Nr. 30472 vom 28.3.1955).
- 3854 Formular für "Ticket exchange information". Dieser Vorschlag behandelt eine Angelegenheit, die im Prinzip bereits gelöst ist und zwar durch die Vorschriften des RAM Kap. XVIII S.4 D/d "Invoices for ticket exchanges without change of carrier". Wenn dieser Vorschrift nachgelebt wird, können keine Schwierigkeiten entstehen.
- 3877 Belastung von Flugscheinen. Der Vorschlag ist unklar und kann in der vorliegenden Fassung von den Fachinstanzen nicht bearbeitet werden. Es hat den Anschein, dass der Einsender die heutige interne Verrechnungsart und den Arbeitsablauf nicht genau kennt.
- 3897 Aktien-Couponkontrolle. Das vorgeschlagene System ist gut und würde eine gewisse Arbeits- & Platzeinsparung bringen ; es steht aber der heutigen Ausführung inbezug auf Kontrollmöglichkeiten und Fehlerquellen nach.
- 3898 Starter für die Fluoreszenzlampen. Das vorgeschlagene Reparaturverfahren muss aus Sicherheitsgründen abgelehnt werden. Kurzschlussgefahr ! Zudem müssen die Kondensatoren als Radiostörschutz belassen werden.
- 4057 Suchanlage in Werft (Lautsprecher). Die Idee ist nicht neu ; bereits vor zwei Jahren wurde ein gleicher Vorschlag auf dem Dienstweg an die Abt. Betriebsplanung eingereicht. Der Bedarf d.h. Ausbau einer solchen Anlage ist zur Zeit noch umstritten.
- 4066 Einbau eines Oelfilters in die Leckölleitung der variablen und der fixen Pumpe. Die im Vorschlag enthaltenen Feststellungen sind nur zum Teil richtig und den zuständigen Fachinstanzen bekannt. Der Einbau des erwähnten Filters wird nicht als notwendig erachtet.
- 4222 Aufstellen eines Laufgitters für Kleinkinder in der Transithalle des Flughofes. Die Idee ist gut, lässt sich aber wegen Platzmangel vorläufig nicht verwirklichen.
- 4231 Kurzfilm über SWISSAIR - Luftfracht. Wir können dem Einsender verraten, dass im Propagandabudget 1955/1956 ein Betrag für die Herstellung eines Frachtfilms vorgesehen war. Leider musste das Propagandabudget reduziert werden, wobei auch der vorgesehene Betrag für den Frachtfilm wegfiel. Das Projekt wird voraussichtlich nächstes Jahr verwirklicht.
- 4306 Schmirgeltuch als Gleitschutz für die Arbeits- & Cockpit-Treppen. Der Vorschlag ist überholt. Sämtliche Arbeits- & Cockpit-Treppen auf dem Tarmac sind mit dem sogenannten "Safety-walk" versehen.
- 4309 Vergrößerung der Werft-Einfahrttüren. Bedingt durch die Konstruktion der Schiebetore wäre die gewünschte Vergrößerung der Türen mit sehr grossen Kosten verbunden, die in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen.
- 4310 Ausbau der Reserve-Oeltanks aus den beiden DC-4 HB-ILA und HB-ILI. Dieses Problem wurde bereits vor 2/2 Jahren eingehend erörtert anlässlich des Ausbaus der Navigator-Station. Die Gegenüberstellung aller Vor- & Nachteile zeigt eindeutig, dass es besser ist, die erwähnten Reservetanks in den Flugzeugen zu belassen.

- 4312 Einband für "SWISSAIR-NEWS". Wir haben diesen Wunsch an den Presse- & Public Relations-Dienst weitergeleitet. Siehe entspr. Kommentar in der März-Nr. der "News".
- 4315 Bohrlehre für die Verschlussdeckel an den Torquedruckschaltern. Für das Bohren derartiger Sicherungslöcher sind in der Mech. Werkstatt Bohrlehren vorhanden.
- 4318 Magazinraum für Lehren. Die Abteilung Betriebsplanung teilt uns mit, dass in den geplanten Erweiterungsbauten Hangar und Werft. Lagermöglichkeiten für Lehren und Spezialwerkzeuge vorgesehen sind.
- 4319 Ausrüsten der neuen Neon-Stablampen mit Schutzhüllen aus Plexiglas. Die Ersatzhüllen wurden bereits aus Plexiglas bestellt. Es sind noch einige Hüllen aus plastischem Material im Betrieb, welche aus der Musterlieferung stammen.
- 4320 Lagerkörbe für Kolbenringe. Die vorgeschlagene Lagerung der Kolbenringe bringt uns keine betrieblichen Vorteile; höchstens den Nachteil, dass neue Körbe angeschafft werden müssten.
- 4321 Montagetischchen an den Motoren-Montageböcken. Die Idee als solche ist gut. Nach der geplanten Umstellung in der Gruppe "Endmontage" werden solche Montage-Tischchen überflüssig.
- 4322 Oelen der Kugerverschlüsse für die Benzineinfüllstutzen. Der Einsender sucht das Uebel am falschen Ort. Die Ursache des Klemmens der Benzintankdeckel liegt in den meisten Fällen in den defekten Einfüllstutzen. Eine regelmässige Schmierung würde keinen Erfolg bringen, weil das Benzin das Schmieröl wegschwemmt.
- 4339 Stösselrohrabdichtung. Die Herstellungskosten für die vorgeschlagenen Stahlblechdichtungen sind viel zu hoch; zudem hätten sie noch den Nachteil in bezug auf geringe Federung und gefährliche Scheuerungen.
- 4363 Einstellung der Generatoranlage in den Flugzeugen. Der Vorschlag bringt keine brauchbare Verbesserung der im Oktober 1955 herausgegebenen Wartungsvorschrift Publ. Nr. 30 079.1.
- 4365 Breezeschlauch für Torquedruckschalter. Aus nachschubtechnischen Gründen lohnt es sich nicht- für die Flugzeuge HB-IBA und HB-IBE separate Motoreinbauten ohne die erwähnten Leitungen bereit zu halten.
- 4371 Rationalisierung durch Serienarbeit. Mit solchen Schlagworten können wir nicht viel beginnen. Der Einsender dürfte wissen, dass sich die Möglichkeiten für Serienarbeiten bei uns noch nicht in grossem Rahmen bieten und dass dort, wo die Voraussetzungen vorhanden sind, sie auch ausgenützt werden.
- 4391 Einbau eines Messtables in die Haupttanks 1 + 4 der DC-4. Der nachträgliche Einbau der erwähnten Messtäbe würde strukturelle Änderungen des Flügels nach sich ziehen. Zudem wäre der Arbeitsaufwand viel zu gross.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/133/299/302/416/630/661/676/697/704/739/763/771/891/1245/1252/1648/1919/1937/2347/2414/
2442/2659/2721/2817/3054/3065/3070/3217/3232/3238/3315/3329/3330/3342/3399/3480/3491/3602/
3613/3792/3815/3816/3856/3865/3871/3873/3876/3893/3894/3896/3963/3967/4008/4031/4064/4065/
4082/4121/4125/4132/4133/4144/4155/4161/4162/4163/4164/4170/4173/4176/4223/4227/4229/4233/
4234/4239/4300/4305/4307/4308/4311/4314/4324/4329/4334/4337/4340/4346/4362/4373/4378/4380/
4385/4392/4394/4395/4396/.

Die nachfolgenden zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge mussten zwecks Abklärung technischer Details zurückgestellt werden : Nr. 326/770/3626/4062/4119/4131.

Vorschläge im Versuchsstadium : Nr. 362/427/684/698/760/2750/3602/3828/3840/4114.

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 4

April 1956

Unsere Verkehrsleistungen im März 1956

	<u>März 1956</u>	<u>März 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	7'626'380 +14%	6'700'298
Etappenpassagiere	52'885 +33%	39'822
Fracht in kg	888'826 +39%	637'312
Post in kg	308'691 +20%	257'465
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	67,3%	60,4%

Im Berichtsmonat, der ein sehr zufriedenstellendes Resultat aufzuweisen hat, wurde der budgetierte Auslastungsgrad um 2,3 Punkte übertroffen. Auch das Transportangebot war um 5 Prozent höher als im Budget vorgesehen. Die Zahl der Passagiere entspricht ziemlich genau derjenigen, die sich aus dem Total (52'882) der ersten vier Betriebsjahre, 1931 - 1934, ergibt. Das Gewicht der transportierten Fracht übersteigt das Ergebnis des ganzen Jahres 1947.

In Europa boten wir 44 % unserer Gesamtproduktion an. Im Vergleich zur Parallelfrikt 1955 stieg die Zahl der offerierten tkm um 30,2 %. Dieser Angebotserhöhung stand eine Steigerung der Nachfrage um 35,1 % gegenüber. Der Auslastungskoeffizient erreichte 65,0 %, verglichen mit 62,6 % im gleichen Monat des Vorjahres.

Die Kurse nach Athen, Istanbul, Kairo, Tel Aviv, Beirut und Damaskus nahmen 17 % unserer gesamten tkm-Leistung in Anspruch. In diesem Verkehrsgebiet wurde das tonnenkilometrische Mehrangebot von 13,0 % durch eine um 12,5 % gestiegene Nachfrage einigermaßen ausgeglichen. Die durchschnittliche Auslastung blieb mit 61,5 % gegenüber 61,8 % im letzten März beinahe unverändert.

Die Nordatlantikflüge, die an der totalen Produktion mit 33 % partizipierten, brachten uns wiederum ein sehr erfreuliches Resultat. Der Mehrofferte an tkm von 8,8 % stand eine um 39,5 % verstärkte Nachfrage zur Seite, was den mittleren Ladefaktor auf 75,2 % ansteigen liess, verglichen mit 58,7 % im März 1955.

Bei einem Produktionsanteil von 6 % wies der Südatlantik einen durchschnittlichen Auslastungsgrad von 57,2% auf.

Die Zahlen für das erste Quartal 1956

	<u>Januar-März 1956</u>	<u>Januar-März 1955</u>
Angebote Tonnenkilometer	21'506'229 + 12 %	19'267'894
Etappenpassagiere	134'879 + 27 %	106'041
Fracht in kg	2'253'662 + 33 %	1'699'900
Post in kg	846'330 + 17 %	722'294
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	63,1 %	56,7 %

Unsere Generalversammlung fand am 26. März in Zürich statt und war von 644 Aktionären besucht, die 33'381 (von insgesamt 40'000) Stimmen vertraten. Als Ehrengäste konnten die Bundesräte G. Lepori und Dr. H. Streuli, die alt Bundesräte E. Celio und M. Pilet-Golaz, sowie Dr. A. Iten, Präsident der Eidg. Luftfahrtkommission, und Dr. M. Burkhard, Direktor des Eidg. Luftamtes, begrüsst werden. Im Rahmen der Versammlung, die im Zeichen unseres Silbernen Jubiläums stand, ehrte Verwaltungsratspräsident Dr. Rudolf V. Heberlein die ebenfalls anwesenden 25 Veteranen, die seit einem Vierteljahrhundert in unsern Diensten stehen, indem er jedem unter dem Beifall der Aktionäre eine Erinnerungsgabe überreichen liess. Die Versammlung genehmigte den Geschäftsbericht, die Jahresrechnung und die Gewinnverteilung, darunter auch die Zuweisung von 500'000 Fr. an die Allgemeine Pensionskasse. Der Antrag des Verwaltungsrates auf Erhöhung des Aktienkapitals von bisher 14 auf 42 Mio. Fr. durch Ausgabe von 80'000 neuen Namenaktien wurde einstimmig gutgeheissen. Da alle neuen Aktien von einem Bankenkonsortium schon fest übernommen waren, konnte die Versammlung bereits die vollzogene Einbezahlung des Neukapitals feststellen.

Beschränkung unserer Cabotage-Rechte in Westdeutschland - Für die Kurse SR 200 und 208 ist uns das Recht für Cabotage zwischen Stuttgart und Frankfurt entzogen worden. Das gleiche gilt auch für das Teilstück Frankfurt-Stuttgart des Kurses SR 201. Unsere übrigen Etappen innerhalb Deutschlands wurden indessen vorläufig keinen Beschränkungen unterworfen.

Eine nette Geste - Am Morgen des 25. Geburtstages der Swissair erschienen in unserm Luftreisebureau Basel zwei etwa 15 jährige Buben und überbrachten einen prächtigen Tulpenstrauss! Als Anerkennung erhielten die beiden jungen Gratulanten, zu ihrer freudigen Ueberraschung, je ein Flugbillet Basel-Zürich-Basel.

Happy Landings - Es freut uns, Ihnen wiederum einige Vermählungen anzeigen zu können:

- 3. 3. 56 Mahler Ali, Simulator-Gruppe, Dept. IV
- 16. 3. 56 Keller Peter, Sekt. Flugzeugunterhalt, Dept. IV

Wir wünschen viel Glück im Ehestand!

Was bringt der Sommerflugplan Neues?

Die wichtigsten Neuerungen des Sommerflugplans, der am 22. April in Kraft tritt und bis zum 6. Oktober dauert, sind:

- * Eröffnung eines Direktkurses von Genf nach Palma de Mallorca mit Anschlussflügen von und nach Zürich;
- * Tägliche Nachmittagsverbindungen zwischen Bern und Zürich ab Ende Mai;
- * Aufnahme eines zweiten Kurses pro Woche Zürich-Genf-Lissabon via Madrid, dazu führt Iberia einen dritten Direktkurs bis Madrid;
- * Wiedereinführung der Nachtflüge nach London, Manchester, Kopenhagen und Mailand;
- * Errichtung einer täglichen Abendverbindung nach Rom durch Swissair und LAI;
- * Einführung eines Abendkurses nach Frankfurt;
- * Zweimal täglich, Flüge zwischen Zürich und Brüssel ab 1. Juli;
- * Tägliche Abflüge von Zürich nach New York und Prag.

Personalstatus per 31. März 1956

Direktion	8
Generalsekretariat	15
Personaldienst	11
Allg. Personalausbildungsreserve	19
Departement I	203
Departement II	
Personal Schweiz	252
Personal Ausland	554
Departement III	
Bodenpersonal	534
Fliegendes Personal	522
Departement IV	858
Direktion Genf	<u>357</u>
Total	3'333

Swissair
Ausstellung
im Stadthaus
Zürich
28. April - 23. Mai 1956
werktags geöffnet von
8 - 12 h, 14 - 18 h, 20 - 22 h
sonntags 10 - 16 h
Eintritt frei

Gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 1955 beträgt die Zunahme 110 Personen. Erstmals beschäftigt nun das Departement III über 1'000 Angestellte.

Von unsern Aussenvertretungen - Die Vertretungen in Alexandrien, Belgrad und Los Angeles haben neue Räumlichkeiten bezogen. In Paris ist am 26. März ein zusätzliches neues Ladenlokal an der Avenue de l'Opéra eröffnet worden, in dem Schalter, Endbuchung und Buchhaltung untergebracht sind. Während die Vertretung Frankreich unter der Leitung von Herrn M. Morel am alten Ort (Boulevard des Capucines) neu organisiert wurde, ist Herr R. Ulmer, unter Beibehaltung der Stellvertretung von Herrn Morel, mit der Leitung des Stadtbüros Paris beauftragt worden.

Zu unserm Vertreter für das spanisch sprechende Gebiet Südamerikas wurde per 1. April Herr José A. Bay bestimmt. Herr Bay war früher als Chef bei Wagons-Lits-Cook in Brasilien tätig, hat sich alsdann selbständig mit einem Fabrikationsbetrieb in der Schweiz befasst und befindet sich jetzt in Buenos Aires zur Organisation unserer Vertretung.

Im Hinblick auf die neue Strecke Genf-Palma de Mallorca ist Herr Ferdinand Mannuss, bisher Station Supervisor und Stellvertreter von Herrn G. Wintsch in Barcelona, zum Regionalvertreter in Palma de Mallorca ernannt worden.

In Port Said wurde die neue Zweigstelle eröffnet. Mit ihrer Leitung wurde Herr Ferdinand Morel betraut.

Den Herren Bay, Mannuss und Morel wünschen wir recht gute Erfolge !

Neue Pilots-in-Command - Die Flugkapitäne Charles Goumaz, Ernst Hürzeler und Aage Schaanning sind zu Pilots-in-Command DC-6B aufgestiegen, die beiden erstern für die Region Europa und Naher Osten und der letztere für den Nordatlantik. Die Piloten Denis Martin, Otto Rentsch und Peter Schmid wurden zu Pilots-in-Command auf Convair ernannt. Die Herren Willy Blaser, Carl Encrantz, Albert Kunz und Arne Leibing avancierten zu Pilots-in-Command auf DC-3. Wir gratulieren !

Die ärztliche Ecke

PRO MEMORIA

(bitte ausschneiden)

Die zahlreichen Anfragen lassen es wünschenswert erscheinen, das System der Krankmeldung nochmals in Erinnerung zu rufen.

Bei Abwesenheit von mehr als zwei vollen Tagen - sei es wegen Krankheit oder Unfall -, ist eine Krankmeldung (gelbes Formular) an den ärztlichen Dienst zu senden. Die Formulare können bei allen Personalbüros, Lohnbüro, Büro für Personalversicherung, Stationskasse Kloten, Flight Control, Kasse Dept. IV, Personalbüro Genf, bezogen werden. Sie sind vom Patienten selbst auszufüllen, wobei der behandelnde Arzt nur die Diagnose und die Unterschrift hinzusetzt. Diese Krankmeldungen unterliegen dem ärztlichen Geheimnis und dienen ausschliesslich statistischen Zwecken. Selbstverständlich wird über die Diagnose keine Auskunft erteilt. Bei Arbeitsantritt ist dem ärztlichen Dienst die Genesungsmeldung (rotes Formular) zuzustellen, die vom Angestellten selbst und ohne Inanspruchnahme des Arztes auszufüllen ist.

Bei Krankheit ohne Arbeitsunfähigkeit erübrigt sich eine Meldung. Der Krankenkassenschein für den behandelnden Arzt kann im Büro für Personalversicherung (für Dept. I & II), bei Herrn Weber, Kasse (für Dept. III & IV), Tel. 2878, angefordert werden.

Betriebs- oder Nichtbetriebsunfälle sind umgehend dem Lohnbüro zu melden. Auch diese erfordern, wie oben erwähnt, Krank- und Genesungsmeldung an den ärztlichen Dienst.

Beförderung zum Flugkapitän - Pilot Lambert von Kanschegg ist per 9. März zum Flugkapitän aufgerückt, wozu wir ihn bestens beglückwünschen.

Departement III - Herr Heinrich Kauert hat die neugeschaffene Stabsfunktion für Special Services/VIP-Betreuung übernommen und ist in dieser Eigenschaft der Abteilung Bodendienste direkt unterstellt. Wir wünschen Herrn Kauert in seiner neuen Tätigkeit guten Erfolg.

Eine Bitte der Finanz-Abteilung - Der Einkaufsdienst stellt in letzter Zeit auf Grund der Materialanforderungen einen auffällig hohen Büromaterial- und Drucksachenverbrauch fest. Die Ursache kann nur darin gesucht werden, dass z. T. übermässige Bestände bzw. Anforderungen und die Erfüllung persönlicher Detailwünsche gefordert werden. Wir möchten wiederholt den Chefs und ihren Angestellten eine sparsamere Verwendung und Lagerung der Büromaterialien und Drucksachen etc. empfehlen. Eventuell nötig werdende Kontrollen behalten wir uns vor. Für positive Mitarbeit auch auf diesem Gebiet sind wir dankbar.

Mitwirkung bei der Ausbildung von Spediteur-Lehrlingen - Herr Dr. E. Jäger, Chef der Abteilung für Fracht und Post, Dept. II, hat im Rahmen der Ausbildungskurse für Spediteur-Lehrlinge im Kaufmännischen Verein Zürich vor 45 Schülern über Luftfracht referiert. Ferner sprach er an zwei vom Spediteur-Verband Basel organisierten Instruktionsabenden über Luftfrachtprobleme. An diesen beiden Vorträgen nahmen jeweils rund 250 junge Angestellte und Lehrlinge teil.

Der Anteil der Swissair am Nordatlantik-Frachtverkehr 1955 - Die nachstehende Tabelle vermittelt ein aufschlussreiches Bild vom Frachtanteil der Swissair im Nordatlantikverkehr des Jahres 1955 :

<u>Europa - Nordamerika</u>	
PAA	29,7 %
KLM	20,6
TWA	13,5
SWISSAIR	6,1
Airwork	6,0
SAS	5,5
BOAC	5,0
Sabena	4,5
AF	4,3
LAI	2,2
DLH	1,5
EI AI	0,9
Iberia	0,2
<hr/>	
	100,0

Das kleine ABC des Luftverkehrs

Welches sind die fünf Luftfreiheiten ?

Im International Air Transport Agreement sind die fünf Luftverkehrsfreiheiten wie folgt definiert :

1. Die Freiheit, das Gebiet der andern Vertragsstaaten ohne Zwischenlandung zu überfliegen ;
2. Die Freiheit, in den andern Vertragsstaaten technische Zwischenlandungen vorzunehmen, d. h. Landungen, bei denen keine Kommerzielle Ladung umgeschlagen wird ;
3. Die Freiheit, in den andern Vertragsstaaten Passagiere, Fracht und Post, die aus dem Heimatstaat des Luftfahrzeuges kommen, auszuladen ;
4. Die Freiheit, in den andern Vertragsstaaten Passagiere, Fracht und Post, die für den Heimatstaat des Luftfahrzeuges bestimmt sind, aufzunehmen ;
5. Die Freiheit, in den andern Vertragsstaaten Passagiere, Fracht und Post von beliebiger Herkunft auszuladen und ebenso Passagiere, Fracht und Post für einen beliebigen Bestimmungsort aufzunehmen.

Die sog. 6. Freiheit ist nirgends verankert und besteht somit juristisch nicht. Es handelt sich um eine lose Formulierung, welche sich aus der Praxis ergeben hat und die in der Addition der dritten und vierten Freiheit zwischen drei Ländern besteht.

So haben wir beispielsweise keine 5. Freiheit zwischen Belgrad und London. Wir sind aber, geschützt auf die vorhandenen dritten und vierten Freiheitsrechte, in der Lage, Passagiere von Belgrad nach Zürich und von Zürich nach London zu transportieren.

<u>Nordamerika - Europa</u>	
PAA	21,4 %
KLM	20,8
BOAC	10,6
TWA	10,6
AF	8,3
SAS	7,6
SWISSAIR	6,3
Airwork	5,8
Sabena	4,5
LAI	2,4
EI AI	1,0
DLH	0,4
Iberia	0,3
<hr/>	
	100,0

Bemerkenswert ist vor allem die Tatsache, dass die Swissair in bezug auf den Frachttransport nach USA an vierter Stelle von insgesamt 13 Gesellschaften steht, wobei die ersten vier Unternehmen zusammen rund 70 % beförderten. Auch in der Richtung nach Europa - wo wir im 7. Rang stehen -, darf sich der Anteil der Swissair sehen lassen.

Erstflug mit DC-7C - Nach einem Bericht aus Santa Monica fand dort am 23. März erstmals ein DC-7C Flug mit Passagieren an Bord statt. Eingeladen waren die bei Douglas 'akkreditierten' Vertreter von europäischen und amerikanischen Fluggesellschaften, darunter auch ein Vertreter der Swissair. Die Teilnehmer am Flug äusserten sich sehr lobend über die Eigenschaften des 'Seven Seas'. Im Mai dürften die Probeflüge zu Abnahmezwecken durch das CAA beendet sein. Im Juni gelangen dann die ersten DC-7C zum kommerziellen Einsatz.

Der Bestellsbestand für DC-8 und B-707/320 - Ende März waren 107 DC-8 und 88 B-707/320 fest bestellt. Rechnet man noch die von der BOAC in Auftrag gegebenen 20 Comet IV hinzu, so ergibt sich für die vorgeannten Typen ein Total von über 200. DC-8 wurden bestellt von : United 30 ; Pan American & Panagra 25 ; Eastern 19 ; KLM 8 ; SAS 7 ; National 6 ; Delta 6 ; Japan Airlines 4 ; Swissair 2. Boeing 707/320 : American 30 ; PAA 23 ; Air France 10 ; TWA 8 ; Braniff 5 ; Continental 4 ; Sabena 4 ; Deutsche Lufthansa 4.

2'100'000'000 Gallonen Flugbenzin wurden im Jahre 1954 von den Fluggesellschaften der westlichen Welt verbraucht. Nach der gleichen amerikanischen Quelle dürfte sich der stündliche Brennstoffverbrauch beim DC-8 oder B-707/320 auf etwa 2'000 Gallonen beziffern.

Der nächste Schritt - Atomflugzeuge - Nach erfolgreichen Versuchsflügen, bei denen ein B-36 Bomber einen Atomreaktor mitführte, hat nun dieser Tage die amerikanische Luftwaffe den Lockheed- und Convair-Flugzeugwerken Aufträge für die "weitere Entwicklung von Flugzeugen mit Atomtrieb" erteilt. Einzelheiten wurden indes keine bekanntgegeben.

Die amerikanische Luftfahrtindustrie beschäftigt gegenwärtig etwa 750'000 Personen, womit sie als Arbeitgeberin an die zweite Stelle vorgeückt ist. Noch mehr Leute beschäftigt nur noch die Automobilindustrie, nämlich rund 910'000.

10'852'914 Passagiere zählte man im vergangenen Jahr auf den vier New Yorker Flugplätzen La Guardia, Idlewild, Newark und Teterboro, gegenüber 9'320'238 pro 1954. Die Zunahme beträgt 16,4 %.

Vorschau auf unsere künftige Werbung - In Bälde wird die Ablieferung der acht METROPOLITAN beginnen. Die folgenden wichtigen Eigenschaften werden bei der Einführungsreklame ausgewertet :

- Die modernsten Flugzeuge im Europaverkehr
- Bordradar gestattet das Umfliegen von Turbulenzonen
- Hervorragende Schallisolation der Druckkabine
- Nur zwei Sitzreihen auf beiden Seiten
- Verwendung von Eisschränken zur nochmaligen Verbesserung der Verpflegung
- Grosse Zuladeräume für Fracht

Sabena und SAS führen das Flugzeug ungefähr gleichzeitig ein wie die Swissair ; die SAS Metropolitans verfügen jedoch nicht über Bordradar.

Vorgängig ihres Einsatzes im Linienverkehr werden wir die Metropolitans auf verschiedenen Flugplätzen den Behörden, der Presse und den Reiseagenten vorführen. Vorgesehen sind ferner die Herausgabe eines 4-5 farbigen Prospektes in vier Sprachen, grosse Inserate in der ausländischen Presse, besonders in England, die Abgabe von Modellen, Schaufensterdekorationen, ein Plakatanschlag etc.

Material zur Abgabe an Passagiere : Im kommenden Sommer werden keine wichtigen Aenderungen eintreten. Dagegen ist im Hinblick auf die Inbetriebnahme der DC-'Seven Seas' neues Material in Vorbereitung.

Kalender 1957 : Er wird voraussichtlich je ein Bild aus Brasilien, den U.S.A., Mailand, Portugal, dem Nahen Osten und Genf enthalten. Eine beschränkte Anzahl können wir wahrscheinlich dem Personal zum Kauf anbieten.

Neue Prospekte : Ein Prospekt für die Jugend sowie eine Neuauflage des DC-6B Prospektes sind kürzlich erschienen.

Plakate : Eines, das den Service an Bord veranschaulicht, kam zur Verteilung. In Vorbereitung ist ein Plakat für die Frachtwerbung. Im Zusammenhang mit der Aktienkapitalerhöhung gelangten während 14 Tagen 4'000 Plakate zum Anschlag.

Schaufenster : Unsere Vertretungen im Ausland sind mit Leuchtkästen für Farbdias positive beliefert worden.

Kellogs Cornflakes : Ab Mai werden in der Schweiz die Schachteln mit Kellogs Cornflakes mit 10 Swissair-Bildern versehen sein. Jede Schachtel ergibt einen Ausschnittbogen, womit DC-6B, Convairs, das Flughafengebäude, Hangars, Gepäckwagen, Zuschauerterrasse etc. zusammengesetzt werden können. In der Schweiz werden jährlich zwischen 650'000 und 1'000'000 solcher Schachteln in den Handel gebracht.

Wanderausstellung : Nachdem diese während des vergangenen Winters in der Westschweiz gezeigt wurde, wird sie nun ab Ende April für vier Wochen im Zürcher Stadthaus zu sehen sein.

Im Mai werden wir an einer USA-Schau, die vom Warenhaus Globus in allen ihren Filialen durchgeführt wird, mitmachen.

Messen - Die Swissair beteiligt sich an denjenigen von Frankfurt, Mailand, Nizza und Wien.

Skireisen ab USA : Die gute Frequenz während dieses Winters auf unserer Nordatlantikstrecke dürfte weitgehend auf die von SWR-New York propagierten Skipauschalreisen nach der Schweiz zurückzuführen sein. Die diesbezüglichen, relativ hohen Reklameausgaben in USA haben sich gelohnt.

Die Leuchtschriften am Hauptbahnhof werden im Zusammenhang mit der Verlegung von Abfertigung und Luftreisebüro neu ausgeführt.

Jubiläum : Die Postverwaltung hat zu diesem Anlass eine 40-Rappen-Briefmarke herausgegeben. Das verwendete Sujet wurde von uns für Stellplakate vergrößert und den Reisebüros zur Verfügung gestellt. Im Jubiläumsmonat März erschienen in zahlreichen grossen Schweizerzeitungen ganzseitige Inserate. Ueberdies verwenden die Postämter nach einem Turnus Sonderstempel. Swissair-Jubiläumsmarken können bei jedem Postbüro bezogen werden.

Neueintritte - Im Laufe des Monats März sind folgende Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unsere Dienste eingetreten :

Departement I

Lochkartendienst

Beutler Grety

Statistik

Kurath Gebhard

Studer Margarethe

Departement II

Abtlg. Fracht & Post

Oberli Lilla

Reservationswesen

Zahno Pierre

Luftreisebüro Basel

Graber Hansruedi

Departement III

Personalbüro

Soliva Gabi

Statistik

Schauvelberger Olivia

Sektion Schule & Training

Leisi Greti

Dispatch

Gaberthüel Charlotte

Instruktion

Schläpfer Hilda

Startdienst

Ledermann Gottfried

Schenk Heinz

Kabinenpersonal

Capeder Hedy

Verpflegungsdienst, Küche

Scheggia Umberto

Bereitstellung

Maurer Christian

Nachbur Theresia

Kabinen-Ausrüstungsdienst

Meier Pia

Abfertigung Zürich

Zobl Emil

Departement IV

Sektion Flugzeugunterhalt

Bührer Jakob

Buni Tazio

Kobler Pius

Loosli Hanspeter

Pedrazzini Pietro

Villiger Hans

Flugzeugwartung

Meier Ernst

Elektrowerkstatt

Gasser Max

Triebwerkgruppe I

Ellenberger Fritz

Triebwerkgruppe II

Bodmer Ernst

Direktion Genf

IERA-Radiowerkstatt

Hotz Roger

Luftreisebüro Genf

Eisenegger Bernard

Abfertigung Cointrin

Kuster Allan

Zimmerli Max

Auslandvertretungen

London

Clark Peter Russell

Lissabon

Vittoriano Antonio

Kairo

Fahmy Mohammed Ali

Malhame Gérard

Beirut

Kairouz Madeleine

New York

McKeon Rose Marina

O'Connell Thomas P.

Allg. Personalausbildungs-

reserve

Bönzli Erwin

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Voranzeige - Der Kunstzirkel beabsichtigt im kommenden Sommer einen

PHOTO - WETTBEWERB

(schwarz-weiss und Farben) für das gesamte Personal im In- und Ausland durchzuführen. Die Teilnahmebedingungen werden im Mai an dieser Stelle mitgeteilt werden. Photographen, macht Eure Kamera schussbereit !

Vergünstigungen - Das Herren- und Damenstoffgeschäft Paul Hanselmann, Rorschach SG, (Vater von Fr. Rosemarie Hanselmann, Hostess) gewährt SWR-Angestellten beim Einkauf von Stoffen 10-15 % Rabatt .

Die Fa. A. Wiskemann-Knecht AG., Silberwaren, Bestecke, Kristall, Paradeplatz Zürich, räumt allen SWR-Angestellten 10 % Rabatt ein. Eine Ausnahme bilden Waren aus echt Silber, für die 5 % Ermässigung gewährt werden.

Das Herrenbekleidungsgeschäft K. Sütterlin, Cosmoshaus, Badenerstr. 109, Zürich 4, gibt 10 % Rabatt auf sämtliche Artikel, ausgenommen im Ausverkauf.

Fussball

ASIA-Cup (Airlines Staff International Association).

Unsere 1. Mannschaft wurde durch Freilos für den Halbfinal im Turnier um den ASIA-Cup qualifiziert. Als Gegner stand bereits die Mannschaft der BEA fest, die ihrerseits im Viertelfinal die KLM mit 8:1 Toren eliminierte. Durch enge Zusammenarbeit mit dem Vorstand unserer Freizeitorganisation und dem Sportsekretariat der BEA konnte Einigung darüber erzielt werden, das Spiel am Samstag, den 17. 3. 56, in London auszutragen.

In London Airport wurden wir durch Vertreter der BEA empfangen und mit Autos in das uns zugewiesene Hotel in Uxbridge geführt, wo wir uns bald heimisch fühlten. Durch Aussprache mit Angehörigen der BEA-Mannschaft wurde uns bekannt, dass sie diesen Match ernst nahm, liess sie doch Auswahlspieler von Glasgow, Jersey und Manchester kommen, die im gleichen Hotel untergebracht und bereits am Donnerstag eingetroffen waren. Am Samstag Morgen Tagwache mit Kuhglockengeläute. Nach dem englischen Frühstück wurde spaziert. Um 11 Uhr wurden beide Mannschaften zusammengezogen und nach gemeinsamem Lunch in das Royal Air Force Stadion geführt. Vor dem Spiel wurden noch Photos gemacht, Wimpel ausgetauscht und einige Minuten nach 15 Uhr war kick-off time. Die BEA-Leute legten sofort mächtig los und ehe unsere tapfer kämpfenden Spieler die Abwehr richtig organisiert hatten, lagen wir bereits 2:0 im Rückstand. Bald kehrte aber Ruhe und Uebersicht in unsere Riegel-Abwehr. Trotz massierten Angriffen seitens des Gegners konnte unser Gehäuse bis zur Pause vor weiteren Verlusttreffern bewahrt werden. Schade, dass unseren Leuten durch Nervosität und vielleicht im Uebereifer viele gutgemeinten Passbälle misslangen, was ein enormes, z. Teil nutzloses Laufpensum nach sich zog. Andererseits war es eine Freude, beobachten zu können, mit welchem Elan und Kampfgeist unsere Fussballidealisten bei der Sache waren und immer wieder versuchten, die Niederlage abzuwenden. Da plötzlich drang unser Sturm links durch und Schuss !? Der Torhüter hatte Glück als der Ball von seinem Körper auf die Goallinie spritzte und mit Müh und Not weggebracht werden konnte. Im Gegenzug hatte der gegnerische rechte Flügel noch mehr Glück, als sein Bodenroller unglaublich in der hinteren Ecke noch den Weg ins Tor fand. Kurz darauf war der linke Flügelstürmer erfolgreich, indem er in bestechender Manier unsere Verteidigung überspielte und wuchtig zum 4:0 einschoss. Wer nun unsere Kampfmoral gebrochen glaubte, wurde vom Gegenteil überzeugt, indem unsere Stürmer mit unvermindertem Mut angriffen und durch wunderbaren Weitschuss durch unseren Halblinken ein Tor aufholen konnten. Mit dem Resultat von 4:1 (Corner 9:2) endete das hart aber korrekt geführte Spiel zugunsten der das Fussballspiel besser beherrschenden Engländer.

Ganz besonders hat uns die Anwesenheit unseres England-Vertreters, Hr. Wyler, gefreut, der zusammen mit den HH. Kuhn, Unholz und weiteren Mitarbeitern erschienen war. Zurück im Hotel arrangierte die BEA eine Apéritif-Party, an der gegenseitig die Eindrücke ausgetauscht werden konnten. Unterdessen entpuppten sich unsere Spieler als Männerchor. Die vorgetragenen Heimatlieder wurden gebührend applaudiert. Um 19 Uhr wurde der Speisesaal zum offiziellen Bankett geöffnet. Wunderbar gedeckte Tische mit BEA und Swissair-Fähnchen beflaggt ! Für mancher von uns war ein Poulet schon lange ein Traum, der nun Wirklichkeit wurde. Als der Personalchef der BEA den Reigen der Ansprachen eröffnete, konnte er 47 Gäste begrüssen. Ihm schlossen sich mit kurzen Worten die HH. Unholz (SR), Mathews (Aer Lingus), Abbott (BEA) und Hr. Seiler (SR) an. Zusammenfassend wurde der gute Sportgeist hervorgehoben und dem Wunsche Ausdruck gegeben, die sportlichen Veranstaltungen unter den Angestellten der Fluggesellschaften auszubauen und weitere Gesellschaften an die Organisation anzugliedern.

Am Samstagmorgen wurden wir mit "Gentlemen, it is seven o'clock" wach gerufen (fast wie zu Hause).

Vorbei war der kurze England-Aufenthalt, aber die schönen und guten Erinnerungen werden uns bleiben.

1. ASIA-Skimeisterschaften in Val d'Isère.

Auf Einladung der Air France gelangten am 24./25. März 1956 in Val d'Isère (Hoch-Savoien) die 1. ASIA-Skimeisterschaften zur Austragung. Es stand bald einmal fest, dass sich auch unser Ski-Club mit einer Mannschaft an diesem Wettkampf beteiligen werde, und so brachten Flugzeug und Auto unsere Equipe am 23. 3. 56 nach dem uns unbekanntem Val d'Isère. Das war also das Dorf, an sich unbedeutend, aber in einem bezaubernden Skigebiet gelegen, das uns im Kreise anderer "Luftverkehrler" 2 Tage Ski-fahren mit "ernsthaftem Hintergrund" bringen sollte.

Die Leute der Air France hatten das Programm gut vorbereitet. Am 1. Tag ging es zum Riesenslalom. Die Rennstrecke von ca. 2 km Länge führte zum grössten Teil über eine mit Buckeln und Wellen durchsetzte Waldschneise und stellte dadurch recht hohe Anforderungen an die Konkurrenten. Trotzdem lag unsere Mannschaft nach diesem Lauf gut im Rennen: wir belegten den 1., 2., 4. und 6. Rang. Die ausserordentlich geringen Zeitdifferenzen zwischen den ersten 10 Fahrern verboten uns allerdings, bereits am Samstagabend zukünftige Siege zu feiern.

Erst der auf Sonntagmorgen angesetzte Spezialslalom brachte uns den erhofften Erfolg. Der Parcours mit seinen 52 Toren war zwar für viele Konkurrenten eine zu harte Prüfung - Stürze und Stangensalat gabs à discretion. Wir mussten uns daher oft fragen, wenn wir unsere zum Teil weniger geübten Kameraden anderer Gesellschaften sich auf der Piste abmühen sahen, ob die Veranstalter die Anforderungen nicht doch zu hoch angesetzt hatten. Nun, uns brachte der Slalom in die ersten 3 Ränge und sicherte uns damit auch in der Kombinationswertung die ersten drei Plätze.

Leider war es uns nicht vergönnt, den gewonnenen Pokal in der sonst üblichen frohen Weise einzuweihen. Beim Riesenslalom stürzte unser Team-Kamerad Albert Trüb nach einem glänzenden Lauf nach dem Ziel so unglücklich gegen einen Abschränkungsposten, dass er sofort in das Spital von Bourg-St. Maurice verbracht werden musste. Zum Glück können wir heute sagen, dass er dieses nach dreiwöchigem Aufenthalt völlig geheilt wieder verlassen konnte.

Es freut uns, dass wir mit dem errungenen Sieg auch die Pflicht überbunden erhielten, im Frühjahr 1957 die 2. ASIA-Skimeisterschaften an einem unserer Wintersportplätze durchzuführen. Wir hoffen, dass dann auch wir unseren Gästen einen interessanten Wettkampf in kameradschaftlichem Geiste bieten können.



Die Swissair Delegation. Von links nach rechts: Fritz Borter, Hans Keller und Jules Seifritz. Der vierte Teilnehmer, Albert Trüb, erlitt leider einen Unfall.



DIE EHRENTAFEL

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

Herr Hans Gersbach, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 90.--	4326
Herr Albert Fräfel, Sekt. Flz.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 50.--	3692
Herr Jakob Kuhn, Sekt. Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--	4136
Herr Edwin Kunz, ehemals Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 30.--	3970
Herr Alfred Marthaler, Sektion Flz.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 30.--	4135
Fräulein Clara Hug, ehemals Abt. Fracht + Post, Dept. II	Fr. 20.--	3895
Herr Max Jutzeler, Personalbüro, Dept. IV	Fr. 10.--	4228

Herr Hans Gersbach konstruierte eine Vorrichtung, mit welcher es möglich ist, die Bendix-Originalkugellager für Inverter 1518 mit einem bessern Lagerfett zu versehen und dadurch die Laufzeiten der Inverter zu erhöhen.

Ferner schlug er eine Verbesserung an den Cabin Pressure Control Valve Actuator's vor.

Herr Albert Fräfel entwickelte eine hydraulische Vorrichtung für die Demontage der Propellerdoms.

Herr Jakob Kuhn machte darauf aufmerksam, dass bei einem Wechsel des Benzin Shut-off Valve in den Motorgondel 1 + 4 der DC-6B der Kabinen-Kompressor nicht mehr ausgebaut werden muss. (Siehe Notiz in der "Maintenance News").

Herr Edwin Kunz schlug eine bessere Anordnung der Sicherungen in den Verstärkern der Benzinstandmessanlage der DC-6B vor.

Herr Alfred Marthaler konstruierte eine Lehre zum Schrägschneiden von Blechteilen an der Blechschere in der Schlosserei; dadurch kann bei Serieaufträgen die Zeit für das Anreissen der einzelnen Werkstücke eingespart werden.

Fräulein Clara Hug (jetzt Frau Défago) machte die Anregung, Kinderwagen anzuschaffen, damit Kleinkinder mit weniger Mühe von und zu den Flugzeugen gebracht werden können. Für Genf und Zürich ist vorläufig je ein Wagen vorgesehen.

Herr Max Jutzeler schlug eine Verbesserung an dem Formular für die Fluggeld- & Displacement-Abrechnung vor.

Sich melden bitte : Nr. 3897) bei Herrn F. Barth, Organisationsbüro.

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

Nr. 299/2843/4176/4247/4373

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 133 Auflage von SAS-Flugscheinen in den Luftreisebüros zur Verhinderung der Coupons-Transferspesen. Mit diesem Problem befasste man sich bereits vor Eingang dieses Vorschlages. Die SAS hat heute den Eigenverkauf von Flugscheinen in der Schweiz aufgenommen und besorgt zum grössten Teil den Umtausch selbst.
- 763 Erstellen eines Messloches an der Flügelbeplankungsoberfläche der DC-4. Eine Abänderung im Sinne dieses Vorschlages ist nicht nötig. Bei der Ausführung der Standardtankungen, die in Kloten und Genf gemacht werden, steht genügend Zeit für die bisherige Messart zur Verfügung. Auf Aussenstationen wird immer voll getankt was durch Sichtkontrolle überprüft werden kann.
- 891 Ein- und Auslad von Patienten mittelst Mackintosh. Die Ueberlegung ist an sich richtig. Eingehende Versuche zeigten leider negative Resultate.
- 3054 Beheben von Rissen an Sattelblechen an den Motoren R-2800 durch Montage einer Unterlagsscheibe. Versuche haben weder Vor- noch Nachteile gezeigt. Laut Mitteilung P. & W. 1580 ertübrigen sich die Unterlagsscheiben, weil die hergestellten Sattelbleche mit einem Langloch versehen sind.
- 3901 Versehen der Telefonapparate des Dept. IV mit einem Schildchen aus Metall- oder Kunststoff, welches folgenden Text aufweisen soll: "Bei Feuersausbruch No. 2846 wählen". Der Einsender scheint nicht gemerkt zu haben, dass sämtliche Telefonapparate mit roten Schildern und der entsprechenden Nr. versehen sind.
- 4143 Einbau eines durch einen Beschleunigungsschalter betätigten Notlichtes im Schlauchbootfach der DC-6B. Der Vorschlag stellt lediglich eine Feststellung im Betrieb dar, die dem Büro für Flugwerk & Ausrüstung der Ing.-Abt. hätte gemeldet werden sollen. Der Einbau eines Kontrollglases in den Deckel des Schlauchbootfaches wird durch eine bessere Montage des Emergency - Light als unnötig betrachtet.
- 4223 Versehen der Luftpostcouverts (langes Format) mit Sichtfenstern. Diese Couverts werden wenig gebraucht, sodass sich eine Extraanfertigung nicht lohnt.
- 4227 Mitnahme von einem amtlichen Kursbuch im Hostessen-Kit. Dieser Vorschlag ist nicht neu; diese Angelegenheit wurde bereits früher durch den Kabinendienst studiert und aus folgenden Gründen abgelehnt: "1. Unsere Formulartaschen sind zu klein um noch ein Kursbuch aufnehmen zu können. Eine Abänderung der Taschen käme weit höher zu stehen als die vorgeschlagene Einsparung. 2. Wir legen Wert darauf, dass diese Kursbücher nicht Bestandteil der Flugzeugausrüstung sind, sondern zur persönlichen Ausrüstung des Personals gehören. Bei Verspätungen auf Aussenplätzen ist dies von grossem Vorteil, da das Personal bereits am Boden gewünschte Auskünfte an die Passagiere geben kann."
- 4232 Neuregelung der Sommerarbeitszeit. Die ab 22. 4. 1956 geltende Arbeitszeit entspricht der Sommerarbeitszeit der letzten Jahre. Eine grundsätzliche Ueberprüfung der Festsetzung der Arbeitszeit ist im Gang. Bis zum Abschluss dieser Ueberprüfung gilt die übliche Arbeitszeit gemäss Zirkular PW - 608 vom 3. 4. 1956.
- 4239 Anleitungen für das Ausfüllen von Luftfrachtbriefen. Die Anleitungen für das Ausfüllen von Luftfrachtbriefen sind bereits im STM enthalten und sind auch in dem in Vorbereitung begriffenen CSM vorgesehen.
- 4243 In den Schaufenstern, die die Werbung der Swissairkurse Zürich - Wien betreffen, sollte erwähnt werden, dass die SWISSAIR täglich 2 Kurse derselben Strecke fliegt. Der Einsender macht auf einen unterlaufenen Fehler aufmerksam, der ordentlicherweise der Propaganda-Abteilung hätte gemeldet werden sollen.

- 4246 Information in der SWISSAIR - NEWS über Konkurrenzunternehmungen. Der Einsender gibt hier lediglich einem Wunsche Ausdruck, dem nach Möglichkeit entsprochen wird.
- 4248 Schulung von fremden Piloten am Flight Simulator. Der Vorschlag an und für sich ist gut, jedoch ist die Ausrüstung des DC-6B Cockpit von Gesellschaft zu Gesellschaft verschieden. Ausserdem haben alle von uns konsultierten Gesellschaften während der Sommersaison, wo das Training fremder Besatzungen an unserem Flight Simulator möglich wäre, mit den gleichen Besatzungsschwierigkeiten wie wir zu kämpfen.
- 4249 Versehen der ausgehenden Briefumschläge mit einem Klebstreifen, mit dem Hinweis auf das 25-jährige Jubiläum der SWISSAIR. Die Idee wurde bereits früher einige Male verwirklicht. Momentan ist eine solche Marke für den "Metropolitan" in Arbeit.
- 4305 Präsenz von Samaritern während der Nachtschicht. Diese Angelegenheit stand bereits vor Eingang dieses Vorschlages zur Diskussion. Die Dienststellen AVOR und Flugzeug-Wartung stellen während des Sommerflugplanes für die Nachtschicht je einen ausgebildeten Samariter zur Verfügung.
- 4323 Rationelleres Transferieren von Benzin am DC-6B mittelst einer Convair-Boosterpumpe mit direktem 220 V Motorantrieb. Die Idee ist nicht neu. Bereits im Jahre 1955 ist eine solche Pumpe angefordert worden!
- 4329 Versehen des Hebels der Mixerschieber mit einem Schlitz und einer feinen Querschnittszahnung. Die Einstellung der Mixerschieber bei den DC-6B wird nach Montagevorschrift Publ. Nr. 60 001 FLB 632.31 ausgeführt und gibt zu keinen Schwierigkeiten Anlass.
- 4332 Einbau eines Testschalters, mit dem Ausfälle des "Rotating Nav. Light", welche auf Ueberhitzung zurückzuführen sind, eliminiert werden können. Die bestehende Lampe weist bereits einige Verbesserungen gegenüber der ursprünglich vorgesehenen auf. Der wichtigste Vorteil liegt darin, dass die Abdeckhaube nicht mehr aus Plexi- sondern aus normalem Glas besteht, wodurch die entstehende Wärme keine Verformungen hervorruft. Im übrigen verweisen wir auf die techn. Information 30 839, wonach Testversuche nicht über eine Minute auszudehnen sind, und der Groundcheck von einer Person ausgeführt werden kann.
- 4334 Einbau eines Testschalters, zwecks Vereinfachung der Funktionskontrolle des "Rotating Navigation Lights". Zur Kontrolle sind nicht 2 Mann notwendig; auch muss das Relais R 2 - 22 C nicht überbrückt werden. Der Testvorgang ist in der Information Nr. 30839 umschrieben und ist genau einzuhalten.
- 4335 Zwecks Montage und Demontage des Steckers am "Rot. Nav. Light" soll auf der linken Seite des Stabilos ein Handloch angebracht werden, durch das der Stecker des "Rot. Nav. Light" ohne ausbauen der Lampe gelöst werden kann. An den DC-6B existieren bereits 2 entsprechende Handlöcher, wodurch die Montage und Demontage des Steckers ohne weiteres ermöglicht wird. Lediglich kann ein Sichern des Steckers mit Draht nicht mehr vorgenommen werden. Da aber in Zukunft auf allen Lampen sog. Sicherungsklinken angebracht werden, fällt ein Sichern des Steckers mit Draht dahin.
- 4344 Einheitliches Ausbohren der vier bestehenden Kipphebelachs-Bohrungen auf $22,25^{+0,02}$ mm am R-1830 Zylinder. Der Vorschlag an und für sich ist gut, jedoch kann er aus wirtschaftlichen Gründen nicht verwirklicht werden.
- 4400 Versand von Flugplänen ohne Umschlag. Ein ähnlicher Vorschlag wurde bereits vor ein paar Jahren eingereicht. Es kann ihm nach wie vor nicht entsprochen werden, weil 99% unserer Flugpläne gleichzeitig mit einer Mitteilung oder mit einem Werbebrief verschickt werden und ohne Umschläge den Adressaten in einem nicht mehr ansprechenden Zustand erreichen würden.
- 4505 Erstellen eines Ausweichweges für Radfahrer beim Ausgang Werft mit direkter Einmündung in den Fahrradstreifen auf der Hauptstrasse Richtung Zürich. Diesbezügliche Verbesserungsvorschläge sind bereits seit längerer Zeit mit dem kantonalen Tiefbauamt im Gang; jedoch wäre einer grundsätzlichen Sanierung in grösserem Rahmen der Vorzug zu geben.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/302/410/416/630/661/676/697/704/739/771/772/1245/1252/1648/1919/1937/2347/2414/2442/2659/2696/
2721/2817/2843/3065/3070/3217/3232/3238/3315/3329/3330/3342/3399/3480/3491/3602/3613/3746/3792/
3815/3816/3856/3865/3871/3873/3876/3893/3894/3896/3963/3967/4008/4010/4031/4064/4065/4068/4082/
4121/4125/4133/4144/4155/4161/4162/4163/4164/4165/4170/4182/4229/4233/4234/4240/4241/4245/4247/
4250/4253/4258/4259/4260/4261/4300/4307/4308/4311/4314/4324/4337/4340/4346/4348/4362/4372/4378/
4380/4385/4392/4394/4395/4396/4400/4501/4502/4505/4506/4508/4510/4511/4513/4514/4517/4578.

Die nachfolgenden zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge mussten zwecks Abklärung technischer Details zurückgestellt werden: Nr. 326/770/3626/4062/4119/4131.

Vorschläge im Versuchsstadium: Nr. 362/427/684/698/760/2750/3602/3828/3840/4114/4132.

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 5

Mai 1956

Unsere Verkehrsleistungen im April 1956

	<u>April 1956</u>	<u>April 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	7'786'205 + 16 %	6'726'988
Etappenpassagiere	58'384 + 25 %	46'892
Fracht in kg	842'811 + 40 %	600'110
Post in kg	278'589 + 16 %	239'137
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	68,8 %	64,3 %

Im diesjährigen April erfolgte der Uebergang zum Sommerflugplan erst am 21./22., dieweil im Jahre 1955 das Sommerprogramm bereits am 16./17. April seinen Anfang genommen hatte. Der Ostervorverkehr fiel 1955 in den April, dieses Jahr jedoch in den März. Produktionsmässig hielt sich der Berichtsmonat ziemlich auf der Höhe des Budgets. Hingegen wurde der veranschlagte mittlere Auslastungsgrad um 3,8 Punkte übertroffen. Mit dem April-Resultat dürfen wir daher zufrieden sein.

In Europa, wo wir 46 % unserer totalen tkm-Produktion offerierten, ergab sich zufolge der Inbetriebnahme von sieben zusätzlichen Linien eine Angebotssteigerung von 27 %, die sich indessen mit einer Zunahme der Nachfrage um 25 % nahezu kompensieren liess. Der mittlere Ladefaktor betrug 69,1 %, verglichen mit 70,2 % im April des Vorjahres.

Die Kurse nach Athen, Istanbul, Tel Aviv, Beirut, Kairo und Damaskus beanspruchten 16 % der Gesamtleistung. Dem Mehrangebot von 12 % stand eine um 10 % grössere Nachfrage zur Seite. Der durchschnittliche Ladefaktor ging leicht von 67,9 % im April 1955 auf 66,9 % zurück.

Der Nordatlantik mit einem Produktionsanteil von 30 % lieferte ein sehr erfreuliches Ergebnis: Bei einer um nur 4 % erhöhten tkm-Leistung nahm die Nachfrage um 28 % zu. Der Mittlere Auslastungskoeffizient stieg auf 70,7 % im Vergleich zu 57,2 % im vorjährigen Parallelmonat.

Endlich konnte auch die Stagnation im Südatlantik überwunden werden. Der Angebotssteigerung von 25 %, stand eine um 47 % höhere Nachfrage gegenüber. Erstmals lassen sich die Auslastungsgrade in diesem Verkehrsgebiet wieder mit denjenigen der Parallelmonate in Beziehung setzen, da die offerierte Tonnage nun wiederum vergleichbar ist. Während im Vorjahres-April der angebotene Laderaum zu 54 % ausgelastet war, erreichte die mittlere Auslastung im Berichtsmonat 63,3 %.

Bestellung von weiteren Metropolitan
Unser Verwaltungsrat hat am 14. Mai beschlossen, drei weitere Convair Metropolitan in Auftrag zu geben. Die Ablieferung wird im Frühling 1957 erfolgen. Damit erhöht sich die Gesamtbestellung auf 11 Einheiten.

Herr Walter Friedli † - Es ist unsere schmerzliche Pflicht, den am 16. Mai erfolgten Hinschied Herrn Walter Friedlis, Sektion AVOR, Dept. IV, mitzuteilen. An der Generalversammlung vom 26. März nahm er als Jubilar mit 28 Dienstjahren teil. Seinen Angehörigen sprechen wir unser herzliches Beileid aus.

Anhaltende Nachfrage nach Metropolitan - Die Eastern Airlines haben zwölf Metropolitan im Werte von 10,5 Millionen Dollar bestellt. Zusammen mit den drei letzten Swissair-Aufträgen erhöht sich der Auftragsbestand für diesen Typ auf insgesamt 89 Stück.

Ernennungen im Departement III - Die Herren Andres Flückiger, Stellvertreter des Cheffunkers, Navro Edwin Schadegg und Navro Hans Weidmann sind zu Check-Bordfunkern befördert worden, Walter Stricker, bisher Assistent der Abt. Ground OPS, und Heinz Keller, bisher Chef Traffic der Station Kloten, wurden zu Stations-Betriebschefs (Station Controllers) ernannt, während Heinz Trachsler, bisher Gruppenchef Traffic, zum Chef Traffic avancierte und Jeanpierre Chételat, Mitarbeiter der OPS-Planung, den Posten eines Chefs der Stadtabfertigung Zürich übernimmt. Allen unsere besten Wünsche.

Neue Pilots-in-Command - Die Flugkapitäne Hugo Muser und Werner Trösch stiegen zu DC-6B Pilots-in-Command auf und lassen sich in dieser Eigenschaft in Europa und im Nahen Osten einsetzen. Pilot Roland Schnetzer ist zum Pilot-in-Command auf Convair vorgerückt, und die Piloten Walter Häas und Norbert Erlach erhielten den Grad von Pilots-in-Command auf DC-3. Wir gratulieren !

Von unsern Auslandvertretungen - In Bagdad wurde eine neue Swissair-Vertretung für Irak eröffnet. Sie untersteht der Leitung von Herrn Philippe Roeder, der seit vielen Jahren im Mittleren Osten ansässig ist.

In Toronto steht den kanadischen Luftreisenden eine neue Regionalvertretung der Swissair zur Verfügung. Zu ihrem Chef ist Herr Martin Hughes, vorher Acquisiteur der Swissair New York, ernannt worden.

Herr Paul Naef, bisher Regionalvertreter in Glasgow, hat die Funktionen des Berliner Regionalvertreters übernommen; sein dortiger Vorgänger, Herr Heinrich Moser, tritt den Chefposten der Regionalvertretung Frankfurt an, von wo Herr Zacharias Kälin wegzieht, um sich auf seine neue Aufgabe im Rahmen der künftigen Fernost-Organisation vorzubereiten. Herr August Weber, der eine Instruktionszeit in verschiedenen unserer Auslandsbüros absolviert hat, wurde die Leitung der Regionalvertretung Glasgow übertragen. Wir wünschen ihnen allen auf ihren neuen Posten besten Erfolg.

Zu unserm Jubiläum sind in der in- und ausländischen Presse über 200 zum Teil reich illustrierte Artikel erschienen.

Happy Landings - Es freut uns, wiederum einige Vermählungen bekanntgeben zu können: 6.3.56 Vonbank Max, Motoren-Werkstatt, Dept. IV; 27.3.56 Barca Wanda, jetzt Frau Cassina, Sekretariat Dept. II; 31.3.56 Höhener Walter, Sekt. Flugzeugunterhalt, Dept. IV; 7.4.56 Weber Willy, Werft, Dept. IV; 17.4.56 Zefferer Adalbert, Chef Lagerbuchhaltung, Dept. IV; 28.4.56 Baumann Hans, Fahrwerk-Abt., Dept. IV.

Der Aufschwung des Luftverkehrs in der Schweiz lässt sich in recht eindrücklichen Zahlen nachweisen. Die Flughäfen unseres Landes verzeichneten 1955 beträchtliche Verkehrssteigerungen gegenüber dem Vorjahr. An Lokalpassagieren verzeichnete Basel-Mülhausen einen Zuwachs um 19 % auf 29'000 Personen, Genf einen solchen von 24 % auf 305'000 und Zürich von 27 % auf 500'000 Personen. Auch die Luftfrachtzahlen sind angestiegen. Ohne Berücksichtigung des Transitverkehrs meldet Genf eine Steigerung von 2'000 auf 2'391 Tonnen (+ 19 %), während in Zürich der Zuwachs 38 % beträgt und von 4033 auf 5518 t gestiegen ist. In Basel blieb die beförderte Gütermenge nahezu stationär, wobei allerdings der Transitverkehr um 200 Tonnen zunahm. Die Postbeförderung erhöhte sich in Basel um 19 %, in Zürich um 8 1/2 % und blieb in Genf praktisch gleich. Der Anteil der Swissair am gesamten Linienverkehr von und nach der Schweiz ergibt folgende prozentuale Vergleichszahlen:

Die ärztliche Ecke

Verdauungsstörungen im Sommer

Jetzt, wo die heisse Jahreszeit wieder einsetzt und jedermann mit Obst und allerlei Fruchtsäften seinen Durst zu löschen versucht, werden unfehlbar vermehrte Fälle von Erbrechen, Bauchweh und Durchfall auftreten. Diese Erscheinungen beruhen auf einer verhältnismässig harmlosen, aber in ihren Auswirkungen unangenehmen Infektion mit Keimen, die an Obst und Salat haften oder in roher Milch vorhanden sind. Ein Schutz gegen diese Infektion ist nicht immer leicht, da sie auch bei Beachtung der üblichen Reinlichkeit auftreten kann. Dagegen ist oft mit einfachen diätetischen Massnahmen eine rasche Heilung zu erreichen, besonders wenn diese noch durch die dem Arzt zur Verfügung stehenden Mittel unterstützt werden. Die erste Regel heisst: Fasten! Die zweite besteht darin, Magen und Darm gewisse reizlindernde Nahrungsmittel zuzuführen. Sehr bewährt hat sich folgende Diät: ca. 3 rohe geschälte und geraffelte Äpfel ohne Zucker über den Tag verteilt; dazu dreimal täglich einen Teller schwach gewürzte, passierte Hafersuppe, etwas Zwieback und Pfeffermünz-, Kamillen- oder auch Schwarztee. Dieser Speisezettel ist während zwei bis drei Tagen strikte einzuhalten, gleichgültig welcher Art die Infektion und die verordneten Medikamente auch seien. Besonders ist vor Fett, Eiern usw. zu warnen. Die Diät hat sehr häufig schon allein Erfolg.

	<u>1954</u>	<u>1955</u>
Anzahl Flüge	56%	55%
Passagiere	50%	49%
Post	34%	36%
Fracht	37%	40%

15'000 Passagierplätze pro Monat werden diesen Sommer im Reiseverkehr Grossbritannien-Schweiz von der Swissair zur Verfügung gestellt werden. Die Einführung des Metropolitan auf den Strecken Genf-London, Basel-London und Zürich-Manchester gestattet eine Erhöhung der wöchentlichen Flugzahl in beiden Richtungen auf 74 Flüge während der Hauptsaison.

Beteiligung des Bundes am erhöhten Aktienkapital - Die Kommissionen des Nationalrates und des Ständerates für die Behandlung der Vorlage über die Beteiligung des Bundes an der Erhöhung des Swissair-Aktienkapitals tagten am 8. Mai unter dem Vorsitz von Nationalrat S. Brawand und im Beisein von Bundesrat Streuli in Klotten. Die nationalrätliche Kommission, der die Priorität zusteht, trat für die Beratung der Vorlage ein und beschloss einstimmig, dem Nationalrat die Zustimmung zu empfehlen.

10 Jahre Genf-New York - Im April waren es zehn Jahre her, seit die TWA mit einem DC-4 eine erste Direktverbindung New York - Genf herstellte:

Der Ausbau von Cointrin - Das Mitte April in Paris paraphierte Abkommen zwischen der Schweiz und Frankreich betreffend den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin und die Errichtung von nebeneinanderliegenden Grenzkontrollposten in Ferney-Voltaire und in Genf-Cointrin ist inzwischen in Bern durch den Chef des Rechtsdienstes des Politischen Departements und den französischen Botschafter in der Schweiz unterzeichnet worden.

Neues Mitglied der IATA - Als dreizehnte amerikanische Fluggesellschaft ist im April die Seaboard & Western Airlines der IATA beigetreten, die damit nun 74 Mitglieder zählt.

Projekte zur Produktion kleinerer Düsenflugzeuge - Aus Amerika erreichen uns Nachrichten, gemäss welchen die Douglas- Boeing- und Convair-Werke die Konstruktion kleinerer, für den Mittelstreckendienst geeigneter Düsenverkehrsmaschinen planen. So soll die Douglas Aircraft Co. mit Entwürfen zu einer Art Verkleinerung des DC-8 beschäftigt sein, für welche die Pratt & Whitney-Werke entsprechend reduzierte Düsenaggregate herzustellen im Begriffe seien. Der neue Flugzeugtyp der Douglas-Werke, der sich im Planungsstadium befindet, soll weniger als halb so viel wiegen wie der DC-8 und dürfte ungefähr 60 Passagieren Platz bieten. Man rechnet damit, dass der "kleine DC-8" 1961 flugbereit wäre.

Das kleine ABC des Luftverkehrs

Was ist Cabotage ?

Cabotage nennt man den von einem Luftfahrtunternehmen getätigten Verkehr zwischen zwei Flughäfen desselben Landes. In der Praxis wendet man den Ausdruck dann an, wenn der Staat einer ausländischen Fluggesellschaft das Recht einräumt, auf seinem Territorium Lokaltransporte auszuführen. So macht z.B. die Swissair von ihrem Cabotagerecht in Deutschland zwischen Frankfurt und Hamburg Gebrauch. Andererseits gewährt die Schweiz der KLM ein beschränktes Cabotagerecht zwischen Zürich und Genf.

Catching them young - Aus dem "Intercom", den "Swissair-News" unserer Vertretung London, entnehmen wir folgende reizende Geschichte :

Wie die Swissair, so lädt auch die KLM alljährlich eine ganze Schar von Kindern zu einer Weihnachtsfeier ein. Letztes Jahr fand die KLM-Party einige Tage früher statt als die der Swissair. Aus irgendeinem Grund hatte sich der angekündigte KLM-Samichlaus verspätet. Um den Kindern die Langeweile zu vertreiben, fragte man sie, wie sie sich seine Ankunft vorstellten. Da stand ein kleiner Bub auf und sagte laut und vernehmlich, der Samichlaus werde mit der Swissair kommen. Grosse Verlegenheit im Saal und höfliche Versuche, schüchterne Zweifel zu äussern. Dann wird der Bub aufgefordert, sich die Sache noch einmal zu überlegen, in der Hoffnung, er werde sich korrigieren. Vergeblich : Tapfer wiederholte der Knirps, allen hörbar, doch, der Samichlaus werde bestimmt mit der Swissair kommen. Er könne das beweisen. Und er klaubte dienstfertig eine Karte aus dem Hosensack, wies auf das Swissair-Signet und las vor: "Father Christmas will be flying over from Switzerland especially to see you." Es war die Einladungskarte zur Swissair-Party !

Und die Moral von der Geschichte? Die Buben von heute sind die Luftpassagiere von morgen. "To catch them young", heisst die Devise klug angewandter Propaganda.

Gold und Silber - Chauffeur Friedrich Burri, unser Hauswart am Hirschengraben, der seit 33 Jahren autofährt, ist für zehnjähriges unfallfreies Fahren als Mitglied der Sektion Zürich des ACS mit dem silbernen Fahrerabzeichen geehrt worden. Für Chauffeur Werner Hauser hat es sogar Gold abgesetzt: Er hat die gleiche löbliche Leistung über 20 Jahre ausgedehnt!

TCA kauft DC-8 - Die Trans Canada Air Lines bestellen bei den Douglas-Werken vier DC-8, was einer Kapitalinvestition von 28 Millionen Dollar entspricht. TCA wird diese Maschinen mit britischen Conway-Aggregaten ausrüsten und sie anfangs 1960 zum Einsatz bringen. Douglas verfügt nun über total 114 DC-8 Aufträge.

Rechnungsergebnisse fremder Gesellschaften - Die TWA erzielte im letzten Jahr 217,4 (1954:203,7) Mill. Dollar Betriebseinnahmen und - nach 5,9 (10,9) Mill. Steuerabzügen einen auf 5,41 (10,34) Mill. Dollar reduzierten Reingewinn. Der Gewinnrückgang wird zurückgeführt auf die Abnahme der Vergütungen für Luftpost, auf die Erhöhung der Betriebskosten und die ausserordentlichen Kosten für die Einführung von 20 Super-G Constellations.

Die Pan American World Airways melden pro 1955 einen Reingewinn von 10,16 (10,39) Mill. Dollar nach 7,2 (8,9) Mill. Steuerabzügen.

Schliesslich weist die KLM für 1955 einen Reingewinn von rund 19 Mill. Gulden aus, gegenüber 10,5 Mill. hfl. im Vorjahr. Sie schlägt die Ausrichtung einer Dividende von 6 % vor.

Neue Dienststellen des Departements II - Auf den 1. Oktober wurde die Schaffung einer "Verkaufsleitung Deutsche Schweiz und Tessin" beschlossen, die im Range einer Landesvertretung stehen und deren Leitung ab 1. August 1956 dem bisherigen Chef der Sektion Verkaufsförderung, Herrn Hans Joos, anvertraut wird. In ihren Aufgabenkreis fallen alle Fragen, die mit den Verkaufsbeziehungen, der Verkaufsförderung und der Propaganda für Passagen im genannten Gebiet zusammenhängen. Herr Helmut Scherrer, bisher Chef der Sektion Passage-Instruktionen, tritt ab gleichem Datum den Chefposten der Sektion Verkehrsförderung an. Die von ihm bisher geleitete Sektion wird aufgelöst. Ferner wird, anstelle der bisherigen Tarifsektion, eine neue Abteilung für Tarife und Passagebestimmungen (VT) geschaffen, deren Leitung Herr Ernst Schneider übernimmt. Wir wünschen den neuen Chefs alles Gute auf ihren Posten.

Die Aussichten für den Nordatlantikverkehr wurden anlässlich einer Konferenz zur Förderung des Reiseverkehrs mit Europa in New York sehr vielversprechend geschildert. Die durch den Einsatz der ersten Strahlantriebsmaschinen ab 1960 erhöhte Transportkapazität der Luftverkehrsgesellschaften wird es zulassen, die Zahl der amerikanischen Touristen nach Europa auf anderthalb Millionen jährlich zu steigern. Diese grosse Reisendenzahl wird in der Alten Welt ganz besondere Anstrengungen der Hotellerie und anderer touristischer Instanzen bedingen.

Neueintritte - Die folgenden Personen, die wir bestens willkommen heissen, sind im April in unsere Dienste getreten:

Departement I

Aktionärsbüro

Keller Gustav Fritz

Verkehrsabrechnung Pool

Brechbühl Alice

Kontrollbüro Fracht

Weidmann David

Luftreisebüro Zürich

Maurer Willy

Frachtbuchhaltung Basel

Jost Werner

Techn. Dienst und Start Blotzheim

Kalt Robert

Schmassmann Jakob

Luftreisebüro Bern

Stebler Cisly

Departement II

Verkehrsplanung

Loepfe Margrit

Reservation, Service Europa

Burkhard Walter

Saxer Hansruedi

Telex

Burn Mathilde

Doswald Margot

Sektion Passageinstruktion

Jenny Ruth

Sektion Tarife

Hintermeister Heinz

Abteilung Aussenvertretungen

Roggen Paul

Departement III

Piloten

Agobert Jacques

Sektion Route Documentation

Saladin Lotti

Uebermittlungszentrale Flughafen

Bigler Heidi

Truttmann Marlys

Special Services/VIP-Betreuung

Schenker Hansjochen

Startdienst

Bucher Johann

Schuler Cornel

Abfertigung Traffic Office
Schönenberger Orlando
Abfertigung Passagierdienst
Steffen Willy
Abfertigung Groundhostessen
Bertschinger Marion
Sardi Johanna
Abfertigung Zürich
Buchmann Hans
Enderli Hans
Pfister Alois
Wyler Alfred
Sektion Verpflegungsdienst
Reusser Samuel
Bless Nelly
Burn Anna
Betriebskantine Taubenried
Billò Marisa
Bickel Gertrud
Guerini Alice
Kläusli Melitta

Departement IV

SR-Vertreter bei Convair
Schulthess Heiner
Koordinationsstelle für Umbauten an
Flugzeugen u. Betriebseinrichtungen
Keller Marcel
Vorschriftenkoordination
Schurter Willy
Konstruktionsbüro
Waldmeier Silvio
Unterhalt und Nachschub
Sauter Karl
Materialverwaltung, Spedition
Uehlinger Liselotte
Sektion Flugzeugunterhalt
Heiniger Kurt
Flugzeugüberholung
Nobel Max
Schlatter Othmar
Wüest Albert
Malerei
Bieri Friedrich
Instrumentenwerkstatt
Wandeler Heinrich
Elektrowerkstatt
Meister Roland
Reich Walter
Triebwerkgruppen I und II
Baumann Paul
Kappeler Ernst
Rüdisühli Walter
Toggweiler Albert

Mechanische Werkstatt
Angehrn Otto
Rosenberger Emil

Direktion Genf

Luftreisebüro Genf
Burkhardt Marthe
Telex
Mollet Diana
Pecora Monique
Hausdienst
Faivre Hermat
Frachtdienst Cointrin
Luchetta André
Verpflegungsbetrieb Cointrin
Hofmann Berthe
Wicki Josef

Auslandvertretungen

London
Schildt Corinne J.
Paris
Bezdekian Roland
Falk-Fabian Jeanne-Cérile
Leseine Pierre
Millot Jacques
Frankfurt, Station
Amler Eugen
Pfeiffer Günter
Düsseldorf
Boese Christel
Wien
Balzar Dieter Maria
Rom
Massara M.
Palma de Mallorca
Baumgartner Claude
Bagdad
Roeder Philippe
New York
Link Jonathan A.
Parker Janice C.
Paulos George L.
Roth Elsbeth
New York, Abfertigung
Fehr Barbara
New York, Verpflegungsbetrieb
Almedina Virgilio
Sutera Anthony S.
Los Angeles
Frisch Charles L.
Toronto
McKnight Joan L.
Buenos Aires
Bay José

Allgemeine Personalausbildungsreserve

Auberson Jean Paul
Flüeler Irene

Das Anekdotchen - Hostess Ruth Gretener hat der Redaktion des "Intercom" das folgende fröhliche Erlebnis berichtet :

Beim Abflug von Zürich nach Mailand bat sie einen englischsprechenden Kunden: "Fasten your belt, please." Wie sie sich nach einem Weilchen umsah, hatte der Passagier ihrer freundlichen Aufforderung keine Folge geleistet. Etwas nachdrücklicher forderte sie den Mann nochmals auf, sich anzuschallen, musste aber gleich beim nächsten Kontrollgang feststellen, dass ihr Bitten nichts gefrommt hatte. Höflich, aber bestimmt stellte sie ihre vorschriftsgemässe Forderung zum drittenmal, was dem guten Briten sichtlich peinlich war. Umständlich knöpfte er Rock und Weste auf und ächzte halb verzweifelt, halb empört: "Now look here, there's my belt - and it is fastend, isn't it?"

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Vergünstigungen - Die Hotel-Pension Schönau in Hilterfingen am Thunersee gewährt Swissair-Angestellten einen Rabatt von 12 % auf ihren Pensionspreisen.

Das Möbelgeschäft A. Schubiger, Zähringerstrasse 45, Zürich, bevorzugt Swissair-Angestellte mit einem Rabatt von 5 %.

Schach - Die Gewinner des 7. Winterschachturniers sind :

Gruppe A: 1. Neukomm E.

2. Widmer H.

Gruppe B: 1. Wüthrich F.

2. Wydler P.

Gruppe C: 1. Amberg A.

Die zwei Fernschachpartien zwischen Herrn Brun (Swissair) und Herrn Van der Muelen (KLM, Amsterdam) ergaben ein unentschiedenes Resultat, indem die erste Partie am 19. Dezember 1955 mit dem 29. Zug zugunsten Herrn Bruns endete, während dieser die zweite Partie am 12. März 1956 im 41. Zug aufgeben musste.

Photo-Wettbewerb - Der Kunstzirkel der Freizeitorganisation des Personals der Swissair lädt alle Swissair-Angestellten im In- und Ausland zur Teilnahme an einem

Photo-Wettbewerb

ein. Interessante Preise winken. Rege Beteiligung seitens aller Kreise des Personals wird erwartet. Kunstfreunde sind zum Beitritt in den Kunstzirkel herzlich eingeladen.

Wettbewerbsbedingungen

1. Teilnahme

Teilnahmeberechtigt sind alle Swissair-Angestellten in der Schweiz und im Ausland, mit Ausnahme der Mitglieder der Jury.

Für die Mitglieder des Kunstzirkels ist der Wettbewerb unentgeltlich; Nichtmitglieder bezahlen als Kostenbeitrag einen Einsatz von Fr. 2.--.

2. Themata

Kategorie A: Schwarzweiss-Aufnahmen

A-1: Porträt

A-2: Ferienstimmung (Entspannung, Loslösung sollen zum Ausdruck kommen)

Kategorie B: Farben-Dias

B-1: Stilleben

B-2: Landschaft

Es dürfen auch Flugaufnahmen sein, doch werden vom Luftverkehr losgelöste Bilder vorgezogen.

3. Format

	Minimum :	Maximum :
Kategorie A	9 x 9 cm	30 x 30 cm
Kategorie B	24 x 36 mm	6 x 9 cm

Die Aufnahmen können quadratische oder rechteckige Form haben.

Die Schwarzweiss-Bilder dürfen weder auf Karton aufgezogen, eingerahmt, noch in Passepartouts gesteckt sein. Erwünscht sind Schwarzweiss-Bilder auf Glanz- oder Hochglanzpapier.

Bei den Farbaufnahmen sind nur Dias zugelassen, keine Farbkopien und keine kolorierten Schwarzweiss-Bilder. Da Farbpapier-Kopien noch nicht so verbreitet sind, mussten wir hierauf verzichten.

4. Bilderzahl

Jeder Teilnehmer darf höchstens fünf Bilder einreichen, pro Kategorie jedoch im Maximum drei. Innerhalb dieser Beschränkung ist die Verteilung auf die Themata freigestellt.

5. Jury

Die Jury besteht aus fünf Personen :

- einem noch zu ernennenden, neutralen Berufsphotographen
- Herrn René Nordmann, Chef Propagandaabteilung
- Herrn Hans Ernst, Chefpilot
- Herrn Max Blöchliger, Zolldeklarant
- Fräulein Hedy Brack, Chef Finanzabteilung

Die Jury stellt die Bewertungsregeln selbst auf. Ihr Entscheid ist endgültig.

6. Preise

Das beste Bild pro Thema und Kategorie wird mit Fr. 100.-- prämiert, sofern es den ersten Rang verdient. Für die Prämierung wird das einzelne Bild als solches bewertet.

Es gelangen voraussichtlich Barpreise im Gesamtwert von Fr. 400.-- zur Verteilung. Daneben werden noch Naturalpreise abgegeben.

7. Anmeldung und Administratives

- a) Einreichungsfrist : bis spätestens 15. November 1956 müssen die Aufnahmen bei der unter 7 b) angegebenen Adresse eingegangen sein.
- b) Zuzustellen an : Kunstzirkel der Swissair-Freizeit-Organisation, Hirschengraben 84, Zürich 1. (In verschlossenem Couvert mit der Aufschrift "PHOTO-WETTBEWERB").
- c) Einreichung :
 - Sämtliche Bilder des gleichen Teilnehmers sind zusammen einzureichen.
 - Alle Bilder des gleichen Teilnehmers sind mit einem Kenn-Namen (Phantasienamen) zu bezeichnen.
 - Daneben müssen die Bilder die Themabezeichnung und ein Motto tragen.
 - Neben den Bildern ist ein verschlossenes Couvert einzureichen, das auf der Aussen-seite den Kenn-Namen tragen muss. Im Couvert soll sich die vollständige Adresse mit Angabe der Swissair-Dienststelle befinden.
- d) Wer dem Kunstzirkel noch nicht angehört, legt das Nenngeld in schweizerischen Briefmarken oder internationalen Antwortgutscheinen bei.
- e) Es werden keine Korrespondenzen geführt.

Hier abtrennen

Beitrittserklärung zum Kunstzirkel der Swissair-Freizeit-Organisation

Name, Vorname Beruf

Wohnort Strasse

SR-Dienststelle

Allfällige Programmwünsche

Datum Unterschrift

8. Schlussbestimmungen

Der Kunstzirkel ist berechtigt, alle bewerteten Bilder für Ausstellungszwecke zu einem spätern Zeitpunkt vorübergehend einzuverlangen. Die prämierten Schwarzweiss-Kopien gehen in das Eigentum des Kunstzirkels über. Alle übrigen Bilder werden den Eigentümern wieder zurückgegeben.

Der Kunstzirkel behandelt die Bilder sorgfältig; er übernimmt aber keine Haftung für allfälligen Verlust oder Beschädigung von Bildern.





DIE EHRENTAFEL

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

Herr Karl Gurtner, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 100.--	299
Herr Fritz Schüpbach, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 40.--	4373
Herr Eugen Oetiker, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 30.--	4176
Herr Theodor Willi, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 30.--	4348
Herr Ernst Erismann, Sektion Betriebsplanung, Dept. IV	Fr. 20.--	4328
Herr Bernardo Feybli, Vertretung Basel	Fr. 10.--	604

Die Talons der prämierten Vorschläge Nr. 2843 und 4247 sind uns noch nicht zugestellt worden.

Herr Karl Gurtner machte die Anregung, die Zündspulen mit Haarrissen in den Isolationshülsen für weitere Laufzeiten zu verwenden. Die durchgeführten Versuche (vgl. Versuchsbericht Publ. Nr. 60776 vom 27.3.56) zeigten ein positives Resultat. Bis zur definitiven Abklärung des Vorschlages muss aber noch zugewartet werden, weshalb der Einsender eine vorläufige Prämie von Fr. 100.- erhält.

Herr Fritz Schüpbach konstruierte eine Vorrichtung für das Nassschleifen der Passflächen der Hauptpleuel der R-1830 und R-2000.

Herr Eugen Oetiker schlug vor, die Jack Box im Crew-Compartement DC-6B auszubauen. Wenn dieses mit Fracht belegt werden musste, kam es ab und zu vor, dass die Jack Box beschädigt wurde, was zu Störungen in der Funkanlage führte.

Herr Theodor Willi konstruierte ein Messwerkzeug für das Einstellen der Kegelräder an den Unterstellungen der DC-3 und DC-4.

Herr Ernst Erismann entwarf ein Speditionsformular, das einen reibungsloseren Arbeitsablauf für die Dienststellen : Spedition, Lagerbuchhaltung, Bestellbüro und AVOR gewährleistet. In der Regel erhalten Angestellte der Betriebsplanung keine Prämien. Der von Herrn Erismann eingereichte Vorschlag liegt jedoch vollständig ausserhalb seines Arbeitsgebietes.

Herr Bernardo Feybli schlug vor, den speziellen Dienstflugschein, der bei QGO-Lagen an Besatzungsmitgliedern abgegeben wird, so abzuändern, dass er auch an das Bodenpersonal abgegeben werden kann.

Sich melden bitte : Nr. 4133 bei Herrn Weilemann, Bauabteilung, Dept. IV

Nr. 4182
Nr. 2659) bei Herrn Schilling, Flugzeugwartung, Dept. IV

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

Nr. 760/3491/3626/3828/4010/4372/4509/4598

Korrigenda : In der "Idee" Nr. 28 ist ein Druckfehler beim abgelehnten Vorschlag Nr. 763 unterlaufen. Es soll heissen : Messtab für Oeltank DC-4 und nicht "Eustellen eines Messloches an der Flügelbeplankungsoberfläche".

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 605 Lokalflugscheine für den innerschweizerischen Verkehr. Dies ist der dritte Vorschlag, der sich mit diesem Thema auseinandersetzt. Er ist originell und gut durchgedacht, eignet sich aber aus verschiedenen Gründen nicht zur Verwirklichung. Seine Vorteile fallen weder finanziell noch arbeitsmässig derart ins Gewicht, dass sich die Belastung unserer Dienst- und Abrechnungsstellen mit einem oder gar mehreren neuen Verkehrsdokumenten rechtfertigen liesse.
Ein Gegenvorschlag : Warum nicht in einer ruhigen Stunde ein Dutzend von Hand so vorzubereiten, dass später nur noch Passagiername, Verfalldatum und Buchung eingesetzt werden müssen ?
- 684 Änderung des Flugzeugtypes auf dem Bild "Lockheed Orion über den Walliser Alpen". Es bestand die Absicht, in der grossen Halle im Bahnhof Cornavin ein neues Wandbild in Auftrag zu geben. Leider verliefen die Verhandlungen mit der Kreisdirektion I in Lausanne negativ. Die Plazierung eines neuen Bildes an der alten Stelle können wir nicht empfehlen, weil es von den ankommenden Reisenden nicht beachtet würde.
- 697 Einführen von Codebezeichnungen für die schweizerischen Agenturen für die Eintragungen auf den Buchungsdiagrammen. Bei den meisten der vorgeschlagenen Codebezeichnungen ergibt sich gegenüber der normalen Schreibweise oder den bereits gebräuchlichen und ohne weiteres für jedermann verständlichen Abkürzungen keine Zeitersparnis. Es steht den einzelnen Reservations-Büros frei, für besonders umständliche Agenturnamen geeignete Abkürzungen zu schaffen.
- 704 Verbessern der Papierqualität der PTA-Formulare (Prepaid Ticket Advise). Die Verbesserung der Papierqualität der PTA-Formulare stand schon vor der Eirreichung des Vorschlages, parallel mit der Neugestaltung des PTA-Wesens, im Studium. Inzwischen ist die Anregung durch die Schaffung des neuen Formulars überholt worden.
- 2347 Plakat- oder Inseratentwurf : "If Atlas would have known SWISSAIR . . ." Die Anregung wird von der Propaganda-Abteilung abgelehnt, mit der Begründung, dass solche Ideen äusserst schwierig zu bearbeiten seien, und diese Art von Humor meistens nicht verstanden werde.
- 2555 Beteiligung der SWISSAIR mit Prämien an der Tour de Suisse. Es besteht ein grosser Unterschied zwischen der Werbung für Ovomaltine, Filter-Cigaretten und anderen Gebrauchsartikeln gegenüber der Propaganda für Lufttransport. Der Einsender überschätzt den propagandistischen Wert dieser Art von Werbung.
- 2634 Abgabe von Briefumschlägen billigerer Papierqualität für die Uebermittlung der Zollgeleitschein-manifeste. Bei Verwendung billigerer Briefumschläge könnten dieselben höchstens zwei bis dreimal verwendet werden, während die jetzige Qualität einen Gebrauch bis zu 20 Malen gestattet. Die fraglichen Briefumschläge werden gesammelt und den Absendern immer wieder für die weitere Verwendung zugestellt.
- 3232 Buffet-Wagen für Kleinverkäufe im Betrieb. Obwohl der Vorschlag an und für sich gut ist, kann heute, im Zuge der in absehbarer Zeit erfolgenden baulichen Entwicklung, nicht darauf eingetreten werden.
- 3480 Anfertigen von Leichtmetalltreppen für Arbeitsverrichtungen in den Fahrwerk gondeln. Solche Treppen stehen dem Flugbetrieb schon seit längerer Zeit zur Verfügung. Sofern diese auch auf dem Tarmac notwendig sind, ist eine Anforderung an die Abt. Betriebsplanung zu richten.

- 3746 Einbauen eines Verstärkers zur akustischen Prüfung der Loops am Loopprüfstand. Auf dem bestehenden, sowie auf dem in Arbeit befindlichen Prüfstand, ist die akustische Kontrolle einwandfrei möglich, weshalb kein Verstärker gebraucht wird.
- 3840 Verwenden von "Burroughs Commercial Tabler" -Additionsmaschinen an der Generalversammlung, zur Bewältigung der Arbeit im Stimmkartenabgabe- und Rechnungsbüro. Mehrmalige Ueberprüfungen des Vorschlages haben gezeigt, dass der vorgeschlagene Arbeitsablauf nicht befriedigt.
- 3865 Das dem Café Venezia an der Stampfenbachstrasse 12 gehörende Schaufenster soll für die Frachtwerbung benützt werden. Nachdem das Schaufenster zur Hälfte bereits einer andern Unternehmung versprochen ist, steht fest, dass mit dem wenigen, uns zur Verfügung stehenden Raum, keine wirkungsvolle Propaganda gemacht werden könnte.
- 3869 Rauchverbot in sämtlichen Büros der SWISSAIR. Es liegt in der Kompetenz der Dienststellenchefs allfällige Uebermarchungen abzustellen.
- 3873 Anschaffen von eigenen Kleinflugzeugen für Schulungszwecke. Das Problem ist bekannt und steht laufend zur Diskussion. Leider kommt die Anschaffung eines solchen Flugzeuges bedeutend höher als Fr. 70'000.- zu stehen.
- 4011 Ersetzen von defekten Kugellagern an den Motoren der Loops MN 60 durch solche vom Typ 33 K 3. Der Vorschlag ist gut. Es darf aber vorausgesetzt werden, dass die betr. Aenderung in den Bereich der normalen Fachkenntnisse eines Mechanikers gehört.
- 4012 Vorsehen der Flugbetriebs-Kontrollkarten mit dem FLB-Index. Infolge der Berücksichtigung der arbeitstechnischen Bedingungen lassen sich die zu kontrollierenden Punkte nicht genau nach dem Flugzeugbaugruppen-Index pro Karte zusammenfassen. Die auf der Kontrollkarte unter "Zone" aufgeführten Nm. sind in vereinfachter Form dem FLB-Index entnommen worden.
- 4155 "Einführungskurse" für die mehrjährigen Angestellten der SWISSAIR. Es ist vorgesehen, auch dienstältere Angestellte in speziellen Kursen weiter auszubilden. Diese Absicht wird mit dem Ausbau des allgemeinen Schulungswesens verwirklicht werden können.
- 4163 Bessere Anordnung des Aussenbordsteckers an den Convair-Metropolitans. Infolge der kurzen Lieferfristen der Metropolitans hatte die Ingenieur-Abteilung leider keine Möglichkeit mehr, ihren Einfluss auf die Konstruktion dieser Stecker geltend zu machen.
- 4165 Einbau eines zusätzlichen Motors (2-4PS) am "Sprague"-Prüfstand, der mit einer PF 17 - Pumpe zu koppeln ist. Die Kosten für den Einbau einer PF 17 - Pumpe mit elektrischem Motor von 2-4PS sind grösser als die kleine Einsparung an elektrischer Energie, die gegenüber dem grossen 30-PS-Motor erreicht wird. Der grosse Motor nimmt, unter Berücksichtigung des Wirkungsgrades, nur soviel Leistung vom Netz auf wie er abgeben muss; einzig der Einschaltstromstoss ist bedeutend höher.
- 4233 Anstellung eines betriebseigenen Schreibmaschinenmechanikers. Die Untersuchungen ergaben, dass wir ca. 550 Büromaschinen von 17 verschiedenen Typen besitzen. Die Wahrscheinlichkeit, einen Fachmann zu finden, der sowohl 7 Schreib-, 8 Rechnungs- und 2 Buchungsmaschinentypen beherrscht, ist fragwürdig, weshalb von der Engagierung eines betriebseigenen Schreibmaschinenmechanikers abgesehen werden muss.
- 3815/3816/
4031/4240 Personalfreiflugreglement. Alle mit dem Personalfreiflugreglement zusammenhängenden Probleme unterliegen zur Zeit einer eingehenden Prüfung. Die eingereichten Anregungen haben wir dem Personaldienst weitergeleitet, da es sich nicht um Vorschläge im Sinne unseres Vorschlagswesens sondern um Wünsche betr. Erweiterung des betr. Reglementes handelt.
- 4241 Herausgabe des Prospektes "Der Beruf des Piloten" in französischer Sprache. Die französische Ausgabe kann bei der Abteilung "Schule & Training" in Kloten bezogen werden.
- Kauf eines Helikopters für die SWISSAIR. Helikopter kommen infolge ihrer hohen Betriebskosten für den flugplanmässigen Passagiertransport in der Schweiz noch nicht in Frage. Der Preis, den man für den publizistischen Erfolg bezahlen müsste, ist noch zu hoch. Spezialaufgaben werden bereits seit längerer Zeit durch die "HELISWISS", Schweiz. Helikopter A.G., mit Kleinhelikoptern durchgeführt.
- Die Idee, die Wirkung der Konferenz der "Grossen Drei" in Genf propagandistisch auszuwerten, ist nicht durchführbar, weil die Ansichten über politische Vorgänge in Amerika wie in Europa raschen Aenderungen unterworfen sind.

- 4245 Kundendienst im Falle von verspätetem oder zeitlich unsicherem Abflug. Vom psychologischen Standpunkt aus gesehen, kann man den bestimmt etwas verärgerten Passagieren nicht zumuten, einen Swissair-Propagandafilm (mit Hinweisen auf unsere Präzision) anzusehen oder sich durch das grosse Werftareal führen zu lassen. Jeber die heutige Handhabung bei sporadisch vorkommenden Verspätungen gibt das Büro für Flugzeug- und Passagierabfertigung gerne Auskunft.
- 4250 Aufnahme einer regelmässigen Autoverbindung zwischen Malpensa - Lugano und v.v. Eine regelmässige Autoverbindung zwischen Lugano - Malpensa wurde schon vor geraumer Zeit geprüft, musste aber fallen gelassen werden, da die Kauttionen, die wir den Transportunternehmungen zu leisten hätten, viel zu hoch sind.
- 4262 Aufnahme einer Indossaments- und Kontierungsruubrik in unsere Flight-Coupons. Wir empfehlen dem Einsender, sich die Flugscheinauflage 1955, die seit dem vergangenen Sommer verwendet wird, etwas genauer anzusehen.
- 4300 Montieren einer Steckdose 220 V in der Remise Süd. Dies ist lediglich ein Wunsch aber kein Vorschlag. Sofern eine Steckdose am beschriebenen Platze benötigt wird, ist eine Bedarfsmeldung einzureichen.
- 4392 Abänderung der Fahrwerkhebel- Solenoidstiften auf den Flugzeugen DC-4 und DC-6B zur Erhöhung der Sicherheit. Die Solenoid-Notbetätigung kann ohne Abändern der Fahrwerkhebel-Solenoidstiften durchgeführt werden. Der Vorschlag bringt keine Verbesserung inbezug auf Arbeitstempo oder Sicherheit. Es würde dadurch lediglich eine etwas bequemere Betätigung erreicht.
- 4546 Magazinieren der kompletierten Fahrwerke DC-4, DC-6B und DC-7C auf fahrbaren Gestellen. Die vom Einsender vorgeschlagene Lösung ist nicht befriedigend, weil ein solcher Lagerbock eine noch grössere Bodenfläche beanspruchen würde als dies heute bereits der Fall ist.
- 4597 Ersetzen der Fahrschalter an den S.I.G. - Aggregaten durch Auto-Stopp-schalter. Die vorgeschlagene Aenderung wurde in etwas anderer Form beim grössten Teil der S.I.G.-Aggregate bereits durchgeführt.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/416/607/638/639/661/676/739/771/772/1648/1919/2659/2696/2817/2843/3065/3070/
3238/3342/3399/3602/3613/3792/3834/3856/3871/3876/3893/3894/3895/3963/3967/4008/4064/4065/
4068/4082/4121/4125/4133/4144/4161/4162/4164/4170/4182/4229/4234/4247/4253/4258/4259/4260/
4261/4263/4267/4271/4274/4307/4308/4311/4314/4324/4337/4340/4346/4348/4362/4378/4380/4385/
4394/4395/4396/4400/4501/4502/4505/4506/4508/4510/4511/4513/4514/4517/4541/4545/4562/4578.

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

Nr. 326/770/4062/4119/4131 .

Vorschläge im Versuchsstadium : Nr. 362/427/2750/3217/3602/4114/4132.

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 6

Juni 1956

Unsere Verkehrsleistungen im Mai 1956

	<u>Mai 1956</u>	<u>Mai 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	9'929'845 + 17%	8'492'403
Etappenpassagiere	71'599 + 24%	57'823
Fracht in kg	840'977 + 26%	667'927
Post in kg	298'479 + 13%	263'012
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	63,7%	63,7%

Bei einer Zunahme der offerierten Tonnenkilometer um 17% und der Etappenpassagiere um 24% verglichen mit dem Mai-Resultat des Vorjahres, blieb der durchschnittliche Auslastungsgrad im Mai 1956 mit 63,7% gleich wie im Mai 1955.

Im Europaverkehr, mit einem Produktionsanteil von 49%, steigerten wir das Angebot um 33%. Dieser Zunahme stand auf der Nachfrageseite eine solche von 30% gegenüber. Der Auslastungskoeffizient erreichte 65,4% oder 1,6 Punkte weniger als im letzten Jahr.

Auf unsern Kursen nach Athen, Istanbul, Kairo, Tel-Aviv, Beirut und Damaskus offerierten wir 13% der gesamten tonnenkilometrischen Produktion. Die um nur 1% gewachsene Nachfrage blieb deutlich hinter dem 12%ig gesteigerten Angebot zurück. Für dieses Verkehrsgebiet senkte sich der mittlere Ladefaktor von 68,7% im Mai 1955 auf 62,1%. Das ist ein wenig erfreuliches Resultat.

Unser Nordatlantikdienst beanspruchte 33% aller produzierten Tonnenkilometer. Die Nachfrigesteigerung von 14% gegenüber einer Angebotszunahme von 9% hatte eine Erhöhung des Auslastungsgrades von 58,6 auf 61,5% zur Folge.

Erfreulich ist das Ergebnis auf unserer Südamerika-Route. Durch eine kalendermässig bedingte Verminderung der Zahl der Flüge von fünf im Vorjahres-Mai auf vier in der Berichtsperiode senkte sich das Angebot um 20%. Dafür stieg die mittlere Auslastung von 59,4 auf 66,0%.

Luftverkehrsabkommen Schweiz-Italien. . . Der schweizerische Gesandte in Rom, Minister Alfred Escher, und der italienische Aussenminister Martino unterzeichneten am 4. Juni in Rom ein Luftfahrtabkommen zwischen der Schweiz und Italien, das dem bisherigen vertragslosen Zustand ein Ende setzt. Das Abkommen beschränkt sich vorläufig auf die Regelung des Nachbarverkehrs zwischen den beiden Ländern. Es gibt der Swissair das Recht, Linien nach Rom, Mailand, Genua und Turin zu führen und sich in Zukunft an einem allfälligen Direktverkehr Schweiz-Venedig zu beteiligen.

. . . und Schweiz-Japan - Am 24. Mai unterzeichneten der japanische Aussenminister Mamoru Shigemitsu und der schweizerische Gesandte in Tokio, Minister Max Troendle, ein japanisch-schweizerisches Luftverkehrsabkommen. Es bildet eine der notwendigen Grundlagen für die geplante Fernost-Linie der Swissair. Bis jetzt unterhalten zwölf Luftverkehrsgesellschaften Verbindungen mit Japan.

Der DC-7C als fliegendes Laboratorium - Die Douglas-Werke hatten ein neues Verfahren ausgearbeitet, das ihnen erlaubte, die Testflüge des DC-7C noch wirtschaftlicher zu gestalten. Zu diesem Zweck wurde die Maschine in ein wahres "fliegendes Laboratorium" verwandelt. Die Probeflüge konnten in einer Rekordzeit erledigt werden, die nur noch zwei Drittel der für den DC-7B benötigten Dauer ausmachten.

DC-7C-Produktion auf vollen Touren - Die PAA erhielt ihre ersten vier DC-7C sechs Wochen vor dem vereinbarten Termin. Das lässt den Schluss zu, dass voraussichtlich auch unsere vier "Seven Seas" termingerecht abgeliefert werden. Demnach sollen die ersten zwei noch vor Ende dieses Jahres in der Schweiz eintreffen.

Der erste Metropolitan ist am Sonntag, den 10. Juni, um zehn Uhr morgens in Kloten eingetroffen. Das Flugzeug legte die 6658 km messende Strecke von New York nach Zürich in 15 Std. 11 Minuten reiner Flugzeit zurück, mit Zwischenlandungen in Gander und Shannon. Die 3275 km zwischen Neufundland und Irland wurden in 7 Std. 6 Min. durchflogen, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 460 km pro Stunde entspricht. Die Besatzung setzte sich zusammen aus Flugkapitän Hans Ernst, Chefpilot, den Flugkapitänen Hürzeler, Hugo Muser und Bezzola sowie aus dem Funker-Navigator Krähenbühl; alle äusserten sich freudig über die vorzüglichen Eigenschaften des schmucken Flugzeugs, das die Erwartungen reichlich erfüllt und beim reisenden Publikum zweifellos sehr beliebt werden wird. Dieser erste Swissair-"Metropolitan" wird ab Ende Juni zum regelmässigen Einsatz auf den Europastrecken der Swissair gelangen.

Bundesrat im Düsenflugzeug - Am 28. Mai flog zum erstenmal ein schweizerischer Bundesrat in einem Düsenflugzeug. Der Vorsteher des Eidg. Militärdepartements, Bundesrat Chaudet, war einer Einladung zum Mitfliegen auf einem zweiplätzigem Vampire-Trainer DH-115 gefolgt.

Happy Landings - Wir freuen uns, von den folgenden Vermählungen berichten zu können:

10. 4. 56 Eberle Emil, Elektro-Werkstatt (Dept. IV); 5. 5. 56 Ehry Peter, Instrumenten-Werkstatt (Dept. IV);
5. 5. 56 Ehrismann Ernst, Abt. Betriebsplanung (Dept. IV); 12. 5. 56 Kern Hans, Mech.-Werkstatt (Dept. IV);
19. 5. 56 Frl. Prasil Dorothee, jetzt Frau Heim, Generalsekretariat; 26. 5. 56 Engler Rudolf, Spenglerei (Dept. IV);
28. 5. 56 Schneiter Ulrich, Pressedienst (GS).

Mehr Luft- als Schiffspassagiere - Erstmals in der Geschichte des modernen Verkehrs wurden die grossen Weltmeere 1955 von mehr Flug- als Schiffspassagieren überquert.

Deutschland neues ICAO-Mitglied - Die westdeutsche Bundesrepublik wurde am 8. Juni als 68. Mitglied in die ICAO (Internationale Organisation für Zivilluftfahrt) aufgenommen.

Deutsche Luftfahrt - Am 15. Mai 1956 jährte sich zum erstenmal der Tag, an dem der Verkehr auf den Europastrecken der Deutschen Lufthansa wieder aufgenommen wurde. Die Verkehrsleistungen dieses einen Jahres äussern sich in den folgenden Zahlen: Zurückgelegte Flugkilometer: 2'105'924; Etappenpassagiere: 84'991; Fracht: 573'112 kg; Post: 259'044 kg. - Der Kapitalbedarf der Lufthansa bis 1960 beläuft sich auf 400 Mill. DM. Es sind vier Düsenverkehrsmaschinen vom Typ 707 in Auftrag gegeben. Die Gesellschaft plant den Ausbau des überseeischen Linienverkehrs in diesem Sommer. Von August an sollen Südamerika mit dem Endpunkt Buenos Aires und einige Wochen später, mit dem Eintreffen der letzten zwei von acht Super Constellations, der Nahe und Mittlere Osten (Teheran) einbezogen werden.

An der Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Flughäfen kündigte der westdeutsche Verkehrsminister Dr. Seehofer die Errichtung einer Verkehrsfliegerschule an, über deren Aufbau und Finanzierung Verhandlungen zwischen Bund und Ländern im Gange seien.

Das kleine ABC des Luftverkehrs

Turboprop- und Turbo-Compound-Motoren

Das System des Turboprop-Motors, wie er bei den Vickers-Viscount zur Anwendung kommt, ist kurz folgendes: Wie beim Strahltriebwerk der Düsenmaschinen wird eingeströmte Luft komprimiert und in Brennkammern überaus stark erhitzt. Beim Verlassen der Brennkammern gibt sie einen Teil ihrer Energie an zwei Turbinen ab, von denen die eine den Kompressor vor den Brennkammern und die andere den Propeller antreibt. Die Vorteile einer solchen Kombination von Propeller- und Düsenantrieb sind der spezifisch günstige Brennstoffverbrauch und die Tatsache, dass beim Start ein relativ grösserer Schub zur Verfügung steht. Nachteile sind die Komplizierung durch den Einbau eines Propeller-Untersetzungsgetriebes und die gegenüber den reinen Strahlantriebsflugzeugen schwierigere Bedienung des Apparates.

Mit Turbo-Compound- oder Verbundmotoren werden die DC-7C "Seven Seas" der Swissair ausgerüstet sein. Während bei den gewöhnlichen Kolbenmotoren ziemlich viel Energie in den Auspuffgasen verloren geht, werden hier Turbinen eingebaut, die von den Abgasen angetrieben werden. Diese Turbinen sind hydraulisch mit der Propellerwelle gekuppelt und liefern so zusätzliche Energie.

Täglich 16 Flüge nach dem Mond, oder doch zumindest die ihnen entsprechende Strecke, haben die Flugzeuge der festen internationalen Liniendienste im vergangenen Jahr zurückgelegt. Für das ganze Jahr entsprach die von den Fluggesellschaften geflogene Kilometerzahl der fünfzehnfachen Entfernung zwischen Erde und Sonne. - Solche und ähnliche frappante Zahlen wurden an der diesjährigen technischen Konferenz der IATA bekannt. Eine Statistik befasste sich mit den Berufen der modernen Luftpassagiere: 34 Prozent sind Industrielle und Grosskaufleute, 18% Diplomaten, Beamte und Ingenieure, 8% Lehrer und Studenten, der Rest Militärpersonen, Aerzte, Künstler und Advokaten. 15% sind "berufslos".

Der Nordatlantikverkehr 1955 zeigt, im Spiegel der IATA-Statistiken, einen weitem starken Frequenzanstieg. Die Passagierzahl wurde in den letzten fünf Jahren verdoppelt, was nicht zuletzt dem Zweiklassensystem zugeschrieben wird. Gegenüber 1954 wurden die regulären Kurse über den Nordatlantik um 15% auf 18'000 gesteigert. Das Platzangebot erreichte im Berichtsjahr 1955 eine Million, nämlich 290'500 Sitze in der ersten und 716'000 Sitze in der Touristenklasse. Diese Zahlen verteilen sich praktisch gleichmässig auf die Kurse in beiden Richtungen. Es wurden 652'233 Reisende oder 102'200 mehr als ein Jahr zuvor über den Nordatlantik befördert, bei einer durchschnittlichen Platzausnutzung von 65%. Die Zahlen für Fracht und Post erreichten 13'180 bzw. 7'497 Tonnen.

Eine neue Dienststelle der Swissair - Die unablässig fortschreitende Entwicklung des Luftverkehrs und insbesondere der bevorstehende Uebertritt in die Aera des Strahlverkehrs stellen unsere Gesellschaft laufend vor neue Aufgaben in bezug auf die Gestaltung des Streckennetzes und die Beschaffung modernen Flugmaterials. Um diese Probleme rechtzeitig und umfassend anpacken zu können, hat sich die Geschäftsleitung entschlossen, auf 1. Juni 1956 einen zentralen Planungsdienst zu schaffen. Die wichtigsten Aufgaben dieser neuen, dem Direktionspräsidenten direkt unterstellten Dienststelle bestehen in der Schaffung der notwendigen Grundlagen für die Planungsfunktion (wie z.B. Marktforschung, langfristige Streckenprogramme und Flugmaterialplanung) sowie der Bearbeitung langfristiger Entwicklungspläne im Rahmen der Gesellschaftsziele. Zum Leiter des neuen Planungsdienstes wurde Herr Armin Baltensweiler, bisher Chefstellvertreter Dept. IV, ernannt. Wir wünschen ihm ein erfolgreiches Wirken.

Kommandowechsel in der Bauabteilung - Herr Oskar Wegmann ist als Chef der Bauabteilung Dept. IV anfangs Mai aus der Swissair ausgetreten. Seine langjährige und verdienstvolle Mitarbeit wurde von der Direktion bestens verdankt. Als sein Nachfolger konnte Herr Georg Schmid, dipl. Architekt ETH, gewonnen werden, der schon früher für die Swissair tätig war. Er hat die Funktion des Chefs der Bauabteilung ad interim am 1. Mai aufgenommen. Wir gratulieren ihm zu seiner Wahl.

Ernennung im Dept. III - In der Abteilung Ground Operations, Dept. III, übernimmt Herr Walter Haerry die Stabsfunktion "Koordinator Dokumentation und Facilitations" der Abt. Bodendienste (Stufe 2). Die Funktion des Stationsinspektors wird aufgehoben. Wir wünschen Herrn Haerry im neuen Tätigkeitsgebiet viel Erfolg.

Neuer Pilot-in-Command - Flugkapitän Frederik Hüttenmoser erhielt den Rang eines Pilot-in-Command auf DC-6B. Er kann in dieser Eigenschaft in Europa und nach dem Nahen Osten eingesetzt werden. Wir gratulieren!

Die ärztliche Ecke

Woher kommt der Rheumatismus?

Die Bezeichnung "Rheumatismus" stammt aus dem Griechischen und heisst übersetzt etwa "die im Körper umherfliessende Krankheit". Die Rheumatiker unter uns wissen, dass diese Umschreibung zutrifft; vorgestern sass der Schmerz im Rücken, gestern in der einen Schulter, heute im Ellbogen. Der Rheumatismus kommt in nördlichen Ländern viel häufiger vor als in südlichen. Als chronischer Gelenkrheumatismus kann er zu schweren bleibenden Gelenkveränderungen führen. In der Schweiz stellt er - dies ist vielleicht zu wenig bekannt - die Volksseuche Nr. 1 dar, die unser Land jährlich 300 Millionen Franken an Behandlungen und Arbeitsausfall kostet. - Neben dem Klima spielen die sog. Herdinfekte eine Hauptrolle bei der Entstehung rheumatischer Beschwerden. Unter einem Herdinfekt verstehen wir die chronische (oder auch in Schüben verlaufende) Abwanderung von Krankheitskeimen aus Eiterherden in den übrigen Körper. Solche abgekaspelten Eiterherde können jahrelang bestehen, ohne selber irgendwelche Beschwerden zu verursachen. Sie finden sich vor allem an zwei Orten: an den Wurzeln toter Zähne (Zahngranulom genannt) und in den Halsmandeln. Auf die Ausschwemmung der Krankheitskeime und ihrer giftigen Stoffwechselprodukte reagiert der Körper in vielen Fällen mit ebenso schmerzhaftem wie hartnäckigem Rheumatismus. Unser Klima können wir - wenigstens vorläufig - nicht ändern. Aber wenn wir nach zwei oder drei Anginen die Mandeln entfernen lassen und auch die toten Zähne periodisch vom Zahnarzt auf Wurzelgranulome untersuchen lassen (nur durch Röntgen sicher möglich), so haben wir bei uns selber etwas Entscheidendes gegen das Aufkommen dieser schmerzhaften und langwierigen Krankheit getan.

Dr. B. Hässig

Neueintritte - Wir entbieten den nachfolgenden Personen, die im Mai 1956 in unsere Dienste eingetreten sind, unsere besten Willkommensgrüsse:

Generalsekretariat

Suter Johann Anton Dr.

Departement I

Kanzlei und Aktionärsbüro

Frêne Sidgrid

Grütter Olga

Speditionsbüro

Reichmuth Emmi

Kontokorrentbüro

Buchegger Josef

Lochkartendienst

Aschwanden Karl

Betriebsbuchhaltung & Kalkulationsdienst

Heiz Rosmarie

Verkehrsabrechnung Pool

Albrecht Judith

Departement II

Studienbüro

Hirsig Rudolf

Sektion Verkaufsbeziehungen

Keller Heidi

Sektion Fracht

Baumgartner Alois

Schmid Marguerite

Luftreisebüro Zürich

Duss Walter

Luftreisebüro Basel

Büche Karl Heinz

Techn. Dienst Blotzheim

Löw Alaman

Departement III

Vervielfältigungszentrale

Klöti Robert

Abteilung Flugdienst, Assistent

Staub Walter

Piloten

Cross Malcolm

Hall Ivor

Fernmeldedienst-Ingenieur

Oechslin Walter

Uebermittlungszentrale

Trüb Heidi

Traffic-School

Altdorfer Paul

Chaubert Claude-Daniel

Huegin Hansruedi

Kindhauser Hansjörg

Marti Siegfried

Mühlematter Kurt

Siegenthaler Rudolf

Sokoloff Wladimir

Stampfli Peter

Startdienst

Bähler Erwin

Buchser Gottlieb

Hegertschweiler Ernst

Abfertigung Kloten, Groundhostessen

Hess Agnes

Kinzle Vroni

Abfertigung Zürich

Antonini Hans

Fracht Export

Gassmann Walter

Frachtbuchhaltung

Uttiger Rudolf

Abt. Passagierflugdienst, Kostenkontrolle

Frehner Rosmarie

Sektion Verpflegungsdienst

Hegnauer Doris

Betriebskantine Taubenried

Gehrig Franz

Hauptlager

Ramsauer Hans

Departement IV

Koordinationsstelle f. Umbauten

Pfister Berta

Sektion Bestellung

Aebli Maya

Administration/Budget

Boesch Elisabeth

Lagerbuchhaltung

Brandenberger Kurt

Sektion Flugzeugunterhalt

Hitz Felix

Keller Alois

Krieger Franz

Sauge Pierre

Studer Roland

Viola Alfred

Winkler Hans

Wyss Werner

Flugzeugüberholung

Egloff Hermann

Wiederkehr Jakob

Flugzeugwartung

Gräzer Walter

Weiss Albert

Weiss Hans

Flugzeugwartung IERA

Angst Werner

Spenglerei

Mathis Walter

Saxer Fritz

Sektion IERA

Däscher Alex

Forster Robert

Triebwerkgruppe I, Revision

Fisch Othmar

Mechanische Werkstatt

Strickler Alfred

Thoma Hans

Bauabteilung

Schmid Georg

Direktion Genf

Materialdienst Cointrin
 Vonlanthen Bernard
Werft Cointrin
 Bernard Marcel
Malerei
 Müller Heinrich
Abfertigung Genf
 Barlatey Michel
 Granger Auguste
 Gremion André
Telex
 Rode Yvette
Verkauf-Propaganda
 Bielawski Cécile
Startdienst Cointrin
 Kunzi Charles
Abfertigung Cointrin, Groundhostess
 Corbaz Christiane
Abfertigung Cointrin
 Lathion André
Verpflegungsbetrieb Cointrin
 Rossier Maria

Auslandvertretungen

London
 Mann Peter S.
 O'Brien Kathleen
Manchester
 Massey Peter
Dublin
 Egg Yvonne
Paris
 Castaing Gabrielle
 Choque Colette
 Dupré André
 Gallois Gérard
 Merval Jacques
Kopenhagen
 Mrazek Jan

Frankfurt Station

 Mücke Andreas
 Völker Friedrich
Berlin
 Gartz Marianne
Nürnberg
 Neudert Hedwig
Stuttgart
 Mattenschlager Robert
Wien
 Peters Wilhelm
Rom
 Jäggi Rosemarie
 Moling Ermanno
 Padula Giuseppe
Mailand
 Felicetti Mario
Kairo
 Messadie Paulette
New York
 Cahill Thomas P.
 Manera Monique
 Mason Donald
New York Abfertigung
 McMurray George T.
Los Angeles
 Meyer Yolanda
Toronto
 Stoeklin Peter

Allg. Personalausbildungsreserve

Amberg Heinrich
Haas Monique
Houlman Henri
Koller Hansueli
Mosberger Heidi
Naef Viktor
Palmy Marlis
Secchi Sylvia
Selva Renato
Wasmer Lotte
Zipperlen Lilly

Vergünstigungen - Das Photogeschäft Niklaus Bischof, Asylstrasse 110, Zürich, gewährt Swissair-Angestellten bei Einkäufen von Photo- oder Filmapparaten, Filmen sowie sämtlichen Photoartikeln aller Marken einen Rabatt von 15 bis 25%.

Dem Swissair-Personal steht beim Personaldienst eine Freikarte zum Besuche des Gletschergartens und seines Museums in Luzern zur Verfügung.

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Fussball - Die beiden Mannschaften des Swissair Fussballclubs erzielten in den Firmensport-Meisterschaften folgende Resultate :

14. 4. 56	Migros	-	Swissair I	4 : 2
21. 4. 56	Swissair I	-	SWO	7 : 1
28. 4. 56	Swissair I	-	Kant. Verwaltung	2 : 2
5. 5. 56	Swissair I	-	Kantonalbank	3 : 0
24. 3. 56	Swissair II	-	Fiat	0 : 2
14. 4. 56	Escher Wyss	-	Swissair II	1 : 2
21. 4. 56	Swissair II	-	Stadtverwaltung II	5 : 0
5. 5. 56	Swissair II	-	Kaspar Winkler	1 : 3

Bergsport - Aufruf zur Beteiligung

Einige Freunde des Bergsportes haben die Absicht, im Rahmen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair eine ALPINE SEKTION zu gründen. Die Tätigkeit dieser Sektion soll mit dem Ziel des SAC übereinstimmen. Es soll versucht werden, durch geführte Bergtouren und -Wanderungen bei unserem Personal die Kenntnis unserer Alpen zu erweitern und die Liebe zu den Bergen zu wecken und zu pflegen. Neben den eigentlichen Touren und der Ausbildung im Gebirge soll das Arbeitsprogramm, speziell im Winter, auch Vorträge über alpine Probleme und Filmvorführungen umfassen.

Die ALPINE SEKTION soll kein Verein werden, sondern eine Gemeinschaft Gleichgesinnter, die auch gewillt sind, die im Gebirge unerlässliche Kameradschaft und Ritterlichkeit in den Alltag zu tragen.

Wer Interesse hat (Ladies and Gentlemen!) bei der ALPINEN SEKTION mitzuwirken, ist gebeten, sich bis spätestens Ende Juni 1956 schriftlich bei H. Zeller, Finanzplanung (Dept. I) zu melden.

ASIA - (Dachverband der Freizeitorganisationen der Luftverkehrsgesellschaften) - Obwohl die "Airlines Staff International Association" im Geschäftsjahr 1955/56 eine rege Tätigkeit im Sportsektor entfaltete (wir erinnern an das Fussball-Tournier in England, das Schachtreffen in Belgien, das Tennistournier in Holland, das Skirennen in Frankreich, das Schützentreffen in der Schweiz und das Tischtennistournier in Zürich), konnte diese einseitige Aktivität auf die Dauer nicht befriedigen.

An der ASIA-Konferenz vom 25./26. Mai in Den Haag, an welcher Delegierte der ALT, AFR, BEA, KLM, Sabena, SAS und Swissair teilnahmen, wurde denn auch die Ausdehnung der Tätigkeit auf Gebiete verlangt, die auch den nicht sporttreibenden Angestellten zugutekommen, und zwar:

1. Kulturelle und soziale Tätigkeit:

Veranstaltung von künstlerischen und handwerklichen Wettbewerben, Austausch von Studiengruppen und Diskussionen über kulturelle, geschäftliche und persönliche Probleme, Studien und Besuch von historischen und kulturellen Stätten, Förderung von Amateurphotographen, Austausch von Amateurfilmen, usw.

2. Ferien und Ferienaustausch

Ausbau des Informationsdienstes für Ferienreisende durch Abgabe von Informationsblättern über alle von den Mitgliedgesellschaften angeflogenen Stationen. Diese Blätter werden gemeinsam mit unserm Personaldienst herausgegeben und sind für das Swissair-Streckennetz teilweise bereits erhältlich. Bezeichnung von Informationsstellen an Flugplätzen und in Stadtbüros für Angestellte aller Mitgliedgesellschaften. Publizierung von vorteilhaften Ferienplätzen im In- und Ausland.

An Veranstaltungen sind vorgesehen:

1. Schachtournier in Amsterdam, Winter 1956/57.
2. Tennistournier, Frühling/Sommer 1957.
3. Tischtennistournier in London und Paris, Winter 1956/57.
4. Skirennen in der Schweiz, Januar oder März 1957.
5. Festwoche der Sabena in Bruxelles im September 1956, wozu Klubs aller Mitgliedgesellschaften zur Teilnahme eingeladen werden.
6. Festwoche der Air France in Paris, 1957, in ähnlichem Rahmen.

Weitere Mitteilungen erscheinen in den folgenden Ausgaben der "Swissair News".

Der Vorstand der ASIA wurde wie folgt neubestellt:

Mr. Byrne	(ALT) Chairman,	Mr. Delaigue	(AFR)	Kulturelle Aktivität,
Mr. de Stoppelaar	(KLM) Vice-Chairman,	Mr. Seiler	(SWR)	Ferienaustausch,
Mr. Koninckx	(SAB) Sekretariat,	Mr. Abbott	(BEA)	Sport.

Ferienberatung - Die Zürcher Ferienberatungsstelle, Brandschenkestrasse 36, Zürich 1, (eine Gründung der Schweiz. Gemeinnützigen Gesellschaft) gibt unentgeltlich Rat und Auskunft über alle Fragen der Ferienverbringung; Auslagen für Ferienaufenthalt, Adressen von Ferienwohnungen und billigen Pensionen, Prospekte für Wanderungen und Ausflüge, usw.

Tischtennis - Am 31. Mai 1956 hielt der Tischtennis-Club seine ordentliche Generalversammlung ab. Der Präsident konnte die erfreuliche Zunahme der Mitgliederzahl im vergangenen Jahr von 8 auf 28 feststellen. Für das Jahr 1956/57 sind mehrere Tourniere, Spiele gegen andere Firmensport-Clubs, Teilnahme am ASIA-Tournier in Paris, etc. vorgesehen.

Ein Freundschaftsspiel gegen Air France Paris wurde am 2./3. Juni in Zürich ausgetragen. Die Gäste brachten ihren 5 : 11-Sieg ohne Zollschwierigkeiten nach Hause! - Neue Mitglieder sind herzlich willkommen! -

Schach - Der Swissair Schachclub gewann am 24. Mai 1956 überlegen den Wettkampf gegen die Firma Contraves AG Glattbrugg mit 8 : 4 an zwölf Brettern.

Auch dieses Jahr ist ein Club-Spiel beabsichtigt, das ab 19. Juli 1956 im Spiellokal Restaurant Capitol, Zürich, zur Durchführung gelangen soll. Anmeldungen nehmen entgegen:

Kloten: Herr Brun (Tel. 2779); Luftreisebüro: Herr Vogt (Tel. 448); Hirschengraben: Herr Pronzini (Tel. 645).

Alle Swissair-Schachfreunde sind eingeladen.



DIE EHRENTAFEL

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

Herr Walter Frei, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 100.--	3626
Herr Ernst Rusch, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 30.--	4010
Herr Theodor Willi, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 20.--	4509
Herr Walter Hirsch Herr Heinz Wetzel) Kontrollabteilung, Dept. IV je	Fr. 20.--	3491
Herr Alfred Schmid, Section Technique, Genève-Cointrin	Fr. 20.--	760
Herr Hugo Zeller, Finanzabteilung, Dept. I	Fr. 20.--	3828

Herr Walter Frei machte darauf aufmerksam, dass die Torquemeterbüchsen der Motoren R-2800 für eine dritte Laufzeit verwendet werden können. Die ausgeführten Versuche zeigten gute Ergebnisse. Der endgültige Erfolg kann zur Zeit noch nicht errechnet werden, weshalb dem Einsender eine vorläufige Prämie von 100.-- Fr. ausbezahlt wird.

Herr Ernst Rusch schlug vor, die Schleifringe der ADF Loop-Autosyns galvanisch zu behandeln, dadurch kann eine Oxydation der Ringe im Magazin verhindert und eine nochmalige Teilrevision beim Einbau vermieden werden.

Herr Theodor Willi konstruierte eine Aufspannvorrichtung, die ein besseres Ausmessen der Distanzringe an den Propellerblattenden ermöglicht.

Die Herren Walter Hirsch und Heinz Wetzel entwarfen eine Konservierungs-Anlage für Motoren. Der Vorschlag war sehr gut durchdacht und hätte nach den gelieferten Unterlagen gebaut werden können. Während der Detailbearbeitung stellte sich heraus, dass eine ähnliche Anlage amerikanischer Provenienz im Handel erhältlich ist, weshalb von der Ausführung einer "Eigenkonstruktion" abgesehen wurde. Der Vorschlag hat aber das ganze Problem ins Rollen gebracht.

Herr Alfred Schmid fertigte ein Muster eines Rückstrahlers für die Flügel-Positionslichter der DC-3 an.

Herr Hugo Zeller verbesserte das Formular "Stimmzettel", das jeweils an der Generalversammlung der Swissair gebraucht wird und trug somit zu einer Erleichterung der betr. administrativen Arbeiten bei.

- - - - -

LETZTER APPELL an die Einsender der Vorschläge Nr. 2843 und 4247, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

- - - - -

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

Nr. 4260 / 4311 / 4394

Die nachstehenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 661 Sprachvermerke an Schaltern. Jeder Schalter-Angestellter legt während der Arbeitszeit ein Täfelchen mit seinem Namen auf seinen Arbeitsplatz, damit die Passagiere wissen, mit wem sie es zu tun haben. Auf diese Täfelchen sollten nun Fähnchen gesteckt werden, die angeben, welche Sprachen der betreffende Angestellte spricht. Eine Lösung für das Anbringen der Fähnchen auf den Täfelchen hätten wir, dagegen muss uns der Einsender noch bekanntgeben, wie er die Signalisation der Sprachen mit den betreffenden Landesfarben durchführen will.
- 696 Abgabe von Aktentaschen aus Plastic an Stelle von Nightbags. Die erwähnten Plasticaschen, die für Fr. 7.50 in verschiedenen Warenhäusern käuflich sind, werden leider nach kurzer Zeit brüchig an den Kanten und bieten zudem nur für wenig Akten Platz. Die Propaganda-Abteilung lehnt es ab, einen solchen oder ähnlichen Artikel einzuführen. Abgesehen von den Kosten würde es Schwierigkeiten in der Lagerhaltung und der Verteilung mit sich bringen.
- 739 Vereinfachung in der Kontrolle von Spesenabrechnungen. Im ersten Abschnitt bringt der Einsender eine zum Teil berechnete Reklamation an; im zweiten stellt er die Forderung nach einer Visa-Ordnung. Wir können dem Einsender verraten, dass eine solche Verordnung (Budget-Kredit- und Zuständigkeitsordnung) schon seit längerer Zeit in Bearbeitung ist.
- 2750 Fussgängerstreifen und Stoppsignale bei der Einfahrt Dept. IV. Die Bau-Abteilung hat diese beiden Vorschläge s. Zeit an das kantonale Tiefbauamt weitergeleitet, welches in diesen Belangen zuständig ist.
3602 Beide Vorschläge wurden von der erwähnten Instanz abgelehnt mit der Begründung, dass diese Einfahrt in allernächster Zeit neu gestaltet werden müsse.
- 3876 Zentralregistratur; Archivierung der Korrespondenzakten. Diese beiden Vorschläge wurden sehr eingehend
4271 geprüft, hofften wir doch, eine Bresche in den Papierkrieg schlagen zu können. Es zeigte sich aber, dass die Archivierung nach Datum ebenso wichtig ist, wie die nach Sachgebieten. Was soll archiviert werden und was nicht? Der betreffende Einsender betrachtet die Archivierung unter rein subjektiven Gesichtspunkten und berücksichtigt nur die Erfordernisse seiner Dienststelle.
- 3894 Abstimmung der Konto-Gruppe 91. Sofern dieser Vorschlag durch die Einführung der partiellen Tagfertigkeit der Buchhaltung nicht überholt ist, bitten wir den Einsender, uns einen neuen etwas detaillierten Vorschlag einzureichen unter Berücksichtigung des Standes der heutigen Organisation und des Arbeitsablaufes.
- 3896 Mischlicht für Büros mit Neon-Beleuchtung. Dies ist kein Vorschlag sondern ein Wunsch, dem im Bedarfsfall entsprechen werden kann. Entsprechende Gesuche sind an die Abt. Betriebsplanung zu richten. Dass das Mischlicht auf die Arbeitsleistung einen günstigen Einfluss haben soll, wird von den Fachleuten bestritten.
- 4008 Verstemmen von Kupferröhrchen. Die heute verwendete "Burndy-Zange" ist die geeignetste für den vorgesehenen Zweck, welche auf dem Markt zu finden ist. AMP bringt wohl stärkere Pressluftzangen in den Handel, doch lässt sich deren Anschaffung aus preislichen Gründen nicht verantworten, umso mehr als wir Kupferröhrchen nicht serienmässig verstemmen müssen. Ein Arbeiter mit wirklich schwacher Hand kann durch Verlängern der Zangengriffe die Hebelwirkung verbessern.
- 4121 Elektromechanische Halte- & Schliessvorrichtung für die Ausgangstüren der Transithalle im Flughafen. Die Idee ist gut und durchführbar, jedoch bereits überholt, da die F.I.G. eine Uebergangslösung mit vier frontalen Abrufräumen vorsieht.
- 4259 Vereinfachte Erfassung der Erträge, Kosten und Verkehrsleistungen für die Typenerfolgsrechnung. Der Vorschlag wäre berechnigt, wenn lediglich der Erfolg der Flugzeugtypen nach Gebieten ausgewiesen werden müsste. Wir sind aber darauf angewiesen, dass das Ergebnis der mit verschiedenen Typen befliegenen Strecken auch auf die Ergebnisse der einzelnen Typen aufgeteilt wird. Zudem kann auf das Ablocken der monatlich ermittelten Flugzeugkosten pro Strecke nicht verzichtet werden.
- 4263 Vereinfachung des Arbeitsablaufes für das Erfassen des Uebergepäckertages. Auf den Vorschlag kann nicht eingegangen werden, weil die Einnahmen, die aus dem Transport des Uebergepäckes resultieren, zu hoch sind, als dass sie in der Streckenerfolgsrechnung weggelassen werden könnten. Auch ein genereller Zuschlag auf die Passage-Erträge kommt nicht in Frage, weil die Uebergepäck-Erträge in Prozent der Passage-Erträge in den einzelnen Gebieten sehr unterschiedlich sind. Eine approximative Verteilung der Uebergepäck-Erträge hätte ferner den Nachteil, dass die Zahlen nicht mehr kontrolliert werden können, was eine periodische Kontrollauswertung nach der bisherigen Methode nach sich ziehen würde. Zudem wäre eine Zurechnung der Uebergepäck-Einnahmen in die Passage-Erträge ausgeschlossen.

- 4267 Die SWISSAIR soll ihren Passagieren im Stadtterminus und im Flughafen Zürich Schreibmaschinen und Diktierapparate zur Verfügung stellen. Es handelt sich hier um eine sehr kostspielige Sache, da neben den Apparaten auch ein entsprechender Raum mit Mobiliar bereitgestellt werden müsste. In Anbetracht der kurzen Aufenthaltszeiten der Passagiere wird auf dieses Problem vorläufig nicht eingetreten.
- 4268 Installation von Musikgeräten in den Flugzeugen. Diese Angelegenheit wurde schon verschiedentlich diskutiert. Das Abwägen des Pro und Contra führte jedoch immer zu einer negativen Entscheidung. Es ist bekannt, dass das amerikanische Publikum für Musik im Flugzeug nicht abgeneigt ist, das europäische sie aber ablehnt. Uebrigens liesse sich das Problem technisch nicht so lösen, wie vorgeschlagen.
- 4273 Werbung durch Beschriftung der Fahrzeuge. Die Idee ist nicht neu. Eine solche Art von Werbung eignet sich vorzüglich für Zigaretten, jedoch nicht für Lufttransport.
- 4281 Versehen des neuen Frachttarifprospektes mit Einkerbungen am rechten Rand. Der Prospekt ist in seiner Aufmachung sehr präsentabel, gut leserlich, klar und übersichtlich. Eine Registerstanzung lässt sich bei nur 24 Seiten der hohen Kosten wegen nicht verantworten.
- 4522 An Stelle der Cycle- und Secondary drop-out Thermostaten mit isolierter Aufbauanschlussklemme sind Thermostaten mit langen Anschlussklemmen einzubauen. Am 2.2.56 sind neue Cycle-Schalter für die Kabinen- & Flügelheizer bestellt worden, welche Ende Juni eintreffen sollen. Diese neuen Schalter besitzen ebenfalls Anschlussklemmen, wie die alten Typen. Es handelt sich hier viel mehr um Schalter, die einige Verbesserungen in bezug auf das Kontaktmaterial und auf die Stabilität der eingestellten Temperaturen während des Betriebes aufweisen. An eine Liquidation dieser Schalter, um dem Vorschlag gerecht zu werden, ist nicht zu denken, da die Kosten in keinem Verhältnis zu einem eventuellen Vorteil stehen.
- 4562 Vorrichtung zum Reinigen der Spritzpistolen. Die vorgeschlagene Konstruktion einer Pistolen-Ausblasvorrichtung ohne eine mit Filter ausgerüstete Abzugvorrichtung muss aus feuerpolizeilichen und SUVA-Gründen abgelehnt werden. Die Spritzpistolen sind daher in einem mit Lösungsmittel gefüllten Kübel mit einem Pinsel gut zu reinigen und, wenn nötig, mit einem verdünnten Lösungsmittel durchzuspülen, was in der Spritzkabine oder im Spritzraum zu erfolgen hat.
- 4578 Erstellen eines Führungsrohres an der Schlauch-Maschine zur bessern Demontage alter Schläuche. Die Vorrichtung wurde schon längere Zeit vor Eingang dieses Vorschlages vom Sachbearbeiter der Betriebsplanung mit dem Meister der hydr. Werkstatt besprochen. Am 6.4.1956 ist bereits der entsprechende Werkauftrag erteilt worden.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/302/410/416/607/638/639/771/772/773/1648/1919/2659/2696/2817/2843/3065/3070/3238/3342/
3399/ /3613/3792/3834/3871/3914/3963/3967/4064/4065/4068/4082/4125/4133/4144/4162/4166/
4170/4182/4229/4234/4242/4247/4251/4252/4253/4258/4261/4274/4279/4285/4286/4307/4308/4314/
4324/4337/4346/4362/4378/4380/4385/4395/4396/4501/4502/4506/4508/4510/4511/4512/4513/4514/
4517/4541/4545/4552.

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

Nr. 326/770/4062.

Vorschläge im Versuchsstadium: Nr. 362/427/3217/4132.

Lanale

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 7

Juli 1956

Unsere Verkehrsleistungen im Juni 1956

	<u>Juni 1956</u>	<u>Juni 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	10'255'904 + 11%	9'235'346
Etappenpassagiere	81'500 + 25%	65'360
Fracht in kg	875'873 + 34%	655'520
Post in kg	291'156 + 6%	274'029
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	69,9%	65,7%

Die Verkehrsleistungen im Juni 1956 dürfen als sehr befriedigend angesprochen werden. Mit 69,9% übertrifft der mittlere Auslastungsgrad denjenigen des gleichen Monats im Vorjahr um 4,2 Punkte. Dieses gute, auch das Budget übertreffende Resultat ist zum grossen Teil auf die 25%ige Zunahme der Zahl der Etappenpassagiere bei einer Steigerung des Gesamtangebots um 11% zurückzuführen.

In Europa boten wir 53% unserer Gesamtproduktion an. Dieser Anteil ist der höchste seit August 1953, als wir Südamerika noch nicht anfliegen und auch den Nordatlantikdienst nicht mit der heutigen Intensität betrieben. Die Nachfrage nahm um 29% und das Angebot um 23% zu, sodass sich der Auslastungskoeffizient von 66,0% auf 69,1% steigerte.

Das Verkehrsangebot auf unsern Linien nach Athen, Istanbul, Kairo, Tel-Aviv, Beirut und Damaskus war zwar um 11%, die Nachfrage dagegen nur 9% höher, was eine leichte Senkung des durchschnittlichen Ladefaktors von 66,5% im Juni 1955 auf 65,7% zur Folge hatte. Der 12%ige Anteil dieses Verkehrsgebiets an der gesamten Produktion blieb gleich wie im Vorjahr.

Unser Nordatlantikdienst nahm noch 30% der Produktion in Anspruch, d.h. 5% weniger als in der Vergleichsperiode 1955. Durch Ausfall eines Retourfluges infolge Maschinendefekts senkte sich das Transportangebot um 4%. Dagegen erfuhr die Nachfrage eine erfreuliche Steigerung um 7%, was zum guten Auslastungsgrad von 73,1% - gegenüber 66,0% vor einem Jahr - führte.

Auch der Verkehr auf der 5% unserer tonnenkilometrischen Produktion ausmachenden Südatlantikroute entwickelte sich weiterhin erfreulich. Hier wuchs die Auslastung, verglichen mit dem Juni-Ergebnis 1955, um volle 8,9 Punkte und erreichte 68,3%. Das Angebot blieb unverändert, dagegen erhöhte sich die Nachfrage um 15%.

Das erste Semester 1956 in Zahlen

	<u>1956</u>	<u>1955*</u>	<u>1954</u>
Geflogene Kilometer	10'087'297 + 15%	8'785'122	7'800'003
Angebotene Tonnenkilometer	49'478'183 + 13%	43'722'631	38'281'060
Etappenpassagiere	346'362 + 25%	276'116	237'513
Fracht in kg	4'813'323 + 33%	3'623'457	2'786'960
Post in kg	1'714'553 + 14%	1'498'472	1'323'106
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	65,5%	61,1%	57,9%

* Ohne Berücksichtigung des von der KLM geflogenen SR-Kurses Genf-Brüssel.

Neue Pilots-in-Command - Die Flugkapitäne Beat Schneeberger und Robert Staubli sind zu Pilots-in-Command auf DC-6B ernannt worden; sie können in dieser Eigenschaft in Europa und nach dem Nahen Osten eingesetzt werden. In den gleichen Rang auf Convair wurden die Flugkapitäne Lars Schröder und Claude Ocroft erhoben. Die Piloten Rudolf Jenny und Wilfried Schmidt wurden Pilots-in-Command auf DC-3. Wir entbieten unsere besten Glückwünsche!

Als selbständige Bordmechaniker können ab 28. Juni 1956 die Herren H. Grünenfelder, J. Zuberbühler und H. Rinderknecht eingesetzt werden. Wir gratulieren auch ihnen.

Ernennung im Dept. III - Herr Hermann Ochsenbein wurde per 1. Juli zum Chef der Sektion Borddienst der Abteilung Passagier-Flugdienst ernannt. Wir wünschen ihm auf seinem Posten vielen Erfolg.

Happy Landings - Wir freuen uns, wiederum eine Reihe von Verheiratungen bekannt geben zu können und den jungen Eheleuten viel Glück zu wünschen.

21.4. Müldner-Schulz Anita, Berlin., 28.4. Kopp-Barth Erna, Spedition (Dept. I), 28.4. Stürzinger Karl, Flugbetrieb (Dept. IV), 5.5. Frey Max, Luftreisebüro, Zürich, 7.5. von Niederhäusern Otto, Verkehrsbuchhaltung, 12.5. Hirsig Rudolf, Studienbüro, 20.5. Zumkehr Gert, TEKO-Triebwerk (Dept. IV), 31.5. Oberli Arthur, Sektion AVOR (Dept. IV), 9.6. Trittbach Walter, Lagerbuchhaltung (Dept. IV).

Neue Nordatlantik-Flugpreise - An der mehrwöchigen IATA-Konferenz vom Mai und Juni dieses Jahres in Cannes ist eine Einigung über eine Neugestaltung der Nordatlantikflugpreise erzielt worden. Die neue Regelung sieht vor:

1. Ab 1. Oktober dieses Jahres sollen für Touristenflüge mit einer Gültigkeitsdauer von 15 Tagen verbilligte Spezialtarife gewährt werden, die einer Senkung der bisherigen Touristklass-Retourpreise von 20% entsprechen.
2. Die bisher üblichen "Off season"-Ermässigungen fallen ab 1. November dahin. Dagegen bleiben die Familientarife bis zum 31. März 1957 in Kraft. Zusätzlich wird innerhalb der gleichen Periode ein neuer Tarif für Auswanderer geschaffen mit Gültigkeit ab fast allen europäischen Ländern nach den Vereinigten Staaten und Kanada. Der einfache Auswandererpreis ist 40% billiger als der normale Touristentarif.
3. Ab 1. April 1957 sollen die Grundpreise der ersten Klasse um rund 10% herabgesetzt werden, während Schlafsitze gleichzeitig 50 Dollar (retour 90 Dollar) mehr kosten sollen und die Bettenpreise von gegenwärtig 55 Dollar auf 75 Dollar (einfach) heraufgesetzt werden.
4. Ab 1. April 1958 ist eine vollkommen neue Touristklassenart ("low fare tourist type service") geplant, deren Flugpreise (einfach und retour) rund 20% unter den gegenwärtigen Touristentarifen liegen.

Diese Neuerungen bedürfen noch der Genehmigung der zuständigen Regierungen.

Ferienkurs für Swissair-Pilotenanwärter - In den beiden Wochen vom 16. bis 28. Juli führt die Swissair einen Flugkurs für Studenten durch, zu dem zwanzig Teilnehmer aufgeboten wurden. Ausbildungsort ist Grenchen. Das Instruktionspersonal wird von der Swissair und der Fliegerschule Grenchen gemeinsam gestellt. Für diesen Kurs waren ursprünglich rund hundert Anmeldungen eingegangen.



Funker-Navigator Jakob Wismer †

Es ist seit Kriegsende nun das erstemal, dass ein Besatzungsmitglied der Swissair während der Erfüllung seiner beruflichen Pflichten das Leben lassen musste.

Funker-Navigator Jakob Wismer ist in den ersten Stunden des 15. Juli 1956 auf dem Ueberflug mit unserm dritten neuen Metropolitan bei Shannon in Irland tödlich verunfallt. Zwei Piloten und ein Bordmechaniker der Convair-

Werke haben das gleiche Schicksal erlitten.

Jakob Wismer wurde am 12. Januar 1918 geboren. Er besuchte die Zürcher Schulen, und verbrachte nach einem Institutsjahr im Welschland einige Zeit als Kaufmann im Transportgewerbe, allerdings nicht ohne in Bern erfolgreich einen Bordfunkerkurs absolviert zu haben. In den Jahren 1943 - 1946 war er - von militärdienstlich bedingten Unterbrüchen abgesehen - als Bordfunker auf schweizerischen Hochseeschiffen tätig. Sein Eintritt in die Swissair erfolgte vor zehn Jahren. 1954 wurde er zum Navigator ausgebildet und im selben Jahr als Funker-Navigator eingesetzt. Am 25. März dieses Jahres wurde er zum drittenmal Flugmillionär; seit seiner Anstellung war er während 9'081 Flugstunden geflogen.

Die Swissair verliert in Jakob Wismer einen hochgeschätzten, tüchtigen Mitarbeiter und seine Arbeitskollegen einen lieben Kameraden. Direktion und Angestellte nehmen am schweren Leid, das Frau Wismer und die beiden Kinder - einen siebenjährigen Sohn und eine sechsjährige Tochter - betroffen hat, herzlich Anteil. Sie trauern um Jakob Wismer und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Fernsehen im Dienst der Flugzeugfabrikation -

In den Douglas-Werken in Santa Monica steht den Ingenieuren neuerdings ein internes Fernsehnetz zur Verfügung, mit dessen Hilfe sie Arbeitsvorgänge überprüfen können, die sich in einer Entfernung von über 1/2 km abspielen. Das System, das vor allem für die Kontrolle fertiger Maschinenteilstücke zur Anwendung gelangt, erspart den Kontrollorganen einen Rundgang durch die Werkstätten, der sich über 3 km ausdehnt. Die Werkstücke werden in vergrösserten Bildern übertragen, die qualitativ besser sind als diejenigen an Heimempfängern.

Düsenverkehr und Lärmbekämpfung - In England wurden neue Fortschritte auf dem Gebiet der Lärmbekämpfung für Düsenflugzeuge erzielt, die allerdings zunächst der Militäraviatik dienstbar gemacht werden. Auf dem Versuchsgelände der Gloster-Werke in Hucclecote bei Gloucester ist am 1. Juni die erste Lärmvernichtungsanlage für Maschinen mit doppeltem Strahlantrieb eingeweiht worden.

Der eigentliche Schalldämpfer ist in der Rückwand einer vier Meter hohen Umzäunung aus Mauerwerk eingebaut, die inwendig mit perforierten Aluminiumblechen ausgeschlagen ist; er besteht aus einem 23 m langen, zur Hauptsache aus der Mauer herausragenden Rohr, das am Ende nach oben abgewickelt ist und aus verschiedenen Schalldämpfersegmenten und einer Lärmvernichtungskammer besteht. Das zu prüfende Flugzeug wird innerhalb der Umzäunung, mit der Triebwerköffnung am Dämpfereingang, aufgestellt.

Die Anlage, die 25'000 Pfund Sterling kostete, vermag den Lärm eines im Stillstand voll angetriebenen Gloster-Javelins so weitgehend zu ersticken, dass unmittelbar ausserhalb der Umzäunung eine Unterhaltung im üblichen Gesprächston geführt werden kann, während das Vieh nur wenige Meter von der Maschine entfernt friedlich weiter weidet. Kaum war diese erste Lärmvernichtungsanlage eingeweiht, wurde das Projekt zu einer weitem veröffentlicht, welche diesen Herbst im Versuchsgelände der Avro-Werke in Woodford in Betrieb genommen werden soll. Sie wird für Standläufe des mit vier Triebwerken versehenen Vulcans verwendet und besteht aus zwei Rohren von je 16,5 m Länge und einem Durchmesser von 2,10 bis 3,50 m mit 90° nach oben abgewinkelten Austrittsöffnungen. Die Anlage wird auf vier Schienen montiert und soll zum Flugzeug herangerollt werden können.

A propos Schnelligkeitsrekorde - In den Tagen, als zwischen Nürnberg und Fürth die erste Eisenbahn, die sogenannte Ludwigsbahn, auf die staunende Menschheit losgelassen wurde, gab ein bayrisches Obermedizinalkollegium folgendes Gutachten ab :

"Die schnelle Bewegung muss bei den Reisenden unfehlbar eine Gehirnerkrankung, eine besondere Art des delirium furiosum, erzeugen. Wollen aber dennoch Reisende dieser grässlichen Gefahr trotzen, so muss der Staat wenigstens die Zuschauer schützen, denn sonst verfallen diese beim Anblick des schnell dahinfahrenden Dampfwagens genau derselben Gehirnerkrankung. Es ist daher notwendig, die Bahnstrecke auf beiden Seiten mit einem hohen dichten Bretterzaun einzufassen."

Nahezu 3 Millionen Streckenpassagiere, genau 2'990'000 oder 22% mehr als im Vorjahr, wurden 1955 von den britischen Fluggesellschaften auf ihren planmässigen Linien befördert. Die 1'807 Millionen geflogenen Passagiermeilen entsprechen einer Zunahme um 19%. Das Gesamtverkehrsvolumen erfuhr eine 21%ige Steigerung auf 246 Millionen Tonnemeilen, während sich der Frachtverkehr um 36% auf 48 Millionen Tonnemeilen steigerte.

Wildkatzen und Dickhäuter bei der Swissair New York - Dieser Titel ist keine Anspielung auf die Personalpolitik unserer New Yorker Vertretung; solcher Sarkasmus liegt uns fern. Wir meinen es buchstäblich: Herr Mayr, unser Chefvertreter für die Vereinigten Staaten, hat vom schweizerischen Grosswildjäger Peter Ryhiner - der sich in Swissair-Kreisen bereits durch eine weisse Riesenschlange einen Namen gemacht hat - vier Leoparden-Junge und ein drolliges Elefanten-Baby übernommen, um sie zum Entzücken der New Yorker im Schaufenster der Swissair am Rockefeller Center auszustellen.

Die ärztliche Ecke

Wie wirkt Nikotin ?

Das Anziehende am Nikotin liegt offenbar in seiner gegensätzlichen, der Ausgangslage angepassten, Wirkungsweise: sind wir nervös und zerfahren, so scheint uns das Rauchen zu beruhigen. Sind wir dagegen übermüdet und schläfrig, so regt es uns an. Dabei kann diese doppelte Wirkung pharmakologisch allein nicht genügend erklärt werden. Es ist sicher, dass eine starke psychische Komponente vorliegt. Um den Rauch, den man sieht, kristallisieren sich unsere Gedanken. Es ist z.B. gar kein besonderes Vergnügen, in ganz dunkler Nacht Pfeife zu rauchen, weil man den Rauch nicht sieht und darum bezeichnenderweise auch immer glaubt, nun sei sie wieder ausgegangen.

Im Körper hat Nikotin vor allem eine nachgewiesene und sehr deutlich demonstrierbare Wirkung und zwar die Verengerung der kleinen Arterien unserer lebenswichtigsten Organe, wie Herz und Nieren und damit deren schlechtere Blutversorgung. Es ist deshalb ein Unsinn, unter körperlicher Anstrengung zu rauchen, weil man seinem Herzen damit die geforderte Mehrarbeit noch erschwert.

Mit seiner gefässerengernden Wirkung ist Nikotin massgeblich an der Entstehung der sog. Managerkrankheit beteiligt, die häufig genug im Herzschlag, d.h. eben im plötzlichen Verschluss einer kleinen Herzarterie, endet. Uebergewicht, gehetzte nervöse Lebensführung plus zwanzig bis dreissig Zigaretten täglich sind ein bewährtes Rezept zur Erreichung dieses Zieles

Dr. B. Hässig

Zur Ferienzeit - in eigener Sache

Liebe Swissair-Mitarbeiter,
Falls Sie als Gratis- oder Service-Passagier reisen, wollen Sie bitte nachstehenden Punkten Ihre Aufmerksamkeit schenken:

1. Bitte vergessen Sie nicht, dass zahlende Fluggäste beim Einstieg ins Flugzeug und in der Platzwahl (Fensterplätze) den Vorrang haben.
2. Drängen Sie sich nicht nach vorne, um zu versuchen, einen möglichst günstigen Platz zu erwischen; denn auch als Service- oder Gratis-Passagier soll niemals vergessen werden, dass Kundendienst einen wesentlichen Bestandteil unserer Verkaufsanstrengungen bildet.
3. Falls Sie mit andern Frei- oder Service-Passagieren auf dem gleichen Flugzeug reisen, enthalten Sie sich bitte lauter oder gar grosssprecherischer Behandlung von Geschäftsangelegenheiten.

Unsere Fluggäste sind Ihnen dankbar.

Wenn ein Bienenvolk im Flugzeug-Sabotage macht - Von den Genfer Swissair News wurde aus dem Time Magazine die folgende merkwürdige Geschichte übernommen, die einem funkelneuen Viscount der Central African Airways widerfuhr: Kaum war nämlich das Flugzeug in Salisbury gelandet, als sich ein Volk von 75'000 Bienen darauf stürzte, die Mechaniker in die Flucht schlug und sich schliesslich in einem Flügel wohnlich niederliess. Man liess Jack Garrett, den Imker der Gegend kommen, der empfahl, die Bienen seien aus dem Flügel auszuräuchern oder durch Gas zu vernichten. Damit aber waren die Ingenieure der Gesellschaft nicht einverstanden. Sie argumentierten, dass die von den getöteten Bienen abge sonderte Ameisensäure das Metall oder die Gummidichtungen der Treibstofftanks angreifen könnte. Ein Einwohner von Durban empfahl Knoblauch als probates Hilfsmittel, während ein Londoner riet, ein Pferd unter den Viscount-Flügel zu stellen. "Bienen", schrieb er, "schätzen Pferdegeruch gar nicht. Es dürfte sich aber empfehlen, das Pferd sorgfältig 'einzupacken', damit es nicht total verstochen wird..." Eine Hausfrau der Stadt schlug der Fluggesellschaft vor, die Bienen seien durch das Auspressen von Zitronenblättern zu verjagen.

Der Chefpilot der Central African Airways beschloss darauf, sein Heil mit noch radikaleren Methoden zu versuchen. Er setzte sich in das Cockpit der Maschine und stieg auf eine

Höhe von 6'000 Metern, wo er zahlreiche Kurven flog. Als er wieder gelandet war, musste er wahrnehmen, dass sich das Bienenvolk nicht hatte beeindrucken lassen; es befand sich nach wie vor in seinem Schlupfwinkel in der Tragfläche, ganz offensichtlich ohne Schaden genommen zu haben.

Schliesslich entschied die Gesellschaftsleitung, die einzige Lösung sei, das neue Flugzeug nach dem Hangar zu rollen und es vollständig zu demontieren.

Aber auch andere Tiere können, wie der nachfolgende Bericht beweist, den Flugbetrieb empfindlich stören. Eine Maschine der Air France rollte in der Dämmerung eines Morgens im vergangenen Sommer zum Start von einem Flugplatz Französisch-Aequatorialafrikas. Zum Erstaunen der Kontrollturmleute wendete jedoch das Flugzeug auf der Piste und kehrte auf den Tarmac zurück. Der Pilot stieg hoch erobst aus dem Cockpit und machte seinem Aerger dem herbeieilenden Bodenpersonal gegenüber in einer durchaus nicht salonfähigen Flut von Schimpfworten Luft. Es sei nichts weniger als eine Sauerei, ereiferte er sich, mitten auf der Piste einen Baumstamm liegen zu lassen.

Sofort wurde ein Jeep ausgesandt, das Hindernis aus dem Weg zu räumen und die Ursache der "Sabotage" wenn möglich festzustellen. Da erwies sich denn der vermeintliche Baumstamm als - ein Krokodil, das vom benachbarten Fluss gekrochen war, um sich auf der sonnenwarmen Piste ein gemütliches Nickerchen zu leisten!

Das Buch "Mit der Swissair in die Welt" ist zu einem glänzenden Erfolg geworden, konnten doch in weniger als Jahresfrist rund 4'000 Exemplare verkauft werden. Die erste Auflage (1. bis 3. Tausend) ist vergriffen und von der zweiten Auflage (3. bis 5. Tausend) sind nur noch einige hundert Exemplare vorhanden. Die dritte Auflage dürfte im kommenden Frühjahr in Druck gehen. Der Pressedienst ist vorläufig noch in der Lage, das Buch unserm Personal zum Vorzugspreis von Fr. 8.15 (Ladenpreis Fr. 12.50) gegen Vorausbestellung abzugeben.

Max Hartmann † - Wir haben die bedauerliche Pflicht, unsere Leser vom tragischen Hinschied Herrn Max Hartmanns, Startdienst (Dept. III), in Kenntnis zu setzen. Der 1925 Geborene war erst seit dem 11. Juni unser Mitarbeiter. Er verunglückte mit seinem Motorrad und erlag am 9. Juli den dabei erlittenen Verletzungen. Seinen Angehörigen sprechen wir unser Beileid aus.

Das kleine ABC des Luftverkehrs

"Apron" und "Tarmac"

Unter Apron (englisch für Schürze) versteht man in der Luftverkehrssprache den Flugzeug-Parkplatz eines Landflughafens, der zum Zwecke des Ein- und Auslads von Passagieren, Fracht und Post, der Betankung oder der Wartung reserviert ist. Volkstümlicher ausgedrückt handelt es sich also um den Deutschland auch Flugsteig genannten Platz vor dem Aufnahmegebäude eines Flughafens.

Tarmac ist ein gleichbedeutender Ausdruck, wie er vor allem in Amerika gebräuchlich ist. Er leitet sich her vom englischen "tar" = Teer und vom Namen des Erfinders des Strassenhartbelages, MacAdam. Als "Makadam" hat die Bezeichnung für eine bestimmte Art von Hartbelag auch in der deutschen Sprache Eingang gefunden.

Verkehrsleistungen und Betriebsvergleiche pro 1955 - Vom Inspektorat haben wir eine Reihe von Zahlenvergleichen erhalten, die über unsere Gesellschaft und die SBB - die beiden wichtigsten Verkehrsträger der Schweiz - und über die Rhätischen Bahnen - die grösste Privatbahn unseres Landes - interessanten Aufschluss gibt.

1955	Flugverkehr		Bahnverkehr	
	Swissair	SBB		RhB
1. Personenkilometer in Mio km	518,41	6'273,12		117,14
2. Sitzplatzausnutzung	63,9%	33,7%	ca.	25%
3. Durchschnittliche Reisedistanz pro Passagier in km	822	30,1		20,2
4. Beförderte Passagiere in Mio.	0,631	208,4		5,8
5. Gepäck in Mio. tkm	10,153	21,96		0,35
6. Post in Mio. tkm	3,482	51,612		0,92
7. Fracht in Mio. tkm	9,077	2'987,85		19,39
8. Personalbestand	3'223	39'096		1'296
9. Total Verkehrseinnahmen in Mio. Fr.	118,1	772,3		21,8
do. in % der Einnahmen				
- Passagierverkehr	80,0%	40,8%		51,8%
- Gepäckverkehr	2,1%	3,6%		3,2%
- Postverkehr	8,9%	3,9%		11,3%
- Frachtverkehr	9,0%	51,7%		33,7%
10. Einnahmen Passagierverkehr				
- total Mio. Fr.	94,46	315,09		11,28
- Ø pro Passagierkm. Fr.	- .18	- .05		- .10
** 1. Klasse Bahn/Flugzeug	- .228	- .142		- .215
** 2. Klasse Bahn/Flugzeug	- .166	- .069		- .166
3. Klasse Bahn	-	- .047		- .089
11. Einnahmen Gepäckverkehr				
- total Mio. Fr.	2,47 *)	27,55		0,70
- Ø pro tkm. Fr.	- .24 *)	1,25		2,00
12. Einnahmen Postverkehr				
- total Mio. Fr.	10,43	30,10		2,46
- Ø pro tkm. Fr.	3. -	- .58		2.68
13. Einnahmen Frachtverkehr				
- total Mio. Fr.	10,75	399,58		7,34
- Ø pro tkm. Fr.	1.18	- .134		- .38

*) = nur Uebergepäck taxpflichtig. Die Einnahmen des sogenannten Freigepäcks (Touristenklasse 20 kg, First-Class 30 kg) sind in den Passageeinnahmen enthalten.

**)= Flugzeug 1. Kl. = Standard - Class
= Flugzeug 2. Kl. = Touristenklasse

Aus dem Jahresbericht der KLM - Der von der KLM vorgelegte Jahresbericht für 1955 meldet, dass die holländische Gesellschaft im abgelaufenen Jahre 725'000 Passagiere beförderte, sowie 20'372 Tonnen Fracht und 2'294 Tonnen Post transportierte. Im ganzen wurden in 169'000 Stunden 58'6 Millionen Flugkilometer zurückgelegt. Sämtliche Ziffern stehen über denen des Vorjahres; auch der Auslastungsgrad der Flugzeuge verzeichnete einen Anstieg um rund 2 %.

Neueintritte - Im Verlaufe des Juni 1956 sind wiederum Neueintritte erfolgt. Wir heissen die folgenden neuen Mitarbeiter willkommen :

Departement I

Einkaufsdienst
Frick Dora
Dokumentenzentrale Kloten
Frei Maria
Kontierungs- & Fakturenkontrollbüro
Sigrist Rudolf
Betriebsbuchhaltung
Imhof Ivan
Verkehrsabrechnung Fracht/Post
Despont Marcel
Kontrollbüro Fracht
Pfammatter Oswald
Revisionsbüro
Schneider Fritz

Departement II

Sekretariat
Henry Louise
Sektion Verkaufsförderung
Schaffer Erna
Sektion Fracht-Verkehr
Amsler Arthur
Schweizer Elsbeth
Reservation
Miez Oskar
Telex
Maurer Heidi
Luftreisebüro Zürich
Buess Henriette
Supersaxo Dory
Wild Peter
Luftreisebüro Basel
Aeschbach Maria
Frachtdienst Basel
Bollinger Ernst
Steinmann Fritz
Station Basel-Blotzheim
Spychiger Sonja

Departement III

Personalbüro
Griesser Kitty
Assistent Dept. III
Hottinger Elisabeth
Piloten
Hedlund K. Eric
Oscroft Claude
Piloten-Aspiranten Kurs II/56
Bornand André
Crivelli Antoine
Gruber Kurt
Hager Alex
Kammermann Heini
Kuprecht Oskar
Steinmann Willi
Strahm Hans-Ludwig
Züger Kurt Heinrich
Ritter Peter

Kurs I/56

Diener Richard
Glauser Paul
Gmachel Norbert
Graber Willy
Leibowiz Siegfried
Schiess Heini
Wiesendanger Kurt
Abteilung Fernmeldedienst
Honegger Erna
Startdienst
Blau Kurt
Broggi Carlo
Hartmann Max †
Rüegsegger Otto
Stadler Hans
Abfertigungsdienst
Lerf Hansruedi
Rüegger Beat
Passagierdienst
Arn Henry
Staelin Ernst
Jenny Maja
Abfertigung Zürich
Brentini Giancarlo
Müller Peter Rudolf
Notter Alfred
Frachtdienst
Bolzhauser Kurt
Küche Kloten
Hofer Max
Schmidli Hans
Zschaler Georg
Kantine Taubenried
Besenzoni Lucia
Kessler Ruth
Schmid Klara

Departement IV

Sektion Flugzeugunterhalt
Bernasconi Carlo
Furrer Heinrich
Gutknecht Bruno
Hänni Roland
Kessler Norbert
Matt Werner
Osterwalder Kurt
Richner Walter
Schippert Willy
Schifferle Engelbert
Sonderegger Hansueli
Schmidli Kurt
Schweizer Charles
Stadler Willy
Steffen Jakob
Thoma Albert
von Wartburg Bruno
Walt Herbert
Wehrli Hans

Spenglerei
 Obrist Ernst
 Schlosserei, Reparaturgruppe
 von Tobel Ernst
 Sektion IERA
 Brunner Johannes
 Instrumentenwerkstatt
 Angst Heinrich
 Kern Heinz
 Müller Hans
 Elektrowerkstatt
 Gimbel Ruedi
 Radiowerkstatt
 Thomsen Rudolf
 Sektion Triebwerk
 Baumann Theophil
 Triebwerkgruppe I
 Caviezel Alfred
 Triebwerkgruppe II
 Römer Bruno
 Hess Ernst
 Galvanische Werkstatt
 Lüthy Hans

Direktion Genf

Werft Cointrin
 Bussard Gérard
 Luftreisebüro Genf
 Burnand Josias
 Endbuchung Genf
 Jenny Gilbert
 Telex
 Dulex Suzanne
 Gada Maria
 Abfertigung Cointrin
 Landolt Carlo
 Fundbüro
 Meng Marguerite
 Verpflegungsbetrieb Cointrin
 Bernet Georges

Auslandvertretungen

London
 Andrews Frances Ann
 Mills R.S.J.
 Stanton Erica
 Manchester
 Parker Kathleen
 Paris
 Cristille Pierre
 De Sayve Claude
 Levrat Claude
 Pourcines Elisa
 Nizza
 Lacombe Maurice
 Stockholm
 Legnélius Sven O.
 Regionalvertretung Frankfurt
 Auth Ursula
 Haupt Anita
 Lönnecker Hellmut

Frankfurt Station
 Hensel Ingeborg
 Sonnenschein Barbara
 Wien
 Klein Margarete
 Innsbruck
 Leitl Horst
 Istanbul
 Arman Lillian
 Pellegrini Joseph
 Dakar
 Pratz Aline
 New York
 Steart Camile
 New York, Abfertigung
 O'Brien Roland H.
 New York, Verpflegungsbetrieb
 Gurtner Jean A.
 Hofmann Andrew M.
 Lombardo Joseph M.
 Chicago
 Funk Delbert D.
 Wonder William E.
 Los Angeles
 Parish Liv Marie
 Whitworth Arden K.
 Rio de Janeiro
 Kohn Miriam Ruth

Allg. Personalausbildungsreserve

Käufeler Rita
 Luterbacher Florian
 Mordasini Augusto
 Blum Jakob
 Comte Joseph-Dominique
 Polledri Aurelio
 Fuchs Werner
 Iten Enrico
 Maurer Mercedes
 Müller Heinrich

Personalstatus per 30. Juni 1956

Direktion	8
Generalsekretariat	16
Planungsdienst	4
Personaldienst	11
Allg. Personalausb. res.	36
Departement I	210
Departement II	
Personal Schweiz	282
Personal Ausland	612
Departement III	
Bodenpersonal	582
Fliegendes Personal	534
Departement IV	907
Direktion Genf	<u>374</u>
Total	<u>3'576</u>

Kloten an siebenter Stelle - Die Zürcher Handelskammer veröffentlichte jüngst die von der kantonalen Baudirektion eruierten Zahlen für den Passagierverkehr der grösseren westeuropäischen Flughäfen im Jahre 1955, wobei nur der gewerbmässige Verkehr berücksichtigt und die Transitpassagiere doppelt gezählt wurden :

<u>Flughäfen :</u>	<u>Passagiere in 1'000 :</u>
London	2713
Paris	1810
Rom	1243
Frankfurt	809
Kopenhagen	801
Amsterdam	742
Zürich	689
Marseille	654
Hamburg	495
Genf	468
Brüssel	465
Nizza	451
Stockholm	438
Dublin	392
Oslo	254

Bei einer Ausscheidung nach Transit- und Eigenverkehr würde der Zürcher Flughafen wahrscheinlich noch weiter vorn rangieren, weist er doch mit 74 % einen sehr hohen Eigenverkehrsanteil auf.

Bestellung einer elektronischen Rechenanlage - Der Verwaltungsratsausschuss der Swissair beschloss an einer seiner letzten Sitzungen die Miete einer sogenannten "Electronic Data Processing Machine". Es handelt sich dabei um einen UNIVAC Calculating Tabulator der Firma Serry Rand Corporation.

Mit der Bestellung einer derartigen Anlage haben wir einen ersten Schritt auf dem Gebiet der "Automation" im Verwaltungs- und administrativen Sektor unseres Unternehmens gemacht. Diese Grossrechenanlage, welche mit elektronischer Geschwindigkeit alle Rechenoperationen ausführen kann, ist auch in der Lage, auf Grund eines eingegebenen Arbeitsprogrammes Vergleiche anzustellen und logische Entscheide zu treffen. Das Kernstück dieser Anlage bildet eine Magnettrommel, auf welcher bis zu 50'000 Zeichen (Buchstaben und Zahlen) gespeichert werden können. Eine nähere Beschreibung dieser Anlage werden wir in einem der nächsten Swissair-Journale folgen lassen.

Dieser Electronic Computer wird vorteilhaft zur Verarbeitung eines grösseren Beleganfalles eingesetzt werden, aber auch umfangreiche Rechenprobleme wird er uns in kürzester Zeit zu lösen im Stande sein. Er wird anfangs 1958 geliefert werden, so dass uns noch knapp 1 1/2 Jahre bleiben, um die umfangreiche Programmierung (Problembearbeitung und technische Kodifizierung der Arbeitsabläufe) vorzunehmen.

Mit der Einführung dieser Anlage ist das Dept. I beauftragt, und mit den Vorbereitungsarbeiten wird sich eine UNIVAC-Planungsgruppe, bestehend aus vier bis sechs Programmierern, befassen. Die Leitung dieser UNIVAC-Planungsgruppe wurde Herrn Heinz Büchi, früher Chefoperateur des Lochkartendienstes, übertragen.

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Vergünstigungen - Die Firma Möbel-Hurst AG an der Stampfenbachstrasse 12-14 gewährt Swissair-Angestellten bei Einkäufen von Möbeln einen Rabatt von 7 %.

Eine neue Liste aller Unternehmen, die unserem Personal Vergünstigungen einräumen, kann vom Pressedienst bezogen werden. Sie berücksichtigt alle bis Ende Juni eingegangenen Vergünstigungs-Meldungen.

5. SOMMERNACHTSPEST SWISSAIR

(zum 5. Geburtstag der FPS - Idee)

Samstag, 4. August 1956 (ev. : 11. August) auf dem Areal des Technischen Dienstes Kloten - veranstaltet von der Freizeitorganisation des Personals der Swissair.

2-teilige Festhalle (nicht in Hangar) 2 Orchester (modern + volkstümlich)

Regie : Fussball- und Skiclub

Bratwurstbrösterei

Regie : Fussball- und Skiclub

Pistolenschiessen

Regie : Schützen

Pfeilwerfen

Regie : Schachclub

Vernmouthwerfen

Regie : Schachclub

Bowle-Bar

Regie : Tischtennisclub

Preis-Jassen

Regie : Fussballclub

Open-air Bar

Regie : Ski- u. Fussballclub

CABARET im grossen Saal Kantine (kleiner Spezialeintritt)

Vorverkauf ab 25. Juli zufolge beschränkter Platzzahl

Regie : Kunstzirkel

Verbilligte Taxis nach 24.00 Uhr nach Zürich, Dübendorf, Rümlang.
All das für nur Fr. 1.65 ; keine Tanzbänder !

Mitzubringen sind gute Laune und viele Bekannte. Ueber die Durchführung geben die Swissair-Telefonzentralen ab 09.00 Uhr Auskunft.

Spezialeinladungen werden noch verteilt.



DIE EHRENTAFEL

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

Herr Robert Inhelder, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 130.--	4311
Fräulein Ursula Halter, Sektion Verkehrsbuchhaltung, Dept. I	Fr. 50.--	4260
Herr Paul Buol, Abteilung TEKO, Dept. IV	Fr. 30.--	4062
Herr Fritz Schüpbach, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 20.--	4372

Herr Robert Inhelder machte darauf aufmerksam, dass das Läppöl für die Läppmaschine in der Vergaserwerkstatt, entgegen den Vorschriften der Lieferfirma, mehrere Male gebraucht werden kann. Die praktischen Erfahrungen während 6 Monaten zeigten, dass jeweils ca. 85 % der Durchlaufmenge zurückgewonnen werden können.

Fräulein Ursula Halter schlug eine Vereinfachung in der Ermittlung der Streckenerträge für die Flugzeugtypen-Erfolgsrechnung vor.

Herr Paul Buol schlug vor, die ins Liquidationsmagazin abgeschlossenen 8 Stück Hochdruck-Medizinal-Sauerstoffflaschen nicht zu veräussem, sondern sie für die Umarbeitung als Feuerlöschgeräte zu reservieren oder für eine eventuelle Wiederverwendung in den DC-7C ins Hauptlager zurückzuführen. Je nach dem endgültigen Verwendungszweck wird die Prämie später noch erhöht werden können.

Herr Fritz Schüpbach fertigte eine Vorrichtung an, die ein schnelleres Schleifen der Bifilardämpfer ermöglicht.

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

Nr. 639 / 4229 / 4324 / 4346 / 4362 / 4385 / 4506

Sich melden bitte :

Nr. 606 Bei Herr Perrin - Vertretung Basel

Nr. 3613 Montagevorrichtung für Augmentorpfefen.
Bei Herrn Kunz, Konstruktionsbüro, Dept. IV

Nr. 3070 Vergaserluft - Vorwärmung.
Bei Herrn Bollmann, Sektion Werkplanung, Dept. IV

Der Einsender des Vorschlages Nr. 4289 ist gebeten seine Adresse dem Organisationsbüro bekanntzugeben, damit wir ihm die Unterlagen retournieren können.

Die nachstehenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 608 Verabreichung von Kantonspezialitäten an Bord der Flugzeuge, wie "Glarner-Ziger" etc. anstelle von Biscuits. Mit Rücksicht auf unsere internationale Kundschaft könnten solche Spezialitäten schwerlich eingeführt werden, weil sie im allgemeinen zu wenig bekannt sind und nicht überall Anklang finden würden.
- 775 Verwenden von Abziehbildern für das Anbringen der SWISSAIR - Signete an Geräten und Einrichtungen. Abziehbilder eignen sich nur für verhältnismässig kleine Formate auf ebener Unterlage. Auf bombierten Flächen werden sie rissig. Zudem sind Abziehbilder sehr delikate und verlangen schonende Behandlung. Für das Anbringen von SWISSAIR - Signeten verwendet die Malerei von Kloten sog. ULANO - Filme. Diese Schablonen gewährleisten ein rasches und zuverlässiges Arbeiten.
- 1058 Versehen des "Boarding Passes" mit einem Miniatur-Sitzplan, um dem Passagier das Auffinden seines Platzes ohne Hilfe der Hostess zu erleichtern. Auf den Strecken SR 100/101 & SR 110/111 sind gegenwärtig Versuche mit vorgedruckten Sitzplänen im Gange, die am 30.7.56 ihren Abschluss finden. Das definitive Ergebnis muss noch abgewartet werden. Für die übrigen Strecken lohnt sich dieser administrative Mehraufwand nicht, weil die "Boarding Pässe" z. Zt. nur in der Schweiz Verwendung finden und im Ausland, je nach "Handling Agent", verschiedene Kontrollkarten im Gebrauch stehen. Die einzelnen Abfertigungsstellen sind nicht in der Lage, über die betr. Sitzanordnung Auskunft zu geben. Die mit den alten Sitzkarten gesammelten Erfahrungen zeigen deutlich, dass trotz Aufdruck der Sitzanordnung die meisten Passagiere nicht in der Lage waren, ihren richtigen Platz ohne Mithilfe des Kabinenpersonals zu finden.
- 1919 Versehen der Dienstpostcouverts für das Manual Office mit einem speziellen Raster, um sie mit dem Adressograph mehrmals zu beschriften. Das Adressieren auf die vorgeschlagene Weise wäre sehr zeitraubend, weil die Couverts je nach der zu beschriftenden Stelle sortiert und der entsprechend freie Raum auf dem Adressograph eingestellt werden müsste.
- 2351 Befestigen einer Tafel am oberen Rande des Busbillet-Automaten mit verschieden-sprachigem Hinweis auf den direkten Verkauf von Billeten. Im Luftreisebüro Zürich wurde eine solche Tafel gleichzeitig mit dem Automaten angebracht. Für den Flughafen ist eine gleiche Anschrift bestellt und kann in den nächsten Tagen montiert werden.
- 3399 Aufhebung der Pass- & Visakasse im Dept. III. Der Einsender geht von falschen Voraussetzungen aus. Die administrativen Arbeiten werden vom Sekretariat der Sektion "Flight Control" erledigt. Personalkosten können also keine eingespart werden. In Anbetracht der besondern Anforderungen, die an die Betreuung der Pass- & Visa-Angelegenheiten gestellt werden, müssen die daraus entstehenden Spesen für den Bus in Kauf genommen werden.
- 3871 Publikation von Zeichnungen und Karikaturen in der Zeitschrift "SELL". Das seinerzeit vom Einsender beanstandete Karikaturbild stammt aus einer anerkannten amerikanischen Familienzeitschrift und wurde als akzeptabel empfunden. Grundsätzlich sollen nur angängige humoristische Zeichnungen veröffentlicht werden.
- 4234 Steuerbelastung auf AIR-FRANCE - Fakturen ICH auf Abfertigungsgebühren etc. Der Vorschlag beruht auf falschen Voraussetzungen. Die Zahlungsweise ist nicht massgebend für die Berechnung der Steuer, sondern die französischen Gesetzesvorschriften betr. "Taxe de prestation". Aus praktischen Gründen wird die Steuer bei einer direkten Zahlung durch die Spesenkasse im Betrag eingerechnet und nicht besonders eingeführt. Bei einer Fakturierung muss gemäss Gesetzesvorschrift die "Taxe de prestation" separat aufgeführt werden. Für den Umfang der Belastung der verschiedenen Dienste usw. ist ein besonderer Code des Gesetzes massgebend.
- 4242 Sales Letters. Die dargebrachten Ideen sind an und für sich gut. Sie sollten aber noch merklich verfeinert, besser durchdacht und vor allem lebendiger gestaltet werden. Wir erwarten gerne neue Vorschläge.

- 4251 Angabe der normalen Bureau-Oeffnungszeiten unserer Auslandvertretungen im Flugplan. Die Bureauzeiten sind in den verschiedenen Ländern den örtlichen Verhältnissen angepasst. Ausserhalb derselben wird sich der Reisende im Bedarfsfalle an das Hotelpersonal wenden. Die Verwirklichung der Idee würde aus druck-technischen Gründen sehr kostspielig zu stehen kommen, was sich im Vergleich zum Nutzen nicht verantworten lässt.
- 4286 Die Hebevorrichtung an den Transportwagen zum Bordbuffetverlad soll derart ausgebaut werden, dass ein direkter Umschlag ins Flugzeug stattfinden kann. Die Anregung wurde von der Abteilung Betriebsplanung eingehend geprüft. Der hohen Anschaffungs- und Aenderungskosten wegen lohnt es sich nicht, an die Verwirklichung der Idee zu schreiten. Ferner müssten die Wagen aus Sicherheitsgründen mit einer Abstellvorrichtung versehen und der Hubmechanismus derart verstärkt werden, dass sie unhandlich und schwerfällig würden. Die pneumatische Hebevorrichtung dient lediglich zum Aufsetzen der Transportgüter auf das Hubfahrzeug und kann nicht weiter ausgebaut werden. Das Transportmittel kann in seiner heutigen Form weder als unhandlich noch als schwerfällig bezeichnet werden, da es sich bis heute in jeder Beziehung gut bewährt hat.
- 4288 Bareinkauf für Bürospezialartikel bei Bezügen unter Fr. 10.-- resp. Fr. 20.-- Solche Artikel sind heute bei den hierfür in Frage stehenden Lieferanten durch Stadtbestellschein via Einkaufsdienst Dept. I zu beziehen. Derartige Bestellungen werden in der Regel auf sog. Monatssammelrechnungen durch den betr. Lieferanten fakturiert; dadurch fällt die Einzelfakturierung, Einzelvisierung, Einzelzahlung- und Verbuchung sowie auch die Ablage von vermehrten Fakturen dahin. Die Anregung brächte uns höchstens eine Komplizierung in der Abwicklung des Bestellwesens mit sich.
- 4289 Abgabe von "Dias" zu Propagandazwecken. Leider können wir diesen Vorschlag nicht verwirklichen, da B die SWISSAIR die damit verbundenen Kosten ebenso wenig tragen könnte, wie andere amerikanische Gesellschaften, die die Abgabe von "Dias" durchführten und dann wieder aufgaben.
- 4289 Japanisch lernen in Los Angeles. Sofern genügend Interessenten für das Erlernen der japanischen Sprache C vorhanden sind, organisiert die Berlitz School of Languages, Kurse. Sie ist auch in der Lage Einzelstunden zu vermitteln.
- 4289 Unser Vorschlagswesen soll ertragreicher gestaltet werden, indem vermehrt dafür Propaganda gemacht wird. D



Es kommt im Vorschlagswesen weniger auf die Quantität als auf die Qualität der eingehenden Anregungen an. Vermehrte Propaganda im amerikanischen Stil (siehe obenstehende Bilder) hätte eher zur Folge, dass eine Jagd nach Prämien entsteht, wobei die Einsender vielfach Probleme vom Zaun reissen, für die sie aber keine brauchbare Lösung wissen. Auf solche "Man sollte-Vorschläge" legen wir jedoch keinen Wert. Der eigentliche Sinn des Vorschlagswesens besteht nicht darin, das Personal zur Kritik an den bestehenden Einrichtungen einzuladen, sondern es vielmehr zum reiflichen Denken und Ueberlegen anzuspornen WIE etwas besser gemacht werden kann.

Für unser Vorschlagswesen soll in erster Linie das Mitteilungsblatt "Die gute Idee" werben, in welchem der Erfolg der brauchbaren Anregungen gezeigt und die unrealisierbaren mit einer sachlichen Begründung abgelehnt werden.

428? Kombinierte Ausstellung mit der Uhrenindustrie. In unseren Prospekten und Inseraten weisen wir immer wieder auf die Präzision der Schweizeruhren hin im Vergleich mit den Leistungen der SWISSAIR. Auch in unserer Wanderausstellung sind Uhren zu sehen, und bei anderer Gelegenheit verwenden wir in Schaufenstern immer wieder Uhren. Die Erfahrung hat aber gezeigt, dass auch andere schweizerische Industriezweige ihre Produkte für die SWISSAIR werben lassen möchten, und wir sahen uns gezwungen damit etwas zurückhaltender zu werden. Trotzdem haben wir ja auch in unserem Film "2 Generationen-eine Arbeit" die Uhr beigezogen. Der Vorschlag ist also nicht neu.

4308 Ergänzende Eintragung im internen Telefonverzeichnis durch Angabe der nächst zuständigen bzw. erreichbaren Telefonnummer. Die Telefonbedienung ist in allen Departementen geregelt. Für Dept. I und II sind die Telefonanlagen verschiedener Dienststellen, mindestens für die Herren mit leitender Funktion so eingerichtet, dass Telefonanrufe durch Stellvertreter bzw. durch Sekretärinnen beantwortet werden können. Beim Dept. III und IV sind alle Abteilungen mit Linien-Wähler-Anlagen ausgerüstet. Die Anrufe werden normalerweise durch Sekretärinnen beantwortet.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/416/606/607/638/771/772/773/787/1113/1554/1555/1586/1589/1648/2659/2696/2817/2843/3065 /
3070/3238/3613/3792/3834/3914/3963/3967/4064/4065/4067/4068/4082/4125/4133/4144/4162/4166/4170 /
4182/4226/4244/4247/4252/4253/4258/4261/4274/4279/4285/4289/4307/4314/4337/4378/4380/4389/4395/
4396/4501/4502/4508/4510/4511/4512/4513/4514/4525/4541/4545/4552/4553.

Die nachfolgenden, zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge mussten zwecks Abklärung technischer Details noch zurückgehalten werden :

Nr. 326/770/4062.

Vorschläge im Versuchsstadium : Nr. 362/427/3217/4132-

Bitte an die Einsender von Personalvorschlägen

Pro Vorschlagsformular soll nur eine Idee zu Papier gebracht werden.

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

Nr. 8

5. Jahrgang

August 1956

Unsere Verkehrsleistungen im Juli 1956

	<u>Juli 1956</u>	<u>Juli 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	11'360'683 + 12%	10'145'963
Ausgelastete Tonnenkilometer	7'999'025 + 13%	7'086'106
Etappenpassagiere	88'861 + 15%	77'601
Fracht in kg	864'073 + 26%	688'426
Post in kg	291'383 + 2%	284'977
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	70,3%	70,0%

Im Juli 1956 wurden die guten Resultate des gleichen Monats im Vorjahr noch einmal leicht übertroffen. Bei einer Erhöhung des gesamten tonnenkilometrischen Transportangebots um 12 % und der Zahl der Etappenpassagiere um 15 % konnte der durchschnittliche Auslastungsgrad von 70,0 % auf 70,3 % gebracht werden.

Auf dem europäischen Streckennetz, wo der Verkehr 53 % der Gesamtproduktion in Anspruch nimmt, stand einer 20 %igen Steigerung des Angebots eine solche von 17 % auf der Nachfrageseite gegenüber. Es resultierte ein um 1,5 Punkte gesunkener Auslastungskoeffizient von 66,2 %. Diese verhältnismässig niedrige Ziffer erklärt sich hauptsächlich aus dem nicht sehr befriedigenden Auslastungsgrad im Englandverkehr.

Im Verkehr mit Athen, Istanbul, Kairo, Tel-Aviv, Beirut und Damaskus offerierten wir 12 % unserer Produktion und erhöhten das Angebot um 10 %, was einer allerdings nur 2 %igen Nachfragesteigerung rief. Dementsprechend verringerte sich auch hier der mittlere Ladefaktor um 5,6 Punkte auf immerhin noch 72,2 %.

Der zu 30 % an der Produktion beteiligte Nordatlantikverkehr zeitigte ein gutes Resultat; hier stand einem um 3 % vermehrten Angebot eine - dank lebhaftem Frachtverkehr - um 10 % erhöhte Nachfrage gegenüber. Die durchschnittliche Auslastung erfuhr eine beachtliche Steigerung von 70,7 auf 75,4 %.

Am erfreulichsten entwickelte sich einmal mehr der Verkehr auf unserer Südatlantikroute. Bei gleichbleibendem Angebot stieg die Nachfrage um 12 %, und der gute mittlere Auslastungsgrad von 69,2 % im Juli 1955 wurde dadurch auf 77,9 % verbessert.

Die ärztliche Ecke

Ueber das Kopfweh

Es ist erstaunlich, wie häufig schweres chronisches Kopfweh ist. Oft kommen die Patienten nur zufällig darauf zu reden, weil sie dieses Uebel als unausweichlich zu ihnen gehörig betrachten: die "üblichen Tabletten" helfen wenig oder gar nicht.

Man hat heute Anhaltspunkte dafür, dass die schweren Schmerzen in der überwiegenden Zahl der Fälle auf Änderungen in der Spannung und im Kaliber der Blutgefässe im Kopf beruhen. Das klassische Schema für diesen Mechanismus liefert die Migräne, wo auf eine Anspannungsphase der Blutgefässe (vom Patienten sehr häufig als etwa halbstündige Sehstörung vor dem eigentlichen Kopfwehanfall empfunden) eine Erschlaffung folgt (=eigentlicher schwerer Kopfwehanfall bis zum Erbrechen). Die Bedingungen für solche Kaliberschwankungen sind mannigfaltig; atmosphärische Druckschwankungen (Föhn) hormonale Einflüsse (Frauen sind in der Jugend oft viel stärker befallen als in fortgeschrittenem Alter), irgendwelche Lebensgewohnheiten (das gefässaktive Nikotin ist sicher sehr häufig beteiligt; aber auch die harmlose abendliche Schokolade kann regelmässiges morgendliches Kopfweh erzeugen).

Die Behandlung des Leidens muss sich nicht so sehr auf die Schmerzbetäubung richten, wie dies mit den üblichen Kopfwehtabletten geschieht, sondern auf die Ergründung und Behebung der Entstehungsbedingungen und auf eine gewisse medikamentöse Stabilisierung der Blutgefässspannung. Dafür stehen uns heute bereits recht gute Mittel zur Verfügung.

Dr. B. Hässig

Metropolitan-Neuigkeiten - Am Montag, den 6. Aug., um 13.24 Uhr ist in Kloten unser neuester Metropolitan eingetroffen. Er wurde von einer Convair-Werkbesatzung geflogen. Seine Immatrikulation lautet HB-IMF. Vom Convair 240 HB-IMA wird er den Kantonsnamen "Ticino" übernehmen. Mit den HB-IMB "Fribourg" und HB-IMC "Luzern" steht er heute als drittes dieser modernsten Flugzeuge in unsern Diensten.

Der Verwaltungsrat hat auf dem Zirkulationsweg beschlossen, als Ersatz für die bei Shannon verlorene HB-IMD einen weiteren Metropolitan in Auftrag zu geben, der im April 1957 zur Ablieferung gelangen wird.

Was den tragischen Unfall der HB-IMD bei Shannon anbelangt, hat die Untersuchung nicht das geringste Anzeichen zutage gefördert, das auf einen technischen Mangel des Flugzeugs hindeuten würde. Menschliches Versagen war also wohl die Ursache. Die Metropolitans als solche bewähren sich vorzüglich und verdienen volles Vertrauen.

Immer mehr Metropolitans werden bei den Convair-Werken in San Diego in Auftrag gegeben. Seit letzten Herbst sind 112 Convair 440 Metropolitans verkauft worden. Unter den europäischen Auftraggebern figurieren neben der Swissair die Gesellschaften SAS, Sabena, Deutsche Lufthansa, Alitalia, Iberia, Finnair and JAT.

Neue Leistungsvergleiche für den Verkehr mit strahl-angetriebenen Langstreckenflugzeugen ab 1960 lieferte der IVAO Jahresbericht für 1955. Ein DC-8 oder B-707 vermag demnach auf den Nordatlantikkreuzen ebensoviel Reisende zu befördern wie ein Schiff von 40'000 Bruttoregister-tonnen (die Ende Juli gesunkene "Andrea Doria" verdrängte etwas über 29'000 Tonnen).

Zum Weltverkehr 1955 - Der jüngst veröffentlichte Jahresbericht der ICAO hält fest, dass das vergangene Jahr durch den Beginn umfassender Erneuerungs- und Erweiterungsprogramme der führenden Luftverkehrsgesellschaften gekennzeichnet war: Bis Ende 1955 beliefen sich ihre Bestellungsbestände auf etwa 500 Flugzeuge mit Kolbenmotoren, 223 Maschinen mit Strahltrieb und 330 Turbotriebwerk-Modelle, die alle bis 1960 zur Ablieferung gelangen sollen und deren Gestehungskosten sich auf 2,6 Milliarden Dollar beziffern. Dieser Auftragsbestand hat sich inzwischen auf über 1200 Verkehrsflugzeuge erhöht. Der Optimismus, der in diesen enormen Investitionen zum Ausdruck kommt, scheint durch die Wachstumsraten im Weltluftverkehr gerechtfertigt. 1955 stiegen die im regelmässigen Linienverkehr der ganzen Welt (mit Ausnahme der Sowjetunion und Chinas) geleisteten Tonnenkilometer um 1113 Millionen oder 18,3% auf nahezu 7,2 Milliarden an. Rund 70 Millionen Personen, 10 Mill. mehr als 1954, benützten die Kursflugzeuge. Gesamthaft haben sich die Passagierkilometer ebenfalls um 18% (in Europa um 27%) auf 62 Milliarden gesteigert. Der Luftfrachtverkehr erfuhr eine Ausdehnung um 212 Millionen tkm oder 19% auf 1,325 Milliarden tkm, wobei zu bemerken ist, dass ein ansehnlicher Teil des Gütertransports von Chartergesellschaften besorgt wird, die der ICAO keine Meldung erstatten müssen. Die Einkünfte aller Luftverkehrsgesellschaften erreichten 1955 3,026 Milliarden Dollar oder 18,2% mehr als im Vorjahr; die Aufwendungen erforderten 2,993 Milliarden Dollar und sind damit um 18,4% höher als 1954. Gesamthaft verblieb ein Reingewinn von 33 Millionen Dollar, was nur einem Prozent des Gesamtumsatzes entspricht. Unter den Betriebseinnahmen überwog der Verkauf von Passagierflugscheinen; das Frachtbetreffnis war mit einem Fünftel beteiligt.

Kloten und Cointrin im ersten Semester - Die Verkehrszahlen der Flughäfen Zürichs und Genfs für das erste Halbjahr 1956 sind veröffentlicht worden. (Wir fügen in Klammern jeweils die Zahlen für die gleiche Periode des Jahres 1955 bei.) In Kloten wurden im gewerbsmässigen Verkehr insgesamt 374'691 (310'062) Passagiere abgefertigt; davon entfielen 313'723 auf den Lokal- und 60'968 auf den Transitverkehr. Im Gesamtverkehr, der auch Charter-, Sport- und andere Bedarfsflüge einschliesst, erreichte die Passagierzahl ein Total von 377'880 (313'065). Das gesamte Frachtaufkommen bezifferte sich auf 6'019 (5'142) Tonnen und verteilte sich auf den Eigenverkehr mit 3'894 und auf den Transitverkehr mit 2'125 Tonnen. Das Gewicht der Luftpostsachen erreichte 2'064 (1'795) Tonnen. Vom Genfer Flughafen Cointrin lauten die entsprechenden Zahlen: Für die Passagiere im regelmässigen Verkehr 245'438 (205'656), wobei im Lokalverkehr 181'278 und im Transitverkehr 64'160. Im Gesamtverkehr wurden 249'839 (208'055) Fluggäste abgefertigt. An Fracht wurden lokal 1'646 und im Transit 1'914 Tonnen, zusammen 3'560 (3'155) Tonnen bewältigt, während per Luftpost 1'187 (1'128) Tonnen befördert wurden. (Für beide Flughäfen sind Passagiere und Fracht im Transitverkehr doppelt gezählt.)

Der erste Schritt zum Atomflugzeug - Die Leitung der Convair-Werke bestätigte anfangs August, dass sie mit den amerikanischen Luftwaffenbehörden einen Kontrakt über den Bau eines Atomflugzeuges abgeschlossen habe. In einer der Presse übergebenen Mitteilung bezeichnet der Konstrukteur den mit NB-36-H bezeichneten Typ als "das erste Flugzeug der Welt, das mit einem an Bord funktionierenden Atomreaktor fliegt". Es handle sich um eine abgeänderte Versuchsversion des sechsmotorigen B-36, an dessen Bord sich ein Kernreaktor befindet, der in grosser Höhe den Antrieb des Flugzeugs übernimmt.

Neue Pilots-in-Command - Zu DC-6B-Kommandanten für den Nordatlantikdienst wurden die Flugkapitäne Emil Schefer und Alfred Soeder ernannt.

Flugkapitän Hansruedi Christen wurde Pilot-in-Command auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten. Herr Franz-Heinrich von Gablenz wurde Convair-Kommandant und die Herren Reinhart Rychner, Pierre Rellstab und Hans Kaufmann erhielten den Rang von Pilots-in-Command auf DC-3. Wir gratulieren herzlich.

Kommandowechsel in unserer Londoner Verkaufsleitung - Auf Ende Juli hat der bisherige Verkaufsleiter in London, Herr Alfred Kuhn, nach fast neunjähriger Anstellung bei der Swissair die Direktorenstelle und Partnerschaft in einer Reiseagentur angetreten. An seine Stelle wurde Herr Max Keller, vorher Swissair Zürich, gewählt. Unsere besten Wünsche begleiten ihn.

Vom Schweizer Club Stuttgart erreicht uns die Nachricht, dass Herr A. Wirz mit dem Amt des Vizepräsidenten betraut worden ist. Wir gratulieren!

Wir freuen uns, mit dieser Nummer der "Swissair-News" zum erstenmal eine neue Rubrik einzuführen, die fortan regelmässig erscheinen soll. Sie heisst

Die technische Ecke

und bringt als ersten Beitrag:

Was ist ein Verbund-Triebwerk?

Im Zuge der Entwicklung des Flugzeugbaus wurden auch an die Triebwerke immer höhere Anforderungen in bezug auf Leistung und Brennstoffverbrauch gestellt. Die Kolbentriebwerke hatten jedoch schon vor einigen Jahren einen Stand erreicht, der eine weitere Steigerung der thermischen Belastung von Zylinder und Kolben unter Aufrechterhaltung der für den zivilen Einsatz notwendigen Lebensdauer und Betriebssicherheit kaum mehr zulässt. Erhöhte Leistungsanforderungen unter Verzicht auf eine Zunahme der thermischen Belastung müssten sich in einer Erhöhung der Zylinderzahl auswirken. Aus konstruktiven und aerodynamischen Gründen wäre das nur möglich, wenn solche Motoren mit drei oder mehreren hintereinanderliegenden Zylindersternen ausgerüstet würden. Das hätte neben dem komplizierten mechanischen Aufbau eine ungenügende Kühlung der hintern Zylinder zur Folge, weshalb sich solche Triebwerke in Verkehrsflugzeugen nicht durchsetzen konnten.

Nun geht bei Kolbentriebwerken ein Viertel bis ein Drittel der im Brennstoff enthaltenen Energie unausgenützt mit den Abgasen verloren. Diese Energiequelle kann aber für eine weitere Leistungssteigerung herangezogen werden, indem man die Abgase mit Hilfe von Turbinen zum Antrieb von Hilfsaggregaten ausnützt oder über Zwischengetriebe direkt an die Kurbelwelle des Motors weiterleitet. Diese letztere Ausführungsform, bestehend aus der Kombination eines Kolbentriebwerks mit mechanisch und hydraulisch auf die Kurbelwelle gekuppelten Abgasturbinen, wird Verbund-Triebwerk (Turbo Compound) genannt. Sie gelangt auf unsern DC-7C zum Einbau und erlaubt eine Leistungssteigerung um ca. 20 % bei einem um nur etwa 5 % höheren Brennstoffverbrauch, ohne dass die thermische oder mechanische Belastung von Kolben und Zylindern eine wesentliche Aenderung erfuhre.

Eine neue Regionalvertretung der Swissair wird im Oktober in Köln eröffnet. Der Winterflugplan sieht einen DC-3-Dienst von Zürich über Stuttgart nach Köln vor, mit Cabotagerecht zwischen Stuttgart und Köln. Ab Sommerflugplan 1957 wird die bisher via Frankfurt geführte Nordatlantikroute über Köln geleitet werden. Zum Kölner Regionalvertreter wurde Herr Fritz Rufer, bisher Stationsleiter in Frankfurt, ernannt. In seinem neuen Wirkungskreis wünschen wir ihm besten Erfolg.

Happy Landings - Es freut uns, zu den folgenden Vermählungen Glück wünschen zu können :

Staub Ernst, Kontierungs- und Fakturenkontrollbüro (Dept. I): 7.7.56 ;

Forchhammer René, Luftreisebüro Zürich (Dept. II) : 16.5.56

Das 700. Flugzeug der DC-6- und DC-7-Serie, ein für die Eastern Air Lines bestimmter DC-7B, hat am 7. August die Douglas-Werke verlassen. Der Auftragsbestand an Flugzeugen dieser Serie beläuft sich immer noch auf 294. Die Produktionsleistung der Douglas-Werke steigt weiter an. Während gegenwärtig 10 Verkehrsflugzeuge monatlich zur Ablieferung gelangen, soll diese Zahl im Jahre 1957 auf 15 erhöht werden. Die Swissair hat alle Chancen, mit dem dritten oder vierten DC-7C die imposante Nummer 800 zu erhalten!

Roboter telefonieren für die Swissair New York - allerdings nur in der New Yorker Endbuchung und ausschliesslich dann, wenn alle sieben bestehenden Linien besetzt sind. Das ist dann und wann - namentlich in der Hochsaison - der Fall. Statt dass der anrufende Reiseagent seine kostbare Zeit mit Warten vergeudet (man hat ja von ihr in Amerika erfunden, dass sie Geld sei), fordert ihn die auf ein Tonband aufgenommene Stimme eines Angestellten freundlich auf, seinen Namen und seine Telefonnummer zu nennen. Diese werden auf Tonband festgehalten, und, sobald jemand frei ist, abgehört. Dem Kunden wird dann zurückgerufen. An beiden Enden des Drahtes erfreut man sich auf diese Weise gewonnener Nervenkraft, die sich sonst in Alltagsärger hätte entladen können. Das System bewährt sich ausgezeichnet.

Britischer Flugzeugexport - Der Export der britischen Flugzeugindustrie erreichte in den ersten sechs Monaten dieses Jahres ein neues Rekordergebnis mit fast 56 Millionen Pfund Sterling (etwa 672 Millionen Franken).

Deutschlands Luftverkehr der Zukunft - Der westdeutsche Verkehrsminister Dr. Seehofer äusserte sich in einem Interview über die Zukunft des deutschen Luftverkehrs. Bis 1957 soll die deutsche Luftverkehrsgesellschaft über zwölf Super-Constellations verfügen, während bis 1958 neun Viscounts abgeliefert würden. 1961 kämen vier Düsenflugzeuge des Modells B-707 dazu. Mit den zwei weiteren bestellten Metropolitans werde die Luft-hansa bis 1961 insgesamt 29 moderne Flugzeuge besitzen.

Seehofer teilte mit, es sei eine Kommission eingesetzt worden, die bis Ende 1956 die Standortfrage von zwei neuen Grossflughäfen abzuklären habe, die auch den Ansprüchen des Düsenverkehrs genügen sollen. Jede der vier Pisten der beiden Flughäfen werde rund dreieinhalb Kilometer lang sein. Die Gesamtkosten würden auf rund 1 Milliarde DM geschätzt. Vorarbeiten für eine deutsche Polarfluglinie nach Kalifornien seien bereits soweit fortgeschritten, dass mit dem planmässigen Beginn dieser Flüge für voraussichtlich 1958 gerechnet werden könne.

Zur Entwicklung des Luftfrachtverkehrs erschien in einer IATA-Publikation die folgende interessante Zusammenstellung über die Frachttransportleistungen (ohne Russland und China) :

Jahr	Mio Fracht-tkm	Jährl. Steigerung in %	Jahr	Mio Fracht-tkm	Jährl. Steigerung in %
1945	113		1951	905	+ 20
1946	120	+ 6	1952	975	+ 8
1947	273	+ 128	1953	1'026	+ 6
1948	417	+ 53	1954	1'118	+ 7
1949	569	+ 36	1955	1'325	+ 19
1950	757	+ 33			

Jubiläen - Die BEA (British European Airways) und die SAS (Scandinavian Airlines System) konnten am 1. August ihr zehnjähriges Bestehen feiern. Das gleiche Ereignis steht der LAI (Linee Aeree Italiane) am 16. September bevor.

Die Pakistan International Airlines fliegen, seit Mitte Juli den Flughafen Genf-Cointrin an. Die wöchentlichen, mit Super-Constellations besetzten Kurse führen von Karachi über Kairo und Genf nach London.

Ueber 4 Millionen Etappenpassagiere, nämlich 4'048'000, beförderte die TWA in ihrem Geschäftsjahr 1955.

Neuer Mitgliedstaat der ICAO - Ende Juli trat der Sudan als 69. Mitgliedstaat der ICAO bei.

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Fussballclub Swissair - An seiner Generalversammlung vom 7. Juli bestellte der Fussballclub seinen Vorstand wie folgt : Präsident: Richard Köhler, Betriebsgruppe Kloten, Dept. IV; Vizepräsident: Max Strahm, FRVB, Dept. I, Hirschengraben Zürich; Aktuar: Walter Rueger, FRVA, Dept. I, Hirschengraben Zürich; Kassier: Georges Bilgeri, FRVB, Dept. I, Hirschengraben Zürich; Materialverwalter: Werner Däppen, Spedition Kloten, Dept. IV; Spiko-Präsident: Max Ehrensperger, Betr.-Planung Kloten, Dept. IV; Trainer: Walter Vollenweider, Materialverwaltung Kloten, Dept. IV.

Neueintritte - Die folgenden Personen, die wir bestens willkommen heissen, sind im Juli in unsere Dienste getreten:

Personaldienst

Büro für Personalversicherungen
Kehrer Maria

Departement I

Hauptkasse/Wertschriftenverwaltung
Rutschmann Walter

Lochkartendienst

Hess Trudy

Dokumentenzentrale Kloten

Kappeler Inge

Statistikdienst

Fischer Bruno

Verkehrsabrechnung/Passage

von Flüe Hans

Kontrollbüro/Passage, Verkauf

Kägi Armin

Kontrollbüro Fracht

Müller Ernst

Departement II

Abteilung Verkehr

Hug Madeleine

Verkehrsplanung

Arnold Pia

Frachtbuchhaltung Basel

Gisin Rolf Peter

Station Blotzheim

Bendy Emil

Mettler Oskar

Departement III

Sekt. Route Documentation

Piller Jean-François

Assistent Abteilung Bodendienst

Eggenberger Christian

Startdienst

Ehrler Hans

Luginbühl Otto

Passagierdienst, Schalterangestellte

Schlatter Albert

Passagierdienst, Groundhostessen

Hemmi Maria

Hilfiker Marlis

Stadtabfertigung Zürich

Riederer Maria

Schneebeli Ferdinand

Kabinen-Ausrüstungsdienst

Wächter Marta

Departement IV

Studienbüro

Gasser Rudolf

Sektion Bestellung, Budget

Laeng Lory

Sektion Materialverwaltung

Schmid Albert

Schwarz Wilhelm

Lagerbuchhaltung

Güntert Leo

Sektion Flugzeugunterhalt

Hensch Werner

Spenglerei

Hanselmann Andreas

Malerei

Knecht Heinrich

Hausdienst

Hofmann Johann

Utzingler August

Elektrowerkstatt

Collet Claude

Radiowerkstatt

Bösch Eugen

Schuler Felix

Direktion Genf

Abfertigung Genf

Sacher Stefan

Endbuchung Genf

Bovey Marcel

Telex

Gnädingler Marlise

Abfertigung Cointrin

Burnat Jean-Pierre

Waldner Peter

Verpflegungsbetrieb Cointrin

Rossmann Alain

Auslandvertretungen

Lissabon

Pereira Henriques Antonio

Beirut

Jerdak Adel Gebran

Istanbul

Davran Sadi

New York, Abfertigung

Andersen Burton E.

Perez Socrates

Rio de Janeiro

Whichello Keith

Allg. Personalausbildungsreserve

Badoux Auguste

Bösinger Margaret

Dreher August

Gehrig Hansruedi

Gerhard Kurt

Keller Marguerite

Koblet Lucie

Meier Beatrice

Müller Kurt

Pszenyczniuk Esther

Adolf Daneš † Aus Prag ist die Trauerkunde eingetroffen, dass unser dortiger Mitarbeiter Adolf Daneš während der Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit am 13. August an einem Herzschlag verschieden ist. Mit ihm hat unsere Vertretung in der Tschechoslowakei einen vielgeschätzten Mitarbeiter verloren. Adolf Daneš, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren wollen und dessen Hinterbliebenen wir auch an dieser Stelle unser Beileid aussprechen, stand seit dem 1. Januar 1955 im Dienste unserer Vertretung in Prag.

Patenschaften für Pestalozzidorf-Kinder durch Swissair-Angestellte

Im Oktober 1954 (Swissair News Nr. 10 vom Oktober 1954) haben wir die Swissairangestellten zur Uebernahme einer ganzen oder teilweisen Patenschaft für ein Kind im Pestalozzidorf ermuntert.

63 Angestellte haben sich damals verpflichtet, während mindestens eines Jahres monatlich Fr. 1.- bis Fr. 5.- für eine Patenschaft zu überweisen.

In der Zeit vom 1. 11. 1954 bis 31. 7. 1956 wurden auf Postcheckkonto VIII 42109 (Personalkommission des Swissair-Personals Kloten/Zürich)

einbezahlt ;		Fr. 3250.--
davon wurden 1955	Fr. 2800.--	
und in den ersten 7 Monaten 1956	Fr. 300.--	
an das Kinderdorf überwiesen ;		
für Postcheckgebühren sind belastet worden	Fr. 23.90	Fr. 3123.90
	<u>Fr. 23.90</u>	<u>Fr. 3123.90</u>
<u>Saldo per 31.7.1956</u>		<u>Fr. 126.10</u>

Dank der Spendefreudigkeit unseres Personals im Jahre 1955 wurde einer Waise der Aufenthalt im Pestalozzidorf während fast eines Jahres finanziert (Kosten für 1 Kind pro Monat ca. Fr. 250.- inkl. Schulung, Ausrüstung, Dorfunterhalt, Löhne für Mitarbeiter).

Viele unserer Mitarbeiter haben wohl keine Kenntnis von diesen Patenschaften und unter ihnen sind gewiss auch eine Anzahl, die sich der Aktion gerne anschliessen würden. An sie und alle bisherigen Paten wenden wir uns mit der Bitte, unsere Patenschaften aufrecht zu erhalten und noch weitere zu übernehmen!

Wer sind unsere Patenkinder ?

Es sind 200 Buben und Mädchen aus 8 Nationen (England, Frankreich, Italien, Deutschland, Oesterreich, Griechenland, Finnland, Schweiz), die nach bitteren Kindererlebnissen eine unbeschwerte Jugendzeit in Trogen verbringen sollen.

Sie setzen sich zusammen aus Voll-, Halb- und Sozialwaisen (Sozialwaisen = Kinder, deren leibliche Eltern nicht in der Lage sind, die Erziehungsaufgabe selber zu versehen).

Wie wird man Patin oder Pate ?

Indem Sie die beiliegende Erklärung ausfüllen und die Höhe der monatlichen Beiträge angeben, die Sie während mindestens eines Jahres zugunsten eines Kindes in Trogen überweisen werden (es können auch mehrere Monatsbeträge auf einmal einbezahlt werden). Die Einzahlungen haben jeweils bis am 5. des Monats auf Postcheckkonto VIII 42109 - Personalkommission des Swissairpersonals Kloten/Zürich, Patenschaft Kinderdorf Pestalozzi - zu erfolgen.

Gegenüber dem Personal und dem Kinderdorf Pestalozzi werden diese Patenschaften durch die Swissair-Personalkommission Zürich vertreten ; der Swissair steht das Kontrollrecht über diese Patenschaften zu.

Wir hoffen auf recht viele Anmeldungen und danken Ihnen für Ihre Bereitschaft !

Personaldienst

Personalkommission
Zürich - Kloten

Weitere Auskünfte geben Ihnen gerne der Personaldienst oder das Personalbüro Departement IV, (Frl. Oppliger)

Teilnahme - Erklärung

Name :

Vorname :

Dienststelle :

Ich wünsche mich an der Patenschaft des Swissair-Personals von Kloten und Zürich für das Kinderdorf Pestalozzi in Trogen zu beteiligen und verpflichte mich während mindestens eines Jahres regelmässig bis zum 5. des Monats, erstmals im Monat September 1956, einen Betrag von Fr. auf das Postcheckkonto VIII 42109 - Personalkommission des Swissair-personals Kloten / Zürich, Patenschaft Kinderdorf Pestalozzi - einzuzahlen. Ich behalte mir vor, mehrere oder alle 12 Monatsbetroffene zum voraus zu überweisen.

Ort :

Datum :

Unterschrift :

(einzusenden an : Frl. Oppliger, Personalbüro Dept. IV, Kloten)



DIE EHRENTAFEL

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

Herr August Wiederkehr, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 150.--	4385
Herr Robert Grob, Abteilung TEKO, Dept. IV	Fr. 100.--	4346
Herr Felix Fritschi, Postdienst, Dept. II	Fr. 50.--	4229
Herr Peter Lüthi, Frachtdienst, Vertretung Basel	Fr. 30.--	639
Herr Hans Schuler, Abteilung TEKO, Dept. IV	Fr. 20.--	4012
Herr Ernst Brügger, Abteilung TEKO, Dept. IV	Fr. 10.--	4362
Herr Michele D'Acerno, Ing. Abt. , Dept. IV	Fr. 10.--	4506
Herr Ernst Rusch, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 10.--	4008

Herr August Wiederkehr schlug vor, die Gleichrichter im Inverterreglerpanel durch einen speziellen Stecker-einbau für die Kontrollmessungen besser zugänglich zu machen. Er entwarf ausserdem die Schaltung des dazu notwendigen Testgerätes. Dieser Vorschlag trägt dazu bei, die Anzahl der vorzeitigen Inverterwechsel zu reduzieren.

Herr Robert Grob schlug eine neue Reparaturmethode für die Deckel der Frontölpumpe R-2800 vor. Das kostspielige Aufchromen und Nachschleifen fällt weg. Die beschädigten Seitenflächen der Nuten werden künftig überdreht und die Pumpen mit den entsprechenden Uebermassringen ausgerüstet.

Herr Felix Fritschi machte die Anregung, sämtliche internen Formulare sowie das Kopienpapier A4 und A 5 vorgelocht abzugeben. Diese Erleichterung wird bestimmt von vielen Dienststellen begrüsst werden. Die Einführung dieser Neuerung erfolgt schrittweise mit dem Neudruck der Formulare.

Herr Peter Lüthi schlug vor, die Zusatzfrachtbrief-Sätze für Ueberseesendungen mit einem Ueberdruck "Extra Copy" zu versehen; dadurch fällt das mühsame Manipulieren mit einem Handstempel dahin. Zudem ist die Gewähr geboten, dass sämtliche Kopien zweckmässig verwendet werden.

Herr Hans Schuler machte die Anregung, bei der Aufführung von Verkaufträgen auf Kontrollkarten und Arbeitsprogrammen, zusätzlich zur Publikationsnummer die Ordner-Nummer aufzuführen.

Herr Ernst Brügger bezweckte mit seinem Vorschlag die Anfertigung einer Mustertreppe, die je nach Aufstellungsart liegend oder stehend verschiedene Stufenhöhen aufweist. Diese Treppe ist vor allem praktisch für Arbeiten in der Flugzeugkabine.

Herr Michele D'Acierno schlug vor, für die Erstellung von Lichtpausen von Schemazeichnungen und Skizzen anstelle von Tuschzeichnungen, Pico-Matrizen zu verwenden. Diese Matrizen haben den Vorteil, dass lichtpausfertige Unterlagen mit gewöhnlichem Bleistift auch von ungeübten Zeichnern erstellt werden können.

Herr Ernst Rusch schlug vor, für das Verstemmen der Kupferröhrchen beim Loop MN 60 und MN 76 anstelle der schweren "Burndy-Zange" eine gewöhnliche Plombenzange zu verwenden.

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

Nr. 1555 / 3217 / 4170 / 4182 / 4591

Sich melden bitte :

- Nr. 606 bei Herrn Perrin, Vertretung Basel
- Nr. 4226 bei Herrn M. Selva, Verkehrsplanung, Dept. II
Aenderung der Flug- bzw. Rotationspläne für den Europaverkehr.
- Nr. 3613 bei Herrn Kunz, Konstruktionsbüro, Dept. IV
Montagevorrichtung für Augmentorpfeifen.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 119 Verbesserung der "Surcharge Tickets". Gegenwärtig befindet sich ein im vergangenen Frühling ausgearbeitetes, neues "Surcharge Ticket" im Druck, welches die vorgeschlagenen Aenderungen und weitere, durch die zukünftige Tarifstruktur beeinflusste Verbesserungen, enthält.
- 787 Ersetzen des Segeltuchetuis für Bohrer. Das vorgeschlagene Bohreretui ist unzweckmässig, weil die Uebersicht über die vorhandenen Bohrer und deren Zustand verloren geht. Die heute verwendeten Segeltuchetuis sind für unsere Zwecke immer noch das geeignetste Hilfsmittel.
- 1113 Luftlösen für Uniformmützen. Mit der Einführung der neuen Uniformmützen aus Kunststoffmaterial für das Pistenpersonal wurden die Luftlösen seitlich des Mützenrandes angebracht. Bei den übrigen Uniformmützen aus dem leichten und luftdurchlässigen Sommerstoff (Airtex), bringt der Einbau von Luftlösen keine Vorteile.
- 1586 Beschriftung des Schulgebäudes. Ob CENTER oder CENTRE spielt keine Rolle mehr, da das Schulgebäude heute die deutsche Bezeichnung trägt.
- 3238 Einbauen einer stärkeren Feder im Ueberdruckventil der hydr. Anlage und Erhöhen des Druckes von 20 auf 40 PS. Auf den Vorschlag kann nicht eingetreten werden, weil diesbezügliche Versuche negative Ergebnisse zeigten.
- 4064 Versehen der Schottwand der DC-3 mit zwei ovalen, verschraubbaren Oeffnungen, um eine genauere und raschere Wartung und Einstellung der Zündmagnete zu ermöglichen. Die Verwirklichung der Idee lohnt sich aus wirtschaftlichen Gründen nicht, zumal die vorgeschlagene Lösung keine fühlbare Arbeitserleichterung für geschultes Personal mit sich bringen würde.
- 4065 Anstelle eines Vergasersumpfzapfens soll ein Sumpfablasshahn montiert werden. Das Anbringen eines entsprechenden Hahnes widerspricht den Sicherheitsvorschriften, weil durch die Vibrationen Undichtheiten entstehen könnten.
- 4191 Wasser/Alkohol-Druckanzeige im CV-440. Ueber die Notwendigkeit der W/A -Druckanzeige wurde bereits anlässlich der Spezifikationsarbeiten für den CV-440 diskutiert. Durch den Einbau bei der Herstellerfirma würden Lieferungsverzögerungen hervorgerufen, weshalb davon abgesehen werden musste. Der Einbau durch unsere Werkstätten wird zur Zeit von der Ing. Abt. studiert.

- 4220 Herabsetzen der Zollgebühren beim Ankauf von neuen Flugzeugen durch Gründung einer Tochtergesellschaft der SWISSAIR mit Sitz in New York - Long Island. Verschiedene gewichtige Gründe sprechen gegen die Verwirklichung dieser Idee. Steuermässig gesehen, würden für die SWISSAIR eher Nachteile daraus erwachsen, weil eine im Staate New York zu gründende Charter-Tochtergesellschaft gemäss dem Doppelbesteuerungsabkommen Schweiz - USA der Steuerbegünstigung verlustig ginge und unter die Steuerhoheit von Amerika fallen würde. Die Steuerbelastung in den USA käme somit viel höher zu stehen als in der Schweiz. Rechtlich gesehen, wären die durch die Tochtergesellschaft angekauften Flugzeuge in den USA beheimatet und müssten auch eine amerikanische Immatrikulation tragen. Wir empfehlen dem Einsender, sich in die vor ca. 1 1/4 Jahren im schweiz. Handelsamtsblatt publizierte Abhandlung betr. Zoll- und WUST-Behandlung der SWISSAIR-Flugzeuge zu vertiefen.
- 4285 Einführen des Freebooking für das Luftreisebüro in Zürich. Die Sektion Reservationswesen befasste sich bereits im Frühling 1956 mit der Einführung dieses Systems. Leider kann infolge Platzmangel in unserem provisorischen Reisebüro weder ein Kontrollboard noch ein weiterer Telex eingesetzt werden, was die Einführung verunmöglicht.
- 4289A Abändern der "Reservation Cards". Das Anbringen der "P - Ecke" am untern Rande der Karte und der gleichzeitige Einbau eines entsprechenden Hindernisses in der Registratur-Trommel würde zu grosse Kosten und Umtriebe verursachen. Das Ausstanzen von Kerben bietet dieselben Schwierigkeiten. Zudem würde die Verwendung vorgestanzter Karten oder das Stanzen nach Erstellung der "Reservation-Cards" den Arbeitsablauf hemmend beeinflussen.
- 4292 Orientieren der Passagiere mittelst Lautsprecher über meteorologische Begebenheiten und markante geografische Punkte während des Fluges. Die Policy über die erwähnten Meldungen (Crew Speechers) ist im Flight Operations Manual festgelegt. Die im Vorschlag erwähnten Mitteilungen würden ihren Zweck nur bei gutem Wetter erfüllen, und es ist sicher auch nicht der Wunsch aller Passagiere, durch den Lautsprecher laufend gestört zu werden.
- 4389 Aendern des Schmierölsystems beim Druckkabinenkompressor DC-6B. Die Angelegenheit wurde eingehend geprüft, und es hat sich gezeigt, dass die Schmieröl-Druckerhöhung durch einwandfreies Abrichten der Deckel und der Auflagen am Kompressorgehäuse, sowie durch die Verwendung von neuen Dichtungen eliminiert werden konnte.
- 4401 Austausch von alten Telefonbüchern zwischen Zürich und Genf. Die amtlichen Telefonverzeichnisse sind starken Aenderungen unterworfen, was auch der Grund ist, warum sie halbjährlich herausgegeben werden. Einsparungen wären nur möglich, wenn die Anzahl der Bezüger herabgesetzt werden könnte. Gemäss der Verteilerliste ist dies jedoch nicht möglich. Die alten Telefonverzeichnisse sind jeweilen beim Erscheinen der neuen, zu Gunsten der Unterstützung der Aktion "Radio für Invalide" abzugeben.
- 4517 Einbau von Funktionszählern zur Laufzeitenbestimmung. Die Bestimmung der Laufzeiten der Geräte beruht auf Erfahrungstatsachen und ist vorläufig genügend genau, um daraus die Flugzeugeinsatzzeit bestimmen zu können. Eine Verbesserung des Verfahrens wäre nur durch eine wirkliche Messung der tatsächlichen Laufzeiten mit einem billigen Zeitzähler erreichbar. Der vorgeschlagene Funktionszähler eignet sich nur für wenige Geräte.
- 4545 Abändern der Heizgeräte vom Dreischlauch- zum Einschlauchsystem. Aus technischen Gründen darf der Umbau der Heizaggregate nicht ausgeführt werden. Die Aggregate sind so gebaut, dass jederzeit mit ein, zwei oder drei Schläuchen gearbeitet werden kann. Der Bezinverbrauch ist durch ein Ventil regulierbar.
- 4560 Ersetzen der Schutzdeckel für Feuerwarnschalter DC-6B durch solche aus Stahlblech. Im Elektro-Magazin sind solche Deckel aus Anticorodal-B vorhanden, welche festigkeitsmässig den gewünschten Stahldeckeln nicht nachstehen.
- 4567 Aufladegerät für Trockenzellen. Dieses Problem wurde vor Jahren schon einmal aufgegriffen. Die Aufladung von Trockenzellen ist nur durchführbar, wenn die Benftzungsdauer der Zellen zwischen den Landungen kurz bleibt. Keinenfalls kann die Zelle in der Lampe bleiben bis sie erschöpft ist, um wieder aufgeladen zu werden. Unter diesen Umständen ist der Zinkbecher bereits durchfressen, und die Zelle zerstört das Lampengehäuse. Diese Gefahr ist bei den sog. "sealed" Zellen, welche in den USA grösstenteils verwendet werden, nicht so gross. Diese Zellen sind aber in der Schweiz wesentlich teurer als die normalen. Um die Voraussetzungen für eine rationelle Aufladung zu schaffen, wäre eine spezielle Organisation für die Ausgabe und den Rückschub notwendig, die sich aber nicht lohnt.

- 4702 Vorauszahlungen von USA-Lieferantenrechnungen. Eigentliche Vorauszahlungen müssen lediglich für komplette Flugzeuge gemäss Purchase Agreement sowie für grosse Bauteile, wie Reservemotoren, Propeller und Motoreinbauten geleistet werden. Es handelt sich dabei um eine Kapitalbevorschussung zur Sicherung des Auftrages. Für gewöhnliche Ersatzteillieferungen sind von den USA-Lieferanten "net 30 days" vorgeschrieben, mit Ausnahme der "United Aircraft Export", für welche die 10-tägige Zahlungsfrist gilt. An diese Zahlungsbedingungen ist nicht nur die SWISSAIR, sondern auch die SABENA, KLM und SAS gebunden. Selbst auf noch nicht definitiv bestellten Ersatzteilen haben uns kürzlich gewisse Lieferanten Vorauszahlungen verlangt, damit die SWISSAIR bei einer voraussichtlichen Teuerung noch in den Genuss des alten Verkaufspreises gelangt. Wir können dem Einsender verraten, dass unser Bank- und Postverkehr täglich verbucht wird, dagegen erscheinen die Zahlungen für Ersatzteillieferungen längere Zeit bevor eine Gegenbuchung für die bezügliche Faktura erfolgt, weshalb das Kreditoren-Konto der USA-Lieferanten einen grossen Soll-Saldo aufweist, der wahrscheinlich irrtümlicherweise als "Vorauszahlung" angesehen wurde.
- 4704 Bemalen der Stufen der Teleskoptreppen der CV-440. Aus dem Betriebsrapport vom 11.7.56 (unter Punkt 145) ist ersichtlich, dass diesbezügliche Weisungen erteilt wurden. Das Aufspritzen der Schrift auf das Riffelblech der Stufen-Stirnwände hätte den Nachteil, dass das Schriftbild beeinträchtigt würde, weshalb es auf Blechtafeln aufgetragen wird, welche dann an die Stufenwände aufgeschraubt werden.
- 4705 Aufstellen von Plexiglashalter für Streichholzbriefchen in den Luftreisebüros. Es ist anzunehmen, dass solche Ständer zu oft verschwinden würden. Dagegen können unsere Luftreisebüros laufend Streichhölzer bestellen und nach Bedarf abgeben.
- 4861 Verwenden des Makulaturpapiers zu Sparblöcken. Makulaturpapier wird bereits seit mehreren Jahren in Form von A5-Blöcken abgegeben. Solche Blöcke sind beim Einkaufsdienst Dept. I anzufordern.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/416/606/607/638/771/772/773/788/789/1554/1589/1648/2354/24 85/2659/
2696/2817/2843/3065/3070/3613/3792/3834/3914/3963/3967/4067/4068/4075/4082/4125/
4133/4138/4144/4162/4166/4221/4226/4244/4247/4252/4253/4258/4261/4274/ 4279/4299/4307/
4314/4337/4347/4378/4380/4395/4396/4501/4502/4508/4510/4511/4512/4513/4514/4525/
4541/4552/4553/4570/4572/4588/4594/4619/4703/4900/4901/4902.

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

Nr. 326/770

Vorschläge im Versuchsstadium :

Nr. 362/427/4132.

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 9

September 1956

Unsere Verkehrsleistungen im August 1956

	<u>August 1956</u>	<u>August 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	11'262'197 + 12 %	10'087'504
Ausgelastete Tonnenkilometer	7'744'501 + 10 %	7'028'892
Etappenpassagiere	87'966 + 12 %	78'303
Fracht in kg	781'496 + 25 %	623'663
Post in kg	283'913 + 5 %	269'934
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	68,8 %	69,8 %

Einem um 11,3% gestiegenen Verkehrsangebot stand in der Berichtszeit eine um nur 9,6% grössere Nachfrage gegenüber. Als Folge davon sank die Auslastung im Vergleich zum August 1955 um einen Punkt auf 68,8% und kam damit um volle vier Punkte unter den budgetierten Koeffizienten zu liegen. Die rückläufige Bewegung ist vor allem den Verkehrsgebieten Europa und Naher Osten zuzuschreiben. Insgesamt betrachtet hat uns der abgelaufene Monat eher eine Enttäuschung gebracht.

In Europa stieg die tkm-Produktion um 22,2%. Die Nachfrage nahm jedoch lediglich um 18,2% zu. Die mittlere Auslastung ging auf 66,4% zurück, verglichen mit 68,7% in der Parallelfrist des Vorjahres. Dieses Verkehrsgebiet nahm 54% der totalen Produktion in Anspruch.

Das Verkehrsangebot auf unseren Linien nach Athen, Istanbul, Kairo, Tel Aviv, Beirut und Damaskus erfuhr eine Steigerung um 8,8%, derweil die Nachfrage nur um 0,7% anstieg. Der mittlere Auslastungsgrad gab auf 75,3% nach, gegenüber 81,3% im gleichen Monat des Jahres 1955. An der gesamten tkm-Leistung waren diese Strecken mit 12% beteiligt.

Im Nord-Atlantik-Dienst, wo unser Angebot um 2,3% geringer war, ergab sich eine um 0,5% kleinere Nachfrage. Der Auslastungsgrad stellte sich auf 69,7%, im Vergleich zu 68,4% im letztjährigen August. Der Verkehrsanteil lag bei 30%.

Der Südatlantik brachte bei weitem das erfreulichste Resultat. Bei praktisch unverändertem Angebot gelang es, eine um 19,3% höhere Nachfrage zu befriedigen. Entsprechend erhöhte sich der Auslastungsgrad von 62,0% auf 73,7%.

Neue Funktion im Departement III - Im Zuge unserer Vorbereitungen für die Aera des Düsenverkehrs konnte sich die Swissair per 1. September 1956 die Dienste eines qualifizierten Fachmannes mit praktischer Erfahrung auf dem gesamten Operationsgebiet der Strahltriebwerke sichern. Dieser Fachmann ist Captain Peter Bois, der als Test- & technischer Pilot für die De Havilland-Werke über 1500 Stunden auf Comet-Flugzeugen geflogen hat. Vordem war er bis 1950 als DC-6-Captain bei SAS tätig. Peter Bois wird als beratender Pilot vornehmlich mit dem Chef unseres Planungsdienstes, Ing. A. Baltensweiler, im Hinblick auf die Einführung der Turbinenflugzeuge zusammenarbeiten. In einem beschränkten Ausmass wird er als Captain auf unsern DC-6B und DC-7C Flugdienst leisten. In dieser Eigenschaft ist er dem Chef der Abteilung Flight Operations, im übrigen jedoch dem Chef des Departement III unterstellt. - We extend a hearty welcome to Captain Bois and wish him a successful career with our Company!

Neue Pilots-in-Command - Die Flugkapitäne Armand Etienne und Kurt Liljequist sind zu Pilots-in-Command auf DC-6B avanciert und können in dieser Eigenschaft in Europa und nach dem Nahen Osten eingesetzt werden. Ferner stiegen die Flugkapitäne Keith Johnson und Michael Maas zu Pilots-in-Command auf DC-4 für Nordatlantikflüge auf. Pilot Charles Ott erreichte den Grad eines Pilot-in-Command auf Convair. Wir gratulieren!

Flugplatz Genf - Die ständerätliche Kommission zur Prüfung des Bundesbeschlusses über die Genehmigung des schweizerisch-französischen Abkommens über den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin beschloss einstimmig, dem Ständerat Annahme des Bundesbeschlusses zu empfehlen. Der Beschluss bezieht sich auf die Erhebung Cointrins in den Rang eines Interkontinentalflughafens vor, womit eine Gleichstellung mit dem Flughafen Zürich erzielt wird.

Die Winterflugpläne 1956/57 - Laut einer Mitteilung der IATA wird diesen Winter das Platzangebot im europäischen Verkehrsgebiet gegenüber der Vergleichsperiode 1955/56 eine Erhöhung um 12% erfahren. Die Häufigkeit der Flüge dürfte um 7% gesteigert werden. Im Verlaufe der kommenden Winterflugperiode setzen die europäischen Luftverkehrsgesellschaften neue Flugzeuge im Gesamtwert von etwa 215 Millionen Dollar in Betrieb.

12. IATA-Generalversammlung - Vom 17. bis 21. September fand in Edinburgh (Schottland) die zwölfte Generalversammlung der International Air Transport Association statt. An ihr nahmen Vertreter von 74 Mitgliedsgesellschaften aus fünfzig Ländern teil. Eines der Haupttraktanden stellten die vielfältigen Probleme, die mit dem bevorstehenden Uebergang zum Düsenzeitalter zusammenhängen.

Der Generaldirektor der IATA, Sir William P. Hildred, machte in seiner Eröffnungsansprache folgende interessante Angaben:

Die IATA-Mitglieder befördern heute 23mal mehr Passagiere, 70mal mehr Fracht und 13mal mehr Post als 1946.

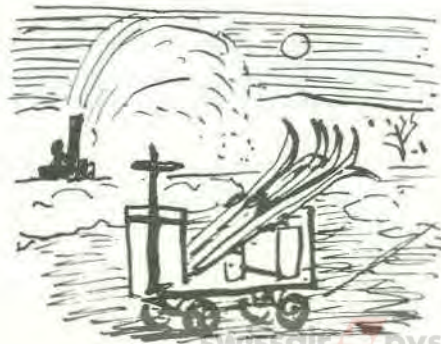
Gegenüber 1954 haben der Passagierverkehr um 16%, das Frachtvolumen um 18% und die Postbeförderung um 14% zugenommen.

Im Nordatlantikverkehr betrug die Wachstumsrate beim Personentransport 19%, verglichen mit 11% von 1953 auf 1954. Im vergangenen Jahr überquerten nahezu 700'000 Personen den nordatlantischen Ozean im Flugzeug.

Die wichtigsten Neuerungen des Winterflugplanes

Der diesjährige Winterflugplan tritt am 7. Oktober 1956 in Kraft und ist gültig bis zum 13. April 1957.

- Im Verkehr mit New York gilt bis zum 27. Oktober noch der gegenwärtige Sommerflugplan. Vom 30. Oktober bis 19. Dezember wird mit DC-4 ein zweiter wöchentlicher Frachtkurs geführt. Ab ca. 20. Dezember gelangen auf unserer Nord-Atlantik-Strecke erstmals DC-7C zum Einsatz.
- Auf den Linien Zürich-London, Zürich-Manchester, Basel-London und Genf-London, kommen ausschliesslich DC-6B oder Metro-politans zur Verwendung.
- Zürich-Basel-Paris und Genf-Paris behalten bis zum 27. Oktober den Sommerflugplan und werden nachher ausnahmslos mit Metro-politans bedient.
- Der bisherige Morgenkurs Zürich-Stuttgart erfährt ab 29. Oktober eine Verlängerung bis Köln.
- Swissair und Sabena befliegen Zürich-Brüssel und Genf-Brüssel gemeinsam mit Metro-politans.
- Während im letzten Winter die Swissair die Tageskurse Zürich-Amsterdam allein durchführte, schaltet sich nunmehr die KLM mit vier Kursen pro Woche ein.
- Die Swissair befliegt Zürich-Kopenhagen bis zum 27. Oktober und wiederum ab 1. Januar 1957. SAS besorgt die Flüge vom 28. Oktober bis 31. Dezember.
- Der Flugdienst von Genf nach Palma de Mallorca wird vorläufig von der Swissair bis zum 27. Oktober verlängert.
- Zwischen Genf und Nizza werden durchgehend zwei tägliche Swissair-Flüge stattfinden.



Nach vorläufigen Angaben der International Civil Aviation Organization (ICAO) betragen die Einnahmen der Fluggesellschaften pro 1955 etwas mehr als drei Milliarden Dollar oder 18% mehr als 1954. Von diesem Total stammten 78% aus dem Passagierverkehr, 11% aus dem Frachtgeschäft, knapp 7% aus dem Posttransport und der Rest aus Charterflügen und Nebeneinkünften.

Die Gewinnmarge erreichte im Gesamtdurchschnitt lediglich 1,1% oder 33'000'000 Dollar.

Von unserm Flugzeugpark - Am 1. September 1956 ist der vierte der elf von uns bestellten Convair Metropolitans in der Schweiz eingetroffen. Er trägt die Immatriculation HB-IMG "Appenzell" und steht bereits im Einsatz. Der fünfte Metropolitan HB-IMH "Grisons" wird auf Ende dieses Monats erwartet. Die ersten zwei der sieben an die Mohawk Airlines verkauften Convair 240 haben am 26. August (IRY) und am 30. August (IMA) die Schweiz verlassen.

Die vier DC-7C werden uns voraussichtlich an den folgenden Daten in Santa Monica übergeben: Nr. 1: am 2. November 1956; Nr. 2: am 3. Dezember 1956; Nr. 3: am 5. Juni 1957 und Nr. 4: am 13. August 1957.

Die Klima-Anlage im Flugzeug - Mit dem Begriff Klima fassen wir die Wirkung von Luftdruck, Temperatur und Feuchtigkeit der Luft in einem Wort zusammen. Diese drei Luftzustände werden in der Flugzeugkabine zum Wohle der Passagiere und der Besatzungen mittels einer Klima-Anlage innerhalb behaglicher Grenzen gehalten. Hieraus folgert man öfters, die Klima-Anlage diene ausschliesslich dem Komfort. Diese Ansicht ist aber längst überholt. Der Luftverkehr verdankt seine Bedeutung nicht zuletzt den Anstrengungen, "schneller und höher" zu fliegen. Warum? Einmal ist es der Zeitgewinn - time is money - und damit die Verkürzung der Sitzzeit, was die Bequemlichkeit einer Luftreise erhöht. Sodann finden wir die Antwort bei der Eigenart des Flugzeuges selbst und seinem "Lebensraum", d.h. der Erdatmosphäre. Einerseits bietet die Lufthülle unseres Planeten den Vorteil, Flugzeuge zu tragen und ihre Motoren mit dem nötigen Verbrennungssauerstoff zu versorgen. Andererseits hat sie den Nachteil, schnellfliegenden Flugzeugen starken Widerstand entgegenzusetzen. Je schneller die Flugzeuge werden, desto grössere Höhen und dünnere Luftschichten müssen sie aufsuchen, damit das schnelle Fliegen auch wirtschaftlich bleibt. Ähnlich wie ein Reisender in der Sandwüste, ist auch jener von manchen Gefahren bedroht, der sich in höhere Schichten der Atmosphäre begibt. Dem Wüstenfahrer kann der Wassermangel lebensgefährlich werden, dem Luftfahrer der Mangel an Sauerstoff. Schon in 3'000 m Höhe erhalten wir bei jedem Atemzug nur noch drei Viertel der gewohnten Luft- und Sauerstoffmenge. Dies ist eine Folge der geringeren Luftdichte. Ab etwa 7'500 m Höhe kommt noch der verminderte Luftdruck als nachteilige Wirkung hinzu. Er führt zu einer Ausdehnung der im Körper eingeschlossenen Gase, zum Ausscheiden von im Blut gelösten Stickstoffes und äussert sich in Blähungen, Gelenk- und Muskelschmerzen. Aeusserste Druckgrenze für den Menschen ist die Höhe von 19'250 m, in der das Blut bei Körpertemperatur zu sieden beginnt. Die Unannehmlichkeiten und Gefahren der tiefen Temperaturen, wie in grossen Höhen herrschen, sind leicht auszudenken. Weniger augenfällig ist indessen, dass damit auch eine ungewöhnliche Trockenheit der Luft zusammenhängt. Die Luftwüste! Schnell fliegende Flugzeuge steigen und sinken auch viel rascher, was zu rapiden Druckänderungen führt, die dem Passagier nicht zugemutet werden können. Konstante Lufttemperatur, ein erträgliches Minimum an Luftfeuchtigkeit, stetiger Luftwechsel in der Kabine, langsame Druckdifferenzen und eine maximale Druckhöhe von 2'400 m müssen von einer Klima-Grossanlage in allen Flugphasen, also auch im Bereich der Luftwüste, unbedingt eingehalten werden. Vor gut zehn Jahren wies die Constellation C-69 als erstes Verkehrsflugzeug eine Klima-Grossanlage auf. Seither sind die Anforderungen des Höhenfluges bedeutend gestiegen und werden beim Düsenverkehrsflugzeug nochmals gewaltig zunehmen. Die sechs erstrebenswerten Hauptziele des Luftverkehrs - Sicherheit, Geschwindigkeit, Oekonomie, Verlässlichkeit, Komfort und Reichweite - können zum guten Teil nur über den Höhenflug und die ihn ermöglichende Klima-Anlage erreicht werden.

Mehr als 1'000 Fr. haben die Angestellten unserer Endbuchung in Zürich in der Zeit vom November 1954 bis anfangs September 1956 in Form von Patenschaften dem Pestalozzi-Kinderdorf überwiesen.

Dies und das aus der Luftfahrt

Die PAA hat im Monat August 1956 rund 20'000 Passagiere zwischen Europa und den USA - zumeist heimkehrende Amerikaner - befördert. Gegenüber August 1955 ist diese Zahl um 23% und verglichen mit August 1954 sogar um 58% höher.

Die BOAC wies für das im letzten März zu Ende gegangene Geschäftsjahr einen Reingewinn von 118'000 Pfund aus, verglichen mit einem solchen von 262'000 pro 1954/55.

St. Bürokratism am Pranger

Bei einer sehr bekannten Fluggesellschaft trug sich vor kurzem folgende, leider wahre Geschichte zu:

Ein Passagier bezahlte seine Reise mit 4'800 baren Franken. Nach Erlegung des Betrages bat er den Mann am Schalter um zwei Briefumschläge. Der Angestellte händigte ihm das Gewünschte aus und verlangte dafür noch extra zwanzig Rappen!

P.S. Es bestehen gute Gründe, den Namen der Gesellschaft lieber nicht zu nennen. Jedermann darf indessen dreimal raten

Die Air India International bestellte drei Boeing 707, die sie ab 1960 auf ihren interkontinentalen Linien, u. a. von der Schweiz nach Indien und dem Fernen Osten, einzusetzen gedenkt.

Die Quantas Empire Airways Ltd. ist vom australischen Luftfahrtministerium zum Ankauf von sieben Boeing 707 Düsenverkehrsflugzeugen ermächtigt worden.

Die Air France schloss ihre Betriebsrechnung 1955 unter Berücksichtigung des Staatszuschusses von 2'908 Millionen fFr. ab. Die eigentliche Erfolgsrechnung, die verschiedene Sondereinkünfte, wie insbesondere eine zusätzliche Regierungssubvention sowie Gewinne aus dem Verkauf von Flugzeugen und Beteiligungen, berücksichtigt, ergab einen Gewinn von 21 Millionen fFr., der im wesentlichen zur Verminderung des Verlustvortrages aus dem Jahre 1953 von 1'507 Mio. fFr. verwendet wird.

Die ärztliche Ecke hat sich diesmal fast zu einer vollen Seite ausgewachsen. Der Arzt beantwortet uns die Frage:

Was leisten Röntgenstrahlen?

Unsere Zeit hat, neben dem Fliegen, noch einen anderen phantastischen Traum früherer Generationen verwirklicht: Das Hindurchsehen durch feste Gegenstände und - Menschen.

Röntgenstrahlen, in einer besonderen Röhre unter hoher elektrischer Spannung erzeugt (erstmal 1895 durch Wilhelm C. Röntgen in Würzburg) durchdringen feste Körper und bringen deren Strukturen direkt auf dem Leuchtschirm (oder auf der photographischen Platte) zur Darstellung. Das Bild, das so entsteht, ist eigentlich ein Schattenbild, in dem die Strukturen je nach ihrer Schichtdicke und je nach dem Material, aus dem sie bestehen, die Röntgenstrahlen mehr oder weniger stark absorbieren, d. h. im Bild als hellere oder dunklere Schatten erscheinen. Der Knochen z. B. in einem gebrochenen Bein, wird also sichtbar, weil er mehr Röntgenstrahlen absorbiert, - einen tieferen Schatten ergibt, als die umgebenden Weichteile.

Dies ist nicht selbstverständlich. Beständen unsere Knochen z. B. aus Holz und wäre es das beste Eichenholz, so blieben sie beim Röntgen unsichtbar, weil Holz die Strahlen nicht stärker absorbiert als irgendwelche Weichteile. Verantwortlich für die stärkere Absorption durch den Knochen ist sein Gehalt an Kalk. Es gilt die wichtige Regel, dass Materialien mit höherem spezifischen Gewicht (genau gesagt: Atomgewicht) mehr Röntgenstrahlen absorbieren. Es ergibt sich also beispielsweise folgende Reihe: Ein Holzsplitter in einer Hand bleibt unsichtbar, ein Aluminiumsplitter ist gerade eben, ein Eisensplitter dagegen gut sichtbar, während ein Fremdkörper aus Blei praktisch alle Röntgenstrahlen absorbiert und daher z. B. eine Gewehrpatrone in irgend einem Körperteil sich fast wie ein aus dem Röntgenfilm herausgestanztes Loch darstellt.

Das luftthaltige Lungengewebe ist für die Röntgenuntersuchung sehr geeignet, weil sich irgendwelche Verdichtungen oder Einlagerungen (Kalkherde) gut darstellen, während die einfache Durchleuchtung des Unterleibes wegen der mangelnden Kontraste praktisch nichts ergibt. Zur Darstellung von Magen und Darm lässt man daher den Patienten vorher einen Barium-Brei schlucken (hohes Atomgewicht von Barium) dessen Konturen dann sozusagen ein Negativ-Bild der Innenwandung dieser Hohlorgane ergeben.

Es mag interessieren, dass auch in der Technik die Röntgenstrahlen zur Aufdeckung verborgener Materialschäden und zur Sichtbarmachung von Konstruktionseinzelheiten dienen. Gerade auch in unserm Dept. IV kommt dieses wichtige Verfahren in zunehmendem Masse zur Anwendung.

Neben der Diagnostik, wo eine praktisch völlig unschädliche Röntgendosis verwendet wird, haben die Röntgenstrahlen grosse Bedeutung bei der Behandlung bösartiger Geschwülste (Krebs) erlangt. Die Strahlen haben die Eigenschaft, das junge undifferenzierte, in raschem Wachstum begriffene Gewebe dieser Geschwülste dosiert zu vernichten, die hochdifferenzierten, "alten" Körpergewebe wie es z. B. das Nervengewebe darstellt, nicht anzugreifen. Dies setzt uns in die relativ glückliche Lage, z. B. einen Gehirntumor ohne Schaden für das Gehirn wirksam zu bestrahlen.

Aber leider bildet auch die Röntgenbehandlung nicht die letzte Antwort auf das grosse, mit so viel Tragik verbundene Krebsproblem.

Dr. Bernhard Hässig

Neueintritte - im Verlaufe des August 1956 traten die nachstehenden Personen, die wir als neue Mitarbeiter bestens willkommen heissen, in unsere Dienste ein :

Personaldienst

Boenzli Heidi-Lotti

Departement I

Zahlungsbüro

Rieker Heinrich

Kontierungs- & Fakturenkontrollbüro

Kundert Esajas

Kontrollbüro Fracht

Egli Max

Kontrollbüro/Passage Verkauf

Bärlocher Kurt

Departement II

Sektion Verkaufsbeziehungen

Meyer Ilona

Fracht - Verkaufsbeziehungen

Brunner Manfred

Abt. Verkehr, Flugplanbüro

Hofstetter Annemarie

Luftreisebüro Zürich

Weber Hanspeter

Departement III

Sektion Schule & Training

Delarageaz Christiane

Piloten

Danielsson Johan August Börje

Dixon John Septimus

Jackson Thomas Sidney

Mc Callum Michael

Terraneau Montague Arthur

Withers Jeffrey James

Piloten-Aspiranten Kurs I/56

Bührer Heini

Rüesch Walter

Piloten-Aspiranten Kurs II/56

Ritter Peter Paul

Crew Assignment

Edelmann Albert

Rosenberger Hanny

Weber Hugo

Feste Fernmeldedienste

Kocher Robert

Startdienst

Kern Fritz

Rietmann Walter

Traffic

De Perini Arno

Hugentobler Ernst

Hürlimann Georg

Meili Ernst

Frachtdienst

Angehrn Erika

Fischbacher Rudolf

Oberholzer Arthur

Frachtbuchhaltung

Oeschger Josef

Passagierdienst

Wild Hans-Peter

Ground Hostess

Déglon Lilian

Stadtabfertigung Zürich

Epp Anton

Kabinen-Ausrüstungsdienst

Trittbach Fritz

Departement IV

Ingenieur-Abt., Flugzeugausrüstung

Hüppi Hans

Vorschriften & Bestellung

Schori Hans Alfred

Chemiker

Wiedmer Peter

Sekt. Bestellung IERA & Verbrauchsmaterial

Willi Ernst

Sekt. Bestellung, Budget

Luck Alice

Sekt. Technischer Einkauf, Verkauf

Jucker Roland

Sekt. Flugzeugunterhalt

Blattner Hans-Jörg

Born Kurt

Faller Rageth

Fuchs Peter

Meier Josef

Müller Rudolf

Rhyner Kaspar

Rusterholz Albert

Signer Ernst

Suter Karl

Schlatter Rodolphe

Waldvogel Alfred

Zeier Jakob

Spenglerei

Flückiger Heinrich

Schlosserei

Nüsperli Karl

Instrumentenwerkstatt

Abderhalden Ulrich

Klaus Erich

Schärer Kurt

Elektrowerkstatt

Hasler Kurt

Leu Ferdinand

Schlagenhauf Karl

Radiowerkstatt

Spiess Richard

Triebwerkgruppe I, Revision

Vomsattel Emil

Triebwerkgruppe II, Magnetwerkstatt

Schlatter Jakob

Mechanische Werkstatt

Lienhard Georges

Bauabteilung

Assirati Erio
Bernetta Aldo

Auslandvertretungen

London

Williams Freda Florence

Paris

Popik Jacques

Brüssel

Deffontaine Norbert J. C. M.

Amsterdam

Wiegersma Sjoerd

Frankfurt Regionalvertretung

Fuchs Elisabeth
Stein Ilse

Frankfurt Station

Alm Bert
Löw

Wien

Oettel Alfred

New York

Hassell Courtney E.
Kahl Richard
Whittier Antony

New York, Abfertigung

Boyd Richard E.
Collard Jacques E.
Den Boer Walter E.
Pittluck Harvey

New York, Verpflegungsbetrieb

Grillo Michael

Philadelphia

Kilian Ruth A.G.

Rio de Janeiro

Colas Jussura Dutervil

Recife

Lopes Albuquerque Maria Luisa

Buenos Aires

Wachner Susanne

Allg. Personalausbildungsreserve

Crelier Raymond

Enz Paul

Ruoss Hugo

Steiner Fernand

DIE SEPTEMBER-AUSGABE "DIE GUTE IDEE"

MUSS AUS TECHNISCHEN GRUENDEN AUSFALLEN!

Da in der Oktober-Nummer möglichst viele Vorschläge behandelt werden sollen, sind die Einsender nachstehender, zur Prämierung vorgesehener Vorschläge, gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden:

Nr. 3070, 3792, 3967, 4075, 4166, 4508, 4510,
4572, 4810.

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Vergünstigungslisten - Wir teilen unsern Lesern mit, dass ab jetzt die Listen jener Geschäfte, die dem Swissair-Personal bei Einkäufen Vergünstigungen gewähren, bei den Personalassistenten der Departemente bezogen werden können.

Die Firma Möbel Keller, Lagerverkauf, Badenerstrasse 310/Stierliweg 12, Telephon 23 83 26, räumt SR-Angestellten gegen Vorweisung der Personalkarte Rabatte von 10% (Aussteuerrabatt) auf Käufe von Einzel-Möbeln und Polster-Möbeln, die im Ladengeschäft, Neugasse 50, Zürich 5, getätigt werden, ein.

Das Möbelhaus B. Biasiutti, Löwenstrasse 55-57, Zürich 1, gewährt Rabatte von 5%.

Fussball-Club -

Zum Auftakt der Sptelsaison 1956/57 trugen unsere 1. & 2. Mannschaft am 18. August 1956 je ein Freundschaftsspiel gegen den Sportclub Maschinenfabrik Oerlikon aus.

Das Spiel MFO II (Serie B) - Swissair II (Serie C) zeigte deutlich, dass unsere Spieler noch zu wenig trainiert sind. Sie verloren das Spiel hoch mit 8 : 0 Toren. Mit etwas mehr Training und grösserem Einsatz wird aber auch unsere 2. Mannschaft ein harter Gegner werden.

Im 2. Spiel MFO I (Serie A) - Swissair I (Serie Promotion) besiegte unsere 1. Mannschaft die eine Klasse höher spielenden MFO klar mit 1 : 4 Toren.

Um für die neue Saison gut vorbereitet starten zu können, erwarten wir immer alle Aktiven zum Training. Trainingsabend : jeden Mittwoch 18.00 h auf dem Sportplatz Neudorf, Platz V, Oerlikon (Hinter Hallenstadion). Neue Mitglieder sind herzlich willkommen !

Alpine Sektion -

Auf unseren Aufruf in der Juni-Nummer der Swissair-News hin hat sich erfreulicherweise eine genügend grosse Zahl von Interessenten gemeldet, um ohne langen Verzug die Sektion gründen zu können. So fand schon am 9. Juli 1956 die Gründungsversammlung statt, an der 13 Interessenten teilnahmen. In den Vorstand für das erste Vereinsjahr wurden gewählt : H. Zeller (FFPL) Obmann, A. Wilhelm (FD SA) Bibliothekar, J. Blank (FRVF) Kassier.

Seit der Gründung der Sektion liessen sich bereits zwei Touren durchführen : eine Bergwanderung über die Pörtli-Lücke ins Felli-Tal und eine eigentliche Bergtour auf die Cristallina. Die frohe Stimmung und die gute Kameradschaft, die beide Touren für alle Teilnehmer (13 bzw. 12 Personen) zu einem schönen Erlebnis machten, ermutigen uns, das angestrebte Ziel, nämlich die alpine Ertüchtigung aller Mitglieder der Sektion, ohne Bedenken weiter zu verfolgen.

Die nächste Tour wird Mitte Oktober stattfinden und den Teilnehmern Gelegenheit bieten, sich unter kundiger Leitung mit den Grundbegriffen der Klettertechnik vertraut zu machen und sich Kenntnisse im richtigen Verhalten im Fels anzueignen.

Die Sektion zählt heute bereits 18 Mitglieder (7 Damen und 11 Herren). Tourenprogramme und Einladungen zu Zusammenkünften werden ausschliesslich an die Mitglieder der Sektion versandt. Auch ist die Teilnahme an Touren grundsätzlich nur Mitgliedern möglich, um zu vermeiden, dass sich bergungewohnte Leute Gefahren aussetzen, denen sie nicht gewachsen sind. Die Alpine Sektion steht jedoch allen Freunden des Bergsportes offen und alle, denen es Freude bereitet, im Kreise guter Kameraden die Schönheit unserer Berge zu erleben, seien hiermit eingeladen, sich zwecks Aufnahme in die Sektion mit einem der Vorstandsmitglieder in Verbindung zu setzen.

H. Zeller



SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 10

Oktober 1956

Unsere Verkehrsleistungen im September 1956

	<u>September 1956</u>	<u>September 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	10'776'214 + 16%	9'325'234
Ausgelastete Tonnenkilometer	7'623'099 + 16%	6'552'419
Etappenpassagiere	86'507 + 23%	70'317
Fracht in kg	896'874 + 8%	831'487
Post in kg	293'383 + 7%	273'415
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	70,8%	70,3%

Im September 1956 nahmen sowohl die offerierten als auch die ausgelasteten Tonnenkilometer verglichen mit dem Parallelmonat des Vorjahres um je 16% zu. Dank dieser beträchtlichen Verkehrszunahme hielt sich auch der Auslastungsgrad auf der beachtlichen Höhe von 70,8% (70,3%). Ein bedeutender Anstieg von 23% konnte bei den Etappenpassagieren verzeichnet werden, deren Gesamtzahl von 86'507 nur wenig unter den Ergebnissen der Hochsaisonmonate Juli und August zurückblieb. Das gute Frachtergebnis vom September 1955 wurde noch um 8% erhöht.

In Europa betrug der Anteil der offerierten Tonnenkilometer an unserer Gesamtproduktion 52%. Die Leistungszunahmen hielten sich auf der Angebots- und auf der Nachfrageseite mit je 28% die Waage; der Auslastungskoeffizient erreichte dabei 68,9% (im Vorjahr 68,7%).

Auf unsern Kursen nach Athen, Istanbul, Kairo, Tel Aviv, Beirut und Damaskus, die 12% unserer Gesamtverkehrsleistung beanspruchten, stand einer Steigerung des Angebots um 11% ein lediglich 1%iger Zuwachs der Nachfrage gegenüber. Daher senkte sich hier der durchschnittliche Ladefaktor von 82,6% auf 75%.

Der Nordatlantikverkehr war mit 30% an der tonnenkilometrischen Produktion beteiligt. Trotz einer zwar minimalen Senkung des Verkehrsangebots um 1% nahm die Nachfrage um 2% zu, so dass der Auslastungsgrad um 2,6 Punkte auf 71,5% anwuchs.

Unsere Südamerikalinie ergab erneut ein sehr befriedigendes Resultat. Das Angebot war hier um einen Flug oder 26%, die Nachfrage aber um 45% höher als im gleichen Monat des letzten Jahres, was eine Verbesserung der Auslastung von 65,7% auf 76,1% zur Folge hatte.

Die Zahlen für das dritte Quartal 1956

	<u>Juli-September 1956</u>	<u>Juli-September 1955</u>
Angebotene Tonnenkilometer	33'399'094 + 13%	29'558'701
Ausgelastete Tonnenkilometer	23'366'625 + 13%	20'667'417
Etappenpassagiere	263'334 + 16%	226'221
Fracht in kg	2'542'443 + 19%	2'143'576
Post in kg	868'679 + 5%	828'326
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	69,9%	70,0%

Unser dritter DC-8, dessen Ankauf vom Verwaltungsrat am 24. September beschlossen wurde, soll bereits im Oktober 1960 zur Ablieferung gelangen.

Neue Pilots-in-Command - Flugkapitän Ronald Day ist zum Pilot-in-Command auf DC-4 ernannt worden und kann in dieser Eigenschaft auf dem Nordatlantik eingesetzt werden. Pilot Montague Terraneau erhielt den Kommandanten-Rang auf DC-4, Pilot Max Traber auf Convair und Pilot Viktor Blum auf DC-3.

Wir gratulieren herzlich.

Die Air India kauft B-707 - Die indische Fluggesellschaft Air India hat drei Düsenverkehrsflugzeuge vom Muster Boeing 707 bestellt. Damit ist der Auftragsbestand für diesen Typ auf 137 angewachsen.

Abschied von der HB-IRZ - Der Convair-Liner HB-IRZ wurde am 10. Oktober dem Vertreter der Mohawk Airlines übergeben. Der Abflug nach den USA folgte noch am gleichen Tage. Unter dem Namen "Valais" hatte uns das Flugzeug treue Dienste geleistet.

Wetter-Radar für unsere DC-6B - Alle sechs Einheiten unserer DC-6B-Flotte werden bis zum April nächsten Jahres mit Wetter-Radar ausgerüstet.

Personalstatus per 30. September 1956

Direktion	8
Generalsekretariat	16
Planungsdienst	6
Personaldienst	11
Allg. Personalausw.-Res.	44
Departement I	216
Departement II	
Personal Schweiz	297
Personal Ausland	632
Departement III	
Bodenpersonal	590
Fliegendes Personal	541
Departement IV	939
Direktion für die Westschweiz	375
Total	3'675

Die Zuverlässigkeit der DC-7C ist von 15 Flugzeugen dieses Typs schon unter eindrücklichen Beweis gestellt worden. In der Zeit vom 19. Juli bis 9. August haben die Pan American Airways mit "Seven Seas" Direktflüge von Paris nach New York ohne Zwischenhalte unternommen. Siebenmal wurde die 5900 km messende Strecke in 13 Std. 40 Min. (vorgesehene Zeit 14 Std. 50 Min.) zurückgelegt.

Bis zum 9. Oktober zählten wir 630'719 Etappenpassagiere oder bereits sovielen wie in den vollen zwölf Monaten des letzten Jahres.

Für die zweite Ausbau-Etappe des Flughafens Zürich-Kloten beantragte der Bundesrat den eidgenössischen Räten die Ausrichtung eines Bundesbeitrages von 52'436'000 Franken oder von 35 Prozent der Gesamtkosten.

Eine neue Swissair Vertretung in den USA - In Atlanta (Georgia) wurde eine neue Swissair-Regionalvertretung eröffnet. Ihr steht Mr. Pano Anastasato vor. Die Vertretung betreut die Staaten Georgia, Nord- und Süd-Carolina, Mississippi, Tennessee, Alabama und Florida.

Erfolgreiche Berner Luftverkehrssaison 1956 - Mit 6030 Flugpassagieren erreichte die Frequenz des Berner Flugplatzes im Linienverkehr einen Höchststand, wie er seit der Eröffnung im Jahre 1948 noch nie verzeichnet worden ist. Gegenüber dem letzten Jahr beträgt die Zunahme im Passagierverkehr über 120%, obwohl an 10 Betriebstagen 38 Kurse wegen der von Regenfällen aufgeweichten Graspiste abgesagt oder nach andern Flugplätzen umgeleitet werden mussten.

Ausbau des Wiener Flughafens - Die Wiener Flughafen-Betriebsgesellschaft hat sich für den Ausbau von Schwechat zum österreichischen Zentralflughafen und interkontinentalen Flughafen entschieden. Bis 1958 sollen auch Landung und Start grosser Düsenflugzeuge der Nonstoplinie Wien - New York ermöglicht werden. Die Gesamtkosten für den Ausbau wurden auf 130 Millionen Schilling veranschlagt.

Die CSA fliegt wieder nach Westeuropa - Die tschechoslowakische Luftfahrtgesellschaft CSA hat am 3. Oktober ihren halbwochentlichen Flugdienst Prag-Brüssel und am 6. Oktober die Linie Prag-Zürich wieder eröffnet. Die CSA führt an Samstagen und Sonntagen je einen Vormittags- und Nachmittagskurs nach Zürich.

Geschäftsabschluss der Sabena... - Die Jahresrechnung der Sabena pro 1955 schloss mit einem Reingewinn von 19'300'000 b.frs. ab. Die Gesellschaft beförderte insgesamt 450'000 Passagiere oder 15% mehr als im Jahre 1954. Sie erhöhte im Berichtsjahr ihr Aktienkapital von 300 Mill. b.frs. auf 500 Millionen b.frs.

... und bei den italienischen Luftfahrtgesellschaften - Das Betriebsjahr 1955 der LAI (TWA-Beteiligung) ergab einen Reingewinn von 61 Mill. Lire (Vorjahr 9 Mill. L.). Mit der LAI reisten 236'000 Fluggäste (1954: 195'000). Auch dieses Unternehmen setzte sein Aktienkapital um 4 Mrd.L. auf 5,5 Mrd.L. herauf. - Bei der Alitalia (BEA-Beteiligung) zeigte die Jahresrechnung nach Deckung der gewachsenen Generalunkosten eine Verminderung des Aktivsaldos von 233 (1954) auf 127 Mill.L. Der erzielte Reinertrag wurde den Reserven zugewiesen. Es fand bei ihr ebenfalls eine Aktienkapitalerhöhung von 2 Mrd.L. auf 4,5 Mrd.L. statt.

Auch Schipol wird vergrössert - Für den Ausbau von Schipol, des niederländischen Interkontinentalflughafens, haben die Behörden der Stadt Amsterdam einen Kredit von 180 Millionen hfl. zugesprochen. Der Flughafen dürfte nach dem Ausbau über vier Pisten von je mindestens 3'300 m Länge und 60 m Breite verfügen. Auf dem Flugsteig sollen 57 Flugzeuge, also 34 mehr als heute, Platz finden. Man rechnet mit einer Frist von acht Jahren bis zum vollendeten Ausbau. Die erste verlängerte Rollbahn wird 1960, im Jahre der Inbetriebnahme des ersten DC-8 durch die KLM, bereit sein.

Die ärztliche Ecke

Zum Allergie - Problem

Allergien (Ueberempfindlichkeitsreaktionen oder wörtlich: "Andersreaktionen") scheinen als Begleiterscheinungen der Zivilisation in raschem Zunehmen begriffen. Während unsere Grossväter etwa das Nesselfieber nach Erdbeeren kannten, sehen wir heute fast täglich Patienten mit ähnlich juckenden Hautausschlägen, die sich auf die verschiedenartigsten Reizstoffe zurückführen lassen. Ebenso eigenartig wie typisch für diese Ueberempfindlichkeiten ist ihr schlagartiges Auftreten gegenüber Stoffen, die vorher jahrelang zur natürlichen täglichen Umwelt gehörten. Jemand erträgt plötzlich Tomaten oder Eier oder Honig nicht mehr, oder eine Frau kann von einem Tag auf den andern keine Nylonstrümpfe mehr tragen wegen dem Juckreiz, den sie verursachen.

Es ist, als ob die sonst harmlosen Stoffe den Körper nach anfänglicher Duldung plötzlich und endgültig ärgerten. In seinem Aerger schüttet der Körper einen Stoff ins Gewebe aus - das Histamin - der dann die Haut- und Schleimhauterscheinungen sowie das störende Jucken hervorruft. Man versucht mit Anti-Histaminen ("Antistin" usw.) das Histamin zu binden und damit unschädlich zu machen.

Es ist zu betonen, dass eine Allergie sich nicht beim ersten Kontakt mit einem Stoff zeigen kann, sondern dass sie eine gewisse Zeit zur Entwicklung braucht. Sie kann frühestens bei einem zweiten Kontakt und nicht vor Ablauf von neun Tagen in Erscheinung treten. Diese eigenartige Mindestfrist gilt für alle Menschen. Man kennt auch die Zusammenhänge, aber eine Erklärung würde den Rahmen der ärztlichen Ecke leider sprengen.

Dr. B. Hässig



FOLGEN DER ÄRZTLICHEN AUFKLÄRUNG

"Faulheit !"
"Nein - Allergie !"

Allgemeine Pensionskasse - Zahlreiche und immer wiederkehrende Anfragen veranlassen uns zu folgenden Klärstellungen zum Begriff "Sparkapital" :

Das Sparkapital ist jener Teil der total einbezahlten Beiträge, welcher - wie in einem Sparheft - angesammelt und verzinst wird und im Rücktrittsalter an den Versicherten zur Auszahlung kommt. Dabei wird unterschieden zwischen dem "Persönlichen Sparkapital", das aus persönlich geleisteten Prämien und eventuell geleisteten Monatsbeträgen aus Besoldungserhöhungen gebildet wird, und dem "Swissair-Sparkapital", welches aus den Prämien und ausserordentlichen Zuwendungen der Swissair gebildet wird.

Es ist bekannt, dass die APK nicht nur eine Sparkasse, sondern eine Versicherung gegen den Invaliditäts- und Todesfall ist. Aus den Prämien der Versicherten und der Swissair kann nicht ausschliesslich Sparkapital gebildet werden, sondern es müssen daraus auch Versicherungsprämien bezahlt werden (vergl. Art. 5 des Reglementes). Diese Risikoprämien werden je zur Hälfte von den Beiträgen der Versicherten und der Swissair abgezogen, sodass die im Sparkapital gutgeschriebenen Summen meistens kleiner sind, als die effektiv einbezahlten Beiträge. Die nachfolgende schematische Darstellung zeigt, wie die einbezahlten Prämien nach dem heute geltenden Reglement verteilt werden :

Versicherte	Einbezahlte Prämien		Aufteilung der Beiträge					
			Invalidenversicherg.		Todesfallversicherg.		SPARKAPITAL	
	pers.	SR	pers.	SR	pers.	SR	pers.	SR
ledige Männer	6 %	6 %	---	---	---	---	6 %	6 %
ledige Frauen	6 %	6 %	1/2 %	1/2 %	---	---	5 1/2 %	5 1/2 %
verheiratete Männer	6 %	6 %	---	---	1 %	1 %	5 %	5 %
							+ Zins	+ Zins

Den verheirateten Männern werden die verwitweten, geschiedenen und unterstützungspflichtigen ledigen Männer gleichgestellt. Die zusätzliche Waisenversicherungsprämie der Swissair ist in dieser Darstellung - welche im übrigen ein Abbild jedes persönlichen "Kontos" ist - nicht aufgeführt. Auch die persönlich einbezahlten Monatsbeträge aus Besoldungserhöhung, welche ungekürzt dem persönlichen Sparkapital gutgeschrieben werden, und der Anteil an den ausserordentlichen Zuwendungen der Swissair, welcher dem Swissair-Sparkapital gutgeschrieben wird, sind aus Raumgründen in dieser Darstellung nicht enthalten.

Der "Verlust", den die meisten Versicherten demnach auf ihrem Sparkapital machen, wird dadurch aufgewogen, dass sie oder ihre Hinterlassenen bei einem allfälligen Invaliditäts- oder Todesfall in den Genuss eines zusätzlichen Kapitals kommen, welches ein Mehrfaches des eigenen Sparkapitals ausmachen kann. Auch Sie erkaufen sich mit diesem Risikobeitrag das Recht auf eine Witwen- oder Invalidenrente.

Dr. F. Kummer

Unsere Werbung für die Douglas DC-7C-Flugzeuge - Das erste DC-7C-Flugzeug wird anfangs November in der Schweiz zur Ablieferung gelangen. Die Vorkahren für die Werbung sind seit längerer Zeit in vollem Gange. Geplant sind :

- Inserate in der Schweiz, in Deutschland, Oesterreich, Italien, Frankreich, dem Mittleren Osten, USA und Südamerika
- Vorführungsflüge auf den schweizerischen Flugplätzen
- Erstflüge mit eingeladenen Gästen von und nach USA sowie von und nach Südamerika im Sommer 1957
- Verteilung von Modellen, Schaufenster-Dekorationen, farbigen Fotos usw.
- Prospekte in deutsch, franz., engl., ital., span., und port. (500'000 Exemplare)
- Plakate
- farbige Postkarten
- Verkaufsbriefe an die interessierten Kreise.

Die ersten Inserate werden Mitte November erscheinen, und das restliche Material dürfte zum grössten Teil anfangs Dezember zur Verteilung bereit sein.

Als Verkaufsargumente werden vor allem folgende Eigenschaften der DC-7C benützt :

- a) Grössere Reichweite als jedes andere Flugzeug
- b) Bordradar
- c) Komfort und geschmackvolle Ausstattung der Kabine.

Neueintritte - Wir freuen uns, die folgenden im Verlaufe des Monats September eingetretenen Personen als unsere neuen Mitarbeiter begrüßen zu dürfen :

Planungsdienst

Nussbaumer Walter

Departement I

Archiv

Lussy James Fredy

Dokumentenzentrale Kloten

Angst Ernst

Sekt. Allgemeine Buchhaltung

Klein Elsbeth

Kontierungs- und Fakturenkontrollbüro

Oehler Willy

Walter Arnold

Departement II

Sektion Verkaufsbeziehungen

Jost Lotti

Sektion Fracht - Verkehr

Picard Eva

Abt. Tarife und Passagebestimmungen

Schüepp Eugen

Luftreisebüro Zürich

Wache Kurt

Departement III

Reproduktionszentrale

Brägger Theodor

Piloten

Bois Peter

Milne-Fowler Christopher

Nilsson Kjell

Piloten-Aspiranten Kurs II/56

Fabesch Jacques Philippe

Navros-Aspiranten Kurs II/56

Hofmann Harry

Traffic

Villars Edouard

Stadtabfertigung Zürich

Müller Madeleine

Keller Heinrich

Kantine Taubenried

Bauer Felix

Kabinen-Ausrüstungsdienst

Dedie Viktor

Stoller Erich

Sektion Kabinenpersonal

Schmutz Sylvia

Departement IV

Radio und Elektro

Bänziger Hans

Sektion Bestellung, Budget

Estermann Albert

Sektion Techn. Einkauf

Graf Jeannette

Flugzeugwartung

Kunz Friedrich

Radiowerkstatt

Peter Josua

Mechanische Werkstatt

Hablützel Ernst

Triebwerkgruppe II, Montage

Gubler Walter

Direktion Genf

Frachtdienst Cointrin

Cruchon Jean-Marc

Auslandvertretungen

London

Bliss Erica E.

Scholar Betty

Frankfurt Station

Schulz Werner

Düsseldorf

Schlicht Günter

Hannover

Hamelberg Thea

Rom

Ragni Franco

Kairo

Avakian Alexandre

New York

Dreier Susanne

New York, Abfertigung

Nietzel Robert L.

Allg. Personalausbildungsreserve

Bai René

Brugger Alfred

Hofmann Kurt

Kessler Peter

Schwitter Lydia

Sperisen Margrit

Dr. Zollikofer Pierre L.

Happy Landings - Wir gratulieren herzlich zu den nachfolgenden Vermählungen : 5.5.: Frey Werner, Sektion Avor (IV) ; 30.6.: Schiantarelli Ernst, Abt. Betriebsplanung (IV) ; 6.7.: Hauri Theodor, IERA-Flugbetrieb (IV) ; 7.7.: Schweizer Kurt, Magnet-Werkstatt (IV) ; 23.7.: Ehrensperger Max, Abt. Betriebsplanung (IV) ; 4.8.: Erb Otto, Motoren-Werkstatt (IV) ; 4.8.: Schönmann-Mosberger Heidi, Endbuchung (II) ; 11.8.: Meister Roland, Elektro-Werkstatt (IV) ; 13.8.: Nyffenegger Ulrich, Endbuchung (II) ; 21.9.: Häuptli Werner, Sekt. Flugzeugunterhalt (IV) ; 25.8.: Sennhauser Pierre, Sekt. Flugzeugunterhalt (IV) ; 22.9.: Fässler-Widmer Liselotte, Finanzabt. (I) ; 29.9.: Baltensperger Huldreich, Werft (IV).

Die ICAO erhält den Christoph Kolumbus-Preis - Am 11. Oktober überreichte der Genueser Bürgermeister einem Vertreter der ICAO den internationalen Christoph Kolumbus-Preis im Betrage von 5 Mill. Lire in Würdigung ihrer besondern Verdienste auf dem Gebiet des internationalen Flugverkehrs.

Freizeitorganisation des Personals der SWISSAIR

Wir hatten schon lange den Wunsch, unserem Personal günstige Möglichkeiten für Ferien in der Schweiz zu verschaffen.

Zusammen mit unserem Personaldienst haben wir nach geeigneten Plätzen Ausschau gehalten und freuen uns, Ihnen heute je eine Ferienwohnung in

AROSA
OBERIBERG
WILDHAUS

offerieren zu können.

AROSA - Villa Franca

in bester Lage in Inner-Arosa
verfügbar : 5. Januar - 6. April 1957

Ferienwohnung bestehend aus :

3 geräumige Doppelschlafzimmer
1 Wohn-Esszimmer
1 Küche mit elekt. Herd und Boiler
1 Badzimmer mit sep. WC
grosser Südbalkon mit Zugang von jedem Zimmer
Zentralheizung
Bett-, Tisch- und Küchenwäsche, wie auch Kücheninventar
Mitbenützung von Skiraum und Waschküche

Bedingungen :

Preis pro Woche für 6 Personen Fr.- 290.--
in diesem Preis sind eingeschlossen :
Miete, Heizung, Licht und Kochstrom, Warmwasser,
Wäschebenützung, Kurtaxe und Kurkarte.

OBERIBERG - Chalet "Sunnerai"

am Dorfrand und in nächster Nähe des Skigeländes
verfügbar : 29. Dezember 1956 - 30. März 1957

Ferienhaus bestehend aus :

3 Doppelschlafzimmer
1 Wohn-Esszimmer
1 Küche mit elektr. Herd
Vorplatz auf Südseite
Ofenheizung
Keller und Estrich
Leintücher und Kücheninventar

Bedingungen :

Preis pro Woche für 6 Personen Fr. 120.--
in diesem Preis sind eingeschlossen :
Miete, Heizung, Benützung der Leintücher, Hausreinigung, Kurtaxe.
Licht und Kochstrom separat mit 20 Rappen-Automat

WILDHAUS - Haus C

5 Minuten von Dorfkern

verfügbar : 29. Dezember 1956 - 30. März 1957

Ferienhaus bestehend aus :

- 3 Doppelschlafzimmer
- 1 Wohn-Esszimmer
- 1 Küche mit elektr. Herd
- Vorplatz auf Südseite
- Ofenheizung
- Keller
- Leintücher und Kücheninventar

Bedingungen :

Preis pro Woche für 6 Personen Fr. 120.--

in diesem Preis sind eingeschlossen :

Miete, Heizung, Benützung der Leintücher, Hausreinigung, Kurtaxe.
Licht und Kochstrom separat mit 20 Rappen-Automat

Anmeldungen sind schriftlich an den Personaldienst, Hirschengraben 84, unter Angabe des Ferienortes und des gewünschten Datums zu richten. Bis 10. November 1956 erfolgen die Zuteilungen auf Grund des Dienstalters ; spätere Anmeldungen werden nach dem Datum des Einganges berücksichtigt.

Zur Beachtung : Es können nur Anmeldungen für ganze Wochen, von Samstag zu Samstag angenommen werden.



Allgemeines

Für jede Wohnung können bei den Personal-Assistenten ausführliche Informationsblätter sowie Anmeldeformulare bezogen werden.

Die Bezahlung der Miete hat nach Erhalt der Bestätigung, spätestens jedoch 14 Tage vor Bezug der Wohnung auf Postcheckkonto VIII 45455 der Freizeitorganisation des Personals der SWISSAIR zu erfolgen.

Jede Wohnung kann nur als Ganzes gemietet werden. Reduktionen für nicht benützte Betten können nicht gewährt werden. Es steht jedoch jedem Mieter frei, mit Freunden und Bekannten (auch Nicht-Swissair-Angehörige) die Wohnung zu teilen.

Diese Arrangements bilden einen ersten Versuch und es wird vom Ergebnis abhängen, ob wir uns auch in Zukunft um ähnliche Fertenmöglichkeiten bemühen wollen. Wir sind aber überzeugt, dass wir damit einem Bedürfnis entgegenkommen und dass unser Personal von den gebotenen Möglichkeiten regen Gebrauch machen wird.

Wir wünschen den Benützern der Wohnungen heute schon schöne Winterferien und grüssen freundlich

Personaldienst und FPS

Foto-Wettbewerb - Am 15. November läuft die Einreichfrist für den Foto-Wettbewerb des Kunst-Zirkels der Freizeitorganisation des Personals der Swissair ab. Bereiten Sie deshalb Ihre besten Bilder zur rechtzeitigen Zustellung vor ! Neben schönen Barpreisen winken etliche Naturalpreise. Wir erwarten rege Beteiligung.

Kunst-Zirkel
der Freizeit-Organisation des Personals der Swissair

Skiclub des Personals der Swissair - Bereits sind die Hügel des Zürcher Oberlandes weiss überzuckert und mahnen uns an die bevorstehende Skisaison 1956/57. Wieder stehen uns herrliche Sonnentage in fröhlicher Gesellschaft bevor.

Als Auftakt zur diesjährigen Tätigkeit unseres Clubs haben wir die

22. Generalversammlung

auf Freitag, den 16. November 1956, 20.00 h im Rest. Krone, Oerlikon, angesetzt.

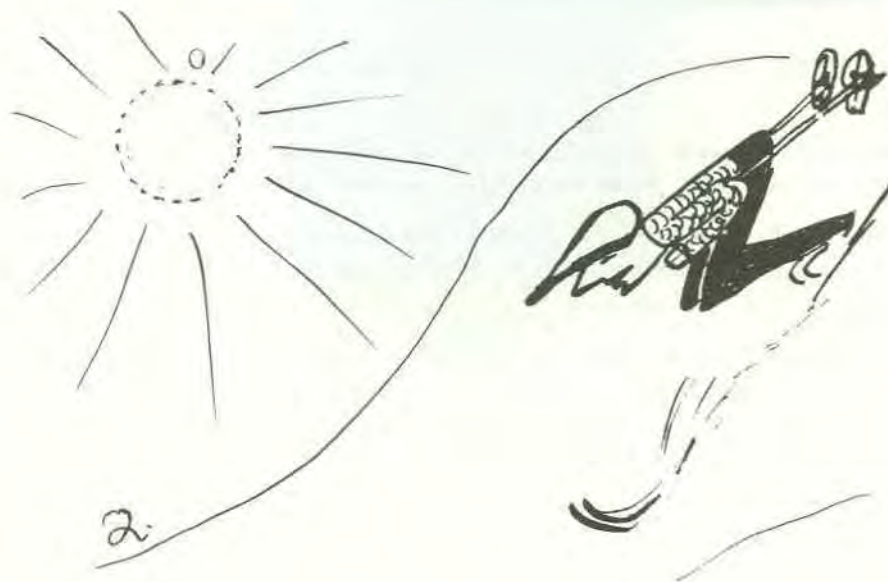
- Traktanden :
1. Wahl der Stimmzähler
 2. Protokoll der GV vom 11. November 1955
 3. Jahresberichte
 4. Kassabericht, Budget 1956/57
 5. Mutationen
 6. Neuwahlen
 7. Bekanntgabe des Winterprogrammes 1956/57 und Orientierung über die Durchführung des ASIA-Skirennens vom 2./3. Februar 1957 in Arosa.
 8. Diverses

Bitte reservieren Sie den Abend des 16. November für die Teilnahme an unserer GV. Die Tourenkommission wird Ihnen ein interessantes Programm für künftige Skiausflüge unterbreiten.

Mit kräftigem Ski-Heil zum bevorstehenden Saison-Beginn grüsst Sie

Der Vorstand des
SKI-Club des Personals der Swissair

P.S. Wie bisher wird der Jahresbeitrag vom November-Zahltag in Abzug gebracht werden. Er wird dieses Jahr ausnahmsweise um einen Franken erhöht sein. Es handelt sich dabei um den sogenannten "Olympiade-Franken", der an der letzten Generalversammlung des Schweiz. Ski-Verbandes, dem unser Club als Mitglied angehört, als einmaliger Beitrag zur Deckung der unerwarteten Mehrkosten für die Entsendung unserer erfolgreichen Ski-Equipe nach Cortina beschlossen wurde. Neueintretende sind von der Bezahlung dieses Frankens befreit.





DIE EHRENTAFEL

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

Herr Arnold Schilling, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 500.--	4394
Herr Richard Blaser, Sektion AVOR, Dept. IV.	Fr. 100.--	4075
Herr Willy Weber, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 50.--	4591
Herr Ernst Heiz, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 40.--	4324
Herr Hans Wehrli, Motorenprüfstand, Dept. IV.	Fr. 40.--	4370
Herr Ernst Reiser, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 30.--	4166
Herr Rudolf Kaufmann, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 20.--	4170
Frau Susy Stäheli, Sektion AVOR, Dept. IV.	Fr. 20.--	3792

Herr Arnold Schilling schlug vor, am Flugzeug HB-ILU die Mixerhebelsegmente mit zwei zusätzlichen Rasten für Autolean-Positionen zu versehen, womit während des Fluges bei zu reich eingestellten Vergasern, der Fuel Flow auf die gewünschten Werte (Cruise Control Chart) herabgesetzt werden kann. Durch diese Aenderung wird eine grössere Flugsicherheit erreicht, indem nun die Möglichkeit besteht, die Mixerhebel in den gewünschten Positionen fest einzurasten. Der Vorschlag gab zudem den Anstoss, das Problem der Vergasereinstellung erneut zu überprüfen.

Her Richard Blaser konstruierte ein Gerät für die Ermittlung der Flugzeugstandzeiten. Mit diesem Planungsgerät lassen sich die Standzeitenprogramme schneller und genauer erstellen als nach der frühern Methode.

Herr Willy Weber konstruierte eine Stütze für die Stühle der Metropolitan. Diese Stütze hat den Zweck, gewisse empfindliche Teile an den Stühlen bei der Lagerung und beim Transport zu schützen.

Herr Ernst Heiz zeichnete eine Schmiervorrichtung für die Landeklappenlager an der Convair-240 und Metropolitan. Er hat mit seinem Vorschlag zur schnellen Lösung des Problems beigetragen.

Herr Hans Wehrli zeichnete eine Richtplatte, die ein schnelleres und genaueres Richten der Gehäusehinterteile und Geräteträger an den Motoren R-2800 ermöglicht.

Herr Ernst Reiser fertigte einen Universalschlüssel an für das Lösen der Verschlusskappen an den verschiedenen Arten von Hochdruckflaschen. Dieses Werkzeug bringt uns zwei Vorteile : Zeitgewinn und Materialschonung.

Herr Rudolf Kaufmann machte auf einen Materialfehler am "Generator Overheat Warning Stecker" aufmerksam. Dieser Stecker wird nun durch Part No. 3108F-8S-1S ersetzt.

Frau Susy Stäheli schlug vor, die Stufen der Holztreppe bei den Baracken mit einem Gleitschutz zu versehen. Es ist vorgesehen, den Carborundum-Anstrich anzubringen, der sich bei den Arbeitsleitern gut bewährt hat.

Letzter Appell an die Einsender der Vorschläge 4508/4572/4810, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Die zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge 1555/3967/4510 können erst in der nächsten Nummer zum Abschluss gebracht werden.

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

3065/4067/4258/4568/4911/4912/4973.

Sich melden bitte :

- Nr. 4221 bei Herr Dr. C.F. Ducommun, Personalchef.
- Nr. 4347 bei Herr J. Baumann, Chef Sektion IERA, Dept. IV.
- Nr. 4906 bei Herr W. Amacker, Chef Sektion Betriebsstudien, Dept. IV.
- Nr. 4132 bei Herr F. Barth, Chef Organisationsbüro.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 326 Nachschleifen der Mitnehmer-Verzahnung für die Kupplungskonen an den Laderkupplungswellen. Durch die Erhöhung der Laufzeiten der DC-6-Motoren von 1200 auf 1500 Stunden ist diese Angelegenheit überholt.
- 638 Anschaffen von Kurierkörben für den Transport der internen Post in den Flugzeugen nach Basel und Genf. Die eingehende Prüfung hat gezeigt, dass sich die Anschaffung von Kurierkörben oder Postsäcken in Anbetracht der wenigen, nach diesen Stationen zum Versand gelangenden Paketen und Briefen nicht lohnt.
- 640 Drucken von "Confirmation-sheets". Bestätigungsbogen im Sinne des Vorschlages werden im Verkehr zwischen Luftreisebüro und Reservation Zürich schon seit Jahren verwendet. Seitdem die Reservation Zürich im Sommer durchgehend im Betrieb ist, werden die Bogen nur noch während des Winters benötigt. Die Formulare können bei der Reservation Zürich bezogen werden.
- 683 Kauf einer Camionnete für den Flugplatz Genf. Seit Juli 1956 ist eine solche Camionnete im Budget vorgesehen. Auch im Budget 1957 ist sie enthalten. Hoffen wir, dass sie nicht mehr gestrichen werden muss.
- 689 Verkürzen der Abfertigungszeit durch Verwenden des Drei-Buchstaben-Citycode für die Uebergepäckscheine. Durchschnittlich 20% aller Passagiere weisen Uebergepäck auf. Da die Uebergepäck-Scheine zwei oder drei Flight Coupons enthalten, müssen höchstens drei Bestimmungsorte vermerkt werden. Der Zeitgewinn durch die Anwendung der Drei-Buchstabenabkürzungen ist im Vergleich zur bisherigen Methode sehr gering; zudem sind Fehler bei Abkürzungen eher möglich, als beim Ausschreiben des ganzen Orts-Namens.
- 772 Ersetzen der Handpumpe durch Druckluftflaschen bei den Methanoltankwagen. Das Problem ist bereits seit mehr als einem Jahr bei der Abt. Betriebsplanung im Studium und ist kürzlich zum Abschluss gebracht worden. In nächster Zeit gelangen drei solche Fahrzeuge mit verbesserter Pumpvorrichtung zum Einsatz.
- 773 Gehörschutz gegen Motorenlärm. Vorschlag 1822 vom 1. 5. 1953 befasste sich mit dieser Angelegenheit. Die Betriebsplanung wurde beauftragt dafür zu sorgen, dass auch in Genf an alle, die einen lärmigen Arbeitsplatz haben, Selektone abgegeben werden.
- 2354 Vermerk von Namen und Adressen inkl. Telefon-Nummern der SWISSAIR Station-Supervisors in die "Adressenliste der Aussenvertretungen der SWISSAIR sowie der Direktion für die Westschweiz." Ein solches Telefon - Adressenverzeichnis ist bei der Sektion "Feste Fernmeldedienste" in Vorbereitung und wird demnächst erscheinen. Das Verzeichnis wird an sämtliche Dienststellen der Schweiz und des Auslandes abgegeben.
- 2485 Anschaffung eines motorisierten Enteisewagens mit hydr. Hebeplattform. Infolge der geringen Ausnützung des Fahrzeuges lohnt sich die Anschaffung nicht. Die Abteilung Betriebsplanung hat 1954, für den gleichen Zweck, versuchsweise für die Station London, einen bestehenden Enteisewagen mit einem solchen Aufbau anfertigen lassen. Dieser hat sich gut bewährt, sodass ähnliche Aufbauten im Laufe des nächsten Winters auf alle Enteisewagen in Zürich und Genf montiert werden.

- 2488 Schutzvorrichtung für Elektroaggregate. Die Konstruktion der Karosserie des Aggregates (Blechmantel) gestattet es nicht, die vorgeschlagenen Gummipuffer anzubringen. Nach wie vor sind die Aggregate mit der nötigen Sorgfalt zu bedienen.
- 2489 Stosstangen an Traktoren zur Vermeidung von Farbbeschädigungen. Die Stahlrahmenkonstruktion der Traktoren verlangt keine Stosstangen. Die Farbbeschädigungen an den Traktoren liessen sich auch damit nicht ganz vermeiden.
- 4082 Reduzieren der Sendungen von kaufmännischem Material ins Ausland. Normalerweise werden Büromaterialien, die im Ausland teurer zu stehen kommen oder dort überhaupt nicht erhältlich sind wie z.B. Drucksachen mit Aufschrift "SWISSAIR" von den Auslandsvertretungen beim FFEM angefordert und mit Service Fracht speditiert (vgl. "Versandvorschriften für Dienstsendungen an unsere eigenen Vertretungen im Ausland vom 3.12.54 FFPL/ze/mr). Die Nachforschungen ergaben, dass die vom Einsender gemachten Einwände zum Teil nicht berechtigt wären. Es hat sich gezeigt, dass die am 12. Mai 1955 speditierten Büromaterialien nach New York, inklusive Zoll und Handling um ca. Fr. 75.-- billiger zu stehen kamen, als wenn sie dort gekauft worden wäre.
- 4132 Abändern der Kopfhörermuscheln- Die Kopfhörermuscheln wurden vom Cheffunker auf deren Verwendbarkeit hin eingehend geprüft. Der Gummi ist jedoch als zu hart empfunden worden. Der Einsender ist gebeten seinen Namen dem Organisationsbüro bekanntzugeben, damit wir ihm die Kopfhörermuscheln zustellen können.
- 4141 Drehen des "Pilots Flight Instrument Schalters" der CV-440 um 180 Grad. Zum Schutze dieses Schalters hat die Ing.-Abt. einen sogenannten "Emergency-Deckel" vorgesehen. Die vorgeschlagene Änderung stellt keine gute Lösung dar.
- 4244 Verwenden von Markierbrettchen oder farbigem Halbkarton für die Flugschein-Ablage. Das Problem besteht nicht in der Markierung der bestehenden Lücken, sondern darin, dass die entnommenen Unterlagen möglichst rasch wieder eingegliedert werden.
- 4274 Auto - statt Flugbenzin für Pistenfahrzeuge. Der noch im Untersuchungsstadium befindliche Vorschlag 4510 vom 5. April 1956 hat auf dasselbe hingewiesen.
- 4279 Vertrag mit dem Büro für Unfallverhütung in Winterthur. Der Vorschlag wirft eine Frage auf, die zufolge Vertragsablaufes auf Ende 1956 entschieden werden muss und daher von den zuständigen Stellen seit längerer Zeit geprüft wird. Die im Vorschlag enthaltenen interessanten Gedanken wurden schon früher realisiert, geplant oder in Erwägung gezogen.
- 4396 Bei defekten Boosterpumpen-Motoren der CV-240 sollen bloss die Motoren, nicht aber die Pumpen gewechselt werden. Im Hinblick auf den Verkauf der CV-240 werden keine Änderungen mehr an diesen Flugzeugen vorgenommen.
- 4512 Sichern der elektrischen Leitungen für externen Strombedarf an den Docks. Die Idee ist am DC-6B Flugbetriebsdock bereits realisiert und für das neue Convair-Dock, sowie für das DC-6B Werftdock geplant.
- 4525 Stehbolzen. Die Idee ist sehr gut, jedoch nicht neu. Im Flugbetrieb werden abgebrochene Stehbolzen schon seit einiger Zeit auf die vorgeschlagene oder ähnliche Weise herausgenommen. In der nächsten "Maintenance News" wird dieses Problem näher umschrieben.
- 4573 Anbringen eines zweiten Laufsteiges mit schwenkbaren Bodenträgern am Dock DC-6B. Die vorgeschlagene Lösung der Befestigung der Laufsteige kann nicht durchgeführt werden, da die Rohre diese Belastung nicht tragen würden. Das Bedürfnis nach einem Laufsteg der oberen Hälfte der Kabine entlang ist bekannt und schon seit längerer Zeit vom Departementschef der Abteilung Betriebsplanung in Auftrag gegeben worden.
- 4579 Konstruktion von Schutzkappen bei den Austritten der Trimmklappen-Stangen aus dem Steuer zum Zwecke des Ausbaus der Stange ohne Demontage der Trimmklappe. Auf den Vorschlag kann nicht eingetreten werden, weil eine konstruktive Veränderung der z.Zt. eingebauten Schutzkappen zur Folge hätte, dass das statische Balance-Moment gestört würde. Das Ruder müsste ausgebaut und neu ausbalanciert werden. Dies dürfte jedoch zufolge der Hebel-Verhältnisse am Ruder zu Schwierigkeiten führen. Ferner würde eine Veränderung der Schutzkappen - Form die Strömungsverhältnisse am Ruder und vor allem an der Trimmklappe beeinflussen.

- 4619 Erstellen von Magazin - Raum für Umbaumaterial. Bereits seit zwei Jahren befasst sich die Betriebsplanungsabteilung mit diesem Problem. Die Projekte können jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nur etappenweise durchgeführt werden.
- 4711 Verwenden von "Einmalkohlenpapier". Dies ist bereits der dritte Vorschlag, der sich mit diesem Problem befasst. Bereits vor zwei Jahren wurde intern verfügt, dass dieses Kohlenpapier in den Büros der Zentralverwaltung verwendet werden muss.
- 4900 Revidieren der zum Transport von Motoren verwendeten Böcke. Im Zusammenhang mit der am 25.7.56 begonnenen Studien seitens der Betriebsplanungsabteilung betreffend Neuorganisation der Motorentransporte unter Berücksichtigung der Reduktion von Motoreinbauten, kann der Vorschlag nicht berücksichtigt werden.
- 4901 Umbau der Motorentransportböcke. Der Umbau der Böcke kommt im vorgeschlagenen Sinne aus organisatorischen Gründen nicht mehr in Frage und lässt sich finanziell auch nicht verantworten, da ein Umbau teurer zu stehen käme als ein neuer Bock.
- 4903 Ausrüsten der Schwimmwesten mit einer automatischen Auffüllvorrichtung. Die Schwimmwesten der SWISSAIR wurden vor kurzem einer Normalisierung unterzogen. Diese umfasste eine Reihe grundlegender Verbesserungen, welche eine rasche und sichere Handhabung der Schwimmwesten im Notfall gewährleisten soll.
- 4909 Fixierung der Abschirmung auf allen Kabeln mittelst Amphenolschläuchen. Die Idee, dass Amphenol in Toluol eingelegt sich dehnen lässt, ist in der Sektion IERA seit ca. zwei Jahren bekannt und wurde speziell bei Autopilot - und Flux - Gate - Verkabelungen verwendet. Die Anwendung beim Funkumbau wurde auf dem Dienstweg angeordnet.
- 4952 Beleuchtung an den Flügeldock der DC-6B. Sollte die Beleuchtung an den Flügeldock nicht befriedigen, so ist eine entsprechende Meldung auf dem Dienstweg an die Abteilung Betriebsplanung einzureichen.
- 4953 Pressluftanschlüsse an den Flügeldocks der DC-6B. Sofern Pressluftanschlüsse am erwähnten Dock gebraucht werden, ist eine entsprechende Bedarfsmeldung auf dem Dienstweg an die Abteilung Betriebsplanung einzureichen.
- 4955 Erstellen eines drehbaren Griffes an Schraubenziehern. Vorschlag Nr. 4911 vom 3.9.56 macht bereits auf das Abändern der langen Schraubenzieher aufmerksam. Eine diesbezügliche Bedarfsmeldung ist von der Sektion Betriebsstudien aufgegeben worden.
- 4960 Anbringen von Schutzkappen an den Ablaufstutzen der Flügelheizter zum Zwecke der Unfallverhütung bei Revisionen an Flugzeugen. Bereits längere Zeit vor Eingang dieses Vorschlages erhielt die Sattlerei den Auftrag, Schutzkappen herzustellen, die in nächster Zeit abgeliefert werden.
- 5000 Der Namenszug "SWISSAIR" soll aus propagandistischen Gründen an der Teleskoptreppe der "METROPOLITAN" angebracht werden. Die Idee ist nicht neu. Die Propagandaabteilung unterbreitete dem technischen Dienst bereits vor einiger Zeit dieselbe Anregung. Die Bemalung wird demnächst ausgeführt.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

410/416/606/607/609/610/642/771/788/789/1030/1031/1554/1589/1648/2464/2659/2696/2817/2843/3613/
3834/3914/3963/4068/4125/4133/4138/4144/4162/4221/4247/4252/4253/4261/4272/4280/4299/4307/4314/
4337/4347/4378/4380/4395/4501/4502/4511/4513/4514/4533/4541/4552/4553/4570/4588/4594/4622/4703/
4715/4716/4812/4902/4906/4910/4928/4944/4954/4962/4968/4971/4975/4979/4992/4994/4999.

Der zur Prämiiierung vorgesehene Vorschlag Nr. 770 musste zwecks Abklärung technischer Details noch zurückgestellt werden :

Vorschläge im Versuchsstadium :

Nr. 118/302/362/427/3217/4904.

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 11

November 1956

Unsere Verkehrsergebnisse im Oktober 1956

	<u>Oktober 1956</u>	<u>Oktober 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	9'712'583 + 16 %	8'400'857
Ausgelastete Tonnenkilometer	6'458'646 + 14 %	5'661'137
Etappenpassagiere	69'228 + 23 %	56'252
Fracht in kg	966'569 . / . 4 %	1'006'986
Post in kg	301'561 + 4 %	289'386
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	66,6 %	67,4 %

Zu Beginn des Berichtsmonats trat unser Winterflugplan in Kraft. Das tonnenkilometrische Gesamtangebot blieb deshalb hinter dem des September zurück, war aber trotzdem um 16 % höher als in der entsprechenden Vorjahresperiode. Mit dem Mehrangebot vermochte die durchschnittliche Nachfrage annähernd Schritt zu halten; die Zahl der ausgelasteten Tonnenkilometer verzeichnete einen Anstieg von 14 %. Während bei den Etappenpassagieren eine erfreuliche Zunahme von 23 % eintrat, konnte bei der Fracht das letztjährige Spitzenergebnis von über einer Million kg nicht mehr erreicht werden. Es ergab sich eine Abnahme der beförderten Frachtmenge um 4 %. Der durchschnittliche Auslastungsgrad erfuhr deshalb eine Senkung um 0,8 Punkte auf 66,6 %, womit das Ergebnis ungefähr den Erwartungen entspricht.

Im europäischen Verkehrsgebiet boten wir 47 % unserer Gesamtproduktion an. Einem Zuwachs des Verkehrsangebots um 31 % stand hier ein solcher der Nachfrage um 26 % gegenüber. Der mittlere Ladefaktor senkte sich in der Folge im Vergleich zum Vorjahres-Oktober von 69,9 % auf 67,1 %.

Unsere Flüge nach Athen, Istanbul, Kairo, Tel Aviv und Damaskus, die 14 % der totalen tonnenkilometrischen Leistung beanspruchten, waren zu 72,2 % oder um 3 Punkte schlechter ausgelastet als vor einem Jahr.

Im Nordatlantikverkehr, der 34 % unserer Produktion ausmachte, steigerten sich das Angebot um 6% und die Nachfrage um 9 %, was einen Anstieg des Auslastungskoeffizienten von 62,1 % auf 64,1 % bewirkte.

Auf der Südatlantikroute ergab sich -durch den kalendermässig bedingten Ausfall eines Kurses - ein 20%iger Angebotsrückgang und eine Abnahme der Nachfrage um 22 %. Auch hier fiel die Auslastung etwas zurück, und zwar von 64,2 % auf 62,7 %.

Die Ereignisse in Ungarn und im Mittleren Osten haben dazu geführt, dass unser Betrieb überraschend vor grosse und neuartige Aufgaben gestellt wurde. Dieser ausserordentlichen Belastungsprobe war unsere Organisation nur deswegen gewachsen, weil sich Kader, Besatzungen und Bodenpersonal mit hohem Verantwortungsbewusstsein und restloser Hingabe eingesetzt haben. Was in einzelnen unserer Dienstzweige in diesen Tagen geleistet wurde, ging bis an die Grenze des Möglichen. Der Erfolg ist denn auch nicht ausgeblieben. Die Swissair hat Leistungen vollbracht, deren Wert in der Schweiz und in der Welt draussen anerkannt wird. Das uns zugekommene Telegramm des Generalsekretärs der UNO bildet einen erfreulichen Beweis dafür. Die Swissair hat an Ansehen gewonnen und bewiesen, dass eine nationale Luftverkehrsgesellschaft für die Schweiz nicht nur in normalen Zeiten notwendig ist, sondern dass sie gerade in Perioden ernster internationaler Spannungen ihr Wertvollstes geben kann. Ich danke allen beteiligten Mitarbeitern herzlich für den vorbildlichen Einsatz und beglückwünsche sie zum Ergebnis.

Der Direktionspräsident



Dr. W. Berchtold

Telegramm - Télégramme - Telegramma

66		von - de - da	No	Wörter Mots Parole	Aufgegeben den Consigné le Consegnato il	Stunde Heure Ora
+ 04266		ROMA FN 0151 46 18 2000	:			
Erhalten - Reçu - Ricevuto			Befördert - Transmis - Trasmesso			
von - de - da Bern	Stunde - Heure - Ora	Name - Nom - Nome	nach - à - a	Stunde - Heure - Ora	Name - Nom - Nome	

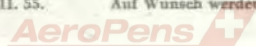
Telephoniert

18 XI 56 20 - 51
No

DR W. BERCHOLD PRESIDENT
SWISSAIR ZURIGO : Per Boten

Hirschengr. 54

= AS SECRETARY GENERAL OF THE UNITEDNATIONS I WOULD LIKE TO CONGRATULATE YOU AND YOUR STAFF ON THE EFICIENCY AND COURTESY THAT HAVE CHARACTERISED SWISSAIRS PART IN THE INITIAL MOVEMENT OF COMTINGENTS OF THE UN EMERGENCY FORCE INTO EGYPT = DAG HAMMARSKJOLD +



Bewegte Zeiten

Ende Oktober und anfangs November zeichnete sich die weltpolitische Lage in ihrer ganzen Bewegtheit deutlich auch in unserer Tätigkeit ab. Während wir einerseits unsern nah-östlichen Flugverkehr (ganz oder teilweise) einstellen mussten, bot sich die Gelegenheit zu einer Reihe von Sonder- und Charterflügen, deren wichtigste wir nachfolgend kurz zusammenfassen :

Wien - Budapest - Vom 27. Oktober bis und mit 6. November transportierten Swissair-Flugzeuge insgesamt mehr als 30 Tonnen Waren für Ungarn kostenlos nach Wien. Das Internationale Rote Kreuz hatte unser Frachtflugzeug HB-IRX gechartert; mit ihm konnten bis 1. November total über 18 Tonnen Material von Wien nach Budapest befördert werden.

Wadi-Halfa - Am 3. November flog unser DC-6B HB-IBA mit einer Delegation des Eidg. Politischen Departements nach Wadi-Halfa im Sudan, nahe der ägyptischen Grenze. Die Delegation war zur Verstärkung der schweizerischen Gesandtschaft in Kairo bestimmt, der die Wahrung der britischen und französischen Interessen in Aegypten übertragen ist.

Rom-Bombay - Am 6. November beförderten wir mit dem DC-6B HB-IBE 55 indische Staatsangehörige von Rom über Teheran und Karachi nach Bombay. Wegen der Ereignisse im Suezkanalgebiet war ihnen die geplante Seereise unmöglich.

Dhahran - Nach ihrer Rückkehr vom Bombayflug flog unsere HB-IBE mit Angehörigen der königlichen Familie von Saudi-Arabien an Bord von Genf nach Dhahran am Persischen Golf. Die insgesamt 28 Passagiere verfügten über mehr als vier Tonnen Reisegepäck !

Kairo - Mit dem DC-4 HB-ILI flogen wir am 11./12. November rund 5 Tonnen Blutplasma und Medikamente im Auftrag des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz nach Kairo.

Air-Lift nach Aegypten - Schliesslich nahmen wir von der UNO den ehrenvollen Auftrag zum Transport der internationalen Polizeitruppen nach der Suezkanalzone entgegen. Er forderte die bedeutendsten Umstellungen in unserm Flugbetrieb, galt es doch, die Hälfte unserer Langstreckenflotte für diese Grossaktion bereitzustellen. Der ursprüngliche Entschluss des olympischen Komitees, keine schweizerischen Wettkämpfer nach Melbourne zu entsenden, und die vorläufige Einstellung unserer regelmässigen Kairo-Kurse gestatteten, zwei DC-6B frei zu bekommen; der dritte wurde dem Verkehr nach London entnommen und dort durch einen "Metropolitan" ersetzt. Am 12. November abends verliessen die HB-IBA und HB-IBE Zürich mit Bestimmung Neapel; die HB-IBO folgte 24 Stunden später. Von Neapel aus leitet Flugkapitän Karl Schärer, Chefpilot für den Nahen Osten, die Operationen. Am 14. November begann der Truppentransport zwischen Neapel und dem bei Ismailia gelegenen Flugplatz Abu Suweir. Der Chartervertrag mit der UNO läuft bis zum 25. November.

Eine sehr grosse Zahl von Gesuchen um Durchführung weiterer Sonderflüge mussten abschlägig beantwortet werden. Es hat sich deutlich erwiesen, dass gerade in politischen Krisenzeiten die Transportmöglichkeiten per Flugzeug besonders gesucht sind.

Ungarische Flüchtlinge - 10 Erwachsene und 13 Kinder, von denen das jüngste erst sechs Wochen alt war, brachte unser Kursflugzeug von Wien am Abend des 8. Novembers nach Zürich. Die Aktion erfolgte auf Anregung der Schweizerischen Studentenschaft im Rahmen einer von ihr organisierten Direkthilfe. Die Swissair besorgte den Transport kostenlos.

Zwei Tonnen Penicillin und Streptomycin trafen in der Nacht vom 8. auf den 9. November mit unserm Frachter von New York in Zürich ein. Sie sind das Geschenk einer amerikanischen Firma an Ungarn und wurden von uns gratis transportiert.

Das Initiativkomitee für die Ungarn-Flüchtlingshilfe freut sich, mitteilen zu können, dass die Freizeitorganisation des Personals der Swissair ihm im Einvernehmen mit dem Personaldienst das in Wildhaus für ihre Zwecke gemietete Ferienchalet als Obdach für eine Flüchtlingsfamilie aus Ungarn zur Verfügung gestellt hat. Das Häuschen wird zurzeit mit allen noch fehlenden Einrichtungsgegenständen ausgerüstet und dürfte schon in den nächsten Tagen einer der schwergeprüften Familien Gastrecht gewähren können. All denen, die sich bereits für

Unser erster DC-7C "Seven Seas" ist am Montag, den 12. November, um 11.20 Uhr in Kloten eingetroffen. Während die Strecke Los Angeles - New York in 7 1/2 Stunden zurückgelegt worden war, dauerte der Non-stopflug von New York nach Zürich in einer Durchschnittshöhe von 7400 m nur 11 1/4 Stunden, was einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 600 Stundenkilometern entspricht. Die Flugkapitäne Felix Künzler, der das Kommando innehatte, Walo Ris, Ernst Hürzeler und E. W. Borner, Navigator Josef Würsch, Funker Emil Scheller sowie die Bordmechaniker Ernst Senn und Max Heer bildeten die Besatzung. In der nächsten Nummer des "Swissair-Journal" werden wir mit einem bebilderten Artikel näher über den "Seven Seas" berichten.

eine Patenschaft verpflichtet hat, sei auch an dieser Stelle herzlich gedankt; wer sich noch nicht gemeldet hat, möge sich den bisherigen Zeichnern anschliessen.

Die Sammlung für die Ungarnhilfe des Roten Kreuzes bei unserm Personal ergab, laut einer Mitteilung des Initiativkomitees, bis zum Redaktionsschluss den Betrag von Fr. 2224.-. Bis zum 12. November meldeten sich überdies 381 Blutspender (244 in Kloten und 137 von den Stadtbetrieben).

Neue Pilots-in-Command - Pilot Michael D. McCallum wurde zum Pilot-in-Command auf DC-4 befördert, während Pilot Konrad Hauser zum DC-3-Kommandanten vorrückte. Wir gratulieren !

Eine Reorganisation der Abteilung Fracht und Post drängte sich zufolge des stetig zunehmenden Frachtverkehrs auf. Die Sektion Fracht wurde auf 1. November in zwei Sektionen, Fracht-Verkehr und Fracht-Verkauf, aufgeteilt. Herr Willy Imhof, bisheriger Sektionschef, übernimmt die Sektion Fracht-Verkehr und bleibt Stellvertreter des Abteilungschefs, während Herrn Fritz Herzog, einem neuen Mitarbeiter, die Leitung der Sektion Fracht-Verkauf übertragen wird. Herrn Herzog wünschen wir in seinem Wirkungskreis gutes Gelingen.

Neueintritt im Planungsdienst - Als Mitarbeiter im Planungsdienst für Wirtschaftsbeobachtungen auf dem Gebiet des Verkehrs und Wirtschaftlichkeits-Untersuchungen in bezug auf Flugmaterial und Streckengestaltung konnte Herr Dr. Roger Zahnd gewonnen werden. Herr Dr. Zahnd war früher Adjunkt des Delegierten für Wirtschaftsfragen beim Eidg. Post- und Eisenbahndepartement. Wir wünschen ihm viel Erfolg zu seiner neuen Tätigkeit.

Die Einführung der Touristenklasse im Südatlantikverkehr ist von den IATA-Gesellschaften, die Flugverbindungen zwischen Europa und Südamerika unterhalten, am 9. November in Buenos Aires beschlossen worden. Die Neuregelung soll ab 1. März 1957 in Kraft treten; sie bedarf noch der Zustimmung der interessierten Regierungen.

Abschied von weitem Convair 240 - Am 18. Oktober übernahm der Vertreter der Mohawk Airlines in Kloten den Convair 240 HB-IRT; der Abflug erfolgte eine Woche später. Am 2. November wurde die HB-IRV übergeben und noch am gleichen Tag nach ihrem amerikanischen Bestimmungsort geflogen.

Die technische Ecke

Die Ueberdruckkabine bildet einen wesentlichen Bestandteil der Klimaanlage moderner Flugzeuge. Die Druckanlage der Ueberdruckkabine umfasst einen oder mehrere Luftverdichter, Regulier- und Sicherheitsventile, automatisch arbeitende Druckregler, sowie eine möglichst luftdichte Kabine. Die dünnere Höhenluft wird mittels Verdichter soweit verdichtet, dass pro Volumeneinheit wieder genügend Luftteilchen und damit auch der notwendige Sauerstoff für die Atmung vorhanden sind. Ausserdem sorgen die Verdichter für einen stetigen Luftwechsel in der Kabine, d.h. für die Beseitigung der schlechten und verbrauchten Luft. Dabei wird die Luft in der Kabine alle zwei bis drei Minuten vollständig erneuert. Da diese Lüftung unter Druck erfolgt, bezeichnet man sie mit "Druckbelüftung". Zum Erzielen von langsamen Druckänderungen dient die automatische Druckregulierung, die hauptsächlich aus Druckregler und Druckregulierventil besteht. Eingestellt wird einerseits die gewünschte Druckhöhe in der Kabine, andererseits die Geschwindigkeit, mit der sich der Druck ändern soll. Bis zum grössten vorgesehenen Ueberdruck, der jeweils einer maximalen Kabinendruckhöhe von 2400 m auf der höchsten Reise Flughöhe des entsprechenden Flugzeugtyps entspricht, kann der gewünschte Druck mit ziemlicher Genauigkeit eingehalten werden. Die Werte für den maximalen Ueberdruck sind : für CV-440 = 0,28 Atm., DC-6B und 7C = 0,37 Atm., DC-8 = 0,6 Atm. Selbstverständlich sind auch Sicherheitseinrichtungen zur Verhütung des Versagens der Ueberdruckkabine und bei Ausfall der automatischen Druckregulierung vorhanden. Sollte sich trotzdem ein Versagen der Druckanlage oder der luftdichten Kabine einstellen, so ist für diese Norfälle eine Sauerstoffanlage vorhanden. Das Flugzeug würde dann möglichst rasch in tiefere Höhenlagen absinken. Wieviel Zeit hierfür und für das Anziehen der Sauerstoffmasken zur Verfügung steht, zeigen folgende Zahlen für den äusserst seltenen Fall eines vollständigen und plötzlichen Druckverlustes. Bei der angegebenen Kabinenhöhe (gleich max. Flughöhe des entspr. Flugzeugtyps) tritt nach der angeführten Zeit Bewusstlosigkeit ein:

20'000 ft (ca. 6000 m) für CV-440 u. DC-6B :	in 10 bis 5 Minuten,
25'000 ft (ca. 7600 m) für DC-7C :	in 3 Min. bis 50 Sek.,
40'000 ft (ca. 12'000 m) für DC-8 :	in 12 bis 8 Sekunden.

Es wird daher beim DC-8 notwendig sein, den Passagieren das Anziehen der Sauerstoffmasken zu demonstrieren, wie dies bisher bei Atlantikflügen mit den Schwimmwesten geschieht. Die Ueberdruckkabine mit ihren Einrichtungen wird aber schliesslich einmal soweit verbessert werden, dass Störungen der Druckbelüftung gleich selten sind wie Flügelbrüche. Dann werden auch besondere Rettungsmassnahmen auf diesem Gebiet ebenso entbehrlich sein wie etwa Fallschirme für die Insassen eines Verkehrsflugzeuges. - In der von der "Luftwüste" abgeschlossenen Ueberdruckkabine wird eine ihr eigene Atmosphäre zubereitet. Aber erst durch die Luftaufbereitung wird sie "schmackhaft", und erst dann erfüllt die Druckkabine auch die Funktion einer Klimakabine.

Die HB-IRT hiess früher "Appenzell", die IRV "Neuchâtel". Für "Spotters" : Die neuen Immatrifikationen der beiden Flugzeuge lauten N 1018 C und N 1019 C. Wer weiss, vielleicht kommt es in den USA gelegentlich zu einem Wiedersehen !

Glück hatten wir mit der HB-IRP, die ihrer Swissairfarben beraubt zum Ueberflug nach den USA in der Werft bereit war. Durch die geschilderten Sonderflüge wurde sie uns allerdings unentbehrlich und schleunigst wieder mit dem weissen Kreuz im roten Feld bemalt. Zum Anbringen des Swissair-Schriftzuges blieb keine Zeit mehr. Was die IRP nun keineswegs hindert, trotzdem ihren Dienst getreulich auf unserm Liniennetz weiter zu versehen !

Bedeutende Erhöhung des DC-7-Auftragsbestandes - Die American Airlines haben 19 zusätzliche DC-7 bestellt und so ihren Auftragsbestand an Flugzeugen dieses Typs auf 25 erhöht. 43 DC-7 befinden sich bereits im Besitz dieser Gesellschaft. Auch die United Airlines melden neue Käufe; sie haben ihren letzten Auftrag von 15 DC-7 verdoppelt. Damit wird ihre zukünftige DC-7-Flotte insgesamt 57 Einheiten umfassen.

Ein Ausbildungskurs für Kabinenpersonal der Swissair hat am 5. November begonnen und wird bis 15. Dezember dauern. 18 Hostessen und 11 Stewards nehmen daran teil.

Dreivierteljahrsergebnis für Zürich-Kloten - Das Amt für Luftverkehr veröffentlichte folgende Verkehrsergebnisse im Flughafen Zürich für die Zeit vom Januar bis September 1956:

Passagiere	653'008	(im Vorjahr 557'043)
Fracht in Tonnen	8976	(" " 7724)
Post	3022	(" " 2735)

Passagiere und Fracht im Transit sind dabei doppelt gezählt.

Der Bundesrat hat am 12. Oktober eine Botschaft an die Bundesversammlung über den Ausbau des Flughafens Zürich gerichtet. Diese Botschaft enthält eine Fülle interessanter statistischer Angaben, die wir zum Studium empfehlen. Die Botschaft kann von der Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale, Bundeshaus, Bern, bezogen werden.

Zum Ausbau des Flughafens Cointrin - In einem Projekt über grosse öffentliche Arbeiten, das der Genfer Staatsrat dem Grossen Rat vorgelegt hatte, figurierten auch 45 Millionen Franken für den Ausbau des Flughafens Cointrin. Neue Studien haben nun ergeben, dass die Modernisierung von Cointrin etwa 30 Millionen Franken mehr kosten dürfte.

Acht amerikanische Städte meldeten für 1955 mehr als eine Million Flugpassagiere. Ein Jahr zuvor überschritten erst fünf Städte die Millionengrenze. An der Spitze steht New York mit 4,42 Mio., gefolgt von Chicago mit 3,60 mio., Los Angeles (1,81 Mio.), Washington (1,72 Mio.), San Francisco (1,35 Mio.), Miami (1,06 Mio.), Detroit (1,04 Mio.) und Atlanta (1,01 Mio.).

"Junior"- der erfolgreichste Swissair-Verkäufer Amerikas - Mr. Sam Nadelmann, unser amerikanischer Verkaufschef, bedient sich auf seiner Winter-Tour bei den Reiseagenten der USA eines genialen Gehilfen, genannt "Junior". "Junior" ist allerdings kein Angestellter aus Fleisch und Blut, sondern ein Automat, der aussieht wie eine elektronische Rechenmaschine, mit reichlich komplizierten Schaltern und Armaturen. In seinem "Bauch" birgt "Junior" einen mit einem Tonbandgerät verbundenen Lautsprecher, während aus seinem "Kopf" Lichtsignale

Die ärztliche Ecke

Wozu dient eine Blutsenkung? - Die Blutflüssigkeit an sich ist hell und dünn. Erst die Aufschwemmung der mikroskopisch kleinen roten Blutkörperchen (4-5 Millionen pro mm³) gibt dem Blut die dunkelrote Farbe und die dickflüssige Konsistenz. Solange das Blut zirkuliert, verteilen sich die Körperchen gleichmässig auf die Flüssigkeit; steht es aber in einem Behälter, so sinken die schwereren Körperchen nach unten, und oben bildet sich eine Schicht klarer Flüssigkeit. Die Geschwindigkeit dieses Absinkens kann in mm genau gemessen werden, wenn das Blut in einer mit einer Skala versehenen Röhre bis zu einer bestimmten Marke aufgezogen und stehen gelassen wird. (Natürlich muss ihm vorgängig ein Stoff beigemischt werden, der die Gerinnung verhindert.) Normalerweise beträgt nach einer Stunde die "Senkung", d.h. die Höhe der oben sich abgrenzenden klaren Flüssigkeit, nicht mehr als 3 bis 7 mm. Ist durch Entzündungen oder andere Abbauprozesse irgendwo im Körper das chemische und physikalische Gleichgewicht der Blutflüssigkeit gestört, so wird die Senkungsgeschwindigkeit bedeutend erhöht, bei gewissen rheumatischen Erkrankungen z.B. bis auf 100 mm in der ersten Stunde. Beschleunigte Blutsenkung ist noch keine Krankheitsdiagnose, sie ermahnt uns aber zu weiteren abklärenden Untersuchungen.

Dr. H. Gartmann

aufblinken, wenn er spricht. Und wie er spricht ! Wenn Mr. Nadelmann ein Pedal tritt, gibt "Junior" - dem ein Berufsschauspieler seine Stimme lieh - auf wohlvorbereitete Fragen sehr angriffige und schlagfertige Antworten. Während dieses Zwiegesprächs, das schlagende Heiterkeitserfolge erntet, enthüllt sich den Agenten das Swissair-Winterflugprogramm. Zugegeben; man könnte es auch in Form eines langatmigen Vortrags auseinandersetzen ... Wir zweifeln indessen nicht daran, dass "Junior" und damit die Swissair auf die genannte Weise weit besser im Gedächtnis unserer amerikanischen Gewährsleute haften bleiben.

Die britische BOAC kauft amerikanische B-707 - Die BOAC hat ihren gegenwärtigen Auftragsbestand von 33 Britannias, 19 Comets-4, 12 Viscounts und 10 DC-7C's um 15 Düsenverkehrsflugzeuge des Typs Boeing B-707 erhöht. Diese sollen mit Rolls-Royce-Conway-Aggregaten ausgerüstet und ab 1960 für den Verkehr mit der Ost- und Westküste Amerikas und mit Australien eingesetzt werden.

Buchhinweis - Wie es denn bei der Luftfahrt so zugehe, wird man als Swissair-Angestellter bisweilen gefragt. Und die Antwort lautet dann etwa, ja, darüber müsste man nun schon ein ganzes Buch schreiben. - Ein solches Buch ist geschrieben worden. Wir können es, z.B. als Weihnachtsgeschenk, bestens empfehlen. Erschienen ist es im Klasing-Verlag, der Verfasser ist Klaus Hansen und der Titel "So geht es bei der Luftfahrt zu".

450 alte Telefonbücher hat der neunjährige Pierre-André Cornu für die Radioaktion in Genf gesammelt. Er hat damit einen Rekord geschlagen und wurde für seine Prachtsleistung mit einem Swissair-Flug von Genf nach Zürich und zurück belohnt.

Allgemeine Pensionskasse

Ueber die Berechnung von Hinterlassenenrenten - Die Vorausberechnung der Hinterlassenenrenten der APK bietet gewisse Schwierigkeiten, da diese Renten von den verschiedensten Faktoren abhängen. Solche Faktoren sind: Alter des Verstorbenen, letzter Lohn, Anzahl Dienstjahre, Alter der Witwe, Zahl und Alter der Waisen. Die Berechnung der Waisenrente ist einfach ; Jedes Waisenkind erhält von der APK bis zum vollendeten 20. Altersjahr eine jährliche Rente von 6% des versicherten Lohnes des verstorbenen Vaters. Die Waisenrenten stellen eine sehr stark ins Gewicht fallende Ergänzung der Witwenrente bei Familien mit jungen Kindern dar. Wie die Witwenrente zustandekommt, kann hier nur skizzenhaft erklärt werden; Das bis zum Todesfall angesammelte totale Sparkapital (s. Swissair-News Nr. 10) und das Kapital der speziellen Todesfallversicherung für Verheiratete ergeben zusammen eine Totalsumme, die nach versicherungstechnischen Grundsätzen in eine lebenslängliche Witwenrente umgerechnet wird. Nun ist eine allgemeingültige Berechnung des totalen Sparkapitals nicht möglich; es muss sich jeder selbst mit einer Zinseszinstafel und unter Annahme seines Lohnes eine ungefähre Rechnung machen. Dagegen ist das Kapital der speziellen Todesfallversicherung (welches, wie gesagt, zum Sparkapital hinzugezählt werden muss) in einer Tabelle festgelegt. Es beträgt beispielsweise pro Fr. 1000,- versicherten Lohnes ;

beim Tod im Alter von 30 Jahren = Fr. 3'880.-
" " " " " 40 " = Fr. 3'404.-
" " " " " 50 " = Fr. 2'060.-
" " " " " 60 " = Fr. 1'360.-

An einem Beispiel sei die Berechnung des totalen Todesfallkapitals demonstriert :

Totales Sparkapital im Todesalter 40	Fr. 15'500.- (Annahme)
+ Todesfallversicherung im Todesalter 40 bei Fr. 8'000.- versicherten Lohnes (= 8 x Fr. 3'040.-)	Fr. 24'320.- (gem. Tabelle)
<u>Totales Todesfallkapital</u>	<u>Fr. 39'820.-</u> =====

Wenn dieses Kapital in eine Rente für eine 40jährige Wittve umgewandelt wird, so ergibt dies Fr. 1'800.- pro Jahr. Selbstverständlich wird eine Witwenrente umso höher, je kürzer ihre Laufzeit ist und desto höher der Lohn war. Die Renten der AHV und allfällige Waisenrenten sind voll dazuzuzählen.

Wenn auch der Rentenbetrag von Fr. 1800.- niedrig erscheint, so lässt sich doch feststellen, dass er wesentlich über dem schweizerischen Mittel von Witwenrenten in gleichen Fällen liegt und denjenigen der besten uns bekannten grossen Pensionskassen ebenbürtig ist.

Dr. F. Kummer

Der TCS in USA - Am 3. November kehrten mit unserm DC-6B "Basel" 70 Teilnehmer von einer siebzehntägigen Swissair-Pauschalreise nach und durch die Vereinigten Staaten nach Hause zurück. Die Reise war vom Touring-Club der Schweiz für seine Mitglieder angeregt worden. Sie führte die unternehmungslustigen Eidgenossen in fünfzehn vom amerikanischen Automobilistenverband zur Verfügung gestellten Privatwagen über 1200 km kreuz und quer durch die USA. Reporter vom "Touring" nahmen anlässlich der Ankunft des Spezialflugzeuges in Genf die Gelegenheit wahr, einen wohldotierten Anekdotenschatz zu ernten. Wir haben mit Schmunzeln gelesen, wie einer der TCS-Reiseleiter erfolglos die Strasse suchte, die ihn aus Washington hätte führen sollen, wie er dann in einem riesigen Militärfriedhof landete, um von dort seinen Wagen im hohlen Kreuz direkt ins Pentagon zu steuern, zu dem Zivilisten sonst äusserst strikte keinen Zutritt erhalten. Zwei Jungverheiratete machten die Amerika-Tour zu ihrer Hochzeitsreise. Sie war bei der Rückkehr mit einer Bluse angetan, die "gladly for Adlai" warb, während er mittels Plakette verkündete, dass er "Ike" gut möge. Pessimisten sahen darin die Möglichkeit eines Ursprungs zum ersten Ehezwist, während sich die Optimisten über die so sinnfällig ausgedrückte Wahrung der schweizerischen Neutralität freuten. - Der "Touring" schliesst seine Heimkehrreportage mit dem aufrichtigen Dank aller TCS-Amerikafahrer an die Adresse unserer Besatzungen, denen sie einen wesentlichen Anteil am guten Erfolg der Reise zugestehen.

Neueintritte - Wir freuen uns, die folgenden im Oktober eingetretenen neuen Mitarbeiter bei uns willkommen heissen zu dürfen :

Generalsekretariat

Rechtsdienst

Jacottet Ursula

Personaldienst

Psychotechnischer Dienst

Wittenwiler Rudolf

Departement I

Dokumentenzentrale Kloten

Baur Gerhard

Buchungsbüro

Baer Alfons

Wigger Isidor

Verkehrsabrechnung Pool

Deuber Jolanda

Departement II

Abteilung Verkauf Passagen

Saner Heinz

Frachtverkehrsdienst

Bendel Marie-Camille

Fracht-Verkaufsbeziehungen

Friebel Helmut

Regionalvertr. deutsche Schweiz u. Tessin

Siebenhaar Gisela

Departement III

Uniformierung

Steiger Madeleine

Statistik

Schreiner Dorothee

Piloten

Bates John Joseph

Holger Ernst Olof

Bordfunker

De Rigo Antonio

Schegg Leo

Bordmechaniker-Aspiranten

Köhli Hans

Sektion Flight Control

Beglinger Walter

Crew Assignment

Meier Karl Friedrich

Navigation Office

Meier Edith

Stationsleitung

Müller Felix

Traffic

Hofer Josef Franz

Ponticelli Rolf

Tanner Edwin

Frachtdienst

Eigenheer Werner

Fumagalli Giuseppe

Fracht Import

Bender Martin

Fracht Export

Fehlmann Arthur

Schaer Willy

Frachtbuchhaltung

Känzig Theo

Passagierdienst

Rohrer Ursula

Sörensen Birte

Scherrer Hansjörg

Tresch Marie-Josée

Groundhostessen

Osterwalder Anita

Wolf Heidi

Fundbüro

Weber Siegfried

Stadtabfertigung Zürich

Späti Erich

Kantine Taubenried

Pez Josefine

Bereitstellung I

Keller Eugen

Wiget Eduard

Departement IV

Defektauswertung

Gschwind Trudy

Handbuchbüro

Plouda Lina

Struktur & Systeme, Ing. -Abt.

Bachmann Max

Zelle/Triebwerk

Wiesmann Heiner

Einkauf Schweiz

Anselmi Monika

Verkauf

Givel André

Sekt. Materialverwaltung

Rapold Eugen

Flugzeugüberholung

Aegerter Alfred

Hediger Hans

Lüthi Jakob

Mannhart Ernst Alois

Flugzeugwartung

Blaser Felix

Heider Heinrich

Jaeggi Adolf

Laubi Emil

Sattlerei

Daubenmeier Rudolf

Elektrowerkstatt

Roth Ernst

Radiowerkstatt

Tozzini Louis

Triebwerkgruppe I, Revision

Bühler Max

Schlatter Armin

Triebwerkgruppe II, Montage

von Siebenthal Walter

Triebwerkgruppe II, Einbau

Bächtold Werner

Isenschmid August

Mechanische Werkstatt

Baumann Rudolf

Direktion Genf

Startdienst Cointrin

Tschirren Rudolf

Abfertigung Cointrin

Basadonna Anita

Verpflegungsbetrieb Cointrin

Schürmann Roger

Auslandvertretungen

London

Beirne Maureen

Tissière René

Paris

Bérard Claude

Marchetti Yvonne

Pichodo Jacqueline

Rieuf Michel

Amsterdam

Oudes Cornelia

Regionalvertretung Frankfurt

Exenberger Harald Dr.

Lwowski Klaus

Köln Stadtbüro

Osthus Magdalena

Köln Station

Kiessling Julia

Schölzel Georg

Stolz Erich

Vos Heinz Josef

Wagner Kurt

Stuttgart

Bauer Willi

Prag

Polak Josef

Madrid

Hinnen Yvette

Landeira José Antonio

New York

MacMichael Elisabeth

Schoeck Verena

New York, Abfertigung

Wargo Richard B.

New York, Verpflegungsbetrieb

Zintzmeyer Heinz

Allgemeine Personalausbildungsreserve

Baumann Melvin Hans

Casutt Joachim

Eschmann Vera Marta

Schaufelberger Liliane

Stäuble Georges

Stutz Walter

Weingart Esper

Wollkopf Werner

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Schachklub - Letzten Monat fand ein Wettkampf zwischen dem Schachklub des Konsumvereins und dem der Swissair statt. Das Resultat lautete 5 1/2 - 4 1/2 zu unsern Gunsten. - Der alljährlich stattfindende Zürcher Firmen Cup begann mit dem Spiel Willy AG gegen Swissair. Unser Club gewann überlegen 6 - 0. - Die Freizeitorganisation der Swissair stellt uns in freundlicher Weise im Klubhaus Seebach sechs Bretter zur Verfügung. Wir möchten unsere Mitglieder darauf aufmerksam machen, dass die Winterturnierspiele oder sonstige Spiele dort ausgeführt werden können.

Vergünstigungen - Die folgenden Firmen gewähren unserm Personal Rabatte:

Hotel Mercator Madrid: Bis 15. März 1957 20 % für Aufenthalte von mindestens sechs aufeinanderfolgenden Nächten, 10 % für kürzere Aufenthalte.

Salon de Beauté Yolanda Quadri (in Gassen 6, beim Paradeplatz) : 10 % auf Behandlungen mit Harriet Hubbard Ayer-Produkten, 5 % auf Produkten selbst.

Boutique Oskar Jäger (Feldstrasse 62, Zürich 4) : 10 % auf Käufen von Lederwaren, Schirmen, Holzwaren etc.

Pro Lux (Beleuchtungstechnik, Birmensdorferstrasse 56, Zürich) : 25 % auf Käufen in ihrem Geschäft.

Autofahrschule Hermann Markwalder (Hirschgartenweg 25, Zürich 57) : 12 % auf Autofahrstunden.

Autofahrschule Hans Eichenberger (Bahnhofstrasse 11, Schlieren) : 10 % auf Autofahrstunden.

R. Schnetzer, Pilot (Fach 96, Kloten) vermittelt Aussteuerwäsche zu Fabrikspreisen (25 - 30 % auf Ladenverkauf).

VERGÜENSTIGUNGSLISTEN sind nicht mehr beim Pressedienst, sondern BEI DEN PERSONALASSISTENTEN der verschiedenen Departemente zu beziehen !

Ferienchalet in Wildhaus - Das grosse Leid, das in den letzten Wochen das ungarische Volk betroffen hat, hat uns verpflichtet, auch unsererseits etwas zur Linderung der Not der vielen Flüchtlinge beizutragen. Wir haben uns deshalb entschlossen, das Ferienchalet in Wildhaus, das wir Ihnen in der letzten Nummer der Swissair-News angeboten haben, für das Personal der Swissair zu sperren und ab sofort ausschliesslich dem Initiativkomitee für die Ungarn-Flüchtlingshilfe zur Verfügung zu stellen.

Nach wie vor verfügbar sind jedoch die Wohnung in Arosa und das Chalet in Ober-Iberg, die beide noch nicht für die ganze Saison besetzt sind.

Wir sind überzeugt, dass unser Entscheid die Zustimmung des Personals findet und bitten alle diejenigen, die sich auf Ferien in Wildhaus gefreut haben, sich zu überlegen, ob sie ihre freien Tage nicht ebenso unbeschwert in Arosa oder Ober-Iberg verbringen können.

Vorstand der FPS.

STOP - PRESS

Am Sonntagabend, den 25. November, sind unsere 3 am Air-Lift beteiligt gewesenen DC-6Bs wieder in Zürich-Kloten eingetroffen.

D I E E H R E N T A F E L

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

<u>Herr Eugen Küenzi</u> , Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--	4067
<u>Herr Armand Hirschi</u> , Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--	3967
<u>Herr Ernst Rusch</u> , Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 20.--	4572
<u>Herr Rudolf Keller</u> , Sektion Arbeitsvorbereitung, Dept. IV	Fr. 10.--	4973
<u>Herr Gerold Schärer</u> , Sektion Betriebswirtschaftsdienst, Dept. I	Fr. 10.--	4258

Herr Eugen Küenzi fertigte aus einem alten P + W 7/8" Kerzenschlüssel einen Spezial-Schlüssel für den Kerzenwechsel an, der sich in der Praxis gut bewährte. Neben einer gewissen Arbeitserleichterung resultiert daraus auch eine Arbeitszeiteinsparung. Es wurden bereits mehrere solche Spezialschlüssel in Auftrag gegeben.

Herr Armand Hirschi schlug vor, an der Trennschleifmaschine eine Wasserkühlung anzubringen, um dem üblen Geruch beim Trockenschleifen abzuweichen. Seine Idee ist gut und machte auf einen Mangel an der Maschine aufmerksam, der bei der Erweiterung der Werft behoben wird.

Herr Ernst Rusch konstruierte eine Vorrichtung für das Ablängen von Soflexschläuchen und gab damit den Anstoss für eine noch bessere Lösung.

Herr Rudolf Keller machte die Anregung, auf den Werkstattbezeichnungsschildern zusätzlich auch die Dienststellenkurzzeichen anzubringen. Diese Idee trägt dazu bei, die interne Material- und Postverteilung zu erleichtern.

Herr Gerold Schärer bezweckte mit seinem Vorschlag eine Vereinfachung in der Arbeitszeit- und Absenzenkontrolle. Seine Anregung gab den Anstoss zu einer vereinfachenden Neuregelung.

Letzter Appell an die Einsender der Vorschläge 1555/3065 ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Die zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge 4508/4510/4568/4911/4912 können erst in der nächsten Nummer zum Abschluss gebracht werden.

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

427/2887/3217/4307/4501/4906/4916/4931.

Sich melden bitte :

- Nr. 4347 bei Herr J. Baumann, Chef Sektion IERA, Dept. IV
Nr. 4917 bei Herr F. Wellauer, Sektion Betriebsstudien, Dept. IV
Nr. 4979 bei Herr A. Oberli, Organisationsbüro

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 610 Aufstellen von SWISSAIR - Plakaten auf der Zollstrasse zum Flugplatz Basel/Mulhouse. Nach den Besprechungen, die mit dem Flugplatzdirektor geführt wurden, zeigte es sich, dass momentan mit dieser Möglichkeit nicht gerechnet werden kann.
- 788 Korrosionsschutz-Anstrich hinter dem Auspuff der Kabinenheizer an DC-4 Flugzeugen. Diesem Problem wurde bereits im Frühjahr 1956 Beachtung geschenkt. Die Malerei hat bereits weissen Catalack bestellt. Der Schutzanstrich wird während des Winters anlässlich den DC-4 Revisionen durchgeführt.
- 1030 Umbau der Bordbuffets in den Metropolitan. Die im Vorschlag aufgeführten Mängel waren der Abt. Passagierflugdienst bereits vor der Ablieferung der Flugzeuge bekannt. Aus terminlichen Gründen konnten damals im Fabrikationsprogramm keine Aenderungen mehr vorgenommen werden. Auf Grund von Betriebserfahrungen wurde ein Verbesserungs-Programm aufgestellt, das sich im wesentlichen mit den im Vorschlag festgehaltenen Punkten deckt. Man hofft, dass die bezüglichen Aenderungen bis Sommer 1957 durchgeführt werden können.
- 1031/2464 Kombination des internationalen Hotelbestellungscode mit dem AIRIMP. Die Erlernung eines neuen zusätzlichen Codes würde sich für die Angestellten vieler Dienststellen als Ballast auswirken. Da der einzelne Angestellte höchst selten in die Lage kommt, Hotelreservierungen vorzunehmen, müsste für das Aufsetzen der betr. Meldungen jedesmal der Code konsultiert werden. Der Zeitaufwand für das Codieren und Decodieren wäre viel zu gross.
- 3834 Anbringen von Handgriffen an den Sitz-Rücklehnen der DC-3. Das Anbringen von Handgriffen an den Sitzrücklehnen stellt keine besondere Verbesserung dar, da sich der Passagier durch Festhalten an der Rücklehne des Vorderstuhles aus dem Sitz aufrichtet. Der Aufwand für die Modifikation sämtlicher DC-3 Kabinenstühle würde in keinem Verhältnis zum gewonnenen Effekt stehen. Ferner müsste mit einem sehr langen Umbau-Termin gerechnet werden, da die Arbeit nur auf progressive Art durchgeführt werden könnte.
- 4068 Klapptische in den CV-240. Der Vorschlag wäre an und für sich gut. Im Hinblick auf den Verkauf der CV-240 werden keine Modifikationen mehr an diesen Flugzeugen vorgenommen.
- 4125 Aenderung an der Schaltung des CABIN AIR SCOOP HEATERS DC-4. Eine Aenderung an der Schaltung drängt sich aus betriebstechn. Gründen nicht auf. Bei einem Heizerdefekt muss der Air Scoop Heater am Boden, entsprechend der Testvorschrift, in welcher die neuesten Erfahrungen berücksichtigt sind, kontrolliert werden.
- 4201 Abgabe von Kontrolluhren zwecks Orientierung der Passagiere über die jeweiligen Zeitverschiebungen in England und der Schweiz. Das Kabinenpersonal hat die Weisung, auf jedem Flug den Passagieren mittels Lautsprecher die Lokalzeit bei der Landung bekannt zu geben. Ausserdem hätte das stark in Anspruch genommene Personal keine Zeit noch zusätzlich Kartouhren auf die entsprechende Zeit zu richten.
- 4272 Arbeitszeit- und Absenzenkontrolle. Der Vorschlag 4258 vom 10. April 1956 befasste sich bereits mit dieser Angelegenheit. Die heute getroffene Lösung ist einfacher als der Vorschlag, da man ohne die Schaffung eines neuen Formulars auskommt, (vgl. Weisung PW-607a vom 29. Oktober 1956).
- 4314 Verbesserung der Lampenbefestigung rechts der Cockpittüre. Die vorgeschlagene Verbesserung schliesst das Anfressen der Kugelgelenke nicht aus und damit ist die Ursache der Schäden nicht behoben. Die Ing.-Abteilung wird eine Neukonstruktion der Kugelgelenke prüfen, bei welcher dieser Umstand vermieden werden kann.

- 4513 Rollen für Profil-Walzmaschine zum Kaltbiegen von grossen Rohrbogen. Beim Biegen der Rohre wird das geeignete Fertigungsverfahren durch das Material, die Wandung, den Durchmesser und den Biege-
radius bestimmt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass alle Rohrbiegearbeiten ein gutes handwerkliches
Können, gepaart mit grosser Erfahrung verlangen. Der bereits früher eingegangenen Vorschlägen über
das Rohrbiegen, wird bei der Erweiterung der Werft, resp. Werkstätten Rechnung getragen.
- 4514 Vibrator zum Einstampfen von Sand in Rohre, um das manuelle Einklopfen zu umgehen. Die Erfahrungen
in andern Betrieben haben ergeben, dass der Vibrator nicht in der Lage ist, den Sand in der notwendigen
Dichte einzufüllen um einwandfreie Rohrbogen zu erhalten. Das vorgeschlagene Gerät vibriert nur in der
vertikalen Achse, wogegen das manuelle Klopfen in der horizontalen Ebene erfolgt.
- 4533 Deponieren von Lappen oder Hirschleder bei den Kabinenfester zum Abwischen von angelaufenen
Scheiben. Die Flugzeuge DC-6B, DC-7C, CV-440 etc. sind mit Luftkonditionierungsanlagen ausgerüstet.
Die Kabinenfenster sind aus einer innern und einer aussern Scheibe zusammengesetzt, wobei zwischen
diesen beiden ein Luftraum besteht, in den konditionierte Luft eintreten kann, was ein Anlaufen der
innern Scheibe verhindert. Erfahrungsgemäss kann festgestellt werden, dass unter normalen Betriebs-
bedingungen, richtige Einstellung der Kabinentemperatur etc. die Scheiben nicht anlaufen.
- 4716 Zollbefreiung auf Benzin, bei Schulungsflügen mit Sportflugzeugen. Aus den gegenwärtig gültigen
Gesetzesvorschriften lässt sich eine Zollbefreiung des bei Schulflügen mit Sportflugzeugen verwendeten
Benzins nicht ableiten. Eine Zollbefreiung würde daher eine Gesetzesänderung voraussetzen. Das
Dept. I wird nächstens mit der Oberzolldirektion und dem Luftamt in dieser Angelegenheit Fühlung
aufnehmen.
- 4878 Eigener Parkplatz an der Stampfenbachstrasse beim Walcheturm. Der Vorteil eines eigenen Parkplatzes
an der Stampfenbachstrasse wurde bei der Miete der Lokalitäten des FFEM erkannt. Ein entsprechendes
Gesuch, zur Weiterleitung an die Stadtpolizei Zürich, wurde bereits Mitte September an den Kanton
Zürich gerichtet. Bis heute liegt von der Stadtpolizei noch keine Bewilligung vor.
- 4879 Entfernen des Garderobekorpus in der Eingangshalle beim FFEM im Walcheturm. Der Garderobekorpus
bleibt bis zum Ablauf der Untermiete (31.3.1957) mit der Firma Henkel deren Eigentum und ist bis
zu diesem Zeitpunkt dort zu belassen. Am Ende der Untermietsdauer ist der Korpus von der Firma
Henkel zu entfernen, ansonst er ins Eigentum des Kantons als Vermieter übergeht. Ueber eine all-
fällig mögliche Beseitigung nach dem 31.3.1957 ist mit dem Kanton Zürich zu verhandeln, wobei
der Entscheid von der weiteren Mietdauer abhängt.
- 4880 Erstellen einer tragbaren Holzrampe beim Walcheturm für die Zu- und Wegfahrt von Fahrzeugen. Das
Befahren des Trottoirs vor dem Walcheturm und die damit im Zusammenhang stehende Anschaffung
einer Rampe ist von der Bewilligung der Stadtpolizei abhängig. Bereits vor Einreichung des Vorschlages
wurde ein entsprechendes Gesuch an die Stadtpolizei eingereicht. Eine Bewilligung liegt jedoch noch
nicht vor.
- 4910 Anbringen von Schlitzern an den obern Befestigungslöcher der Kabinenfenster. In Anbetracht der relativ
geringen Häufigkeit von Fensterwechseln, lohnt sich die in Frage stehende Aenderung nicht. Im weiteren
wäre trotzdem eine Demontage der Vorhangführungen in den meisten Fällen nicht zu umgehen.
- 4999 Kochechtes Färben der Anschnallgurten. Die Gurten dürfen nicht gekocht, sondern lediglich in warmen
Wasser gewaschen werden. Eine einheitliche Färbung sämtlicher Gurten ist nicht möglich, weil bei
Stückfärbung von bereits einmal gefärbten Gurten eine "Ring" entsteht. Da parallel mit dem Abbleich-
prozess auch der Verschleiss-Prozess fortschreitet, kann die Abbleichung auch als Masstab für das Alter
der Gurte abgeleitet werden, wodurch die Ueberwachung erleichtert wird.
- 4928 Zusammenheften der Arbeitskarten für Sched-u-Graph Tafeln. Der Einsender machte lediglich auf
einen Mangel aufmerksam, der in der Zwischenzeit behoben wurde. Wir danken dem Einsender für
seine Aufmerksamkeit.

4968 Umstellen der Präsenzzeit-Kontrolluhren von der Viertelstunden- auf Dezimalteilung. Der Einsender verspricht sich von einer derartigen Umstellung eine Vereinfachung der Auswertung und erstrebt gleichzeitig eine, seiner Ansicht nach gerechteren Behandlung bei eventuellem Zu-spät-kommen an. Ein verspätetes Erscheinen der Angestellten am Arbeitsplatz hat auf die Leistungserstellung in einem auf Arbeitsteilung angewiesenen rationalisierten Grossbetrieb derartig nachteilige Folgen, dass aus verständlichen Gründen am bisherigen System festgehalten werden muss. Die Auswertung der Arbeitszeitkarten dagegen dient der zeitmässigen Erfassung des Arbeitsaufwandes für eine bestimmte Arbeit, wozu wir unbedingt auf genaue Wertangaben angewiesen sind, die in der Nachkalkulation verwendet und für die Arbeitsvorbereitung in Form von Richtwerten gebraucht werden.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

410/412/416/607/609/642/771/789/1554/1589/1648/2465/2659/2696/2817/2843/3613/3914/3963/
4069/4104/4111/4133/4138/4144/4162/4221/4247/4252/4253/4261/4280/4299/4337/4378/4380/4395/
4502/4511/4541/4552/4553/4570/4588/4594/4622/4625/4630/4661/4662/4692/4703/4715/4717/4723/
4724/4876/4877/4902/4907/4917/4920/4921/4924/4944/4954/4962/4971/4975/4979/4983/4985/4986/
4988/4992/4994/5002.

Die zur Prämierung vorgesehene Vorschläge Nr. 770 und 4568 mussten zwecks Abklärung technischer Details noch zurückgestellt werden.

Vorschläge im Versuchsstadium : Nr. 118/302/362/4904.

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 12

Dezember 1956

Unsere Verkehrsergebnisse im November 1956

	<u>November 1956</u>	<u>November 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	9'106'217 + 39 %	6'563'312
Ausgelastete Tonnenkilometer	5'569'383 + 34 %	4'149'042
Etappenpassagiere	48'698 + 34 %	36'213
Fracht in kg	1'118'174 + 25 %	892'331
Post in kg	296'420 + 4 %	284'738
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	61,9 %	63,3 %

Die beträchtliche Verkehrsbelegung im Berichtsmonat lässt sich auf die UNO-Luftbrücke von Neapel nach Abu Suweir und eine Reihe weiterer Sonder- und Charterflüge zurückführen. Sie drückt sich - verglichen mit den Novemberergebnissen des Vorjahres - bei Angebot, Nachfrage und Etappenpassagieren in Zunahmen von durchwegs mehr als einem Drittel aus. In unserer Frachtbeförderung erreichten wir ein neues Spitzenergebnis, das die gewichtsmässige Frachtsumme unserer ersten acht Betriebsjahre übertrifft. Der durchschnittliche Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs, der diesmal nur etwa 85 % des Ganzen ausmacht, blieb mit 61,9 % etwas hinter dem Vorjahresresultat zurück.

Unser Europaverkehr war zu 43 % an der totalen Produktion beteiligt. Der um 36 % gesteigerten Zunahme des Angebots stand eine um 28 % erhöhte Nachfrage gegenüber. Der mittlere Ladefaktor senkte sich von 60,8 % auf 57,1 %.

Die Kurse nach Athen, Istanbul, Kairo, Beirut, Tel Aviv und Damaskus beanspruchten noch 14 % unserer gesamten tonnenkilometrischen Produktion. Die politischen Ereignisse im Mittleren Osten bewirkten im Linienverkehr eine 18 %ige Senkung von Angebot und Nachfrage; die Auslastung hielt sich mit 61,4 % praktisch auf gleicher Höhe wie im November 1955 (61,0 %).

Im Nordatlantikverkehr boten wir 37 % unserer Produktion an. Angebot und Nachfrage erfuhren einen Zuwachs von je 21 %, und der Auslastungsfaktor erreichte 68,4 % gegenüber 68,7 % vor einem Jahr.

Ueber dem Südatlantik vermochten wir die durchschnittliche Auslastung von 56,7 % auf 58,8 % zu verbessern.

.....
WIR WÜNSCHEN ALLEN UNSERN LESERN FROHE WEIHNACHTEN UND EIN GLÜECKLICHES NEUES JAHR !
.....



Unser zweiter DC-7C "Seven Seas" - traf am Samstag, den 8. Dezember, um 13.30 Uhr in Zürich Kloten ein. Die Besatzung bestand aus den Flugkapitänen A. von Tscherner, F. Schmid und F. Schreiber, Funker P. Auberson, Navigator A. Reber und den Bordmechanikern A. Zeller und H. Fehr. Die beiden neuesten Einheiten unserer Langstreckenflotte standen auf dem Tarmac nebeneinander und liessen eindruckliche Vergleiche mit andern Typen zu. Die ersten beiden DC-7C erhalten die Namen "Zürich" (HB-IBK) und "Genève" (HB-IBL).

Neues Mitglied der Swissair-Direktion - In seiner Sitzung vom 10. Dezember hat der Verwaltungsrat Herrn Armin Baltensweiler, Chef des Planungsdienstes, zum Mitglied der Geschäftsleitung gewählt.

Das ist Kundendienst - Im "Beobachter" vom 30. November lesen wir unter der Rubrik "Bravo" den folgenden Bericht :

"Meine Schwägerin, deren Mutter unerwartet starb, versuchte, noch rechtzeitig aus Vermont (USA) heimzukehren, um an der in Glarus stattfindenden Beerdigung teilzunehmen. Nach 500 km Autofahrt meldete sie sich in New York bei der Swissair, die unverzüglich die notwendigen Formalitäten erledigte und für einen Platz im nächsten Flugzeug sorgte. Sie avisierte auch Kloten sowie die Trauerfamilie selbst von der genauen Ankunft meiner Schwägerin und bat - weil die Zeit sehr knapp war - die Zollbehörden um ein ungehindertes Passierenlassen. Darüber hinaus sorgte sie dafür, dass in Kloten eine Kabine zum Umziehen bereitgestellt und ferner das Gepäck direkt zu unserem Privatauto gebracht wurde. Das mit dem Erfolg, dass wir noch rechtzeitig in Glarus angelangt sind ! Diese Hilfsbereitschaft hat uns allen einen tiefen Eindruck gemacht." - Wir leiten das Bravo des Beobachters an unsere beteiligten Mitarbeiter in New York und Kloten weiter.

Neue Pilots-in-Command - Die folgenden Piloten sind zu Pilots-in-Command auf Convair ernannt worden : Adolf Bertschi, Malcolm Cross, Paul Habegger, Otto Maier, David Moreillon und Walter Sigrist. Pilot Jakob Schärer rückte zum Kommandanten auf DC-3 vor.

Die technische Ecke

Die Luftaufbereitung - d.h. die Zubereitung "schmackhafter" Kabinenluft - ist die letzte Arbeitsstufe einer Klimaanlage im Flugzeug. Da die Aussenluft zur Druckbelüftung der Kabine verdichtet wird, erhöht sich ihre Temperatur; diese Erhöhung kann bis zu 50° C betragen. Bei hoher Aussentemperatur ist das unerwünscht. Durch Rückkühlung in einem mit Aussenluft versorgten Kühler kann deshalb die Verdichtungswärme wieder entzogen werden. Die Druckluft lässt sich aber auch zum Antrieb einer Turbine verwenden, die ihrerseits ein weiteres Aggregat der Klimaanlage - meistens ein Gebläse - antreibt. Nach erfolgter Arbeitsleistung der Verdichterdruckluft weist sie am Austritt der Turbine einen viel kleineren Druck, aber auch eine tiefere Temperatur auf. Die Kühlwirkung ist die natürliche Folge der Luftexpansion. Die genannte Turbine wird deshalb als Kühlturbine angesprochen.

Bei tiefen Aussentemperaturen muss die Verdichterluft weiter erwärmt werden. Die hierfür bestimmte Heizung soll möglichst wenig Gewicht und Volumen aufweisen. Entweder nützt man vorhandene Wärmequellen oder für die Heizung vorhandenen Brennstoff aus. Das ergibt zwei Möglichkeiten: Ausnutzung der Auspuffgase (CV-440) oder Benzinverbrennungsheizer (DC-6B und -7C. - Zur Luftaufbereitung in der Klimaanlage eines modernen Flugzeuges gehören immer die folgenden grundsätzlichen Mittel : Heizer - sorgt bei tiefer Aussentemperatur für die notwendige Erwärmung der Verdichterluft; Rückkühler - dient zur Abführung der Verdichterwärme; Kühlturbine - ermöglicht bei hoher Aussentemperatur eine weitere Abkühlung der bereits rückgekühlten Verdichterluft. Jetzt muss lediglich noch dafür gesorgt werden, dass die Verdichterluft im Sinne einer automatisch arbeitenden Temperaturregulierung durch die entsprechenden Aggregate geschickt wird, bevor sie zur Belüftung in die Kabine gelangt. Die Luftaufbereitung muss aber auch einer unzulässig hohen Erwärmung und Befeuchtung der Kabinenluft durch die Wärme- und Wasserdampfabgabe der Passagiere entgegenarbeiten. Bei hohen Aussentemperaturen ist dazu eine Aufbereitung von Kabinenluft durch Kühlung und Entfeuchtung notwendig. In grossen Flughöhen, also auch bei tiefen Temperaturen, ist dagegen Heizung und nötigenfalls auch Befeuchtung notwendig. Die Befeuchtung der Luft kann kostspielig werden, da auf einem Langstreckenflug von einigen Stunden Dauer grosse Mengen Wasser an Stelle von zahlenden Passagieren mitgeführt werden müssen. Gründliche Untersuchungen ergaben, dass trockene Luft schon bei mittleren und vor allem bei hohen Temperaturen angenehmer und gesünder als feuchte ist. Bei den heute üblichen Flughöhen kann der herabgesetzte Luftfeuchtigkeitsgrad ohne Nachteil in Kauf genommen werden, wenn die Kabinentemperatur entsprechend - d.h. auf etwa 24° C - erhöht wird. Die natürlich bedingte Luftentfeuchtung hilft aber auch mit, den Wasserniederschlag an Kabinenwänden und Fenstern zu vermeiden.

IATA Gesellschaften im Dienst der Ungarnhilfe - Von einigen IATA-Gesellschaften wurde ab 10. November auf einer Luftbrücke zwischen den Vereinigten Staaten und Europa der Transport von nahezu 100 Tonnen Lebensmitteln und Kleidern für ungarische Kinder in die Wege geleitet. Die Initiative ist von Fluggesellschaften verschiedener Länder spontan ergriffen worden; sie spedieren die Güter kostenlos.

86 Flugzeuge im Tag über dem Nordatlantik - Das amerikanische Luftverkehrsamt meldete für die Monate Juli und August 1956 einen Tagesdurchschnitt von 86 den Nordatlantik überquerenden zivilen Verkehrsflugzeugen.

5 DC-8 für die UAT - Die französische Luftverkehrsgesellschaft Union Aéromaritime de Transport hat fünf Düsenflugzeuge von Douglas-Typ DC-8 bestellt. Der Auftrag, der noch der Billigung durch die französische Regierung bedarf, sieht den Kauf von drei Einheiten im ersten Halbjahr 1960 und eine Option auf zwei weitere, zu Beginn des Jahres 1962 lieferbare Flugzeuge vor.

125 Metropolitan sind bis jetzt insgesamt bei den Convair-Werken bestellt worden. Dieses Flugzeugmuster hat damit einen Erfolg, der auch die von der Swissair getroffene Wahl glänzend rechtfertigt.

Kapitalerhöhung bei der Lufthansa - An ihrer Generalversammlung vom 5. Dezember beschlossen die Aktionäre der Deutschen Lufthansa, das Kapital ihrer Gesellschaft von 80 auf 120 Mio. DM zu erhöhen. Die Chase Manhattan Bank New York gewährte ihr einen Kredit von 10 Mio. Dollar.

Mehr Fremdkapital für die BOAC und BEA - Den beiden staatlichen britischen Luftverkehrsgesellschaften BOAC und BEA wurde auf Grund eines neuen Gesetzes das Recht eingeräumt, ihre Limiten zur Aufnahme von Fremdkapital heraufzusetzen. Für die BOAC wurde sie von 80 Mio. auf 160 Mio. Pfund Sterling erhöht, während die BEA jetzt Anleihen bis zu einer Gesamthöhe von 60 Mio. statt wie bisher 35 Mio. Pfund Sterling aufnehmen darf.

Zum Betrieb innerfranzösischer Flugdienste ist 1954 die "Air Inter" gegründet worden. Diese Gesellschaft soll demnächst ihre Dienste aufnehmen und gleichzeitig ihr Aktienkapital von einer auf vierhundert Millionen französische Franken erhöhen.

Die neue Swissair-Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin nimmt zu Jahresbeginn 1957 ihre Tätigkeit in den neuen Räumlichkeiten an der Bahnhofstrasse 3 in Zürich auf.

Nordatlantik-Frachtverkehr - Am Samstag, den 24. November 1956, hat die Güterbeförderung durch die Swissair über den Nordatlantik einen neuen Höchststand erreicht. An diesem Tage gelangten mit unsern beiden Kursen SR 410 und SR 790 folgende Mengen zum Versand:

	Fracht	Post	Total
SR 410 (Erstklass-Kurs)	3'651 kg	1'106 kg	4'757 kg
SR 790 (Frachtkurs)	4'059 kg	568 kg	4'627 kg
Total	7'710 kg	1'674 kg	9'384 kg

Mit diesen Zuladungsmengen waren, bei gleichzeitig guter Passagierbesetzung von SR 410, die beiden Flugzeuge vollständig ausgelastet.

Die ärztliche Ecke

"Airline Doctors" und ihre Aufgaben - Des öfters befragt man uns über den eigentlichen Aufgabenkreis des Ärztlichen Dienstes. Hier ein paar Stichworte dazu:

1. Die erste Aufgabe ist die Fliegermedizin, d.h.:
 - die ärztliche Verbindung mit der Weltgesundheits-Organisation, der ICAO und IATA, der Aero Medical Association, dem Eidg. Luftamt und der Fliegertruppe;
 - die Lösung ärztlicher und hygienischer Probleme für Besatzungen und Passagiere im Flugzeug und auf Zwischenhalten;
 - die Selektion, Beratung und Betreuung des fliegenden Personals und die Zusammenarbeit mit Luftamt und Militär bei den Kontrolluntersuchungen.
2. Beratungen und Untersuchungen für ausländische Mitarbeiter - besonders in Tropengebieten -, Tauglichkeitsuntersuchungen, Impfungen und Instruktionen für diese Gebiete.
3. Eintrittsuntersuchungen für die ganze Swissair, Beratung der Pensionskasse, Ueberwachung des Gesundheitszustandes und der Absenzen im ganzen Betrieb.
4. Gewerbemedizin: Gewerbeärztliche Ueberwachung, Führung des Samariter- und des Unfallverhütungsdienstes.
5. Ärztlicher Unterricht für Besatzung und Bodenpersonal.
6. Beratende Zusammenarbeit mit allen Dienststellen.
7. Natürlich sind wir gerne bereit, uns auf Wunsch um Swissair-Angestellte auch ärztlich-praktisch zu kümmern. Nur ergeben sich dabei gewisse Einschränkungen durch die Belastung mit unsern übrigen Pflichten, durch die mit dem Aerzteverband getroffenen Vereinbarungen und durch die Notwendigkeit, dem fliegenden Personal und den Angestellten im Ausland die Priorität einzuräumen, wofür wir um Verständnis bitten.

Dr. H. Gartmann

Neueintritte - Die folgenden neuen Mitarbeiter, die wir herzlich willkommen heissen, sind im November in unsere Dienste getreten :

Generalsekretariat

Pressedienst

Meier Elisabeth Antoinette

Planungsdienst

Zahnd Roger Dr.

Departement I

Speditionsbüro

Brun Heidi

Devisen & Transfer

Singer Ursula

Hauptkasse

Bachmann Franz

Buchungsbüro

Scheidegger Agnes

Statistikdienst

Kessler Peter

Verkehrsabrechnung/Passage

Campana Athos

Kontrollbüro/Passage Verkauf

Maître Joseph

Kontrollbüro Post

Nussbaumer Armin

Departement II

Sekretariat Dept. II

Hegwein Maria

Sektion Verkaufsförderung

Siegfried Renate

Sektion Fracht-Verkauf

Herzog Fritz

Abteilung Propaganda

Althaus Willi

Troesch Christine

Luftreisebüro Zürich

Surbeck Beate

Station Blotzheim

Meyer Marianne

Departement III

Manual Production

Lehmann Emma

Piloten

Donovan Robert

Hemsworth Neville

Merriam Donald

Navigatoren

Springer Willem-Frederik

Piloten-Aspiranten

Berger Werner

Mooy Jan Willem

Sektion Flight Control

Stierli Alex

von Lerber Theo

Navigation Office

Luchsinger Vreni

Passagier- & Gepäckabfertigung

Zellweger Heidi

Startdienst

Fröhlich Hans

Kramer Hans

Schättin Franz

Traffic

Diethelm Othmar

Eichenberger Kurt

Habegger Ruedy

Vogler Martin

Traffic-School

Besson Raymond

Brède Charles-Auguste

Britt Robert

Dürnmüller Rudolf

Enderlin Hanspeter

Fuchsloch René

Furrer Theodor

Jordi Heinz

Kaeser Marcel

Kummer Kurt

Marti Gustav

Oetiker Heinz

Peter Fritz

Plattner Heinz

Salvisberg Hans

von Felbert Peter

Frachtdienst Import

Brand Peter

Piciotti Luigi

Stadtabfertigung Zürich

Heiniger Max

Rüedi André

Kantine Taubenried

Sergio Michèle

Kabinen-Ausrüstungsdienst

Signer Luise

Vogelbacher Ludwig

Kabinenpersonal-Aspiranten

Ackermann Anne-Marie

Bertschinger Heinz

Caminada Raymond

Dünner Heidi

Fraefel Cyrill

Frey Rolf

Gantner Margrith Elisabeth

Gehring Klaus

Gilliéron Edgar

Hefti Hans

Hoffmann Alfons

Hofstetter Elisabeth

Kielholz Gertrud

Künzler Johann Ulrich
Küpfer Theodor
Michel Nelly
Peter Armin
Roth Ernst
Roth Max
Spuhler Renate
Sutter Heidi
Schär Susanne
Schoch Erika
Schoch Heidi
Schönenberger Brigitte
Tanner Aline
Täschler Fritz
Unternährer Hans
Vasta Bruno
von Siebenthal Peter
Zimmermann Hildegard
Zingg Béatrice Rosa

Departement IV

Sektion Administration
Reichmuth Walter
Ingenieur-Abteilung
Leutenegger Dora
Sektion Betriebsstudien
Fässler Willy
Sektion Bestellung, Budget
Sutter Brunhilde
Lagerbuchhaltung
Müller Rudolf
Flugzeugüberholung
Dreher Werner
Furrer Fritz
Jud Werner
Leutwyler Roland
Müller Joachim
Wiederkehr Albert
Flugzeugwartung
Stadelmann Konrad
Spenglerei
Gysin Paul
Imfeld Siegfried

Sektion IERA
Irmiger Ernst Heinrich
Instrumentenwerkstatt
Hürlimann Alfred
Elektrowerkstatt
Trinkler Johann
Radiowerkstatt
Merz Rudolf
Ruppeiner Max Ernst
Sigrist Reinhard
Zylinderwerkstatt
Hüni Willy

Direktion Genf

Flugzeugunterhalt
Fardel Lucien
Fundbüro
Jordi Josefa
Fracht Export
Trost Raymond
Verpflegungsbetrieb Cointrin
Chevalley Jean-Claude

Auslandvertretungen

Manchester
Mettler Hans
Paris
Gorisse Jacques
Düsseldorf
Müller Günther
Hamburg, Stadtbüro
Fink Walter
Kairo
Abdel Azim Saad Pasha
Recife
De Oliveira Nythamar

Allgemeine Personalausbildungsreserve

Bänziger Lilly
Ehrler Gottfried
Müller Arthur
Noak Werner
Tobler Hansjürg
Trezzini Fernanda

Ernennungen in der Abteilung Passagierflugdienst - Herr Hans Gurtner, bisher Chef Sektion Kabinenpersonal, wurde zum Strecken-Inspektor ernannt und untersteht in dieser Stabsfunktion direkt dem Chef der Abteilung. Herr Georg Sidler hat die Funktion des Chefs der Sektion Kabinen-Personal neu übernommen, während Herr Hermann Ochsenbein bereits per 1. Juli 1956 zum Chef der Sektion Borddienst befördert wurde. Wir wünschen den Neuernannten viel Erfolg.

Happy Landings - Wir freuen uns, den nachgenannten Mitarbeitern zu ihrer Vermählung gratulieren zu dürfen : 15.9.: Sievi Remo, Radio-Werkstatt (Dept. IV) ; 22.9.: Egger Kurt, Technischer Dienst Basel (IV) ; 29.9. : Ernst Hans Flugbetrieb (IV) ; 29.9. : Weber Hans, Kontierungs- und Fakturenkontrollbüro (I) ; 20.10. : Jotterand Charles, Swissair Athen (II) ; 27.10. : Blaser Richard, Sektion AVOR (IV) ; 7.11. : Weissinger Ernst, Spenglerei (IV) ; 1.12. : Schwab Ursula (jetzt Frau Bachmann), Telex Hirschengraben (II).

An der Zürcher Volkshochschule hält Herr Dr. Bossard, Chef unseres Psychotechnischen Dienstes, ab 11. Januar einen Kurs über das Thema "Mensch und Betrieb". Ueber zweihundert Teilnehmer haben sich bereits eingeschrieben.

Allgemeine Pensionskasse

Die Anrechnung von Versicherungsleistungen an die Renten der APK - In den letzten Swissair-News berichteten wir grundsätzlich über die Todesfall-Leistungen der APK. Wir möchten unsere Ausführungen in dieser Nummer ergänzen. Die Witwen- und Waisenrenten der APK kommen auch dann voll zur Auszahlung, wenn der Verstorbene private Lebens- oder Unfallversicherungen abgeschlossen hatte. Hingegen kürzt die APK ihre Renten automatisch dort, wo gleichzeitig von der SUVA eine Rente bezahlt wird. Das gleiche Recht steht der APK in Fällen zu, wo Todesfall-Leistungen aus allfälligen von der Swissair für den Verstorbenen abgeschlossenen Versicherungen ausbezahlt werden, oder wo die Hinterlassenen realisierbare Haftpflichtansprüche gegenüber Dritten geltend machen können. Immerhin wird die Kürzung kaum je mehr als die Hälfte der Witwenrente betragen. Eine Kürzung der APK-Waisenrenten ist sogar ausgeschlossen. Das Kürzungsrecht soll verhindern, dass zwischen einem Krankheits- und einem Unfalltod krasse Unterschiede entstehen. Bei einem Unfalltod sollen die Hinterlassenen von den obligatorischen Versicherungen nicht eine Vielzahl von Renten erhalten, die zusammen mitunter das Salär des Verstorbenen übersteigen könnten, wenn ihnen bei einem Krankheitstod nur die Renten der Pensionskasse und der AHV zukommen. Versicherungstechnisch ist die Kürzung der Renten im Unfalltod ein Solidaritätsbeitrag der begünstigten Hinterlassenen von Verunfallten an die Invaliden und stark benachteiligten Hinterlassenen von Kranken. Es ist zu bedenken, dass eine Pensionskasse auf andere obligatorische Versicherungen abgestimmt sein muss, wenn keine Ungerechtigkeiten entstehen sollen. - Kürzungen und Verrechnungen werden praktisch von allen staatlichen und privaten Pensionskassen vorgesehen. Meistens gehen diese noch weiter, indem sie von ihren eigenen Renten die vollen SUVA- und zum Teil sogar die AHV-Renten in Abzug bringen. Die Hinterlassenen eines Swissair-Angestellten haben daher in vielen Fällen gesamthaft grössere Versicherungsleistungen zugut als die anderer Arbeitnehmer. Trotzdem ist der einzelne Swissair-Angestellte der Pflicht nicht enthoben, für den Schutz seiner Familienangehörigen im Todesfall selber nach besten Kräften zu sorgen.

Dr. F. Kummer

Der Druckfehlerteufel hat uns im APK-Artikel der November-News einen üblen Streich gespielt. Die Ziffer für das Kapital der speziellen Todesfallversicherung für das Sterbealter von 40 Jahren muss richtig Fr. 3'040.- (nicht 3'404) lauten.

MITTEILUNGEN DER FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER SWISSAIR

Kunst-Zirkel - Die Ergebnisse unseres Photo-Wettbewerbes

Am 30. November beurteilte die Jury (Fräulein H. Brack, Chef Finanzabt., und die Herren Bingler, Berufsphotograph, R. Nordmann, Propagandachef, und Max Blöchliger, Zolldeklarant) die zu unserm Photo-Wettbewerb eingegangenen Bilder. Man war allgemein der Auffassung, es hätten noch mehr und noch bessere Arbeiten eingehen dürfen. Die Thema-stellung wurde oft missverstanden. Es konnte trotzdem in allen vier Kategorien je ein erster Preis von Fr. 100.- zuerkannt werden. Die Preisgewinner sind: Kategorie A-1 (Porträt, schwarz-weiss): 1. Arosa, "Peter": Peter Wydler, Abt. Betriebsplanung, Dept. IV. 2. Pluto 3, "Alter Fischer von Mykonos": Rudolf Widmer, Pilot/Funker, Dept. III. 3. Cornelia, "Keltische Zigeunerin in Schottland": Benj Häfelfinger, Rechnungswesen Deutschland, Frankfurt. Kategorie A-2 (Ferienstimmung, schwarz-weiss): 1. Foto Frosch, "Wandern im Licht": Kurt Schinz, Ing.-Abt., Elektrobüro, Dept. IV. 2. Foto Frosch, "Schabernack" (derselbe). Kategorie B-1 (Stilleben, Farbendias): 1. Odysseus "Spiel im Sand": Hans Jakob, Elektrobüro, Dept. IV. 2. Pluto 3, "Der Granatapfel" (wie 2. Rang Kat. A-1). 3. Foto Frosch, "Begegnung" (wie 1. und 2. Rang Kat. A-2). Kategorie B-2 (Landschaft; Farbendias): 1. Pharao, "Abendstimmung am Nil": Werner Hosang, Abt. Inspektorat, Dept. I. 2. Corvatsch, "Corvatsch": Heiner Stricker, Sektion AVOR, Dept. IV. 3. Cornelia, "Strasse 66, Texas, USA": (wie 3. Rang Kat. A-1).

no teamwork



Schachklub - Die zweite Partie des Zürcher Firmen Cup vom 21. November 1956 gegen Kantonale Beamte endete für uns mit einer Niederlage. Das Resultat lautet 4/2 : 2/2 -

Der alljährlich ausgetragene Wettkampf Zürich - Genf um den Auderset-Dubois Pokal brachte den Genfern einen überlegenen Sieg über unsere kombinierte B- und C-Mannschaft. Die Revanche wird voraussichtlich im Januar stattfinden.

Vergünstigungen - Die Glatttag, Grosswäscherei AG in Glattbrugg, gewährt unserm uniformierten Personal Spezialpreise für das Waschen und Bügeln von Uniformhemden/- und -blusen. Der reduzierte Preis beträgt pro Hemd Fr. 1.20, pro Bluse Fr. 2.-.

Die Firma Carl Lorenzi, Messerschmiede, Stampfenbachplatz 4, Zürich, räumt den Swissair-Angestellten einen Rabatt von 10 % auf sämtlichen Verkaufsartikeln ein.



DIE EHRENTAFEL

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

Herr Rudolf Probst, Sektion Administration, Dept. III	Fr. 350.--	4812
Herr Hans Schenk, Kontroll-Abteilung, Dept. IV	Fr. 300.--	362
Herr Ernst Brupbacher, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 180.--	3217/4911
Herr Ernst Bosshardt, Produktions-Abteilung, Dept. IV	Fr. 80.--	3404
Herr Walter Grossenbacher, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 70.--	4501
Herr Ernst Reiser, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 50.--	4568
Herr Hans Rüdüsühli, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 10.--	4508
Herr Ernst Baumberger, Sektion Materialverwaltung, Dept. IV	*	4912

Herr Rudolf Probst konstruierte eine Montage-Schablone für die Uebertragung von Filmen auf Druckerplatten. Diese besteht aus einer durchsichtigen Schablonenplatte mit eingravierter Netz- und Zahlen-einteilung, die mit 4 Stiften auf die Druckerplatte gesteckt wird. Die Anwendung dieser Schablone ermöglicht - im Gegensatz zum bisherigen Abmessen mittels Masstab, das keine Gewähr für absolute Genauigkeit bot - ein rascheres und präziseres Montieren und Zentrieren der Filme auf die Offsetfolien. Daraus resultiert eine beträchtliche Einsparung an Arbeitszeit und eine Verminderung der Materialkosten.

Herr Hans Schenk machte den Vorschlag, das Gewinde der Kurbelwellen-Spannbolzen nicht mehr zu verzinnen, sondern zu verkupfern. Durch diese Aenderung in der Oberflächenbehandlung wird erreicht, dass die Bolzen mindestens 2 Motorlaufzeiten länger verwendet werden können, was eine grosse Materialeinsparung bedeutet.

Herr Ernst Brupbacher machte die Anregung, an Stelle der bisherigen Benzintankdeckel-Dichtungen aus Aluminium und Gummi, "Nebar" Gummikork-Dichtungen zu verwenden. Da jährlich ca. 80 solche Dichtungen gewechselt werden müssen, ergibt sich durch das Wegfallen des Aufkittens eine Einsparung an Arbeitszeit. Die Verkürzung der Montagezeit hilft vor allem bei Durchgangskontrollen mit, allfällige Verspätungen zu vermeiden.

Ferner schlug der gleiche Einsender vor, die langen Schraubenzieher mit einer Ratsche zu versehen; dadurch wird beim Lösen der Strukturdeckel eine Arbeitserleichterung und eine schonendere Behandlung des Materials erreicht.

Herr Ernst Bosshardt baute eine Vakuum-Spannvorrichtung für das Parallelplandreihen von Bronzedruckscheiben der Satellitenräder. Die Verwendung dieses Spannwerkzeuges ergibt eine Einsparung an Arbeitszeit. In Anbetracht der Durchführung des Service-Bulletins Nr. 1351 wurde dieser Vorschlag seinerzeit abgelehnt. Da dieses Bulletin bis heute nicht zur Ausführung gelangte und laufend solche Scheiben mit dieser Spannvorrichtung bearbeitet werden, erhält der Vorschlag seine volle Berechtigung.

Herr Walter Grossenbacher machte den Vorschlag, für die Auslass-Ventile, Uebermass-Führungsbüchsen mit $\emptyset + 40$ herzustellen. Dadurch ist es möglich, pro Jahr ca. 12'000 Stunden an Zylinderlaufzeit zu gewinnen, wodurch 2 Zylinder eingespart werden können. Die Ing. Abt. hat bereits solche Büchsen in Auftrag gegeben.

Herr Ernst Reiser machte die Anregung, die beiden Griffhälften am Fahrwerkbetätigungshebel mit Bohrungen zu versehen, damit der Betätigungshebel mit einem Bolzen in der Stellung "Neutral" blockiert werden kann. Seine Idee hilft bestimmt mit, Unfälle zu verhüten.

Herr Hans Rüdistöhl schlug vor, Schutzgamaschen anzuschaffen, um beim Schweißen und Ausbrennen die Schuhe und Hosenstösse vor wegsprühenden Metalltropfen zu schützen.

Herr Ernst Baumberger machte die Anregung, die Schubladen in den neuen Magazingestellen mit kippbaren Anschlägen zu versehen. Dadurch wird es möglich, die Schubladen herauszuziehen, ohne die Arretierung wegschrauben zu müssen. Auf Grund dieses Vorschlages werden die neu bestellten Magazingestelle mit Kippansschlägen geliefert.

* Die Firma Metallbau A.G., Lieferantin der Gestelle, wird ihm die Prämie direkt überweisen.

Folgende zur Prämierung vorgesehene Vorschläge, können aus terminlichen Gründen erst in der nächsten Nummer zum Abschluss gebracht werden :

- 2887 Tanken von Autobenzin anstelle von Benzin OZ 73 durch die Start-Fahrzeuge.
- 3070 Einbau einer Vergaserluft-Heizung im Motorenprüfstand.
- 4307 Anbringen von Klemmbügel zum Fixieren der Vorhänge in den DC-3 Flugzeugen.
- 4510 Auftanken der Fahrzeuge des Verpflegungsdienstes im Raume des Dept. III
- 4916 Neuzuteilung der Kleiderkasten in der Werft-Garderobe.
- 4931 Befestigen der Blinddeckel an den Propellerreglern.

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

- 427 Abdeckung der Landefackel-Austrittsöffnung.
- 3065 Segeltuchtasche für Werft- und Flugbetriebsmechaniker.
- 4810 Blachen für Gepäckwagen

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

- 3963 Reduktion der Lagerbestände. bei Herr Matt, Sektion Bestellung, Dept. IV
- 4347 Schlecht an den Sender angepasste Antennenschwerter. bei Herr J. Baumann, Sektion IERA, Dept. IV
- 4698 Aero-Camping am Meer. bei der Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin.

Die nachstehenden Vorschläge sind zur Prämierung vorgesehen. Die Einsender werden ersucht, ihre Talons dem Organisationsbüro einzuschicken.

- 4104 Kontaktschienen der Propeller-Enteisung.
- 4144 Aenderung der Wegweisertafel bei der Werft.
- 4541 Einpressen von Bronze-Büchsen in die Kipphebel der R-2000 u. R-2800 Motoren.
- 4691 Reinigung der Scheiben-Oelfilter.
- 4906 Werkzeug zur Demontage der Trim Flight Tab.
- 4917 Loch-Entgräter.
- 5002 Material-Anforderungsblöcke.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 412 Unleserliche Kopien der Bestellungen-Aufträge. Dass die letzten Kopien der Bestellungen-Aufträge schwer leserlich sind, ist für den Techn. Einkauf nicht neu. Er hat sich seit langer Zeit bemüht, diesem Umstand durch die Verwendung von besserer Papier- resp. Carbonpapier-Qualität abzuwehren, leider ohne Erfolg. Zur Zeit steht jedoch die Einführung eines Vervielfältigungsverfahrens zur Diskussion, welches diesen Uebelstand ausschliesst.
- 2466 Farbwechsel für Streckenflugpläne, ja oder nein ? Bei der Einführung der Streckenflugpläne im Jahre 1947 wurde der Wunsch geäußert, die Farbe mit jeder Ausgabe zu wechseln. Dieser Farbwechsel wurde dann 3 1/2 Jahre eingehalten. Einem Vorschlag von 1951, bei allen Ausgaben die gleiche Farbe beizubehalten, wurde während den nachfolgenden 4 1/2 Jahren nachgegeben. Seit Oktober 1955 wird die Farbe bei jedem Flugplanwechsel wiederum geändert.
- 4133 Absperrmaterial. Bei der Ausführung von Tief- oder Hochbauten ist das Absperrmaterial der Strassen- und Wegstücke Sache der betr. Unternehmer, welche auch über das entsprechende Absperrmaterial verfügen. Für die betriebsbedingten Absperrmassnahmen sollte das vorhandene Material genügen.
- 4632 Ersetzen der bestehenden Bestellungen-Formularblöcke durch Umdruck-Matrizen. Durch das Anwachsen der an den Bestellungenkopien interessierten Stellen, musste notgedrungen die Anzahl der Kopien erhöht werden. Zur Zeit wird ein Vervielfältigungsverfahren geprüft, das geeignet erscheint, gut leserliche Kopien herzustellen.
- 4635 Abschlussdeckel über die Abgasturbinen-Oeffnungen, zur Verhütung von Schäden während den Standzeiten. Mit dem Eintreffen des ersten DC-7C Flugzeuges wurde dieses Problem aufgegriffen und befindet sich zur Zeit im Studium. Für die Aufmerksamkeit danken wir trotzdem.
- 4662 Werkzeughalter zum Gewindeschneiden auf der Drehbank. Das vorgeschlagene Werkzeug ist in der genau gleichen Ausführung im Handel erhältlich. Da es jedoch nur in beschränkter Masse anwendbar ist, d.h. nur für Gewinde- ϕ bis 8 mm, lohnt sich die Anschaffung desselben nicht.
- 4703 Weglassen des Wortes "intern" bei den Briefbogen A4, um das gleiche Formular auch als nachfolgende Seiten etc. zu verwenden. Dieser Vorschlag ist durch den in Vorbereitung befindlichen Neudruck überholt.
- 4717 Dispatcherdienst in New-York, durch die Besatzungsmitglieder des Frachters SR 790/1. Vor der Eröffnung des Idlewild Dispatches wurde das Problem bereits studiert, musste aber aus folgenden Gründen fallen gelassen werden : 1. Die Besatzungsmitglieder sind nicht als Dispatcher ausgebildet, besitzen somit weder die zur Ausübung dieser Arbeit notwendige Luftamt- oder Firmalizenz. 2. Der Dispatcher befasst sich nicht nur mit der Flugvorplanung, sondern auch mit Fluganalyse, Flugüberwachung, Briefing, Debriefing, Ladeplanung und operativen Entscheidungen. Eine einwandfreie und verlässliche Durchführung dieser verantwortungsvollen Arbeit verlangt umfangreiche und gründliche Kenntnisse der Materie, die nur in den Dispatcherkursen vermittelt werden können. 3. Der Dispatch Dienst arbeitet 24 Stunden pro Tag, wobei die Morgenschicht doppelt besetzt ist. Es werden daher pro Woche 5 Leute benötigt, die mit allen Aufgaben vertraut sind.
- 4724 Beziehungen der SWISSAIR zu den Gesellschaften der Ostblock-Staaten. Solche Probleme können nicht über den Weg des Vorschlagswesens behandelt werden.
- 4815 Lenkrollen für den Kistenverlad. Die im Startdienst vorhandenen Hebeeisen mit Rollen (Johnson Bars) sind für den Verlad von sperrigen Gütern besser geeignet. Die vorgeschlagenen Lenkrollen gestatten wohl eine den Frachtraumboden schonende Verschiebung der Güter, das Abheben der Kisten von den eingehackten Rollen würde jedoch eine Beschädigung des Blechbodens nicht ausschliessen.
- 4907 Abzugvorrichtung für Zünd-Verteilerplatten. Dieser Vorschlag kommt leider zu spät. Mit dem Aufklappen von Graphitpulver auf die sandgestrahlten Verteilerplatten, hat die Ing. Abt. nach einer längeren Versuchsreihe eine erfolgversprechende Lösung gefunden, welche das Brandstellen erzeugende "Bürstenfeuer" weitgehend eliminieren soll. Diese Oberflächenbehandlung der Verteilerplatten ergibt eine Verbesserung der Gleitfähigkeit zwischen Platte und Kohle, wodurch eine gleichmässige Kontaktwirkung und eine Verminderung der Kohlenabnutzung erreicht wird. Laut Auftrag Nr. 60'665 wird ab sofort an allen Zünd-Verteilerplatten der CV-440 und DC-6B, diese Oberflächenbehandlung durchgeführt. In der Folge dürfen die Verteilerplatten nicht mehr geschliffen werden. Wie bis jetzt vorauszusehen ist, fällt bei den DC-7C Flugzeugen das Schleifen dieser Verteilerplatten ebenfalls weg.

- 4944 Abortanlagen in der Werft. Das Anbringen einer grösseren Schutzwand ist nicht nötig, da bei geöffneter Tür die Sicht durch den Ein- oder Austretenden verdeckt wird.
- 4971 Einbau von Warnlampen an den Docks. Der Einbau von Warnlampen an den Docks, die von allen Arbeitsstellen am Flugzeug eingesehen werden können, würde eine sehr umfangreiche Installation verlangen. Die Kosten hierfür stünden in keinem Verhältnis zum erreichbaren Gewinn. Eine einfachere Ausführung eines optischen Warnsignals ergäbe aber keine befriedigende Lösung. Die sicherste und einfachste Art, die Kurzschlussgefahr zu eliminieren, lässt sich durch die heute angewendete Arbeitsorganisation erreichen, die folgendermassen aufgebaut ist :
Bei Revisionen und Kontrollen sind die Standzeiten in zwei Arbeitsperioden aufgeteilt. Im ersten Teil der Standzeit steht das Flugzeug mit abgetrennten Stromquellen im Dock, während im zweiten Teil das Flugzeug bis zum Ende der Standzeit am Stromnetz angeschlossen bleibt. Sind in der zweiten Periode Arbeiten an Aggregaten oder Systemen auszuführen, die während der Arbeitsdauer vom Stromnetz abgeschaltet bleiben müssen, sind die entsprechenden Stromkreise am Circuit-Breaker Panel vom Stromnetz abzutrennen. Diese lokale Unterbrechung ist am Circuit-Breaker Panel durch Anbringen eines mit Namen und Arbeitshinweis versehenen Klebstreifens zu markieren, wobei jedes Aus- und Einschalten nur im Einverständnis mit dem Dockchef resp. Schichtenführer vorgenommen werden darf. Bei Einhaltung dieser Arbeitsabwicklung sollte eine Kurzschlussgefahr gänzlich vermieden werden können.
- 4986 Säulenbohrmaschine auf den Docks. Die Montage von teuren Säulenbohrmaschinen auf den Docks lohnt sich in Anbetracht des geringen Bedarfes nicht. Die anfallenden Serien- und Vorbereitungsarbeiten an Blechen werden, von wenigen Ausnahmen abgesehen, in der Spenglerei ausgeführt. Ausserdem steht in der Zubehör-Werkstatt, vor dem Convair-Dock eine Säulenbohrmaschine zur Verfügung.

Folgende Vorschläge befinden sich im Versuchsstadium :

- 118 Neugestaltung des Flugplanhandbuches. Es wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich schon seit längerer Zeit mit der techn. Ausarbeitung befasst. Kann bis auf weiteres nicht abgeschlossen werden.
- 302 Niederspannungskabel. Kann vor Mitte 1957 nicht abgeschlossen werden.
- 770 Bemalen der Propellerenden mit weisser und roter Scotchlight-Farbe. Kann voraussichtlich zu Beginn des nächsten Jahres abgeschlossen werden.
- 4378 Anfertigen eines fahrbaren DC-6/DC-7 Kompressoren-Prüfstandes. Vorgängig einer abschliessenden Behandlung müssen noch die Druckkabinentests genau abgeklärt werden. Abschluss ungewiss.
- 4395 Anfertigen von Spezial-Rolli zum Deponieren der Motor-Einbaubleche und Hauben. Kann voraussichtlich anfangs nächstes Jahr abgeschlossen werden.
- 4924 Einbau eines Gitters in den Luftertrittskanal zu Rückkühler und Druckkab.-Hydr. Oelkühler. Es wurde versuchsweise ein Schutzgitter auf der HB-IBU eingebaut. Diese Versuchsausführung kann jedoch erst nach einer Laufzeit von 5000 Stunden (ca. 1 1/2 Jahr) soweit beurteilt werden, dass über die Ausrüstung aller DC-6B und DC-7C Flugzeuge befunden werden kann.
- 4994 Vergüten der Instrumenten-Gläser. Kann voraussichtlich im Februar 1957 abgeschlossen werden.

Folgender Vorschlag musste noch zurück gestellt werden :

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

Der Einsender des nachstehenden Vorschlages wird gebeten, den Talon einzusenden.

- 4182 Masslehre für Fahrwerkschalter. Für die technische Abklärung dieses Vorschlages benötigen wir noch verschiedene persönliche Auskünfte.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

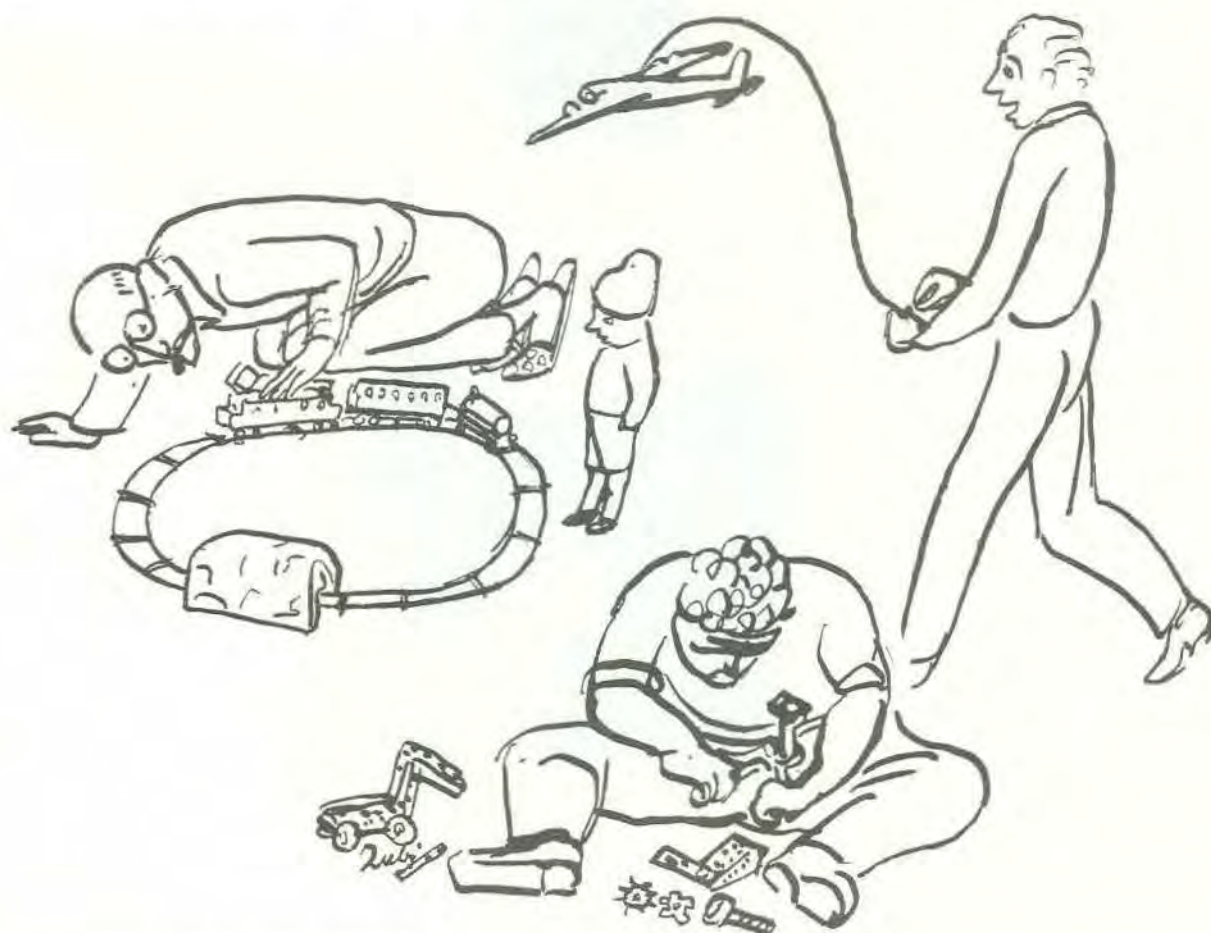
118/302/410/412/416/607/609/642/770/771/789/1554/1589/1648/2465/2466/2659/2696/2817/2843/3613/
3963/3984/4069/4098/4104/4105/4111/4133/4138/4162/4182/4221/4247/4252/4253/4261/4280/4299/4337/
4347/4378/4380/4395/4502/4511/4515/4552/4553/4561/4570/4588/4594/4620/4622/4625/4630/4632/4635/4637/
4641/4658/4661/4662/4667/4682/4688/4689/4691/4692/4698/4703/4715/4717/4723/4724/4725/4726/4815/4860/
4876/4877/4902/4904/4907/4920/4921/4924/4944/4954/4962/4971/4975/4983/4985/4986/4988/4990/4992/4994/
5101/5107/5120/5121.

Rückblick :	1952	1953	1954	1955	1956
Total der eingegangenen Vorschläge :	436	261	414	360	320
Anzahl der prämierten Vorschläge :	69	43	45	79	84
Total der ausbezahlten Prämien :	990.-	1310.-	2660.-	6845.-	5020.-
Durchschnitt pro prämierten Vorschlag :	14.35	30.45	59.10	86.65	58.70
Höchste Prämie des Jahres :	50.-	300.-	300.-	1600.-	500.-
Mutmassliche Kosteneinsparung/Jahr :	9900.-	13100.-	26600.-	68450.-	50000.-

Das Total der ausbezahlten Prämien, sowie der Durchschnitt pro prämierten Vorschlag liegen dieses Jahr tiefer, weil noch verschiedene verheissungsvolle Vorschläge aus technischen Gründen nicht abgeschlossen werden konnten. Zudem wurden diese Ergebnisse im Jahre 1955 von der bisher höchsten Prämie von Fr. 1600.-- stark beeinflusst.

Wir hoffen, dass alle diejenigen, welche bis heute nicht unter den Prämienträgern figurierten, im neuen Jahr mehr Erfolg haben werden.

Gleichzeitig wünschen wir für 1957, dass die Vorschläge nicht nur enthalten "man sollte", sondern auch zeigen wie man es besser machen kann. Probleme vom Zaun reissen, ohne auf eine Lösung hinzuweisen, sind keine Vorschläge. Mit einer ausführlichen Bearbeitung des Vorschlages erspart ihr den Mitarbeitern des Vorschlagswesens Mühe und Arbeit und trägt viel zur speditiven Behandlung der Probleme bei.



Ein Vorschlag, der leider auch nicht berücksichtigt werden konnte : Zwecks Weiterentwicklung und Vertiefung des technischen Verständnisses soll dem Personal technisches Spielzeug mit nach Hause gegeben werden.