

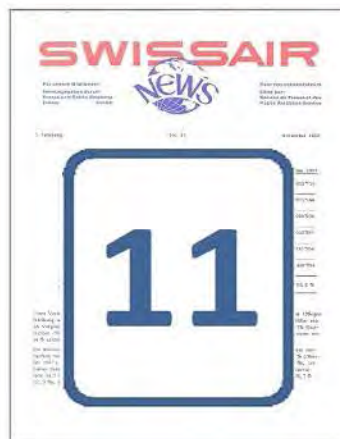
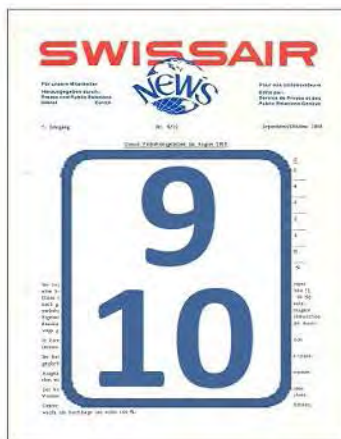
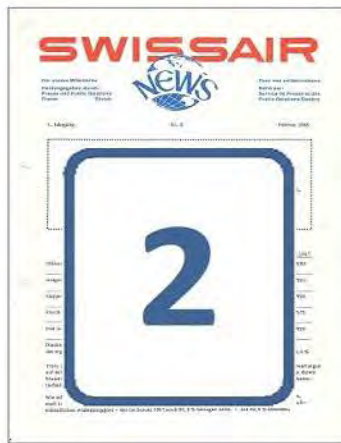
SWISSAIR



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

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

1958



SWISSAIR



Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs

Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

7. Jahrgang

Nr. 1

Januar 1958

Dr. RUDOLF V. HEBERLEIN †



Am 6. Januar 1958 ist der Präsident unseres Verwaltungsrates, Herr Dr. ing.chem. Rudolf V. Heberlein an einem Herzleiden gestorben.

Geborener Auslandschweizer - Dr. Heberlein kam 1901 in Bombay zur Welt - studierte er an der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich Chemie, schloss dort als dipl.ing.chem. ab und erwarb anschliessend in Genf den Dokortitel. Durch seine Tätigkeit in der Familienfirma Heberlein & Co., Wattwil, deren Verwaltungsrat er in den letzten Jahren präsierte, stand er bald an einem bedeutenden Platz in der schweizerischen Textilindustrie; daneben nahm er auch in andern Wirtschaftszweigen eine führende Stellung ein.

Dem Verwaltungsrat der Swissair gehörte Herr Dr. Heberlein seit 1947 an, 1951 wurde er dessen Präsident. Das war für ihn kein mit blosser Routine erledigtes Amt; er hat sich unserer Sache seit jenem kritischen Zeitpunkt mit grösster Hingabe gewidmet. An dem ungewöhnlichen Aufschwung, den die

Swissair in den letzten sieben Jahren nahm, hat er ein hervorragendes Verdienst. Sein unerschütterlicher Glaube an die Zukunft der schweizerischen Verkehrsluftfahrt und die Ueberzeugung, dass der aktive Luftverkehr privatwirtschaftlich betrieben werden muss, drückten dem Unternehmen recht eigentlich den Stempel auf. Mit weit über dem Durchschnitt stehenden Fähigkeiten und Eigenschaften, Initiative, Tatkraft und Entschlossenheit war Dr. Heberlein so recht der Mann, unbeirrbar und unbeugsam ein grosses Ziel, das er einmal gesetzt hatte, zu verfolgen. Er hatte einen untrüglichen Sinn für das Wesentliche, das er ganz einfach zu formulieren verstand; niemals war er in Dingen, die er als wesentlich erkannte, zu Kompromissen bereit.

Die Swissair lag Dr. Heberlein unter allen seinen verschiedenen Interessen ganz besonders am Herzen. Seinem weltweiten, dem Neuen aufgeschlossenen Geist entsprach die Beschäftigung mit dem Luftverkehr in hohem Masse, er erkannte darin weit über die wirtschaftliche Funktion hinaus tiefere Bedeutung und Sinnggebung. Wir haben dafür seine eigenen Worte, die er in Arbon sprach: "Luftschiffahrt ist kein Beruf, sondern eine innere Bestimmung". Von den abgestürzten Piloten sagte er dann weiter: "Sie fühlten sich angezogen durch die besondere Art der Gemeinschaft, welche die Angehörigen einer Luftverkehrsgesellschaft bindet. Die absolute Pflichterfüllung, das absolute Aufeinanderangewiesensein verschaffte ihnen Genugtuung. - Was den Piloten auszeichnet, das ist die unlösbare Durchdringung von Charakter und Können. Darin liegt der Stolz des Flugkapitäns, dem Menschenleben anvertraut werden, der Stolz und die Befriedigung, und in solcher Weise wird die Kühnheit des Luftverkehrs zu einem geistig-sittlichen Gehalt der Gegenwart."

Aus diesen Sätzen spüren wir die echte und enge Verbundenheit mit der Fliegerei, die Passion für sie. Das lebendigste Zeugnis seines Waltens aber sind die Stellung und Anerkennung der Swissair im In- und Ausland selbst, und der Geist, den Dr. Heberlein seinen Mitarbeitern einzuflössen wusste. Die Swissair verdankt dem grossen Präsidenten Entscheidendes; sie wird ihn nicht vergessen, und sein Werk wird fortleben.

Dr. W. Berchtold
Direktionspräsident

Unsere Verkehrsergebnisse im Dezember 1957

	Dezember 1957	Dezember 1956
Offerierte Tonnenkilometer	14'537'422 + 67 %	8'706'835
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'080'844 + 49 %	5'405'706
Etappenpassagiere	61'520 + 33 %	46'334
Fracht in kg	1'198'228 + 22 %	980'987
Post in kg	539'463 + 26 %	427'129
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	55,6 %	62,4 %

Die Zunahme unserer Gesamtproduktion im Dezember 1957 gegenüber der entsprechenden Berichtsperiode des Vorjahres erreichte mit 67 % eine in keinem Monat zuvor je erreichte Spitze. Die um 49 % erhöhte Nachfrage vermochte erwartungsgemäss nicht ganz gleichzuziehen, sodass die Kurse des regelmässigen Streckenverkehrs lediglich zu 55,6 % (Dezember 1956 : 62,4 %) ausgelastet waren.

Im europäischen Verkehrsgebiet, wo wir 44 % unserer Leistung anboten, steigerten wir unsere Produktion um 60 %, die Zahl der ausgelasteten tkm nahm nur um 38 % zu, sodass der mittlere Ladefaktor hier auf einem Tiefstand von 46,8 % - gegenüber 54,2 % im letztjährigen Dezember - anlangte.

Den bedeutendsten Rückgang des mittleren Ladefaktors - von 71,9 % auf 58,3 % - stellten wir auf unsern nächstlichen Kursen fest, bei denen wir unser tonnenkilometrisches Angebot um 29 % steigerten; nachfrage-seitig konnten wir eine bloss 4 %ige Zunahme registrieren. Erinnern wir uns jedoch, dass vor einem Jahr in diesem Gebiet ausserordentliche Verhältnisse bestanden.

Am erfolgreichsten operierten wir wiederum im Nordatlantiksektor, der ein Drittel unseres Gesamtangebots beanspruchte. Die Mehrofferte belief sich hier auf 30 %, die Zunahme der ausgelasteten rkm auf 29 %. Der durchschnittliche Auslastungskoeffizient blieb mit 69,2 % nur unwesentlich hinter dem des Vorjahres (69,7 %) zurück.

Bei einem Mehrangebot von 93 % vermochten wir auf unsern Südatlantikkursen eine Nachfragesteigerung um 66 % zu erwirken. Die Auslastung von 49,7 % liegt aber immer noch unter dem Durchschnitt des Gesamtverkehrs.

Erfreulich entwickelt sich unser Fernostverkehr. Mit einem mittleren Auslastungsgrad von 58,2 %; der die Saisonstabilität dieser Strecke unter Beweis stellt, haben wir das beste Monatsergebnis seit der Aufnahme unserer Dienste in diesem Verkehrsgebiet erreicht.

Happy Landings heisst unser Wunsch an die folgenden Neuvermählten : 11.11.57 : Werner Spiegelberg, Stadterminus Basel (II) ; Kurt Müller, Reservation (II).

Ernst Rusterholz † - Am 26. Dezember fand unter tragischen Umständen unser Mitarbeiter Ernst Rusterholz im Alter von 46 Jahren den Tod. Er war seit 1946 bei der Stadtabfertigung Zürich angestellt, wo er die ihm übertragenen Pflichten stets zur Zufriedenheit seiner Vorgesetzten erfüllte. Seinen Angehörigen sprechen wir unser herzlichstes Beileid aus.

Oskar Miez † - In der Nacht auf den 2. Januar verschied im 56. Altersjahr Oskar Miez. Der Verstorbene trat im Frühjahr 1956 als Aushilfsangestellter bei der Reservation Zürich ein, wo er im Sommer 1956 fest angestellt wurde. Aber schon vom Frühling 1957 an machte sich ein früheres, schweres Leiden wieder bemerkbar, das dann kurz vor Weihnachten ein akutes Stadium erreichte und zum Tode führte. Seiner betagten Mutter sprechen wir auch an dieser Stelle unser herzlichstes Beileid aus. Wir werden Oskar Miez ein ehrendes Andenken bewahren.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden Flugkpt. Colin Henry auf DC-6B/7C (Nordatlantik) und die Piloten Max Böschi, Kurt Rutishauser und Kurt Schaaf auf Convair ernannt.

Wir wünschen viel Erfolg !

Zum Flugkapitän konnte Pilot Louis Jeanmaire befördert werden. Wir gratulieren !

Weitere Beförderungen im Pilotenkorps - Mit Jahresbeginn übernahm Flugkpt. Robert Staubli die Funktion des Stellvertreters des Chefpiloten der Gesellschaft, Flugkpt. Willi Stierli die des Chefpiloten Europa und Flugkpt. Andrea Bezola die des Stellvertreters des Chefpiloten Ferner Osten. Unsere besten Glückwünsche !

Unsere Vertretung in Dakar ist im Zusammenhang mit der neuen Streckenführung unserer Südamerikakurse aufgelöst worden.

Neue Chefs - Als Nachfolger Herrn Michels wurde Herr Hermann Ochsenbein zum Chef ad interim der Abteilung Passagierflugdienst (Dept. III) ernannt. - In der Abt. Fernmeldedienst (Dept. III) wurde eine neue Sektion Communications Engineering geschaffen, deren Leitung Herr Ernst Willi innehat. - Frau Hanni Gasser-Blättler, Hostess, amtiert seit 1. Januar als Chef der Dienststelle Flugvorbereitung (Briefing) der Abt. Passagierflugdienst. - Schliesslich wurde im Planungsdienst der Chefposten der langfristigen Strecken- und Einsatzplanung Herrn Mario Selva übertragen. - Allen Neuernannten wünschen wir vollen Erfolg.

Zur Nachahmung empfohlen sei jene Geste einer unserer Dienststellen, die von einem Lieferanten zum Jahreswechsel einen phantastischen Früchtekorb zum Geschenk erhielt. Besagte Dienststelle übergab diesen nämlich dem Personaldienst mit dem Auftrag, ihn an einen bedürftigen Angestellten weiterzuverschenken. Was denn auch getreulich getan wurde.

Eine regierungsrätliche Anerkennung für die im letzten "Swissair-Journal" geschilderte Sonderleistung der Station Blotzheim traf bei Swissair Basel ein. Der Brief lautet wörtlich : "Mit grösstem Interesse habe ich im Swissair-Journal den Bericht über die Erstellung eines Bordbuffets auf dem Flughafen Basel-Mulhouse gelesen. Meinerseits möchte ich den initiativen Angestellten für diese grosse Leistung meinen Dank und meine Anerkennung aussprechen. Ich freue mich über dieses für die Swissair und für den Flughafen nützliche Werk. Möge auch das Bordbuffet zu einer raschen Steigerung der Frequenz auf unserem Flughafen beitragen. Ihnen und Ihren Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen wünsche ich von Herzen ein glückliches 1958. Mit freundlichen Grüssen gez. Prof. Dr. H.P. Tschudi, Vorsteher des Departements des Innern, Basel".

Eine Mutter richtete zum Jahreswechsel folgenden Brief an unsere Piloten : "Liebe Piloten der Swissair ! Zum Jahresende will ich Euch nun einmal einen persönlichen Gruss senden. Viele ungezählte gute Wünsche meinerseits begleiten Euch, sei es nun, wenn ich in der Küche stehe und Ihr über uns kreuzt, oder war es, wenn ich im Garten arbeitete und Eure silbernen Vögel in der Sonne glänzten. Jedesmal schaute ich zu Euch auf ; auch meine Gedanken schweiften in die Ferne, und oft schickte ich einen stillen Gruss mit an meine vielen Freunde in der weiten Welt. Ein leises, inniges "Kommt gesund und heil zurück", ja das galt jedesmal Euch, die Ihr diese silbernen Vögel leitet, aber keine Gewalt habt gegen die Natur. Auch in diesem Jahr werden meine Augen Eurem Fluge folgen, nur mit dem Unterschied, dass Ihr nun wisst : ein Euch unbekanntes Mutterherz wünscht Euch allen gute Fahrt im neuen Jahr und gesunde Heimkehr. Freundlich grüsst, Maria Grünig, Sahlstrasse 57, Bern."

Wir haben uns erlaubt, den lieben Brief im Namen aller Piloten zu beantworten. Frau Grünig hat von uns ein Paar Tüchlein erhalten und wird zu einem Flug von Zürich nach Genf eingeladen. Bei Flügen über Bern wäre fürderhin auf ein freundliches Winken zu achten !

Die technische Ecke

Wann haben Flugzeugpneus ausgedient ? - Bei jeder Landung werden die Pneus unserer Flugzeuge abgenutzt; der Gummiverschleiss beträgt je nach Typ im Durchschnitt 5 bis 25 Gramm pro Landung. Da Flugzeugpneus aber teuer sind - der Laufradpneu eines DC-7C kostet netto Fr. 1200.- -, werden sie dreimal aufgummiert, bevor sie zum Ausschuss gelangen. Dieses Vorgehen ergibt für jeden Pneu - sofern er nicht durch Beschädigungen wie Risse oder Schnitte vorzeitig ausgemustert werden muss - vier "Laufzeiten". Nach dieser Frist wird die Bereifung ungeachtet ihrer vielleicht noch guten Grundkondition aus Sicherheitsgründen nicht weiter verwendet.

Die Frage, wie manche Landung ein Flugzeugpneu aushalte, ist nicht leicht zu beantworten, kann doch schon die erste Landung eine weitere Verwendbarkeit in Frage stellen. Dazu variiert die Zahl je nach Flugzeugtyp. In der Regel darf indessen - dreimaliges Aufgummieren eingerechnet - mit einer mittleren Lebensdauer von 300 Landungen gerechnet werden.

Das Jahr 1957 in einigen Zahlen

	<u>1957</u>	<u>1956</u>	<u>Zunahme</u>
Geflogene km	29'133'419	22'070'053	+ 32 %
Angebotene tkm	169'176'531	110'402'912	+ 53 %
Ausgelastete tkm	104'235'336	73'201'432	+ 42 %
Etappenpassagiere	992'911	773'956	+ 28 %
Fracht in kg	12'372'622	10'421'496	+ 19 %
Post in kg	4'352'863	3'608'345	+ 21 %
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	61,6 %	66,5 %	-
Geleistete Passagier-tkm	66'098'436	45'914'628	+ 44 %
Geleistete Fracht-tkm	15'812'244	11'852'095	+ 33 %
Geleistete Post-tkm	5'441'563	3'798'911	+ 43 %

Die Inbetriebnahme neuer Einheiten auf einem bedeutend verlängerten Streckennetz hat zu einem Produktionsanstieg von 53 % geführt. Diesem Mehrangebot stand auf der Nachfrageseite eine beachtliche, 42 %ige Zunahme gegenüber. Der im Vergleich zum Vorjahr um 4,9 Punkte gesunkene Auslastungsfaktor blieb mit 61,6 % leicht hinter den Budgeterwartungen (62 %) zurück. Der Gesamtverkehr, in ausgelasteten tkm ausgedrückt, verteilt sich wie folgt auf die vier Ladekategorien: Passagiere 63,4 %, Gepäck 16,2%, Fracht 15,2% und Post 5,2%.

87 Millionen Luftreisende sind nach Angabe der ICAO im Weltluftverkehr (ohne Russland und China) 1957 gezählt worden. Jeder Passagier legte dabei im Durchschnitt 940 km zurück. Dieses Ergebnis entspricht der Leistung, die es brauchte, um zwei Millionen Menschen rund um die Erde zu befördern.

Werkbesichtigungen - Unser Technischer Betrieb in Kloten ist im Jahre 1957 von insgesamt 334 Gruppen mit total 10'120 Personen besichtigt worden.

Der erste Flugkilometer wurde am 13. Januar in Issy-les-Moulineux (Frankreich) gefeiert. Vor 50 Jahren - am 13. Januar 1908 - bewältigte dort Henri Farman zum erstenmal in der Geschichte des Motorfluges eine Strecke von über 1'000 Metern. Dazu diente ihm ein Voisin-Doppeldecker mit einem 50 PS-Motor.

Tunesien wurde am 18. Dezember 1958 offiziell als 72. Mitgliedstaat in die ICAO aufgenommen.

Die belgische Luftverkehrsgesellschaft Sabena meldet für 1957 nahezu 700'000 Passagiere oder ungefähr 30% mehr als 1956 (526'600). Mit einer Flotte von 77 Flugzeugen bediente die Gesellschaft 104 Stationen (wovon 46 allein in Afrika) auf einem Streckennetz von 157'500 km.

Russischkurse für BEA-Piloten gelangen gegenwärtig im Zeichen des Luftverkehrsabkommens zwischen Grossbritannien und der Sowjetunion zur Durchführung.

Ein Rücktritt bei der TWA - Nach einjähriger Amtsdauer erklärte der Präsident der TWA, Carter L. Burgess, seinen Rücktritt auf Ende 1957.

49 % weniger No-shows waren seit vergangenen September in den USA zu verzeichnen. Damals beschlossen die amerikanischen Fluggesellschaften, nicht zum Abflug erschienene Passagiere mit 3 Dollar zu büssen.

An die Olympic Airways, Athen, wurde für einige Monate als "Consultant" unser Vertreter für Deutschland, Herr Otto Gersbach, detachiert. Herr Heinrich Moser, Regionalvertreter in Frankfurt, übernimmt inzwischen seine Funktionen als Landesvertreter i.V.

Personalstatus per 31. Dezember 1957

Direktion	8
Generalsekretariat	19
Planungsdienst	26
Zentraler Personaldienst	15
Allg. Personalausbildungs- reserve	34
Departement I	256
Departement II	
Personal Schweiz	361
Personal Ausland	923
Departement III	
Bodenpersonal	760
Fliegendes Personal	732
Departement IV	1'134
Direktion für die Westschweiz	445
<u>Total</u>	<u>4'713</u>

Gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 1956 beträgt der Zuwachs 832 Personen.




Das Jahr 1957 im Vergleich zu früheren Jahren.

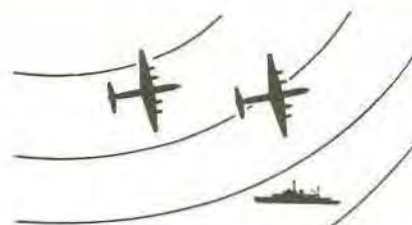
	<u>1952</u>	<u>1953</u>	<u>1954</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>
Total der eingegangenen Vorschläge	436	264	414	360	320	316
Anzahl der prämierten Vorschläge	69	43	45	79	84	77
Total der ausbezahlten Prämien	990.--	1'310.--	2'660.--	6'845.--	5'020.--	5'200.--
Durchschnittsprämie pro prämierten Vorschlag	14.35	30.45	59.10	86.65	58.70	67.55
Höchste Prämie des Jahres	50.--	300.--	300.--	1'600.--	500.--	600.--

Wie unsere Darstellung zeigt, ist das Total der eingegangenen Vorschläge wieder leicht zurückgegangen. Entsprechend sank auch das Total der prämierten Vorschläge, allerdings verhältnismässig zu stark, weil einige der zur Prämierung vorgesehenen Einsendungen aus rein technischen Gründen nicht mehr im alten Jahr abgeschlossen werden konnten.

Umso erfreulicher ist es, dass die Summe der ausbezahlten Prämien angestiegen ist. Sie wäre effektiv noch höher, wenn der im Dezember 1957 publizierte Vorschlag No. 5206 voll hätte abgerechnet werden können. Leider begünstigt er so das Jahr 1957 nur mit seiner Anzahlung von Fr. 500.--.

Ebenfalls erfreulich ist das Ansteigen der Durchschnittsprämie. Dies zeigt deutlich, dass die Qualität der Vorschläge, mindestens der verwertbaren, sich ständig verbessert. Wäre nicht das Jahr 1955 durch seinen "Super-Vorschlag" mit der noch immer höchsten Prämie von Fr. 1'600.-- stark beeinflusst, so hätte das verflossene Jahr mit Fr. 67.55 die Spitze der Durchschnittsprämien.

Beinahe jeden Tag wurde während der letzten 12 Monate ein Vorschlag eingereicht. Hinter dieser Feststellung verbirgt sich eine grosse Arbeit. Wir meinen damit nicht nur die Arbeit all der Dienststellen, die sich mit den Vorschlägen zu befassen haben, sondern auch die, die von den Einsendern selbst aufgewendet wurde. Und wir möchten noch weiter gehen und sagen, dass die 316 eingereichten Vorschläge in schöner Weise dokumentieren, wie gross das Interesse unserer Mitarbeiter an unserer Swissair ist. Fahren wir so weiter, zeigen wir auch im neuen Jahr unser Interesse am Unternehmen durch die Einsendung von zahlreichen guten Ideen - und hoffen wir, dass das Jahr 1958 mit einer noch höheren Summe der ausbezahlten Prämien abschliessen kann.



Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 779 Öel-Ablaufgefässe. Zum Auffangen des abzulassenden Motorenoels existieren für die DC-3- und DC-4-Flugzeuge Wannen, die unter die Motoren gestellt werden können und bisher ihrem Zweck vollauf genügten. Wenn auch die vorgeschlagenen Ablaufgefässe zweckmässiger erscheinen, so sind ihre Vorteile doch nicht so gross, dass sich im heutigen Zeitpunkt eine Herstellung aufdrängen würde. Die Beschaffung der dringend notwendigen Werkzeuge und Betriebseinrichtungen für die neuen Flugzeuge muss vorangestellt werden.
- 2501 Swiss Air Transport Co. Ltd. Beim Kommentar dieses Vorschlages in der letzten Nummer der Guten Idee ist uns ein Fehler unterlaufen : die Swissair wurde im Jahre 1931 in der englischen Bezeichnung als "Swiss Air Traffic Co. Ltd." gegründet, und erst mit der Revision der Statuten im Jahre 1947, die von der Generalversammlung vom 12. Februar 1947 beschlossen wurde, wurde die englische Bezeichnung "Swiss Air Transport Co. Ltd." angenommen. Für den Hinweis aus dem Dept. II danken wir und sagen "sorry" !
- 4411 Auf das Anbringen von Täfelchen in den Flugzeug-Kabinen, die darauf hinweisen sollen, dass das Handgepäck nicht in den Hatracks zu versorgen ist, wird aus ästhetischen Gründen verzichtet. Damit ein solcher Hinweis auch mehrheitlich beachtet würde, müssten entweder TAFELN oder eine ganze Flut von Täfelchen angebracht werden. Diese Massnahme würde jedoch unsere schönen Flugzeugkabinen in ein eisenbahnähnliches Abteil verwandeln, was weder gewünscht noch geschätzt würde.
Der Fluggast wird übrigens bereits in ganz netter und unaufdringlicher Weise gebeten, sein Handgepäck nicht im Hatrack zu versorgen : Die "Cabin-Label", mit der normalerweise jedes Kabinengepäckstück versehen wird, weist in unmissverständlicher bildlicher Weise auf diese Bestimmung hin, während das blaue Einlageblatt "Lieber Fluggast" in 3 Sprachen darauf aufmerksam macht.
- 4831 Lehre für Passagiergepäck. Dieser Vorschlag ist nicht neu. Bereits im Sommer 1956 wurde von der Abteilung Bodendienst ein entsprechender Versuch mit einer solchen "Mass-Kiste" durchgeführt. Der Erfolg war negativ, weil
- die Platzverhältnisse unter den Sitzen der einzelnen Flugzeugtypen zu stark variieren,
 - beim Wechseln von einer fremden Fluggesellschaft zur Swissair für den betreffenden Passagier eine unangenehme Benachteiligung entstehen könnte (Risiko der Ueberschreitung der Gewichtslimite für Gepäck),
 - diese Lehren je nach Klasse oder Sitz so klein wären, dass nicht einmal unsere eigenen Night Bags toleriert werden könnten.
- 4988 Änderung des bestehenden Kurbelwellen-Spannbockes zum Ausmessen des Rundlaufes in einem Arbeitsgang. Die im Vorschlag enthaltene Lösung, unter Verwendung von zwei Lagerungen mit Hartstahl-Prismaeinlagen die Kurbelwelle achsial zu lagern, ist gut und bedeutet eine wesentliche Verbesserung des bisherigen Messvorganges.
Eine Revision der Rundlauf-Ausmessung der R-2800 Kurbelwellen wurde aber bereits vor Eingang dieses Vorschlages studiert. Im weiteren schlägt zudem Pratt & Whitney gem. PWA-Bulletin No. 1489 Rev. A-E eine völlig neue Messmethode vor. Das eingehende Studium aller möglichen Varianten ergab, dass die auf das P & W-Bulletin gestützte Methode die wesentlichste Vereinfachung bringt und dabei voraussichtlich den Zeitaufwand für die Nacharbeit an den Wellen beträchtlich reduziert. Die entsprechenden Einrichtungen zur Anwendung der neuen Messmethode werden ca. ab April dieses Jahres zur Verfügung stehen.
- 5055 Kennzeichnung von Hold-Claimtags. Der Vorschlag No. 4819, kommentiert in der Guten Idee No. 45, behandelte ein ähnliches Problem. Mit seiner Verwirklichung werden zukünftig die Holdtags verschiedenfarbig gedruckt, sodass die vorgeschlagene Unterscheidung ZUERICH, GENÈVE, BASEL schon durch die Farbe gegeben wird und sich ein zusätzlicher Aufdruck erübrigt.

- 5260 Heizspannungsversorgung von Marker-Testsets. Die vorgeschlagene Verwendung von Akkus für die Markertestsets ist deshalb uninteressant, weil sie eine zu kurze Betriebszeit ermöglichen. Der beanstandete Mangel ist schon lange bekannt und wird mit der sich in Durchführung befindlichen Neukonstruktion des ganzen Markertestsets behoben.
- 5270 Zusammenstellen von Spez. Werkzeugsätzen. Dem Vorschlag, die persönlichen Werkzeuge durch auf bestimmte Arbeiten ausgerichtete Spezial-Werkzeugsätze zu ersetzen, liegt eine gute Ueberlegung zugrunde. Doch zeigte es sich bei der Erhebung über die persönliche Werkzeugzuteilung, dass unser Flugzeugpark für eine solche Spezialisierung der Arbeiter noch zu klein und die Anzahl der Flugzeugtypen zu gross ist. Um unter diesen Umständen weiterhin wirtschaftlich arbeiten zu können, muss mit geringen Ausnahmen vorläufig noch jeder Berufsarbeiter als Allround-man auf seinem Fachgebiet eingesetzt werden und stets mit entsprechend vielfältigem Werkzeug ausgerüstet sein.
- 5450 Der Vorschlag, das Zwischengetriebe zur Kompressorkupplung mit einer Blende in der Oelzufuhrleitung zu versehen, um dem häufigen Kupplungswechsel an den DC-6B- und DC-7C-Flugzeugen zu begegnen, beruht auf falschen Voraussetzungen.
Wie bereits in der Guten Idee No. 47 vom Dezember 1957 erwähnt, wird die seinerzeitige Anhäufung übermässiger Undichtheit der Kupplungen hauptsächlich auf folgende Ursachen zurückgeführt :
- Einbau von Dichtringen, deren Gummimanchette, die auf ihren qualitativen Zustand unkontrollierbar ist, nicht mehr einwandfrei war,
 - Verwendung von nicht genau planparallel geläpften Schleifringen,
 - Gebrauch von ungeeignetem Dichtungsmaterial für den Einbau der Dichtringe.
- Wie wir bereits erwähnt haben, wird heute dem Lappen der Schleifringe mehr Bedeutung geschenkt und zum Abdichten der Ringe besseres Dichtungsmaterial verwendet mit dem Resultat, dass schon seit einiger Zeit keine Kompressoren oder Kupplungen zufolge übermässiger Undichtheit ausgebaut werden mussten.
Ausserdem toleriert die Prüfvorschrift für Kompressorkupplungen des DACO Supercharger Overhaul Manuals eine bestimmte Undichtheit beim Prüflauf nach der Revision, sodass eine absolute Abdichtung gar nicht erreicht werden muss.
- 5624 Motorverschalungsbleche. Ueber das Problem, wie die Motorverschalungsbleche beim Transport und beim Aufbewahren wirksam vor Beschädigungen geschützt werden können, ist schon viel diskutiert worden ohne dass man jedoch zu einer allgemein befriedigenden Lösung gekommen wäre.
Auch das vorgeschlagene Anbringen von Schutzkappen an den Blechecken, die mittels einer Feder befestigt werden können, würde nur eine Teillösung des ganzen Komplexes bedeuten. Die Bleche selbst wären nämlich auch so gegen Beschädigungen durch Anstossen oder Schläge nicht geschützt.
Die Betriebsplanung, die über das ganze Problem orientiert ist, versucht in dieser Angelegenheit durch verschiedene Vorkehrungen eine umfassende Lösung zu finden.
- 5662 Oelfilter-Sumpfpfzapfen. Eine Verbesserung der Kontrolle auf Spananhäufungen in den Oelfilter-Sumpfpfzapfen der DC-7C-Flugzeuge ist bereits seit längerer Zeit im Studium. Die dem Vorschlag entsprechende Aenderung des Isoliermaterials wird aber bei der bereits vorgesehenen Messmethode kaum notwendig.
- 5679 Blacklight-Kontrolle. Für das Reinigen aller Gegenstände, die nach der Blacklight-Methode kontrolliert werden, steht heute ein spezielles Spülbad zur Verfügung. Zur Zeit wird dieses verbessert, d.h. ausgebaut. Der Vorschlag, diese Teile im Kalt- und Warmwasser-Tunnel zu reinigen, bringt wegen dem umständlichen Transport keine Vorteile. Er würde im Gegenteil den taktmässigen Ablauf der Motor-Revisionen stören.

- 5680 Werkzeug-Ausgabe. Dass das Kontrollsystem für Werkzeuge, die für private Zwecke aus dem Areal des Dept. IV hinausgenommen werden, gewisse Mängel aufweist ist seit jeher bekannt. Im heutigen Zeitpunkt sind ganz einfach die Voraussetzungen für eine einwandfreie Kontrolle noch nicht vorhanden. Auch die vorgeschlagene Regelung vermag das Problem nicht zu lösen und es muss deshalb weiterhin der Disziplin des Personals vertraut werden.
- 5953 Kontrollblatt für periodisch zu erneuernde Ausweise. Obwohl die Besatzungsmitglieder gemäss FOM 1.2.23 selbst für die Erneuerung Ihrer Dokumente verantwortlich sind, führt die Dienststelle Pass & Visa eine Erneuerungskontrolle (nicht für Lizenzen und Brevets). Die zuverlässigeren Leute weisen Ihre Dokumente regelmässig zur Erneuerung vor, während die andern bestimmt trotz der Abgabe eines Kontrollblattes weiterhin stets gemahnt werden müssten. Im übrigen steht es jedem Besatzungsmitglied frei, sich selbst ein solches Blatt mit den notwendigen Angaben vorzubereiten.

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

- 4301 Anbringen von Verstärkungen an den Stiebel-Containern.
- 4540 Aenderung bei den Anschlüssen der Hot Liquids der DC-6B Flugzeuge.
- 5211 Vorschmierer der R-3350 Motoren.
- 5439 Transformereinbau für die Sextanten-Beleuchtung.
- 5587 Vorrichtung für die Satellitenradachsen-Reinigung der R-2800 Motoren.
- 5620 Positionsaenderung der Emergency Air Bottle der CV-440 Flugzeuge.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchstadium:

- 118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches.
- 302 Niederspannungskabel.
- 4378 Anfertigen eines fahrbaren Kompressoren-Prüfstandes.
- 4899 Reserve-Mahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen. Für die Flugküchen Zürich und Genf stellen die 2 Reservemahlzeiten den Durchschnitt dessen dar, was auf Grund mehrjähriger Erfahrung für die flüssige Abwicklung des Betriebes notwendig ist. Dabei wird nicht stur an dieser Zahl festgehalten und es kommt oft vor dass ein Flugzeug mit nur einer oder sogar ohne zusätzliche Mahlzeit abfliegt. Immerhin sind wir gezwungen auf gewissen Strecken mit vielen "last minute"-Buchungen und warmer Verpflegung mehr als 2 Reserven bereit zu halten, weil die im vorliegenden Vorschlag erwähnte Deadline von 20 Minuten nur selten eingehalten werden kann und deshalb bei mangelnder Umsicht Verspätungen unvermeidlich würden.
- Es ist wohl richtig, dass eventuell an Bord fehlende Mahlzeiten in erster Linie den nicht zahlenden Passagieren vorenthalten werden müssten. Diese sind jedoch dem Kabinenpersonal in den meisten Fällen nicht bekannt und wir können es ihm nicht zumuten, solche Passagiere ausfindig zu machen.
- Im Verkehr Ausland - Schweiz wollen wir eine Umfrage bei unseren Stations-Supervisors durchführen, weil hier eventuelle Einsparungen wegen den höheren Gestehungskosten mehr ins Gewicht fallen würden als im Verkehr ex Schweiz. Je nach dem Resultat werden wir dann den Vorschlag versuchsweise einführen.
- 4904 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung.
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druck-Kabinen Hydr. Oelkühler.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/302/410/607/643/729/735/736/771/789/1179/1562/2362/2468/2469/2507/2508/2595/2696/3286/3948/
4162/4247/4299/4378/4404/4406/4502/4529/4530/4553/4570/4588/4594/4625/4627/4646/4648/4649/4650/
4661/4678/4679/4713/4736/4740/4748/4765/4768/4823/4827/4828/4855/4892/4896/4897/4898/4899/4904/
4920/4924/4946/4954/4962/4975/5003/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5151/5156/5176/5184/5194/5196/
5197/5250/5262/5263/5265/5266/5283/5284/5401/5407/5425/5440/5447/5456/5478/5508/5519/5522/5523/
5531/5545/5560/5561/5575/5579/5582/5589/5601/5603/5619/5637/5649/5656/5663/5666/5668/5670/5671/
5694/5697/5701/5702/5704/5707/5710/5765/5768/5771/5774/5775/5795/5950/5951.



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Sportliche Betätigung im höheren Lebensalter.

In der schweizerischen Zeitschrift für Sportmedizin sind in den letzten Nummern die Artikel aus der Arbeitsgemeinschaft zum Studium der Altersfragen im Sport erschienen. Als Verfasser zeichneten die bekannten Sportärzte Dr.med. U.Frey und Dr.med. B.Steinmann. Wir bringen nachfolgend einen Auszug, der viele von uns besonders interessieren dürfte.

Sobald ein Mensch glaubt "sein kritisches Alter" erreicht zu haben, stellt er sich die Frage, ob er seinem Körper eine sportliche Betätigung ohne Risiko noch zumuten kann. Das Risiko nämlich, durch eine Ueberanstrengung körperlichen Schaden zu nehmen, der nicht wieder gut zu machen ist. Die erhöhte Gefährdung des Alterssportlers geht aus der Tatsache hervor, dass einige Todesfälle bei sportlichen Höchstleistungen bekannt sind. Dr.Frey hat in einer Analyse festgestellt, dass es sich dann meistens um Tod infolge Koronarverschluss (Verschluss der Kranzgefässe des Herzens) handelte. Die Aerzte sind daher der Ansicht, dass es für ältere Sportler ratsam scheint, sich vor Inangriffnahme einer Sportart und anschliessend alljährlich untersuchen zu lassen. (Der Verband für Leibesübungen richtet hiefür einen Beitrag von Fr. 3.- aus).

Andererseits ist aber bekannt, dass ältere Sportler im Berufsleben bis ins höhere Alter eine erstaunliche Leistungsfähigkeit aufweisen. Durch das körperliche Training scheint der Alterungsprozess wesentlich verzögert zu werden. Ein Abbruch des Trainings führt zu einem Verfall der Körperform mit Abfall der Leistungsfähigkeit. Die Autoren kamen zum Schluss, dass das Durchschnittsalter der Sportler etwas höher liege als dasjenige Nichtsporttreibender.

Das Problem des Alterssportlers hat auch noch einen psychologischen Aspekt. Eine Untersuchung hat gezeigt, dass es unter aktiv Sporttreibenden weniger Sonderlinge und Neurotiker gibt als unter den "Zuschauern".

Es stellt sich die Frage, welche Sportarten einem älteren Menschen zu empfehlen sind. Grundsätzlich wird man eher Dauerleistungen bevorzugen. Sprinterleistungen, bruske Bewegungen, Reaktionsübungen eignen sich weniger für den älteren Organismus. Als Gesundheitssporte eignen sich daher vor allem Wandern, Waldlauf, Gymnastik, Schwimmen, Skifahren und alle spielerische Beteiligung (kein Wettkampf) in Korbball, Fussball, Tennis und ähnlichen Sportarten.

Do it yourself - Tu es selber.

Bis Redaktionsschluss ist das Anmelde-Ergebnis auf Grund des Aufrufes in der Dezember-Ausgabe eher enttäuschend ausgefallen. Vielleicht lag es darin, weil die "News" erst nach Weihnachten erschien, und daher die vielen selbstgebastelten Geschenke für die lieben Angehörigen schon gemacht waren, oder dann ist das Sprichwort "Die Axt im Haus erspart den Zimmermann" noch nicht bekannt. Es müsste uns doch eigentlich ein erhabenes Gefühl geben, wenn dem Freund, der zu uns auf Besuch kommt, erklärt wird: du sitzt nun auf einem Stuhl, den ich selber gebastelt habe, oder wenn wir unsern Ehefrauen eröffnen: ich ziehe dir in einer runden Summe den selbstgemachten Tisch und das Büchergestell sukzessive vom Haushaltsgeld ab und lege es auf die Bank. Von der technischen Seite gesehen wird uns endlich die Möglichkeit gegeben, die Personalvorschlags-Ideen in einem Modell zu versuchen, oder gleich im Original herzustellen. Und die vielen Auto- und Motorrad-Besitzer können schlussendlich die fehlende Zierleiste und die lockere Büchse neu anfertigen und ersetzen. Also, was liegt näher als sich heute noch an Herrn O.Ritter, Tel. 2918, Dept.IV, anzumelden.

Schach-Club

Im November hatte unser Schachclub reich befrachtete Pensa. Ueberraschend mit nur 15/2 : 7/2 Punkten verlor unsere Equipe auf 23 Brettern das Simultanspiel gegen den Meisterspieler Crivosau. Der Ex-Schweizermeister meinte am Schluss: dies sei in dieser Saison sein schlechtestes Resultat. In Genf holte sich eine 12 köpfige Mannschaft den Auderset-Dubois-Pokal und entführte ihn nach Zürich. Schlussendlich mussten sich die "Schächler" der Gebr. Tüscher am 26. November im Firmencup mit 2 : 4 Punkten geschlagen geben. Wenn das so weiter geht, könnte die Prognose wie in der Dezember-Ausgabe vermerkt, doch noch wahr werden.

K.Mordasini

HABACLU COCKTAIL

Unter diesem Motto führt der Handballclub-Swissair am 1. Februar 1958 mit Beginn um 20.15 Uhr im Restaurant "Neues-Klösterli" eine Soiree für seine Mitglieder durch. Grund zu diesem Fest gibt ihnen der zweite Geburtstag des HCS. Selbstverständlich sind auch Nichtmitglieder und ihre Angehörigen zu dieser Abendunterhaltung herzlich eingeladen. Das bekannte Unterhaltungs-Orchester, Paul Hintermann, Gewinner des Jazz-Festivals 1957, garantiert für ausgezeichnete Musik. Zwischen den Tanzpausen haben Sie die Möglichkeit an einigen unterhaltsamen Gesellschaftsspielen mitzuwirken, oder Ihr Glück im Preiskegeln, Ballwerfen etc. etc. zu versuchen. Für das leibliche Wohl wird der Küchenchef sein Bestes geben. Jung oder Alt, alle werden auf ihre Rechnung kommen.

Billete können im Vorverkauf bei Herrn W. Maurer, Tel. 440, Zürich und Herrn B. Benz, Tel. 2865, Dept. IV, bezogen werden. Die Abendkasse wird um 19.45 Uhr geöffnet. Das Tram Nr. 5 bringt Sie zur Endstation Allmend Fluntern und das "Neue Klösterli" befindet sich gleich vis-à-vis vom Zoo-Eingang. Für den Rücktransport stehen ab 2 Uhr morgens Cars zur Verfügung, die in Richtung Stadt-Mitte, Oerlikon und Seebach fahren. Der HCS erwartet seine Freunde und Mitglieder am 1. Februar im "Neuen Klösterli".

F. Flückiger

Boccia-Club

An der Gründungsversammlung vom 8. Januar 1958 wurde der Vorstand durch die zahlreichen Anwesenden wie folgt gewählt:

Präsident : Herr RUDOLF KELLER AVOR, Dept. IV, Tel. 2918	Vice-Präs. und Kassier: Herr FRIDOLIN MEIER Verpflegungsdienst, Dept. III, Tel. 2740
Aktuarin : Frau SUSY STAEHELI AVOR, Dept. IV, Tel. 2918	Trainer und Spielleiter: Herr SEVERINO CALDELARI Chef Zubehöwerkstatt Dept. IV, Tel. 2842

Wir wünschen dem Club vollen Erfolg und hoffen gleichzeitig, dass sich noch der oder jene entschliessen könnte dem Club beizutreten. Die Jahresbeiträge wurden auf das Minimum angesetzt. Einzel-Aktiv Fr. 8.-, Ehepaar Fr. 10.-, Passiv Fr. 4.-.

Fussball-Club

Rangliste; Stand am 30. November 1957

<u>Serie A</u>	<u>Serie C</u>
1. SWISSAIR 1 * 9 7 - 2 24 : 17 14	1. Fleischwaren AG 8 5 2 1 23 : 11 12
2. N C R I 8 5 3 - 36 : 12 13	2. SWISSAIR II 8 5 1 2 31 : 19 11
3. M F O 1 9 4 5 - 22 : 12 13	3. Papierfabrik 8 5 1 2 24 : 11 11
4. Sais 8 3 3 2 22 : 15 9	4. S R O II 7 5 - 2 29 : 14 10
5. S R O 1 9 2 4 3 18 : 21 8	5. Autofranz 8 4 - 4 17 : 20 8
6. Hürlimann 9 2 3 4 23 : 25 7	6. Bez.-gericht 7 1 1 5 13 : 24 3
7. Philips 9 1 2 6 10 : 36 4	7. Zeughaus 7 1 1 5 9 : 20 3
8. Migros 9 - 2 7 10 : 27 2	8. Al. Schweisswerk 7 1 - 6 10 : 37 2

* Swissair 1 ist somit Wintermeister 1957

In zwei Monaten beginnt bereits die Rückrunde der Saison 1957/58. Unsere beiden Mannschaften werden noch manche hart umstrittene Punkteämpfe zu bestehen haben, um ihre guten Positionen erfolgreich zu verteidigen. Wir können nur hoffen, dass ihnen die Göttin Fortuna wohlgesinnt sein wird.

Der Trainingsbetrieb der Aktiven beginnt am 23. Januar 1958 und wird ab diesem Datum jeden Donnerstag von 18.00 - 20.00 Uhr in der Turnhalle Kolbenacker in Zürich-Seebach durchgeführt.

Es macht uns immer Freude, Anmeldungen von Interessenten für den Fussballsport entgegennehmen zu können.

W. Strahm

Was ist superlative Rückständigkeit ?

Wer die Asiatische Grippe nicht hatte und sich bloss mit der herkömmlichen begnügte - ist ein rückständiger Mensch. Wer die beiden Sputniks nicht mit eigenen Augen sah, oder gar die Bip-Bip-Töne im Radio nicht hörte - ist ein rückständiger Mensch.

Wer aber unsere Freizeitanlage in Seebach nicht kennt, oder in keinem Club der FPS ist - ist der rückständigste Mensch.

SWISSAIR



Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs

Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

7. Jahrgang

Nr. 2

Februar 1958

VERWALTUNGSRAT DER SWISSAIR

Der Verwaltungsrat der Swissair wählte in seiner Sitzung vom 17. Februar 1958 zu seinem neuen Präsidenten Herrn Ernst Schmidheiny, Industrieller in Céligny (GE).

Es ist die Absicht des Verwaltungsrates, der auf den 2. April 1958 einzuberufenden Generalversammlung die Erhöhung des Aktien-Kapitals der Gesellschaft um 50 %, d.h. von 42 auf 63 Mill. Fr. zu beantragen. Auf je 2 bisherige Aktien wird das Recht zum Bezug einer neuen Aktie zu pari entfallen.

Gleichzeitig bezeichnete der Verwaltungsrat Herrn Dr. Ernst R. Froelich, Generaldirektor der schweizerischen Rückversicherungsgesellschaft, Zürich, als neues Mitglied des Ausschusses.

Unsere Verkehrsergebnisse im Januar 1958

	Januar 1958	Januar 1957
Offerierte Tonnenkilometer	15'133'284 + 67 %	9'064'669
Ausgelastete Tonnenkilometer	7'542'234 + 41 %	5'330'223
Etappenpassagiere	63'729 + 26 %	50'623
Fracht in kg.	985'324 + 34 %	733'572
Post in kg.	382'860 + 23 %	310'229
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	49,8 %	58,6 %

Trotz dem erfahrungsgemäss eintretenden Tiefstand unseres Verkehrs im Januar hielten wir unsere Budgeterwartungen auf dem gleichen Niveau wie in den beiden letzten Monaten 1957. Der Start ins neue Jahr blieb aber hinter diesen Erwartungen zurück, und der Appell nach ganz besonders Anstrengungen im Bereich des Verkaufs und der Kostentiefhaltung muss eindringlich wiederholt werden.

Wie schon im Dezember war unser Mehrangebot von 67 %, verglichen mit der Parallelperiode des Vorjahres, auch im Januar aussergewöhnlich gross. Die Nachfrage erreichte eine Zunahme von 41 %; das liess den durchschnittlichen Auslastungsgrad - der im Januar 1957 noch 58,6 % betragen hatte - auf 49,8 % absinken.

In Europa stand einer 34 %igen Produktionserhöhung eine um nur 19 % gewachsene Zahl ausgelasteter Tonnenkilometer gegenüber. Dies ergab eine mittlere Auslastung von 46,5 % (1957: 52,4 %).

Konnten wir im Nahen Osten der politischen Situation zufolge vor einem Jahr nahezu konkurrenzlos operieren, so haben sich die Verhältnisse in diesem Gebiet jetzt stark verändert: Obwohl wir unser Verkehrsangebot um 39 % steigerten, blieb die Nachfrage gleich wie im Januar 1957. Die Folge war ein Rückgang des mittleren Lade-faktors um annähernd 20 Punkte, nämlich von 67,2 % auf 48,1 %.

Besser schnitten wir auf unsern Kursen von und nach New York ab. Bei einer Mehrofferte von 54 % erhöhten wir die verkauften tkm um 41 %. Der durchschnittliche Auslastungskoeffizient war mit 62,8 % um 5,4 Punkte geringer als letztes Jahr.

Von der Leistungssteigerung um 181 % über dem Südatlantik vermochten wir zwei Drittel zu verkaufen. Der Lade-faktor war in diesem Verkehrsgebiet aber schon 1957 mit 49,7 % nicht besonders erfreulich und ist nun mit nur 40,2 % auf einem neuen Tiefenrekord angelangt.

Endlich waren auch unsere Fernostkurse mit 45,6 % ausgesprochen schlechter ausgelastet als im Dezember (58,2 %) oder im November (54,9 %).

Zu neuen Pilots-in-Command wurden ernannt:

Flugkapitän Stanley Hale auf DC-6B/7C (Nordatlantik), die Piloten Manfred Bayer, Andreas Bürki, Paul Müller und Richard Schilliger auf Convair, sowie die Piloten Julius Brägger und Ernst Gaiser auf DC-3.

Wir gratulieren herzlich!

Den Flugkapitän-Grad hat Herr Hans Jenny erhalten. Many happy landings!

Ernennung im Dept. III - Flugkapitän Charles Ort wurde zum Stellvertreter des Chefpiloten Europa und Supervisory Pilot DC-3 Europa ernannt. Wir wünschen ihm viel Erfolg.

Gruppen-Chefsteward und Gruppen-Chefhostess sind die ab 1. Februar gültigen Neubezeichnungen für die Funktionen des Check-Stewards und der Check-Hostess.

Bei unsern Auslandsvertretungen sind gemäss Direktionsbeschluss die folgenden Änderungen eingetreten:

- Die Regionalvertretung Atlanta wird Herrn Christopher R. Sheryl übertragen. Sein Vorgänger, Herr Anastasato, übernimmt einen neuen Posten bei Swissair New York.
- Herr Bruce Daigler, bisher Swissair New York, wird als Regionalvertreter nach Dallas versetzt. Herr Nagorski, der das Amt bisher innehatte, kehrte aus Gesundheitsrücksichten nach New York zurück.
- In Osaka wird eine neue Regionalvertretung eröffnet; ihr wird Herr Tadao Susukida vorstehen.

Wir wünschen den Neuernannten alles Gute!

Die ärztliche Ecke

Trockene Luft im Flugzeug - ein Problem bei langen Flügen

Wer als Passagier oder als Besatzungsmitglied Langstrecken fliegt, merkt, dass er für bestimmte Katarrhe der oberen Luftwege anfälliger wird. Ein wichtiger Grund dafür ist die Trockenheit der Luft in den modernen Druckkabinenflugzeugen. Bekanntlich ist das Fassungsvermögen der Luft für Wasserdampf stark temperaturabhängig: Die eiskalte Aussenluft in grosser Höhe enthält - absolut gemessen - selbst dann sehr wenig Wasser, wenn der sog. relative Feuchtigkeitsgrad hoch ist. Wird diese Luft ins Flugzeug aufgenommen, komprimiert und auf 20° Celsius erwärmt, so steigt ihr Fassungsvermögen für Wasser aufs Mehrfache. Da ihr andererseits im Flugzeug kein Wasser zugeführt wird, sinkt ihre relative Feuchtigkeit entsprechend bis auf 15, ja bis auf 10 %, d. h. sie enthält nur noch 10 bis 15 % der Wassermenge, die sie zu fassen imstande wäre. Dies führt zu Austrocknung der Nasenschleimhaut, zu behinderter Nasenatmung und damit zu Austrocknung und Entzündung der Rachenschleimhaut. Genügende künstliche Befeuchtung der Luft bleibt leider vorläufig ein unerfüllter Wunsch der Fliegermedizin. Das brauchbarste und einfachste Mittel ist immer noch der Schutz der Nasenschleimhaut durch geeignete Salbe. Wir haben mit einer solchen die besten Erfahrungen gemacht und geben sie Swissair-Angestellten, die unter trockener Nase leiden, gerne unentgeltlich ab.

Dr. H. Gartmann

Die schweizerischen Flughäfen im Jahre 1957

	Zürich-Kloten	Genf-Cointrin	Basel-Mülhausen
Passagiere *	1'010'888	681'225	191'657
Zunahme gegenüber 1956	+ 22,5 %	+ 20,2 %	+ 57,6 %
Fracht in Tonnen	14'474	8'540	3'412
Zunahme gegenüber 1956	+ 13,6 %	+ 16,5 %	+ 29,1 %
Post in Tonnen	4'938	2'911	644
Zunahme gegenüber 1956	+ 11,8 %	+ 16,3 %	+ 16,7 %

* inkl. Transitpassagiere

Jahresergebnisse anderer Gesellschaften

- Für die Deutsche Lufthansa war 1957 das zweite volle Betriebsjahr, in dem 386'000 Passagiere (+ 68 %), 3'248 t Fracht (+ 63 %) und 1'609 t Post (+ 53 %) befördert wurden. Die Auslastung im Passagierverkehr lag bei 57 %.

- SAS meldet für 1957 nach Abzug der Provisionen ein Einnahmentotal von 497,7 (385,8) Mio sKr. Der Bruttoertrag von 67,7 (52,1) Mio sKr. ermöglichte Abschreibungen von insgesamt 57,2 (41,6) Mio sKr. ; davon entfallen 48,6 (37,3) Mio sKr. auf Flugzeuge und Flugmaterial.

Neue Flugzeugbestellungen

Ein 60 Millionen Pfund-Auftrag der BOAC - Die 'British Overseas Airways Corporation' bestellte 35 Vickers VC-10-Düsenflugzeuge für 60 Millionen Pfund Sterling und meldete eine Option für weitere 20 Einheiten diese Typs an. Die Ablieferung soll in der zweiten Hälfte des Jahres 1963 erfolgen. Der VC-10 wird von vier Düsenaggregaten angetrieben, die, wie bei der französischen Caravelle, am Rumpfe angeordnet sind. Bei maximaler Bestuhlung wird er 152 Passagiere aufnehmen können. Die Durchschnittsgeschwindigkeit des VC-10 wird mit 960 km/h angegeben.

Die Transcaribbean Airways hat einen DC-8 in Auftrag gegeben, der ab 1960 auf der Strecke New York - Porto Rico zum Einsatz gelangen soll.

Die Finnair bestellte drei im Jahre 1960 lieferbare Caravelles ; die Gesellschaft optiert für drei weitere Einheiten dieses Typs.

Prof. Dr. Ernst Heinkel † - Am 30. Januar, wenige Tage nach Vollendung seines 70. Lebensjahres, starb in Stuttgart der weltbekannte deutsche Flugzeugkonstrukteur Prof. Dr. Ernst Heinkel. Der Verstorbene gründete 1922 seine eigenen, nach ihm benannten Flugzeugwerke in Rostock, aus denen bis Ende des Zweiten Weltkrieges rund 130 Flugzeugtypen hervorgingen. 1938 schuf Heinkel das erste Düsenflugzeug der Welt.

Die kanadische Luftverkehrsgesellschaft Quebecair ist als 72. Mitglied in die IATA aufgenommen worden.

Die Sommerflugpläne werden dieses Jahr bereits am 1. April in Kraft treten und bis Ende Oktober gültig bleiben.

Weitere Polflüge - Die Air France nimmt ab 1. April 1958 ebenfalls eine Nordpolroute nach Tokio in ihren Flugplan auf.

Polnische Treibstofforgen - Die LOT, die Luftverkehrsgesellschaft Polens, kann ihre von der Sabena übernommenen Convair 240 nicht mit einheimischem Treibstoff fliegen ; polnisches Benzin weist keine genügend hohe Oktanzahl auf.

Der Doppeldecker der Gebrüder Wright, mit dem der erste Motorflug der Geschichte gelang, kostete seine Konstrukteure 1904/05 insgesamt 985 Dollar. Eine Filmgesellschaft von Hollywood bezahlte kürzlich für eine genaue Rekonstruktion des Wright'schen Flugzeuges 45'000 Dollar !

Flugunfälle in den USA 1957 - Das Jahr 1957 brachte den Fluglinien der USA das bisher zweitbeste Flugsicherheitsergebnis. Auf 100 Millionen Passagiermeilen entfielen 0,2 tödliche Unfälle. Das beste Ergebnis war 1954 mit einem Quotienten von 0,1 zu verzeichnen, während das Jahr 1956 einen solchen von 0,5 ergeben hatte.

"Unser japanischer Kindergärtner, Soichi Adachi, von dem in den beiden letztjährigen Nummern 1 und 2 des "Swissair-Journals" die Rede war, hat uns zum Jahresbeginn wieder einen überaus netten Brief geschrieben. Darin steht u. a. : "Möge Gott die Swissair im kommenden Jahr zu einer der erfolgreichsten Fluggesellschaften der Welt werden lassen !" - Herr Adachi erkundigte sich nach dem Wohlergehen der Herren Flückiger, Weydnecht und Götz, die im Mai 1957 seine Schule besuchten ; er lädt auch andere Japan-Besatzungen herzlich zu einer Visite in Kahoku ein.

Im Zeichen des Januarlochs, das je nach der Sorglosigkeit der vorausgegangenen Festtage selbst gutbezahlte Arbeitnehmer heimsuchen kann, kam ein Swissair-Angestellter auf den verzweifelten Gedanken, den sprichwörtlichen Kundendienst seiner Gesellschaft auf die Probe zu stellen. Er machte nämlich einen Rückerstattungsanspruch auf einen seinerzeit nicht völlig ausgenützten Flugschein geltend. Das wäre nun nicht weiter erstaunlich ; aber der Flugschein datierte von 1951, und der fragliche Betrag machte - ganze drei Franken aus ! - Eine Rückfrage bei der entsprechenden Dienststelle ergab, dass es sich beim Gesuchsteller nicht um einen Schotten gehandelt habe

Der erste Turboprop-Simulator wurde von den United Air Lines bei der Link Aviation Inc. in Auftrag gegeben. Bis dahin waren ausschliesslich Simulatoren für Kolbenmotor- und Düsenflugzeuge bestellt worden.

Die Auftragsbestände für Turboprop- und Düsenflugzeuge erreichten in der westlichen Welt bis zum 8. Februar 1958 die folgenden Ziffern :

Boeing 707 - Total 151 (Air France 17 ; Air India 3 ; American 30 ; BOAC 15 ; Braniff 5 ; Continental 4 ; Cubana 2 ; Lufthansa 4 ; PAA 23 ; Qantas 7 ; Sabena 4 ; TWA 34 ; Varig 3)

Boeing 720 - Total 11 (alle für Capital Airlines)

Convair 880 - Total 63 (Capital 15 ; Delta 10 ; REAL 4 ; Transcontinental 4 ; TWA 30)

Douglas DC-8 - Total 134 (Delta 8 ; Eastern 20 ; JAL 4 ; KLM 8 ; National 6 ; Olympic 2 ; PAA 21 ; Panagra 4 ; SAS 7 ; Swissair 3 ; TAI 2 ; TCA 6 ; Trans Carribean 1 ; UAT 2 ; United 40)

De Havilland "Comet 4" - Total 25 (BEA 6 ; BOAC 19)

Sud-Aviation "Caravelle" - Total 23 (Air France 12 ; Finnair 3 ; SAS 6 ; Varig 2)

Vickers VC-10 - Total 35 (alle für BOAC)

Bristol "Britannia" - Total 77 (Serie 100 : BOAC 15 ; Serie 250 : RAF 20 ; brit. Versorgungsministerium 3 ; Serie 300 : Aeronaves 2 ; BOAC 18 ; CPAL 6 ; Cubana 2 ; EL AL 3 ; Hunting Clan 2 ; Northeast 5 ; brit. Versorgungsministerium 1)

Fairchild "Friendship" - Total 63 (Avensa 5 ; Area 1 ; Bonanza 6 ; FAL 4 ; Mackey 2 ; Northern Consolidated 3 ; Piedmont 12 ; Quebecair 2 ; Southwest 3 ; WCA 6 ; Wheeler 2 ; Wien Alaska 3 ; nicht von Fluggesellschaften bestellt 14)

Fokker "Friendship" - Total 46 (Aer Lingus 5 ; Braathens 3 ; KLM 2 ; PAL 2 ; Sabena 12 ; TAA 6 ; TAE (Spanien) 3 ; nicht von Fluggesellschaften bestellt 13)

Lockheed "Electra" - Total 144 (Aeronaves 3 ; American 35 ; Ansett-ANA 4 ; Braniff 9 ; Cathay Pacific 2 ; Eastern 40 ; Garuda 3 ; KLM 12 ; National 23 ; Pacific SW 3 ; Western 9 ; nicht von Fluggesellschaften bestellt 1)

Vickers "Vanguard" - Total 40 (BEA 20 ; TCA 20)

Vickers "Viscount", Serie 700 - Total 269 (Aer Lingus 4 ; Air France 12 ; Alitalia 10 ; BEA 27 ; UBA 3 ; BWIA 8 ; Capital 60 ; Central African 5 ; Cubana 3 ; Hong Kong 2 ; Hunting Clan 5 - wovon 2 an Icelandair weiterverkauft - ; IAC 10 ; Iraqi 4 ; LANICA 2 ; LAV 3 ; MEA 7 ; Misrair 5 ; Olsen 6 ; PAL 2 ; PLUNA 3 ; TAA 14 ; TCA 51 ; THY (Türkei) 5 ; nicht von Fluggesellschaften bestellt 18)

Vickers "Viscount", Serie 800 - Total 114 (Aer Lingus 3 ; Ansett-ANA 4 ; BEA 42 ; Continental 15 ; Cubana 4 ; Eagle 2 ; KLM 9 ; Lufthansa 9 ; NZNA 3 ; PIA 3 ; SAA 7 ; TAP 3 ; Transair 3 ; VASP 5 ; nicht von Fluggesellschaften bestellt 2).

Das Aktienkapital der Sabena soll gemäss einem Vorschlag der Regierung an das Parlament durch ein Gesetz sofort von 500 Mio bFr. auf 700 Mio bFr. und ab 1 Januar 1960 auf eine Milliarde bFr. erhöht werden. Der Vorschlag lautet gleichzeitig auf eine Erhöhung der Staatsgarantie für Anleihen, die für die Beschaffung von Flugmaterial bestimmt und auf 2 Milliarden bFr. begrenzt ist, bis zu einem Betrag von vier Milliarden bFr. .

Die nationale belgische Zivilluftfahrtschule, die sich mit der Grundschulung der angehenden Verkehrspiloten befasst, wird vom belgischen Verkehrsministerium in Zukunft alljährlich einen Betrag von 21 Mio bFr. - rund 50 % mehr als bisher - erhalten. Zudem wird für sie auf dem Flugplatz Grimbergen bei Brüssel ein neues Schulgebäude fertiggestellt.

Erstmals über eine Million Nordatlantikpassagiere - 1957 sind von den der IATA angeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften zum erstenmal mehr als eine Million Passagiere über den Nordatlantik befördert worden. Nach den vorläufigen Meldungen erreichte ihre Zahl 1'023'000, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme um 10,8 % entspricht. Mit dem Schiff reisten in der gleichen Zeitspanne 1'030'000 Personen über den Nordatlantik.



Wir konnten in der letzten Nummer der Guten Idee keine prämierten Vorschläge veröffentlichen und holen deshalb heute doppelt nach - nicht weniger als 15 Prämiengewinner haben wir diesmal allen Mitarbeitern vorzustellen !

Herr Hans Schenk, Techn. Kontrolle	Fr. 180.--	5280
Herr Ludwig Reimann, Triebwerk	" 120.--	5607
Herr Rolf Kressig, Vertretung Nizza	" 50.--	4894
Herr Karl Müller, Techn.Kontrolle IERA	" 50.--	5504
Herr Walter Rosenberger, Flugzeugunterhalt	" 50.--	5563
Herr Max Erb, Flugzeugunterhalt	" 50.--	5572
Herr Louis Egg, Triebwerk	" 50.--	5572
Herr Martin Kunz, Service méthode et entretien, Genève	" 30.--	781
Herr Emil Eberle, IERA	" 30.--	4301
Herr Ernst Brupbacher, Flugzeugunterhalt	" 30.--	5187
Herr Albert Fuchs, Flugzeugunterhalt	" 30.--	5258
Herr Candido Rossi, Flugzeugunterhalt	" 30.--	5620
Herr Walter Dürst, IERA	" 20.--	5586
Herr Alexander Fischer, IERA	" 20.--	5639
Herr Jakob Steffen, Kontrollabt.	" 10.--	5613

5280 Herr Hans Schenk machte darauf aufmerksam, dass die Leerlaufwelle in der Sog-Oelpumpe der R-2800-Motoren durch Neu-Aufsilbern weiter verwendet werden kann.

Die Untersuchung seiner Vorschlaes ergab, dass diese Wellen in Zukunft ohne Spannstift montiert werden können und daher durch jeweiliges Aufsilbern anlässlich der Revisionen während mehreren Laufzeiten verwendbar sind.

Gemäss Aktennotiz Publ. Nr. 61258 ist von der Betriebsplanung eine entsprechende Rev.-Vorschrift betreffend Aufsilbern und Schleifen der Leerlaufwellen zu erstellen.

5607 Herr Ludwig Reimann hat eine neue Arbeitsmethode entwickelt, um bei den DC-7C-Motorrevisionen erhebliche Arbeitszeit-Einsparungen zu erreichen.

Zum Ausdrehen der Lagerbohrungen und zum Fräsen der Oeltaschen müssen die Kipphebel eingewachst werden, damit keine Dreh- oder Frässpäne in die Oelkanäle gelangen. Zu diesem Zweck wurde bisher der Kipphebel bis zur Lagerbohrung in flüssiges Wachs getaucht, was zur Folge hatte, dass die Lagerbohrung und Schulter nach

der Bearbeitung in langwieriger Nacharbeit vom Wachs gereinigt werden mussten. Der Vorschlag geht nun dahin, die Lagerbohrung und Schulterpartie der Kipphebel wachsfrei zu halten, Dies wird durch folgende Arbeitsweise erreicht :

Kipphebel leicht wärmen, Zapfen in Lagerbohrung stecken und dann das Wachs in die Kugelpfanne giessen bis der Oelkanal gefüllt ist.

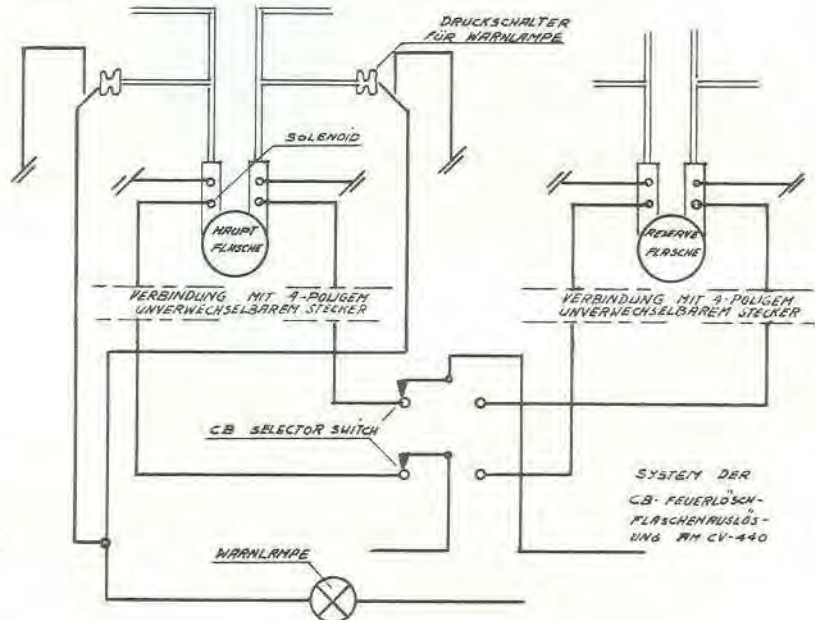
Da der jährliche Revisionsanfall ca. 80 bis 100 DC-7C-Motoren mit je 36 Kipphebel beträgt, resultiert aus der Einführung der neuen Methode eine namhafte Einsparung.

4894 Da es immer wieder vorkommt, dass Passagiere bei der Ankunft des Flugzeuges ohne ihr Gepäck dastehen, empfiehlt Herr Rolf Kressig die Aussenstationen mit Toilettenbeutel auszurüsten. Solch kleine Nightbags, welche alle notwendigen Toiletten-Utensilien enthalten und an die "gepäckvermissenden" Fluggäste abgegeben werden können, helfen unliebsame Misstimmungen vermeiden und tragen zu einer Verbesserung der Passagierbetreuung bei. Die Verteilung solcher Nécessaires an die Aussenstationen hat bereits begonnen.

5504 Die Herren Karl Müller und Walter Rosenberger beantragten, die elektrische Verabelung der CB-Feuerlöschflaschen-Auslösung am CV-440 durch einen 4-poligen, unverwechselbaren Stecker zu trennen. Dieser Stecker-einbau erlaubt eine einfachere und zweckmässigere Prüfung der Flaschenauslösung und verhindert das Verwechseln der Kabelanschlüsse.

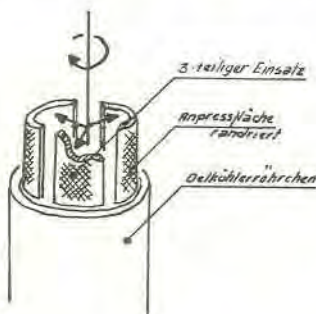
Im weiteren schlugen sie vor, die Anschlüsse der CB-Flaschen und Druckschalter mit Farben zu markieren.

Diese Massnahme erleichtert die Arbeit bei der Montage wesentlich. Beide Anregungen werden im laufenden Jahr während der Standzeiten der CV-440-Flugzeuge verwirklicht.



5563 Herr Max Erb entwickelte nach eigener Idee eine Testbox für Strommessungen an den Edison-Feuerwarnanlagen. Diese Testeinrichtungen, mit der der Strom an den einzelnen Zonen durch Vornahme der entsprechenden Schaltung gemessen werden kann, ermöglicht auf absolut einwandfreie Art die Ausführung von Triebwerkuntersuchungen in bezug auf Auspuff- und Feuerwarnanlage auch während des Standlaufes.

5572 Herr Louis Egg hat den 2-teiligen Spannkopf des Pullers, welcher für die Demontage der Oelkühlerröhrchen verwendet wird, durch einen 3-teiligen, mit randierten Spannsegmenten versehenen Einsatz ersetzt. Damit wurde eine grössere und besser verteilte Anpressfläche erreicht, welche das Wegreissen der vorderen Oelröhrchenenden, deren nachträgliches Entfernen sehr zeitraubend ist, auf ein Minimum beschränkt.



- 781 Herr Martin Kunz hat nach eigener Idee eine Schneidezange hergestellt, die es erlaubt, Gummischläuche bis zu 45 mm Durchmesser einwandfrei und sauber abzutrennen. Da dem technischen Betrieb in Genf keine spezielle Schlauch-Trennmaschine zur Verfügung steht, leistet diese Zange dort gute Dienste.
- 4301 Herr Emil Eberle schlug vor, sämtliche Stieber-Container vom Typ 78B-18 auf der Anschlussseite zu verstärken. Durch das Anbringen der vorgeschlagenen Verstärkungsbleche wird die Festigkeit der Container erhöht und damit die Ausfälle wegen Steckerdefekten erheblich reduziert. Mit Werkauftrag Nr. 31'423 wird der Vorschlag ausgeführt.
- 5187 Herr Ernst Brupbacher zeigte mit seinem Vorschlag den Weg, wie die Abdichtung der Boosterpumpen an den Haupttanks unter Zuhilfenahme von O-Ringen verbessert werden kann. Bisher liess die Abdichtung dieser Pumpen zu wünschen übrig, d.h. nach kurzer Zeit traten Lecks auf, die eindeutig auf die unzureichende Abdichtung zurückzuführen waren. Das Triebwerksbüro hat mit Versuchsauftrag 61'244 eine dem Vorschlag entsprechende Abdichtung an den Boosterpumpen der HB-IBI angebracht.
- 5258 Herr Albert Fuchs beantragte, am Propellermontagekran (genannt Elefant) einen Sicherungsgürtel anzubringen, um die bestehende Unfallgefahr zu eliminieren. Bei der Montage der Propeller muss der diese Arbeit ausführende Mechaniker, auf einer kleinen Plattform stehend, den Propeller hin- und herbewegen. Da gleichzeitig mit dem Montagekran vom Motor weg oder zu diesem hin gefahren werden muss, besteht namentlich bei nassem Wetter die Gefahr des Ausgleitens und Hinunterfallens. Die Betriebsplanung wird das Anbringen einer geeigneten Sicherheitsvorrichtung prüfen.
- 5620 Um das Auffüllen der Emergency Air Bottle im Bugradschacht zu verbessern, hat Herr Candido Rossi vorgeschlagen, diese Flasche um 180° abgedreht zu montieren. Die Untersuchung seiner Anregung hat ergeben, dass diese Positionsänderung die Unterhaltsarbeiten am Notbremssystem wesentlich erleichtert. Der Vorschlag wird mit Werkauftrag Nr. 51'588 an allen CV-440-Flugzeugen ausgeführt.
- 5586 Herr Walter Dürst schlug vor, die bestehende Testverkabelung für die Heizerpumpen der DC-6B/DC-7C-Flugzeuge zu verbessern. Auf Grund seines Antrages wurde eine zweckmässige Prüfverkabelung der Heizerpumpen angefertigt und die Testvorschriften entsprechend geändert. Diese Massnahme verhindert eine, wenn auch geringe, Explosionsgefahr und ermöglicht ein rationelles Prüfen der Heizerpumpen im Flugzeug nach erfolgtem Heizerwechsel.
- 5639 Der von Herrn Alexander Fischer eingereichte Vorschlag, die Aufhängung der Mikrophone an den Radio-Racks in den CV-440-Flugzeugen denjenigen der Pilots und Co-Pilots anzugleichen, bedeutet eine durchgehende Normalisierung der Communications-Mikrophone. Neben allen andern Vorteilen der Standardisierung liegt der wesentliche Wert des Vorschlages darin, dass damit ein gegenseitiges Austauschen der Mikrophone auch innerhalb des Cockpits möglich ist.
- 5613 Die Anregung von Herrn Jakob Steffen, vom Barackendorf beim Flughafen einen Situationsplan zu erstellen, und zu veröffentlichen, drängt sich durch die baulichen Erweiterungen und die laufenden personellen Veränderungen geradezu auf. Die Liegenschaftsverwaltung wird einen solchen Uebersichtsplan erstellen, woraus ersichtlich ist, welche Dienststellen sich in welchen Baracken befinden.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 2507 Schutzvorrichtung am Förderbandschlitten. Der bereits vorhandene Gummischutz am Schlitten muss genügen. Voraussetzung dazu ist allerdings, dass das Förderband nicht irgendwie, sondern genau im rechten Winkel zum Flugzeug gefahren wird. Und diese Sorgfalt muss man von den Startarbeitern verlangen können, besonders da das Band für den Auslad sowieso senkrecht zur Flugzeugachse stehen muss.
- 4299 Generelle Ausgabe von Flugscheinen für Personalfreiflüge. An und für sich ist der Vorschlag gut, nur überträgt er die Arbeit, die bei den Schalterstellen wegfallen soll, auf den Zentralen Personaldienst - und zwar nicht nur die bisherige Arbeit, sondern eine noch viel grössere, da bekanntlich das Personal die Freiflugmöglichkeit nur zu ca. 25-30 % ausnützt, dem Vorschlag gemäss aber jedem Mitarbeiter jährlich generell die ihm lt. Reglement zustehenden Tickets (auch für Gattin und Kinder !) ausgehändigt werden müssten. Zudem ist seit längerer Zeit ein neues Freiflugreglement in Vorbereitung, dessen Einführung die Lösung gemäss Vorschlag noch weiter komplizieren würde.
- 4772 Aufnahme einer Kolonne "Umschlagszeit auf Flughafen bei Mittel- und Langstrecken" ins Flugplanhandbuch. Zur Zeit befasst sich eine Studiengruppe mit der gesamten Neugestaltung des Flugplanhandbuches. An die Aufnahme der vorgeschlagenen Kolonne hat auch diese Studiengruppe gedacht, sodass der Wunsch des Einsenders mit der Einführung des neuen Handbuches erfüllt wird. Für die Zwischenzeit sei er darauf aufmerksam gemacht, dass die gewünschten Angaben auch in jedem Luftkursbuch enthalten sind.
- 4823 Entwässerung des Vorplatzes vor Süd-Remise im Flughafen. Für jegliche Arbeit an Tarmac und Pisten ist bekanntlich der Kanton zuständig. Das Amt für Luftverkehr hat uns bereits auch die Zusicherung gegeben, die fraglichen Betonplatten instand zu setzen und damit die beanstandete Bildung von Wasserlachen zu verunmöglichen.
- 4896 Balance-Computer. Die Einführung des vorgeschlagenen Stab-Rechengerätes würde verlangen, dass die auf dem Diagramm des Balance-Chart eingetragenen Schwerpunktlagen weiter eingeschränkt werden müssten um der Ungenauigkeit, die aus der Vereinfachung der Rechenoperation resultiert, Rechnung tragen zu können. Ausserdem wären die Herstellungskosten dieses Gerätes bedeutend grösser als diejenigen der bestehenden Computers, welche sich bis anhin bestens bewährten.

Ganz allgemein muss gesagt werden, dass die Weight and Balance-Berechnung für die Flugvorbereitung ein äusserst wichtiger Faktor ist, beeinflusst doch das Fluggewicht und die Schwerpunktlage des beladenen Flugzeuges die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Fluges weitgehend.

Die Sicherheit z.B. ist u.a. abhängig von der strukturellen Gewichtsgrenze und des Gleichgewichtes des Flugzeuges in bezug auf seine Querachse.

In der Berechnung der strukturellen Beanspruchung sind gewisse Sicherheitsfaktoren eingeschlossen. Bei Ueberladung wird dieser Sicherheitsfaktor reduziert und die gesamten auf das Flugzeug wirkenden Kräfte können unter diese Umständen die maximale Beanspruchungsgrenze übersteigen.

Bei ungünstiger Ladeverteilung kann der Schwerpunkt über die zulässigen Grenzen verschoben werden, was das Gleichgewicht des Flugzeuges stören, d.h. das Flugzeug extrem "kopf- oder schwanzlastig" werden lassen würde. Sowohl Uebergewicht als auch ungünstige Lastverteilung können zum Abbruch eines Fluges zwingen, in schlechtestem Falle sogar Menschenleben fordern und Zerstörungen grosser Sachwerte zur Folge haben.

Die Wirtschaftlichkeit eines Fluges hängt ab von der grösstmöglichen Ausnützung der vorhandenen Kapazität. Gewicht und Balance beeinflussen jedoch Operationsbereich, Flugdauer, Steigfähigkeit, Manövrierbarkeit und alle Leistungsgrenzen des Flugzeuges

in bezug auf Gipfelhöhe und Geschwindigkeit. Um eine max. Ausnützung der Nutzlast zu erreichen, müssen die Grenzen der zulässigen Gewichte bekannt und die Verteilung der Last im entsprechenden Rahmen gehalten werden.

Es ist somit eine genaue Berechnung von Gewicht und Schwerpunktlage (Weight and Balance), basierend auf verschiedenen Gewichtsgrößen und Gewichtsgrenzen, vor jedem Abflug unerlässlich. Verschiedene Gewichtsgrößen deshalb, weil nur das Leergewicht des Flugzeuges eine bekannte Größe darstellt, während sich die Zuladung aus diversen Komponenten zusammensetzt und je nach Route, Anzahl Besatzungsmitglieder und Passagiere, Frachtanfall, Betankung etc. verschieden ist.

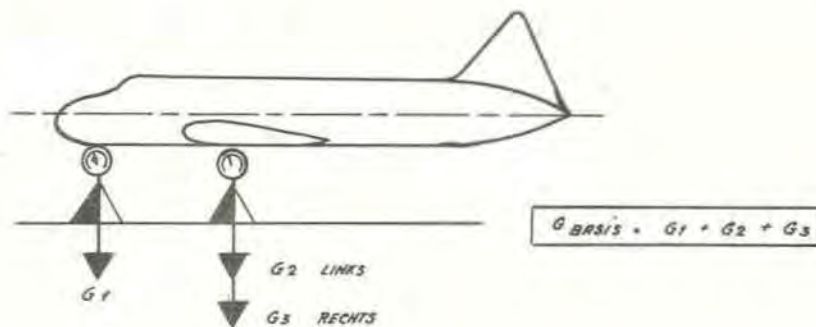
Dabei sind folgende Gewichtsgrößen zu berücksichtigen :

1. Basic Weight (Basisgewicht)

Das Basic Weight umfasst das Leergewicht des Flugzeuges mit dem gesamten Ausrüstungsinventar.

Ferner sind im Basic Weight die Standardmengen aller Flüssigkeiten (Öle etc.) mit Ausnahme des Brennstoffes eingeschlossen.

Das Basic Weight bildet den Ausgangspunkt für die Ermittlung des Bruttogewichtes und wird durch Wägung bestimmt. Dazu wird das Flugzeug auf 3 Punkten in horizontaler Lage aufgebockt und mittels geeichten Federwaagen, die zwischen Flugzeug und Bock angebracht sind, gewogen.



Die Addition der Auflagerreaktionen der Waagen ergibt das Gesamtgewicht des Flugzeuges.

2. Operating Weight Empty (Betriebs-Leergewicht).

Das Basic Weight, verbunden mit dem Gewicht der Besatzung, deren Gepäck und der Pantry wird mit Operating Weight Empty bezeichnet. Um die Berechnung zu vereinfachen, werden für die Besatzungen und deren Gepäck sogenannte Standardgewichte verwendet.

Das Gewicht der Pantry ist vom Flugzeugtyp und vom Einsatz abhängig und umfasst die mobile Buffetausrüstung, wie Containers mit Mahlzeiten, Getränken, Geschirr etc. sowie Decken, Zeitungen und Propagandamaterial.

3. Operating Weight (Betriebsgewicht)

Unter Operating Weight versteht man das Operating Weight Empty, erhöht durch das Gewicht des in den Tanks vorhandenen Brennstoffes, der sich seinerseits in Trip Fuel, Reserve Fuel und Run-up and Taxi Fuel unterteilt. Von der gesamten Brennstoffmenge ist das Run-up and Taxi Fuel als für jeden Flugzeugtyp separat festgesetztes Gewicht in Abzug zu bringen, da dieser Brennstoff bis zum Start bereits verbraucht und deshalb für die Berechnung des Abfluggewichtes nicht mehr zu berücksichtigen ist.

Das zum Operating Weight Empty hinzuzuzählende Gewicht besteht demzufolge aus dem Trip Fuel- und Reserve Fuel-Gewicht.

Das Trip Fuel seinerseits umschliesst das Flight Plan Fuel, das In-Flight Reserve Fuel und das Fuel for Heaters und wird vor jedem Abflug in Abhängigkeit der Flugdistanz und unter Berücksichtigung der meteorologischen Verhältnisse etc. bestimmt.

Das Reserve Fuel setzt sich aus dem Holding Fuel, dem Alternate Fuel und in gewissen Fällen aus dem sog. Additional Fuel zusammen.

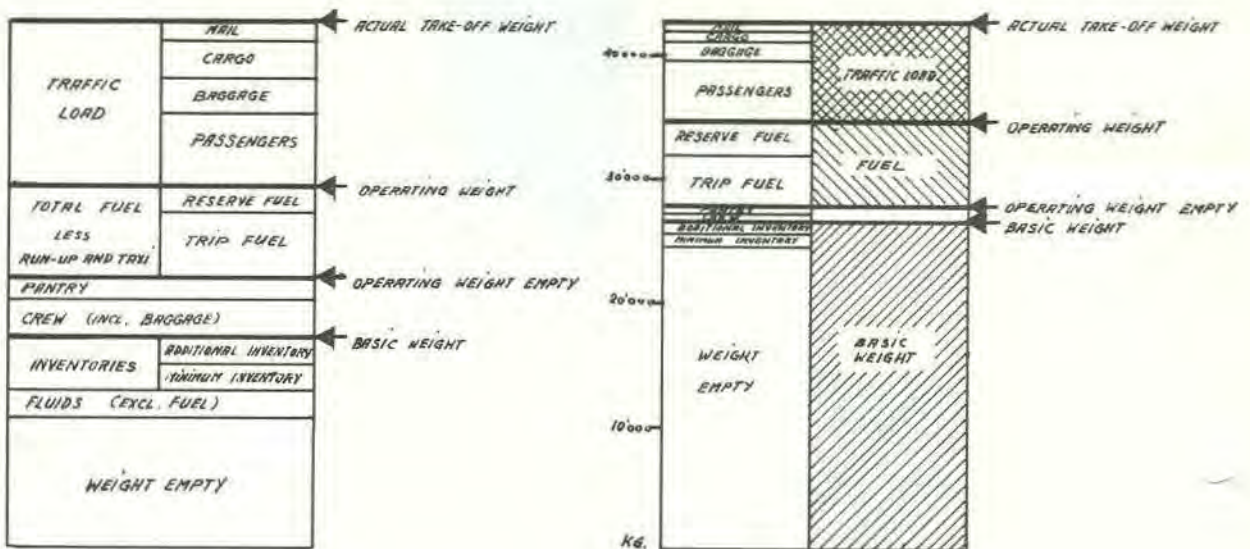
4. Actual Take-off Weight (effektives Abfluggewicht)

Mit Actual Take-off Weight wird das eigentliche Abfluggewicht bezeichnet. Es resultiert aus der Addition des Operating Weight und des Traffic Load (Nutzlast).

Das Traffic Load nun umfasst das Gewicht der Passagiere und deren Gepäck, der Fracht und der Post. Um das Traffic Load gewichtsmässig erfassen zu können, werden für die Passagiere, ähnlich wie für die Besatzung, Standardgewichte eingesetzt. Eine Ausnahme wird gemacht bei in Gruppen zusammengeschlossenen Passagieren, deren Durchschnittsgewicht weit über oder unter dem Standardgewicht liegt.

Die aufgeführten Gewichts-
spezifikationen ergeben, gra-
phisch aufgezeichnet, folgen-
des Bild :

In natürlichem Masstab würde
dieses Bild für einen Flug
mit DC-6B/1 von Zürich nach
London beispielweise folgen-
dermassen aussehen :



Bis hierher sind wir nun rein rechnerisch zum Actual Take-off Weight gekommen. In der Praxis beginnen hier aber die Schwierigkeiten, denn dieses errechnete Actual Take-off Weight darf gewisse Grenzen nicht überschreiten.

Berücksichtigt müssen jetzt noch werden die zulässige strukturelle Beanspruchung des Flugzeuges, die Länge, Beschaffenheit und Tragfähigkeit der benützten Pisten, die Höhe des Flugplatzes und von Fall zu Fall die Windkomponenten. Somit kommen wir zu den Gewichtsgrenzen, die die Gewichtsgrossen bestimmen und wie folgt definiert werden :

1. Max. Take-off Gross Weight (Max. Startgewicht)

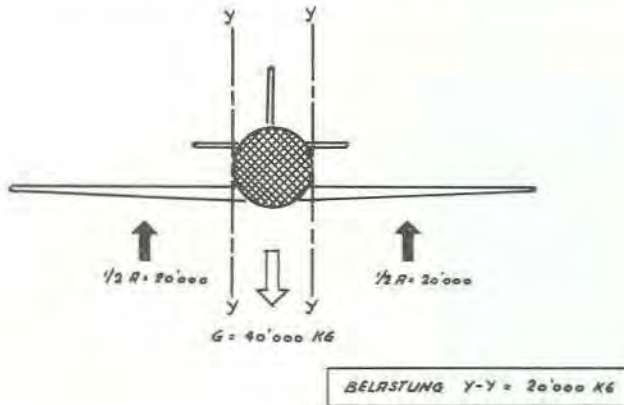
Das max. Take-off Gross Weight ist begrenzt durch die Struktur des Flugzeuges, die eine Beschränkung auf eine maximal zulässige Gewichtslimite bedingt, sowie durch die minimal erforderliche Startleistung. Das max. Take-off Gross Weight muss daher unter allen Umständen berücksichtigt werden.

2. Max. Landing Weight (max. Landegewicht)

Je höher das Landegewicht ist, umso grösser wird die Beanspruchung der Flugzeugstruktur bei der Landung. Die maximal zulässige Gewichtsgrenze wurde unter Annahme einer Sinkgeschwindigkeit von 10 ft/sec. errechnet, ist von Flugzeugtyp zu Flugzeugtyp festgelegt und darf nur im Notfall (Emergencyfall) überschritten werden.

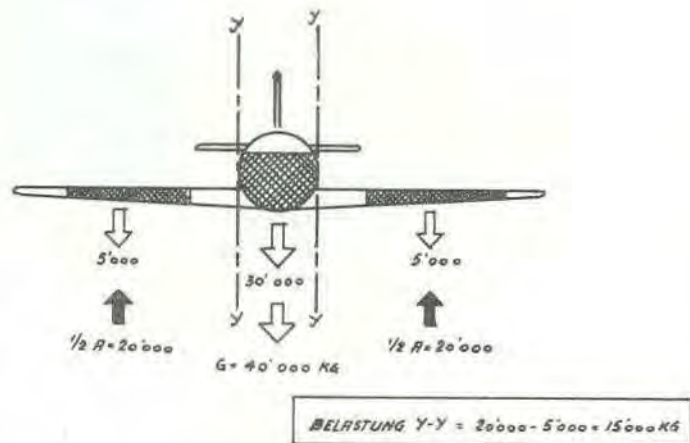
3. Max. Zero Wing Fuel Weight (max. Trockenhöchstgewicht)

Das Max. Zero Wing Fuel Weight ergibt sich aus der maximal möglichen Beanspruchung der Flügelanschluss-Stellen. Es umfasst also nur das Gewicht des beladenen Rumpfes und der leeren Flügel und darf nur mit dem Gewicht des in den Flügeltanks gespeicherten Brennstoffes überschritten werden.



Stellen wir uns vor, dass das gesamte Gewicht, z.B. 40'000 kg, im Rumpf konzentriert sei. Der Auftrieb greift auf beiden Seiten je zur Hälfte als entgegengerichtete Kraft an. Die Beanspruchung im Schnitt Y-Y beträgt somit 20'000 kg.

Gehen wir von der Annahme aus, dass das gesamte Gewicht auf Rumpf und Tragfläche verteilt sei, z.B. dass je 5000 kg Brennstoff links und rechts im Flügel untergebracht seien, so wird die Beanspruchung an den Flügelanschlussstellen nur noch 15'000 kg betragen.



Die maximal mögliche Nutzlast, unter Berücksichtigung dieser Gewichtsgrenzen, steht in Abhängigkeit der Brennstofftankung und wird begrenzt durch das

- Max. Zero Wing Fuel Weight, wenn das Trip Fuel und Reserve Fuel klein sind. (Belastungsgrenzen der Flügelanschluss-Stellen).
- Max. Landing Weight, wenn das Trip Fuel klein und das Reserve Fuel gross sind. (Beanspruchung der Flugzeugstruktur bei der Landung).
- Max. Take-off Gross Weight, wenn das Trip Fuel und das Reserve Fuel gross sind (Flugzeugstruktur, Flugplatzhöhe, meteorologische Verhältnisse).

1. Begrenzung durch das Max. Zero Fuel Weight

Vom Operating Weight Empty ausgehend, besteht das Gewicht bis zum Actual Take-off Weight aus Brennstoff und Traffic Load. Da nach Definition das Max. Zero Wing Fuel Weight nur mit Brennstoff überschritten werden darf, wird die maximal zulässige Nutzlast der Differenz zwischen Operating Weight Empty und dem Max. Zero Wing Fuel Weight entsprechen. Dabei darf jedoch die gesamte

Brennstoffmenge, abzüglich Run-up and Taxi Fuel die Differenz zwischen Max. Take-off Gross Weight und Max. Zero Wing Fuel Weight nicht überschreiten, ansonst das Actual Take-off Weight die festgelegte Grenze für das Max. Take-off Gross Weight übersteigt.

Das Reserve Fuel darf andererseits nicht grösser sein als die Differenz zwischen Max. Zero Wing Fuel Weight und Max. Landing Weight, da dieses Gewicht voraussichtlich nicht abgetragen wird und dabei allenfalls das Landegewicht überschritten würde.

2. Begrenzung durch das Max. Landing Weight

Übersteigt das Reserve Fuel die Differenz zwischen Max. Landing Weight und Max. Zero Wing Fuel Weight, so muss die Begrenzung durch das Max. Landing Weight in Betracht gezogen werden. -

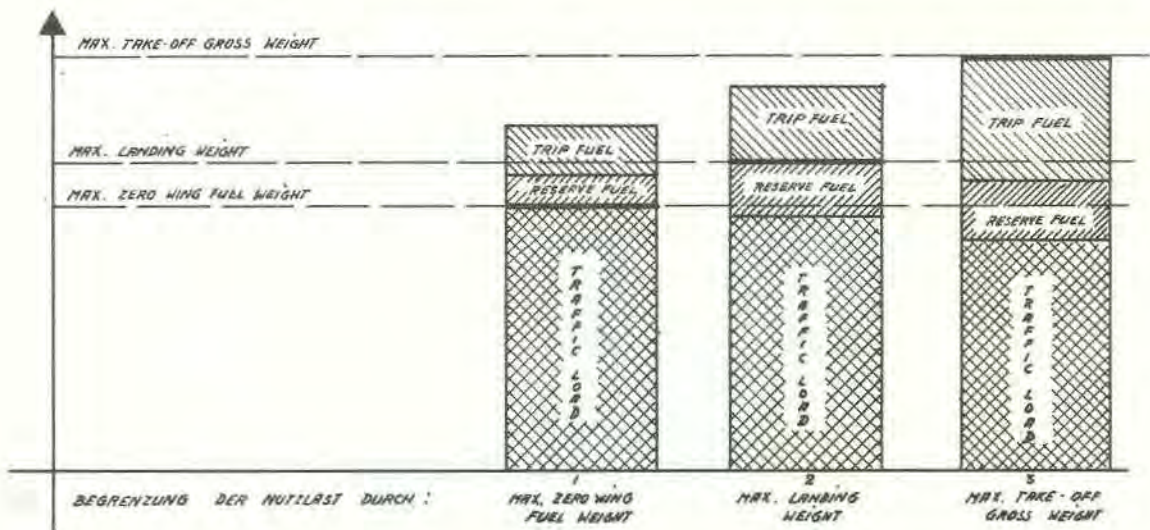
Die maximal zulässige Nutzlast wird um die Zunahme dieser Differenz kleiner, jedoch immer unter der Voraussetzung, dass das Trip Fuel nicht mehr als die Differenz zwischen Max. Landing Weight und Max. Take-off Gross Weight beträgt.

3. Begrenzung durch das Max. Take-off Gross Weight

Das Max. Take-off Gross Weight muss berücksichtigt werden, wenn einerseits die gesamte Brennstoffmenge (abzüglich Run-up and Taxi Fuel) grösser als die Differenz zwischen Max. Take-off Gross Weight und Max. Zero Wing Fuel Weight, und andererseits das Trip Fuel grösser als die Differenz zwischen Max. Take-off Gross Weight und Max. Landing Weight ist.

Die maximal zulässige Nutzlast wird auf Kosten der Brennstofftankung reduziert.

Die Abhängigkeit der Nutzlast und des Brennstoffes von den drei Gewichtsgrenzen kann graphisch wie folgt dargestellt werden :



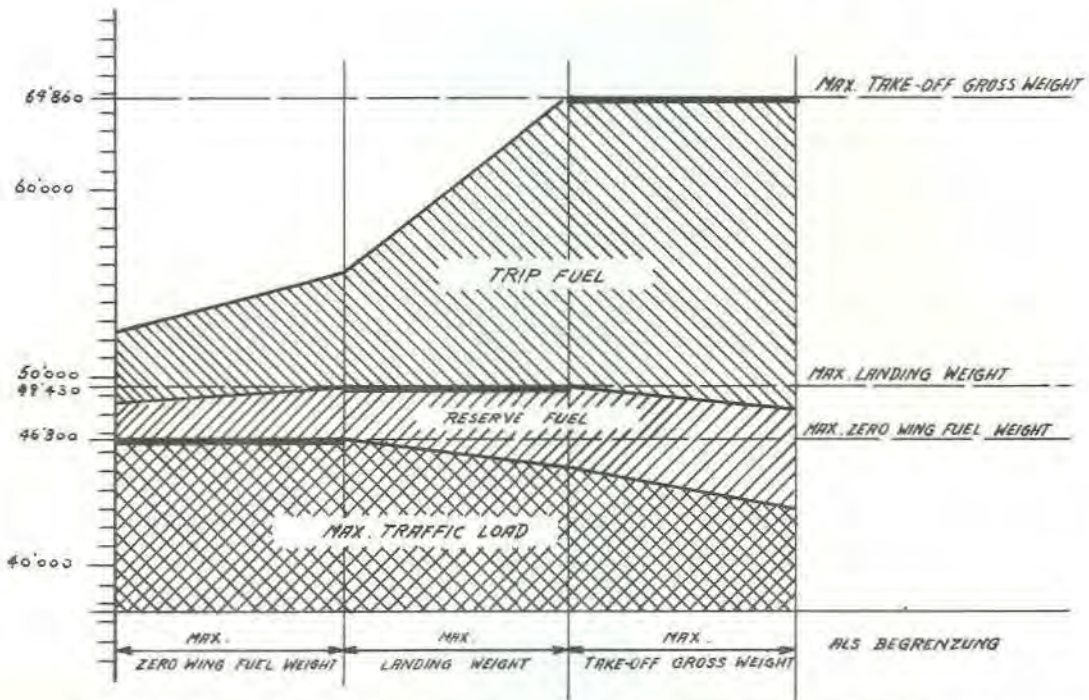
Aus dieser Zusammenstellung geht eindeutig hervor, dass mit zunehmendem Brennstoff, d.h. mit Flugdistanz die max. zulässige Nutzlast abnimmt, oder mit anderen Worten, die Beladung des Flugzeuges hauptsächlich eine Funktion des Gewichtes und nicht des vorhandenen Raumes ist.

Anhand des nachstehendes Beispiels ergibt sich für die max. zulässige Nutzlast und Brennstoffmenge eines DC-7C-Flugzeuges in Abhängigkeit der Gewichtsgrenzen, folgendes Bild :

<u>Gewichtsgrenzen :</u>	Max. Take-off Gross Weight	64'860 kg
	" Landing Weight	49'430 kg
	" Zero Wing Fuel Weight	46'800 kg

Der maximale Brennstoffinhalt (abzüglich Run-up) and Taxi Fuel) beträgt ungefähr 20'600 kg

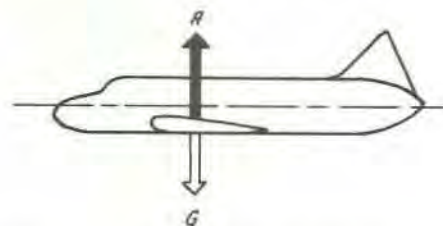
Für das Operating Weight Empty beträgt die Annahme 37'800 kg



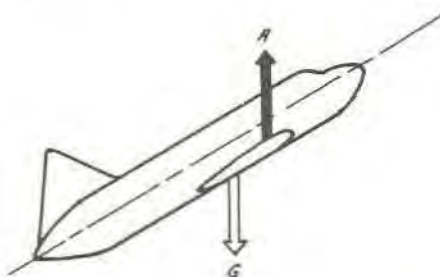
Bis dahin kennen wir nun die zu berücksichtigenden Gewichtsgrößen und deren Grenzen sowie die Berechnungsart der möglichen Zuladung. Wir wissen aber noch nicht, wie diese Zuladung auf das Flugzeug zu verteilen ist.

Die Lastenverteilung jedoch ist von grosser Wichtigkeit und muss derart vorgenommen werden, dass sich die Schwerpunktlage in den vorgeschriebenen Grenzen bewegt. Der Idealfall würde dann eintreten, wenn der Schwerpunkt mit dem Auftriebsmittelpunkt übereinstimmt. Das Flugzeug würde dann stabil in der Luft liegen und es ergäben sich daraus :

- eine minimale Höhenleitwerk-Belastung
- eine Trimmung = 0
- und eine optimale Fluglage



Liegt, bei falscher Verteilung der Zuladung, der Schwerpunkt hinter dem Auftriebsmittelpunkt, so ist das Flugzeug schwanzlastig, d.h. bei grösserer Verschiebung des Schwerpunktes nach hinten wird es instabil und ist folgenden Gefahrenmomenten ausgesetzt :

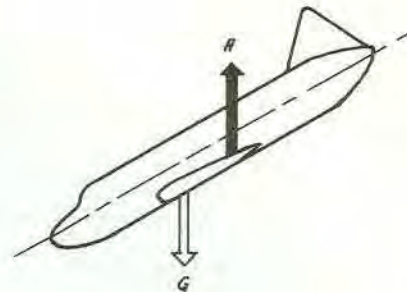


- Störungen der Fluglage durch Böen etc. werden begünstigt.
- Ungünstige Auswirkung für Landeanflug.
- Geringer Höhenruderdruck, das Flugzeug ist "träge".

- Erhöhte Tendenz zum "Stall" (überzogener Flugzustand)
- Flugzeug neigt zum Kippen bei "Reverse".
- Mangelnde Steuerung des Bugrades.

Befindet sich aber der Schwerpunkt vor dem Auftriebsmittelpunkt, so ist das Flugzeug kopflastig. Im extremen Fall wird es übermässig stabil, d.h. es ergibt sich daraus :

- Hohe Belastung des Höhenleitwerkes.
- Anwendung grosser Kräfte um das Flugzeug aus seiner Bahn zu bringen.
- Schlechte Funktionieren des Autopiloten.
- Gefahr beim Start, da das Flugzeug schwer von der Piste abzuheben ist.
- Gefahr bei der Landung, da das Flugzeug nur unter grossem Kraftaufwand flachgezogen werden kann.
- Uebermässige Beanspruchung des Bugfahrwerkes.



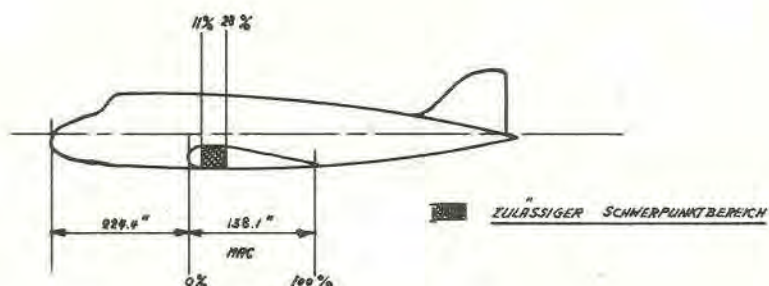
Natürlich kann der Pilot während des Fluges den Auswirkungen einer unsachgemässen Beladung des Flugzeuges durch "Trimmen" bis zu einem gewissen Grade entgegenwirken. Jedes Trimmen ist jedoch mit einem grossen Geschwindigkeitsverlust verbunden und bedeutet entsprechend eine Erhöhung der direkten Betriebskosten. - Für den DC-6B z.B. liesse sich dazu folgende Rechnung machen :

Direkte Betriebskosten	=	1'500.-- Fr./h
1% Geschwindigkeitsverlust durch Trimmen	=	1% Erhöhung der direkten Betriebskosten 15.-- Fr./h
6 Flugzeuge zu 4'000 Flugstunden pro Jahr geben eine jährliche Erhöhung der direkten Betriebskosten von	=	6 x 4000 x 15.-- Fr. 360'000.--

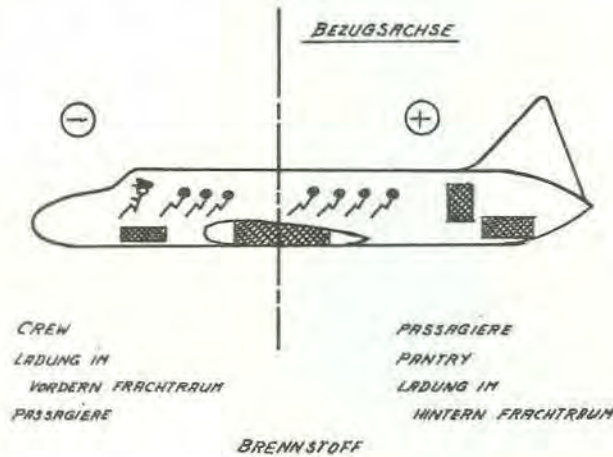
Wie wird nun diese so überaus wichtige Schwerpunktlage ermittelt ?

Die zulässigen Schwerpunktbereiche sind für jeden Flugzeugtyp genau festgelegt und werden in % der mittleren aerodynamischen Flügeltiefe (Mean Aerodynamic Chord), abgekürzt MAC, angegeben,

z.B. beim DC-3 :



Zur Ermittlung der Schwerpunktlage des beladenen Flugzeuges wird von einer Bezugsachse ausgegangen, welche durch den mittleren Schwerpunkt des Brennstoffes geht. Das Moment des Brennstoffes ist somit gleich Null und muss zur Berechnung des Gesamtmomentes nicht mehr berücksichtigt werden. Vom Moment des leeren Flugzeuges ausgehend werden die durch die Beladung entstehenden Teilmomente, bezogen auf diese Achse, algebraisch addiert. Zuladungen, welche vor dieser Achse liegen, werden als negative Momente subtrahiert, während Gewichtserhöhungen hinter der Achse positive Momente erzeugen und deshalb zum Basismoment addiert werden.



Trotz der Vereinfachung der Berechnung durch die Annahme einer Bezugsachse würde die genaue, rein mathematisch durchgeführte Berechnung der Schwerpunktlage des Flugzeuges Fehlerquellen in sich bergen und vor allem einen niemals tolerierbaren Zeitaufwand erfordern. Unseren Leuten im Traffic steht aber während den Verkehrs-Spitzenzeiten für ihre Arbeiten nur eine relativ kurze Zeit pro Flugzeug zur Verfügung und sie sind deshalb darauf angewiesen, ihre Berechnungen mit einfachen, aber genauen graphischen Hilfsmitteln lösen zu können.

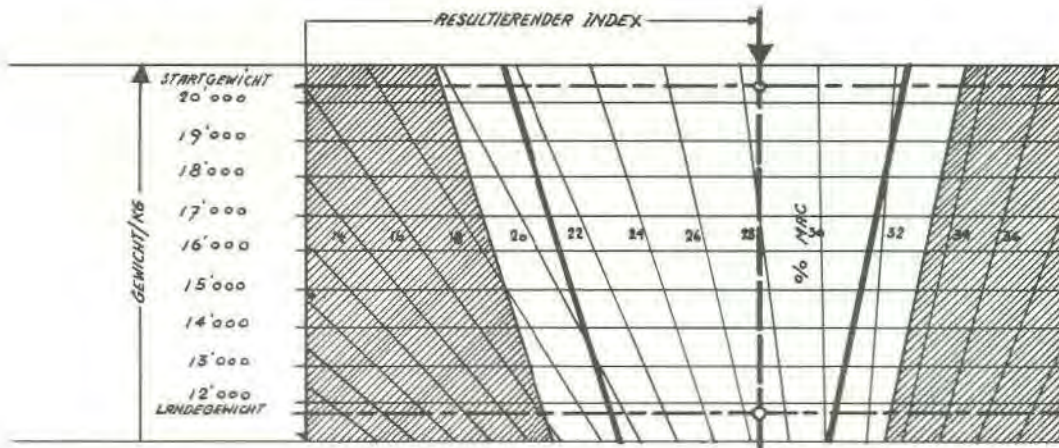
Diese Hilfsmittel, und hier kommen wir auf unseren Vorschlag zurück, beruhen auf dem Prinzip des Zählrahmens.

Es können damit die bekannten Grössen der Zuladung als Gewichtseinheiten je nach Anordnung im Flugzeug zu- oder abgezählt werden, wobei der vom leeren Flugzeug hergeleitete Basic-Index als Ausgangspunkt der Berechnung dient.

BASIC INDEX	⊕	×	×	×	×	×														
CREW	⊖			×	×	×	×													2 BESATZUNGSMITGL. = 1 FELD
PANTRY	⊕			×	×	×	×													100 KG. GEWICHT = 1 "
PASSAGIERE	⊕							×	×	×	×	×								10 PASSAGIERE = 1 "
VORD. FRACHTRAUM	⊖							×	×	×	×	×								100 KG. GEWICHT = 1 "
HINT. FRACHTRAUM	⊕							×	×	×	×	×	×							100 KG. GEWICHT = 1 "
RESULTIERENDER INDEX		×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×							

Aus dem resultierenden Index lässt sich nun das Moment des beladenen Flugzeuges bestimmen und in Verbindung mit dem Abfluggewicht der entsprechende Schwerpunkt errechnen.

Die Ermittlung der Schwerpunktlage geschieht auch auf graphischem Weg, unter Zuhilfenahme eines Diagrammes, woraus das Ergebnis direkt in % MAC abgelesen werden kann.



Fällt der Schwerpunkt in den schraffierten Bereich, so ist die zulässige Grenze überschritten und eine andere Verteilung der Zuladung oder ein eventuelles Mitführen von Ballast unerlässlich.

Für die Bestimmung der Passagier-Momente wurde eine regelmässige Verteilung der Passagiere angenommen, was jedoch mit der Praxis nicht übereinstimmt. Die grösste Moment-Abweichung ergibt sich, wenn die Passagierzahl ungefähr 25 % oder 75 % des Maximums beträgt. Der max. mögliche Fehler durch ungünstige Passagierverteilung wurde deshalb berücksichtigt.

Fällt nun der Schwerpunkt zwischen die schraffierte Fläche und die dicke Linie, so muss eine regelmässige Verteilung der Passagiere vorgenommen werden.

Warum wir alles so ausführlich behandelt haben ? Weil wir erstens genau wissen , dass der grösste Teil unseres Personals keine Ahnung davon hat, was alles hinter der Arbeit unserer Mitarbeiter im Traffic steckt und weil wir zweitens all denen, die schon einmal als nicht akzeptierte Free-II-Paps ein halbleeres Flugzeug abfliegen sehen mussten, erklären wollen, dass es unter anderem ein "Maximum Landing Weight" oder ein "Take-off Gross Weight" gibt, die ohne Rücksicht auf zwangsweise Ferienverlängerung ihre Beachtung verlangen.

- 5582 Entleerung der Oelwannen unter den Docks. Zur Vereinfachung der Entleerung dieser Oelwannen ist schon lange die Anschaffung einer Handpumpe vorgesehen. Leider aber kann diese Pumpe erst verwendet werden, wenn an der Unterseite der Wannensterbe die zusätzlich notwendigen, gelochten Bleche montiert sind. So wie die Wannensterbe jetzt sind, wird das Oel noch zu stark verschmutzt um durch eine Pumpe abgesogen zu werden. Die Aenderung wird gemacht, sobald andere, dringendere Arbeiten erledigt sind.

- 5675 Die Aenderung der Anschrift "Elektrowerkstatt" ist nicht via Vorschlagswesen, sondern auf dem Dienstweg zu verlangen.

- 5707 Handlochdeckel an Gondelverschalung DC-7C. Die Anbringung von Handlochdeckeln zur Verbesserung der Zugänglichkeit bei der Montage der Schnellablassrohr-Kuppelung wurde bereits beim Eintreffen der ersten DC-7C verfügt - aus Dringlichkeitsgründen nur mündlich ; die Ausarbeitung des schriftlichen Auftrages für alle DC-7C-Flugzeuge ist zur Zeit im Gange.

- 5774 Sicherung der Motoraufhängevorrichtung DC-6B/DC-7C in der Werft. Beim Studium der Arbeitsabläufe beim Motorenwechsel wurde auch die Gruppe Betriebsstudien auf den bestehenden Mangel aufmerksam. Mit Bedarfsmeldung von 26.7.57 wurde die Angelegenheit an die Werkplanung weitergeleitet, die sich nun ihrerseits der Sache annehmen wird.

- 5950 Aufnahme von Gesellschafts-, Währungs- und Agenten-Codes in den Kontenplan. Dieser Vorschlag ist auf einhellige Ablehnung gestossen, wobei die wesentlichsten Gründe die folgenden sind :
1. Der Kontenplan ist an so und so viele Stellen verteilt, die gar kein Interesse an den Codes haben und die deshalb die Aufnahme des Codes nur als Ueberlastung des Kontoplanes empfinden würden.
 2. Die Codes sind sowohl im ACM als auch in den internen Weisungen des Rechnungswesens enthalten. Von diesen Blättern kann jeder Angestellte, der damit arbeiten muss, die für ihn nützliche Anzahl zur persönlichen Verwendung beziehen.
 3. Wären die Codes im Kontenplan enthalten, so müsste dieser entweder an alle die Codes interessierenden Angestellten in einem Exemplar abgegeben werden (was ja schon aus preislichen Gründen nicht in Frage kommt), oder aber es müsste sich der grösste Teil der Sachbearbeiter doch mit einzelnen Blättern (sei es nun aus dem ACM, den internen Weisungen oder dem Kontenplan) zufriedengeben.
 4. Müssten auch im Kontoplan spezielle Listen für Gesellschafts- und Währungscodes erstellt werden, da ja nicht alle Gesellschaften ein Konto besitzen.
- 5951 Die Bewachung der Anlagen des Dept. IV durch betriebseigenes Personal ist unzweckmässig. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die betriebsfremden und deshalb neutralen Securitaswächter unseren Zwecken besser dienen. Die Securitaswächter werden vor der Uebernahme ihrer Aufgabe speziell geschult und werden, sobald ihre Tätigkeit zur Routine wird und ihre Aufmerksamkeit nachlässt, gegen neue Männer ausgewechselt. Die Sicherheit, die uns dieses System bietet, rechtfertigt vollauf die geringen Mehrkosten.
- 5954 Verwendung eines transparenten, flexiblen und ausziehbaren "Tunnels" zwischen Flughafen und Flugzeug als Schutz der Passagiere vor der Witterung. Die Fürsorge für unsere Passagiere und Groundhostessen ist lobenswert, die vorgeschlagenen "Pseudo-Fingerdocks" aber leider unbrauchbar. Der Verkehr auf dem Abstellplatz in Kloten ist so intensiv, dass an eine Aufstellung dieser fahrbaren Segmente gar nicht gedacht werden kann. Vorläufig ist bei schlechter Witterung der Passagiertransport mit Autocar und Landibähnli noch die beste Lösung.
- 5955 Ausgabe von Büromaterial. Der Einsender hat die Weisung des Einkaufsdienstes Dept. I vom 18.11.57 nicht richtig verstanden. Wir fassen deshalb kurz zusammen :
1. gilt die Neuordnung nur für die Büros in der Stadt Zürich, und nur für Lagerartikel.
 2. werden vom Einkaufsdienst ganz einfach aus den Dept. III und IV sowie aus Genf keine Direkt-Bestellungen für Lagerartikel mehr angenommen. Dies zwingt automatisch zu Bezügen aus den betreffenden Materialbezugsstellen, die ihre Funktion nach wie vor zu erfüllen haben.
 3. ist es unserer Meinung nach lediglich eine Frage der Verbrauchs-Disziplin, dass auch dann nicht mehr Material verbraucht wird, wenn es ohne schriftliche Bestellung im Handlager der Abteilung bezogen werden kann.
- Was hat das mit 60 Vorratstellen und Schränken für ca. Fr. 20'000.- zu tun ?

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Büro für Organisationsmanual und Vorschlagwesen einzusenden :

- 4406 Reservation
- 4765 Auszahlung von Rückerstattungen
- 5211 Vorschmierer der R-3350-Motoren
- 5649 Werkzeug zum Wechseln der Gummidichtungen
- 5661 Rückhaltung des Gust-Locks.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches
- 302 Niederspannungskabel
- 4378 Anfertigen eines fahrbaren Kompressoren-Prüfstandes
- 4899 Reserve-Mahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen
- 4904 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druck-Kabinen Hydr. Oelkühler.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/607/643/681/729/735/736/771/789/1179/1562/2362/2468/2469/
2508/2595/2696/3286/3948/4074/4162/4247/4378/4404/4502/4529/4530/4553/
4570/4588/4594/4625/4627/4646/4648/4649/4650/4661/4678/4679/4713/4736/
4740/4748/4768/4827/4828/4855/4874/4892/4897/4898/4899/4904/4920/4924/
4946/4954/4962/4965/5003/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5150/5151/5156/
5164/5176/5184/5194/5196/5197/5250/5262/5263/5265/5266/5283/5284/5401/
5407/5425/5440/5447/5456/5466/5478/5508/5519/5522/5523/5527/5531/5545/
5560/5575/5579/5589/5600/5601/5603/5619/5637/5656/5661/5663/5664/5666/
5668/5670/5671/5674/5676/5694/5697/5701/5702/5704/5710/5755/5765/5768/
5771/5775/5778/5789/5795/5801/5807/5838/5840/5849/5955/5956/5958.



Freizeitorganisation Mitteilungen

Redaktion: O. Ritter, AVOR, Dept. IV · Redaktionsschluss jeweils am 8. des Mo

Ski-Club

Die Skisaison hat für unseren Club mit reger Tätigkeit begonnen. Etliche Skikurse, Spezial-Trainings, Touren und Skirennen gehören bereits der Vergangenheit an.

Die Touren auf Parsenn, Tisch, Hochstuckli und Ibergereg, die von unseren altbewährten Leitern geführt wurden, erfreuten sich einer stattlichen Teilnehmerzahl. Die herrlichen Ski-Wanderungen, die im fröhlichen Swissairler-Geist durchgeführt wurden, werden allen Teilnehmern in angenehmer Erinnerung bleiben.

Unsere "Renner", die bei Saisonbeginn mit etwas Pech starteten, haben sich mittlerweile rehabilitiert und recht schöne Erfolge gebucht. Bei der ersten Feuerprobe, beim bekannten Galgenen-Riesenslalom vom 19. Januar gerieten unsere Läufer durch zahlreiche und zeitraubende Stürze ins Hintertreffen. Einzig Jules Seifritz und Vincent Raurich kamen sturzfrei durch den schweren Parcours.

Mit neuem Kampfgeist beseelt starteten die "Renner" am 2. Februar gleich an zwei Skianlässen. Eine Gruppe versuchte am Interclub-Rennen in Ebnet-Kappel zu Lorbeeren zu kommen und 2 Gruppen kämpften in Andermatt an den Zürcher Firmensporttagen.

Am Riesenslalom in Ebnet-Kappel holte unsere Heidi Zellweger den 2. Platz bei den Damen, und bei den Herren Sen. II E. Bader den 3. und A. Trüb den 4. Rang. Eine besondere Attraktion bot dabei kurz vor dem Ziel Emil Bader, indem er mit seinem Vormann kollidierte, die 30 m lange Bauchlandung stoppte ausgerechnet 1 m vor dem Ziel und bis sich die Fahrgestelle der Renner wieder gelöst hatten, gingen wertvolle Sekunden verloren. Bei den Herren Sen. I holten sich der Reihe nach J. Brunner, P. Wild, R. Sulzer, A. Zlauinen, H. Hoffmann, M. Briggensdorfer und G. Deplazes den 3., 9., 31., 32., 38., 44., und 49. Rang von insgesamt 52 Gestarteten.



Foto: J. Seifritz, Service Engineering, Dept. IV

Renngruppe der Swissair, bei den Zürcher-Firmensporttagen in Andermatt.

An dieser Stelle verdient auch noch H. Zuberbühler erwähnt zu werden, der sich als Springer mit seinen stilistisch schönen Flügen an den Nachtspringen von Riethüsi und am Uetliberg gut plazierte hat.

Voranzeige. Am 1. und 2. März findet in Unterwasser das traditionelle Swissair-Clubrennen statt. Aus den oben erwähnten Bewährungsproben zu schliessen, ist der Swissair-Skimeister 1958 noch sehr ungewiss. Die "alten" Swissairler werden alle Mühe geben, dass sich nicht ein Junger in ihrer Phalanx einschleichen kann. Es sind also harte und interessante Kämpfe zu erwarten. Der Start zum Riesenslalom wurde auf den Sonntag um 9 Uhr angesetzt, so dass auch Schlachtenbummler den Genuss der Wettkämpfe kommen können. Ski-Heil und auf Wiedersehen im Toggenburg am 2. März.

In Andermatt, wo sich Swissair I und Swissair II beim Start der Zürcher-Firmensportler einfanden, ging es hoch her. Unser jung gebliebener Jules Seifritz, Sen. III, liess seine Konkurrenten weit hinter sich, und die eher ausgeglichenen Sen. II H. Luginbühl und W. Cejka landeten in ihrer Klasse im 5. und 6. Rang. Die Jungen (Sen. I bis 32 Jahre alt) fuhren im Stile eines Toni Sallers durch die Tore. Im grossen Harst der Hundertschaften holten sich beachtliche Ränge, H. Dörig 3., E. King. II. J. Zeier 17., V. Raurich 26., H. Zuberbühler 27., A. Jegen 42., E. Balmer 64. und T. Buni 68. Nicht zu vergessen ist noch unsere Lina Blouda, die bei den Damen im 31. Rang zu finden ist. Im Gruppenwettkampf, wo 30 Gruppen um den Mannschaftspreis kämpften, zeigten uns die Rangliste MFO an 1. BBC an 2. Swissair I an 3. und Swissair II an 9. Stelle.

E. Schnyder und H. Luginbühl

Foto-Kurse

Das Anmelde-Ergebnis der ersten Aktion ist etwas mager ausgefallen. Um aber die Kurse nicht ganz fallen zu lassen, ermunterte uns das spontane Interesse der bereits Angemeldeten, einen neuen Termin für weitere Teilnehmer zu setzen. Meldeschluss 6. März 1958. Der Kurs umfasst 4 Abende zu je 1 1/2 Stunden. Was wird den Teilnehmern geboten: Für Anfänger ohne Vorkenntnisse (auch ohne Fotoapparat) Grundausbildung des Fotografierens und für Fortgeschrittene Bildbesprechung anhand des eigenen Materials, schwarz-weiß und farbig. Preis pro Kurs Fr. 12.- bis 15.- Beide Kurse beginnen am 15. März 1958. Anmeldungen nimmt Fräulein H. Senn, Tel. 543, Zürich, entgegen.

Der Grand Bal Annuel von Sports et Loisirs in Genf

wird am 8. März 1958 mit Beginn um 21 00 Uhr im Kasino, Genf, festlich begangen. Nicht weniger als gleich drei Orchester wurden für den Abend verpflichtet. Zu den Klängen der Kapellen Claud Luter, José Santos and Jean Warren können die Ballbesucher abwechselungsweise nach südamerikanischen Rhythmen, amerikanischem Jazz, französischen Chansons und vielleicht auch nach einem urchigen "Innerschweizer" tanzen. Die bekannt gut beschickte Tombola wird auch diesmal den Früheren nicht nachstehen. Unsere Genfer Kollegen hoffen recht viele Zürcher an ihrer Soiree begrüßen zu dürfen. Eintrittspreise: Swissair-Angestellte Fr. 3.- und übrige Personen Fr. 5.-. Beaucoup de plaisir et bon amusement.

Kunst-Zirkel

Am 29. Januar 1958 fand die Generalversammlung statt. Der bisherige, verdiente Präsident Herr Leo Bollhalder trat infolge Arbeitsüberlastung zurück. Für das Jahr 1958 setzt sich der Vorstand wie folgt zusammen: Präsident, Herr Karl Endress, Verkehrsbuchhaltung, Dept. I, Tel 364.-Vize-Präsident, Fräulein Hedwig Brack, Planungsdienst.-Aktuar, Herr, Kurt Schinz, Service Engineering, Dept. IV.-Kassier, Herr Jean-Marc Bättsch, Startdienst, Dept. III.-Beisitzer, Herr Ernst Graf, Stadtabfertigung, Dept. III.

Anschliessend an die Generalversammlung zeigte Herr Kurt Schinz herrliche Farblichtbilder aus dem sonnigen Griechenland. Der Vortrag fand lebhaften Beifall. - Das Jahresprogramm wird nächstens zusammengestellt und versandt.

HABACLU-Cocktail - ein voller Erfolg.

Ist es, weil wir Heutigen nicht mehr so widerstandsfähig sind gegen die Einflüsse des Alkohols, oder ging es nur mir so; auf jeden Fall musste ich gegen 4 Uhr morgens immer wieder an das Wort "Habaclu" denken. Haba - clu, das war es, die letzte Silbe ein wenig abgeändert und der "Clou" konnte von A-Z aufs ganze Fest bezogen werden.

Es dürften etwa 150 Personen gewesen sein, die der Aufforderung zum Tanz des Clubvorstandes Folge geleistet hatten. Jene, die anwesend waren, bedauerten es keineswegs, dass es weniger waren als erwartet wurden, denn was schätzt man als Ballbesucher nicht höher als Bewegungsfreiheit beim Tanzen. Dem Vergnügen an der ausgezeichneten Tanzmusik, die vom Orchester Paul Hintermann pausenlos und mitreissend geboten wurde, tat der ständige Wechsel hinunter in den Keller zum Preisegeln und zur Bierschwemme und wieder hinauf zum Ballwerfen und zurück in den humorvoll dekorierten Tanzsaal keinen Abbruch. Das Tanzen, dem sich alle mit demselben Eifer hingaben, wurde unterbrochen durch die witzigen Einlagen des Conférenciers Herrn E. Färber vom Luftreisebüro, Zürich, der es ausgezeichnet verstand, die Anwesenden ständig in Bewegung zu halten.

Der Ball entfaltete sich mit dem Vorrücken des Uhrzeigers zu einer angenehmen Fröhlichkeit, und am Schluss musste ich mein Prinzip, wonach ich in meiner Freizeit nicht wieder mit Betriebsangehörigen zusammenkommen möchte, ganz gehörig revidieren, hatte ich mich doch aufs Köstlichste amüsiert. Bleibt nur noch zu hoffen, dass auch der Handball-Club auf "seine Rechnung" gekommen ist.

Fussball-Club

Auf Grund wiederholter Anträge der Aktiven, die heute immerhin einen Bestand von 68 Spielern aufweisen, wird nun eine dritte Mannschaft formiert. Als Mannschaftsbetreuer stellt sich unser Clubkamerad Roger Vaucher de la Croix zur Verfügung. Interessenten setzen sich mit ihm direkt in Verbindung.

Voranzeige :

- 2.3.58 Freundschaftsspiel FC Niedergösgen - Swissair I in Niedergösgen.
- 5.3.58 Freundschaftsspiel FC Amriswil - Swissair I in Amriswil (Abendspiel)
- 9.3.58 Ganztägiger Trainingskurs in der Turnhalle Buchwiesen Zürich-Seebach. Hierzu hat sich Herr Dr. B. Hässig freundlicherweise bereit erklärt, einen Vortrag über Sporthygiene, Ernährung, Lebensweise und Körperpflege des Wettkampfsportlers zu geben.
- 22.3.58 Voraussichtlicher Beginn der Meisterschaft zur Rückrunde der Saison 57/58

M. Strahm

Es sagte ein bekannter Sportarzt: "Der Sport ist nach wie vor die beste und billigste aller Arzneien".

SWISSAIR



Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs

Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

7. Jahrgang

Nr. 3

März 1958

Unsere Verkehrsergebnisse im Februar 1958

	<u>Februar 1958</u>	<u>Februar 1957</u>
Offerierte Tonnenkilometer	13'662'271 + 50 %	9'083'806
Ausgelastete Tonnenkilometer	7'284'573 + 27 %	5'715'767
davon : Passagier-tkm	4'244'205 + 27 %	3'342'123
Gepäck-tkm	1'143'481 + 28 %	895'654
Fracht-tkm	1'399'888 + 25 %	1'121'769
Post-tkm	496'999 + 40 %	356'221
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	53,3 %	62,7 %

Zum erstenmal verzichten wir in der vorliegenden Nummer der Swissair-News auf den Ausweis der Fracht- und Postleistungen in Kilogramm sowie auf die Bekanntgabe der Zahl von Etappenpassagieren. Der Grund ist der, dass beispielsweise ein über die acht Etappen von Zürich nach Tokio beförderter Fluggast achtmal gezählt wird; je mehr also der Verkehr auf Langstrecken mit zahlreichen Etappen zunimmt, desto mehr wird bei der herkömmlichen Betrachtungsweise das wirkliche Bild getrübt.

Zur Vermeidung von Missverständnissen und um die statistischen Mitteilungen den neuen Verhältnissen anzupassen, werden wir in Zukunft unsere Verkehrsleistungen nur noch in der Produktionseinheit des Tonnenkilometers ausweisen. Ein Tonnenkilometer (tkm) entspricht bekanntlich der Leistung, deren es bedarf, um eine Last von 1000 kg über die Distanz von 1 km zu befördern.

Auch das Februar-Ergebnis liess, wie schon das des Vormonats, zu wünschen übrig. Die Auslastung von 53,3 % blieb hinter den Erwartungen zurück.

Auf unsern Europastrecken erhöhten wir das Angebot um 34 %; auf der Nachfrageseite vermochten wir eine bloss 18 %ige Steigerung herbeizuführen, so dass die mittlere Auslastung hier von 55,8 % auf 49,2 % sank.

Enttäuschend war unser nächstlicher Verkehr, wobei allerdings die Vergleichsgrundlagen durch die Aenderung der politischen Situation gestört sind. Trotz einer um 36 % gewachsenen Produktion ging die Zahl der ausgelasteten tkm um 1 % zurück. Der 49,9 %ige Auslastungsgrad steht in keinem Verhältnis zu dem im Februar 1957 erreichten Wert von 68,7 %.

Im Nordatlantikverkehr nahm das Angebot um 13 % zu, die Verkehrsnachfrage lediglich um 2 %. Hier wird vor allem ein Rückgang des Auswanderungsverkehrs spürbar, der letztes Jahr besonders florierte; allerdings werden die Auswanderer zu stark reduzierten Tarifen befördert. Der durchschnittliche Ladefaktor verschlechterte sich von 72,5 % auf 65,7 %.

Von der um 145 % vermehrten Offerte über dem Südatlantik lasteten wir 109 % mehr aus als im Februar 1957. Der Auslastungskoeffizient ging von 51,2 % auf 43,7 % zurück.

Ein relativ befriedigendes Ergebnis zeigten unsere Flüge nach Japan. Sie waren zu 53,7 % ausgelastet (Januar: 45,6 %; Dezember: 58,2 %) und hielten sich damit auf der Durchschnittshöhe des Gesamtverkehrs.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden befördert: Flugkpt. B. Schneeberger auf DC-6B/7C (Nordatlantik); Flugkpt. Rudolf Hofer und Pilot L. Jeanmaire auf DC-6B (Europa und Naher Osten); Pilot Arne Leibing auf DC-4 (Nordatlantik); Flugkpt. William Pink auf DC-4 (Europa); die Piloten Willy Blaser, R. Jenny, G. Pagnamenta, P. Rellstab und R. Rychener auf Convair sowie die Piloten Rudolf Aerni und Karl Berlinger auf DC-3. Ihnen gelten unsere besten Glückwünsche.

Die technische Ecke

Wie funktioniert der Radiokompass? - Ein wichtiges Navigationsmittel für die Luftfahrt ist der Radiokompass. Sein Hauptelement ist die Rahmenantenne (Loop), die seit einigen Jahren in den Heimradios wieder eingebaut wird. Sie ist richtungsempfindlich und ergibt den besten Empfang, wenn ihre Ebene auf den gewünschten Sender weist. Dreht man die Antenne um 360°, zeigt die Rahmenebene zweimal auf den Sender; wir haben also zweimal ein Empfangsmaximum. Zwischen diesen beiden ziemlich maximalen Stellungen liegen zwei scharf ausgeprägte Empfangsminima. Es liegt nahe, diese Minimumstellen zur Peilung zu verwenden. Durch geeignete Kombination des Loopsignals mit dem einer gewöhnlichen Antenne lässt sich unterscheiden, ob sich der Sender links oder rechts vom Empfangsort befindet. In unsern Flugzeugen ist der Radiokompass soweit automatisiert, dass sowohl die Drehung des Rahmens als auch die Links-Rechts-Unterscheidung ohne Bedienung erfolgt und der Instrumentenzeiger immer auf den eingestellten Sender zeigt. Daher auch die Bezeichnung "ADF" = Automatic Direction Finder.

Den Flugkapitänegrad haben die Herren Felix Stadelmann und Hans Stutz erhalten. Wir gratulieren!

Als neue Dienstchefs im Dept. I figurieren inskünftig; im Betriebswirtschaftsdienst Herr Peter Neumeyer (Wirtschaftlichkeitskontrolle) und Herr Jakob Schmid (Kalkulationsdienst); in der Allgemeinen Buchhaltung Herr Adalbert Zefferer (Büro für Materialabrechnung) und Herr Paul Spörri (Büro Klotten der Materialabrechnung).

Aenderungen im Dept. III - Flugkpt. Andrea Bezzola wurde auf seinen Wunsch von der Funktion des Chefpiloten Europa entbunden und zum Stellvertreter des Chefpiloten Ferner Osten ernannt. Er hält sich zur Zeit als Flight OPS Consultant bei Olympic Airways auf. Bis zu seiner Rückkehr aus Athen übernimmt Flugkpt. Kurt Liljequist ad interim den Stellvertreterposten des Chefpiloten Ferner Osten.

Neue Dienststelle im Dept. IV - Die Dienststelle Fluggewichte und Beladung, die bis dahin dem Planungsdienst angehörte, wurde am 1. März 1958 vom Dept. IV übernommen.

Rücktrittsalter des Bodenpersonals - Der Zentrale Personaldienst teilt mit: Die Direktion hat kürzlich zur Frage des Rücktritts infolge Erreichens der Altersgrenze Stellung genommen. In Anlehnung an die Bestimmungen bei den meisten andern Unternehmungen ist festgesetzt worden, dass männliche Mitarbeiter grundsätzlich mit der Vollendung des 65. Altersjahres und weibliche Mitarbeiter mit der Vollendung des 60. Altersjahres ihren Rücktritt nehmen sollen.

Etwa ein Jahr bevor die betreffenden Mitarbeiter aus den Diensten der Swissair scheiden, findet eine Besprechung mit dem zuständigen Personaldienstleiter statt, in der die mit dem Rücktritt zusammenhängenden Probleme erörtert und im besonderen Umfang und Art der Leistungen der Allgemeinen Pensionskasse der Swissair (Renten, Ratenzahlungen oder Abfindungen) abgeklärt werden.

Bekanntlich verzichtet die APK auf die Erhebung von Einkaufssummen. Sie vergütet aber andererseits auch keine zum voraus bestimmten Renten. Ihre Leistungen werden auf Grund der Beiträge berechnet, die vom Angestellten und von der Swissair auf das individuelle Sparkonto einbezahlt worden sind. Für Mitarbeiter, die nur während weniger Jahre Mitglied der APK gewesen sind, ergeben sich dementsprechend relativ niedrige Leistungen, so dass sie evt. trotz Pensionskasse und AHV auf ein weiteres Einkommen angewiesen sind.

Die Swissair ist bestrebt, in ausgesprochenen Härtefällen vorübergehend eine Ausnahmeregelung zu treffen. Ueber eine zeitlich begrenzte Weiterbeschäftigung entscheidet die zuständige Direktionsstelle im Einvernehmen mit dem Chef des Zentralen Personaldienstes, der auch die Ausführungsbestimmungen über das Vorgehen bei altersbedingtem Rücktritt erlässt. Für das fliegende Personal gelten besondere Bestimmungen.

Mit dem Presse- und Public Relations-Dienst ist auch die
Redaktion der "Swissair-News" und des "Swissair-Journals"
in das "Vorderhaus" der Zentralverwaltung am Hirschengraben (2. Stock, Büro Nr. 206)
umgezogen.

Unsere ausländischen Piloten haben sich zu einem Verein zusammengeschlossen, der "Foreign Pilots Association in Swissair (FPAS)" heisst.

Die Verkehrsstatistiken der europäischen Flughäfen erfahren ab 1. Januar im Einklang mit den Empfehlungen der ICAO eine Aenderung. Demnach werden die Passagiere im direkten Transit, d.h. Passagiere, die mit dem gleichen Flugzeug ankommen und weiterreisen, inskünftig nur noch einmal gezählt. Auf die Zählung von Fracht- und Postsendungen im direkten Transit wird verzichtet, weil sie die Einrichtungen der Flughäfen in keiner Weise belasten. Auch die Transportleistungen im nicht gewerbsmässigen Verkehr figurieren in den abgeänderten Verkehrsstatistiken nicht mehr.

Die Port of New York Authority, die Verwaltungsstelle für die Hafeneinrichtungen New Yorks, den Flughafen Idlewild, die Piers von Brooklyn und New Jersey, den Holland- und den Lincoln-Tunnel, den Helikopter-Flughafen, verschiedene Fracht- und Lastwagenstationen sowie für eine Anzahl Flughäfen in den Staaten New York und New Jersey eröffnet auf Ende März unter dem Namen "Continental Trade Development Office" in Zürich ein Zweigbüro. Seine Aufgabe ist die Ausarbeitung der jeweils günstigsten Bedingungen, unter denen Frachtgüter nach und von den USA transportiert werden können. Es steht den europäischen Spediteuren sowie Interessentengruppen des Handels und der Wirtschaft als Auskunftsstelle zur Verfügung.

Neue Gesellschaften in Kloten - Die neugegründete österreichische Luftverkehrsgesellschaft Austrian Airlines (AUA) wird ab April dreimal in der Woche Kloten anfliegen. Die Trans Canada Airlines (TCA) werden den Zürcher Flughafen ebenfalls benutzen, und zwar einmal wöchentlich ab Mai und zweimal wöchentlich ab Juni 1958. Mit ihnen erhöht sich die Zahl der Kloten im regelmässigen Verkehr anfliegenden Gesellschaften auf 21.

Zur fliegerischen Nachwuchsförderung unternahm der Aero-Club der Schweiz eine Aktion, die den Absolventen der Motorpilotenprüfung finanzielle Erleichterungen bringt: 35 schweizerische Flugplätze haben sich bereit erklärt, bei den zum Erwerb des Privatpilotenbrevets erforderlichen Aussenlandungen auf die ihnen zustehenden Gebühren zu verzichten.

Die ICAO in Genf - Im Februar tagte in Genf die 4. regionale Luftverkehrskonferenz für Europa und die Mittelmeerländer im Palais des Nations, 27 Mitgliedstaaten und fünf internationale Organisationen hatten Vertreter, die Sowjetunion hatte Beobachter entsandt. Die Verhandlungen galten Problemen im Zusammenhang mit der bevorstehenden Inbetriebnahme turbinenangetriebener Flugzeuge.

Rekordflug eines DC-7C - Ein neuer DC-7C der Japan Air Lines legte die 6157 km lange Strecke von Tokio nach Honolulu anlässlich eines Testfluges ohne Zwischenhalt in der neuen Rekordzeit von 9 Stunden 46 Minuten zurück. Der Flug eröffnet insofern interessante Aspekte, als die Ankunftszeit in Honolulu neun Stunden vor dem Start in Tokio lag! Diese seltsame Tatsache wurde allerdings erst durch das Ueberfliegen der internationalen Datumgrenze möglich.

Ein Jahr SAS-Fernostflüge via Nordpol - Am 24. Februar beging SAS den ersten Jahrestag der Eröffnung der Fernostroute über den Nordpol. Innerhalb eines Jahres wurden auf der genannten Strecke 210 Flüge mit insgesamt 7000 Passagieren und 250 Tonnen Fracht durchgeführt.

Der 10'000. Ozeanflug der Seabord & Western - Seit ihrer Betriebsaufnahme im Jahre 1947 führte die Seabord & Western am 3. März ihren 10'000. Ozeanflug durch. Etwas mehr als zwei Drittel dieser Flüge führten über den Atlantik, die übrigen den Pazifik und zwar vor allem während des Korea-Krieges.

3 B-707 für die South African Airways - Die South African Airways bestellten 3 Düsenverkehrsflugzeuge des Typs B-707, die auf ihren Flügen nach Europa zum Einsatz gelangen sollen.

Roy Pershing Zimmerman † - In der Nacht auf den 22. Februar fiel Roy P. Zimmerman, seit 1953 Vertreter der Douglas-Werke bei der Swissair in seinem 39. Altersjahr einem Auto-Unfall zum Opfer. Der Verstorbene war während 11 Jahren Service Representative der Douglas-Werke. Um ihn trauern seine Gattin und drei Kinder, denen wir unsere herzliche Anteilnahme versichern. Wir werden Roy Zimmerman ein ehrendes Andenken bewahren.

Ehrenvolle Berufung - Unser Chefmeteorologe, Herr Raymond Schneider, der seit 1955 in unsern Diensten stand, ist vom Bundesrat zum neuen Vizedirektor der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt gewählt worden.

Das Flughafengelände von Basel-Mülhausen und die Siedlung Blotzheim - La-Chaussée, die bisher zur Gemeinde Blotzheim gehörten, sind gemäss Regierungsdekret der Stadt St. Louis angegliedert worden.

Der britische Flugzeugexport neigt dazu, sich wertmässig zugunsten der Verkehrsflugzeuge zu entwickeln. Die Erlösquote aus dem Export ziviler Flugzeuge stieg von 36 % im Jahre 1956 auf 46 % im Jahre 1957.

Trachtenhostessen stark gefragt - Der Brauch, auf den Fernoststrecken die Hostessen in der nationalen Tracht arbeiten zu lassen, setzt sich immer mehr durch. So beabsichtigt nun die BOAC, indische und pakistanische Hostessen im Sari zu beschäftigen; sie versehen ihren Dienst auf den Strecken von Beirut nach Karachi, Kalkutta und Colombo.

Der flinkste Quartiermeister der Welt, nämlich eine IBM Cardatype-Maschine, ist gegenwärtig im Brüsseler Hauptbahnhof in Betrieb. Das Gerät erledigt die Zimmerbestellungen für über 40 Millionen Touristen, die zum Besuch der Brüsseler Weltausstellung 1958 erwartet werden. Der Besucher, der noch kein Zimmer hat, füllt ein kurzgefasstes Formular aus; seine Wünsche werden darauf einer Lochkarte eingestanzt, die durch den Cardatype geschleust und bearbeitet wird. Innert weniger Sekunden schreibt eine elektrische Maschine den Quartierschein aus.

Berichtigung - In der letzten Nummer berichteten wir von der Wahl Herrn Dr. Ernst Froelichs in den Ausschuss unseres Verwaltungsrates. Entgegen unserer Meldung ist Herr Dr. Froelich nicht mehr Generaldirektor der Schweizerischen Rückversicherungsgesellschaft; er gehört indessen noch ihrem Verwaltungsrat an.



Der gute Zug im Vorschlagswesen scheint anzuhalten; auch heute können wir eine überdurchschnittliche Zahl prämiierter Vorschläge publizieren! Wir freuen uns darüber und wünschen den nachstehend genannten Herren ein speziell frohes Osterfest.

Herr Serge Jaksetich, Betriebswirtschaftsdienst, Dept. I	Fr. 80.--	4765
Herr Emil Hässig, Materialeinkauf, Dept. IV	" 50.--	5755
Herr Eugen Brunner, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 40.--	5649/5661
Herr Robert Müller, Technische Instruktion, Dept. III	" 30.--	5439
Herr Georges Schoeni, Reservation, Genève	" 20.--	4406
Herr Kurt Weibel, Station London,	" 20.--	4540
Herr Franz Baselgia, Buchhaltung, Dept. I	" 20.--	4759
Herr Willi Wüthrich, Techn.Kontrolle, Dept. IV	" 20.--	5211

4765 Herr Serge Jaksetich schlug vor, den Ablauf für die Auszahlung von Rückerstattungen an Passagiere zu vereinfachen. Neben anderen liegt der wesentliche Vorteil seines Vorschlages darin, dass eine zusätzliche Kopie des Briefes vom Rückerstattungen an den Kunden als Zahlungsauftrag für die Hauptkasse gilt.

Diese Neuerung hat zur Folge, dass

- der Kunde 3 - 4 Tage früher in den Besitz des Geldes kommt
- das Schreiben von durchschnittlich 80 Zahlungsaufträgen pro Monat wegfällt.

5755 Herr Emil Hässig hat massgebend dazu beigetragen, eine mustergültige Terminverfolgung zu schaffen. Der übersichtliche Aufbau dieser Terminüberwachung sowie die rationellere Abwicklung der damit verbundenen Terminaktionen sind weitgehend das Resultat seiner Initiative und seines Interesses an der Arbeit.

5649 Herr Eugen Brunner fertigte für das Wechseln der Grommets (spez. Gummidichtungen) an den Benzinleitungen der Heizer-Reglerbox eine Vorrichtung an, womit diese Grommets mühelos und schnell gewechselt werden können.

5661 Ferner schlug er vor, für die Rückhaltung des Gust-Lock-Hebels an den DC-6B- und DC-7C-Flugzeugen während den Werftkontrollen ein Gummiseil zu verwenden. Das bereits vorhandene Gummiseil, das an Stelle von Stahldraht verwendet wird, verhindert Beschädigungen am Pedestal.

- 5439 Herr Robert Müller schlug den Einbau eines Transformers für die Sextantenbeleuchtung im Astrodom vor. Damit fällt der grosse Trockenbatterie-Verbrauch während den Navigatorenkursen weg, womit eine Einsparung erzielt werden kann. Der Versuch mit einem privaten Transformier zeigte gute Resultate.
- 4406 Das von Herrn Georges Schoeni vorgeschlagene "Booking Form" weist gegenüber den z.Z. gebräuchlichen "Reservations-" und "Freebooking Forms" unbestreitbare Vorteile auf, kreuzt sich jedoch mit den Studien, die vom Reservationswesen schon seit einiger Zeit gemacht werden.
- Der Vorschlag hat aber andererseits neue Anregungen gegeben, die bei der definitiven Form berücksichtigt, bzw. ausgewertet werden können (z.B. graphische Gestaltung der Booking Forms).
- 4540 Die mangelhafte Anschluss-Konstruktion der Hot Liquids in den DC-6B-Flugzeugen veranlasste Herrn Kurt Weibel vorzuschlagen, an der Wand hinter den Anschlüssen Isolierplatten zu montieren. Diese Isolation verhindert einen Masse-Schluss, wenn durch die Stossbelastung beim Einschieben der Hot Liquids die Halterung der Steckerbuchsen beschädigt wird. Diese Verbesserung wird mit Werkauftrag Publ. Nr. 31'452 ausgeführt.
- 4759 Der Vorschlag von Herrn Franz Baselgia geht dahin, die Kasse des Dept. IV mit der Kantine wohl täglich, mit der Finanzbuchhaltung jedoch nur noch einmal pro zehn Tage abrechnen zu lassen. Dadurch lassen sich die Kontierungs- resp. Locharbeiten wesentlich reduzieren. Nach Vereinbarung mit den betreffenden Dienststellen wurde diese Anregung bereits in die Tat umgesetzt.
- 5211 Herr Willi Wüthrich stellte den Antrag, die Vorschrift FLB-60868 über das Verschmieren der R-3350-Motoren zu ändern. Die Prüfung seines Vorschlages ergab, dass die Durchführung desselben eine gewisse Vereinfachung, verbunden mit einer kleinen Einsparung pro Vorölvorgang, mit sich bringt. Die entsprechende Vorschrift wurde revidiert.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 786 Bogenlampen und Flügelrampe für DC-3/4 Docks in Genf. Für die Werfthalle in Genf ist eine Verbesserung der Beleuchtung vorgesehen. Ein entsprechender Versuch ist seit Mitte Januar 1958 im Gange, wobei jedoch die definitive Ausführung mit der Verlegung der Convair-Basis von Zürich nach Genf im Zusammenhang steht.
- Anträge auf Verbesserungen des DC-4-Docks mussten schon früher abgelehnt werden, da ja bekanntlich unsere DC-4 Flugzeuge gelegentlich verkauft werden sollen. Aus diesen Ablehnungen eine allgemeine negative Haltung gegenüber dem Service technique in Cointrin ableiten zu wollen, ist sehr verfehlt : auch in Kloten sind noch viele Wünsche unerfüllt.
- 1562 Versand der Manual-Blätter in Dienstpost-Couverts. Das gleiche Problem wurde bereits in Nr. 45 der "guten Idee" behandelt. Wir weisen deshalb lediglich darauf hin, dass das Manual Office für den Versand von Handbuch-Nachträgen die billigen Einlage-Taschen verwenden wird, sobald diese verfügbar sind.

3948 Von einer Verlängerung des Betätigungsgestänges für die manuelle Landklappenbetätigung im CV-440 wird aus folgenden Gründen abgesehen :

- Die Verlängerung des Gestänges wäre raummässig und aus montage-technischen Gründen nur schwer ausführbar,
- Die Handbetätigung der Landklappe birgt gewisse Gefahren in sich, auf welche im AFM 7.2.2 (Air Flight Manual) hingewiesen wird.

Der Betätigungshebel ist daher wohlbegründet unter dem Cockpit-Boden montiert.

Um aber die Umständlichkeit beim Oeffnen des Bodens weitgehend zu kompensieren, wird mit Werkauftrag Publ. Nr. 57049/FLB 914.72 ein Werkzeugetui mit 2 Schraubenziehern hinter dem linken Pilotensitz montiert.

4627 Jahres-Auftrag für das Komplettieren der persönlichen Werkzeug-Sätze. Die Einführung der neuen Lochkarten hat bereits mit sich gebracht, dass für das Bereitstellen der persönlichen Werkzeuge nur noch ein Jahres-Auftrag gemacht werden muss. Hingegen ist beim Bezug eines Werkzeugsatzes pro Werkzeug eine Materialbezugs-karte zu erstellen und somit jedem Werkzeug eine Skontro-Nummer zu geben.

4678/ Aenderung am Druckkabinen-Hydr. Oelsystem. Alle drei Vorschläge gehen dahin, durch
4679/ eine Aenderung am Hydr. Oelsystem der Druckkabine die Lagerschäden an der variablen
4920 Pumpe des Kompressors zu eliminieren.

Entgegen der vorgebrachten Begründung zur Abänderung des Oelsystems, haben die durchgeführten Versuche auf dem Kompressorenprüfstand aber gezeigt, dass sich das Gehäuse der V.D.-Pumpe über den Steuerschieber des Airflow Valve nicht entleert.

Ebensowenig konnte eine Verfärbung der beschädigten Lager durch Hitzeentwicklung festgestellt werden, die auftreten müsste, wenn die Lager ohne Oel laufen würden.

Wie an den demontierten V.D.-Pumpen nachgewiesen werden konnte, sind auch nur die Achsiallager stark beschädigt, während die auf der gleichen Welle sitzenden Radiallager nur geringe Schäden aufweisen, die von den Spänen der Achsiallager herrühren.

Gemäss DACO konnte bei Testversuchen eindeutig festgestellt werden, dass diese Achsial-lagerschäden durch Schläge entstehen, die durch die zeitweilige Unterbrechung der Oel-zufuhr zur V.D.-Pumpe bei steilem Steig-oder Sinkflug hervorgerufen werden. Um in den erwähnten Fluglagen ein stabileres Oelniveau zu erhalten, werden alle Kompressoren-gehäuse zur Zeit mit einem vergrösserten Sumpf versehen und zugleich der Hilfsöltank ausgebaut.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir darauf hinweisen, dass bei der Beurteilung von Vorschlägen, die eine Aenderung eines Systems oder Aggregates verlangen, die Auswechselbarkeit der Bauteile auf Aussenstationen im Falle von Störungen in Betracht gezogen werden muss. Solche Teile können aber unter den Vertragspartnern nur ausgetauscht werden, wenn sie der offiziellen Version entsprechen oder nur ganz geringfügige Abweichungen aufweisen.

4713 Schutzhülle für Lochkarten-Tickets. Mit der Frage der Einführung von Lochkarten-Tickets wurde auch das Problem einer entsprechenden Schutzhülle behandelt und dafür ein an-sprechend bedruckter Halbkarton-Umschlag gewählt. Dieser ist fest genug um nicht gefaltet werden zu können, bietet die Möglichkeit des Eintrages der Zubringerdienste und ist auf der Rückseite mit einer Aussparung zum Einstecken des "Claim Tag" versehen.

- 4835 Das Anbringen von Windschutzscheiben an den Mertraks (Pistentraktoren) wurde schon vor einiger Zeit in die Wege geleitet. Diese Windschutzscheiben werden im Dept. IV hergerichtet und dem Startdienst zur Montage angeliefert. (Der Auftrag trägt die Nummer 2702)
- 4897 Der Vorschlag, in den Metropolitan die sich nach oben öffnenden Türchen der beiden Kästchen mit einer Arretiervorrichtung zu versehen, ist berechtigt, kommt aber leider zu spät. Bereits im Oktober 1957 wurde schon ein diesbezüglicher Antrag eingereicht und mit Verkauftrag Nr. 57060 sind entsprechende Haltestützen in Arbeit gegeben worden.
- 4946 Um Unfälle zu verhüten, soll der bestehende Drehschalter an der grossen Säulenbohrmaschine in der Schlosserei durch einen Druckknopfschalter ersetzt werden, der so anzu bringen wäre, dass er gut sichtbar und mit der rechten Hand erreichbar sei. Der sich seitlich an der betreffenden Bohrmaschine befindliche Drehschalter ist bestimmt nicht glücklich angeordnet. Jedoch wird mit dem Anbringen eines Druckknopfschalters auf der Vorderseite der Maschine der heutige Zustand nicht wesentlich verbessert. Bei vorschriftsgemässer Bedienung der Bohrmaschine, wobei u.a. verlangt wird, dass beim Bohren von Löchern über 6 mm das Werkstück einzuspannen sei, besteht praktisch keine Unfallgefahr.
- 5003 Das Anbringen eines zusätzlichen Geländers oder Handgriffes am Passagier-Ausgang der CV-440-Flugzeuge ist wegen technischen Schwierigkeiten nicht möglich. Beidseitig des Ausganges befinden sich Verkabelungen und Leitungen, abgedeckt durch schwache Seitenwände, die eine entsprechende Montage nicht erlauben würden. Das Kabinenpersonal ist jedoch stets gerne bereit, den Passagieren beim Aussteigen behilflich zu sein.
- 5056 Auszahlung von Rückerstattungen auf Grund einer unterzeichneten Briefkopie des Rückerstattungsdienstes. Der unter Nummer 4765 prämierte Vorschlag in dieser Ausgabe behandelt das gleiche Thema. Der Vorschlag kam leider einige Wochen zu spät.
- 5137 Der Vorschlag, den Landeklappen-Einziehmechanismus so abzusichern, dass er erst nach dem Einzug des Fahrwerkes betätigt werden kann, lässt sich vorderhand nicht verwirklichen. Einerseits bedarf eine solche Aenderung der Zustimmung der Hersteller-Werke, die sich jedoch ein eingehendes Studium dieses Problems vorbehalten; andererseits befürwortet unsere Flight Operations keine Modifikation des Landeklappen-Systems, die die Betätigungsmöglichkeiten einschränken könnte. Die Flight Engineers sind für alle Handgriffe, die während des Startes auszuführen sind, entsprechend "gedrillt", sodass Verwechslungen von Fahrwerk- und Landeklappenhebel beinahe ausgeschlossen sind.
- 5184 Auf eine Abgabe von Elektro-Sterilisatoren an die Besatzungsmitglieder auf der Fernost-Strecke, wird verzichtet, weil
- zum Trinken und zum Zähneputzen ohnehin Filterwasser abgegeben wird,
 - als Infektionsquelle eher gewisse Nahrungsmittel, eventuell auch Getränke bei Tisch in Frage kommen, die mit einem Elektrosterilisator nicht keimfrei gemacht werden können,
 - das ständige Mittragen eines solchen Gerätes zu umständlich wäre und daher wahrscheinlich nicht konsequent durchgeführt würde.
- 5447 Ersetzen der Stoppmuttern AN 365-1032A der Rollenträgerbefestigung am Vorderholm in Gondel 4 durch Anniestoppmuttern ESNA 22A 24-02. Anniestoppmuttern dürfen aus Sicherheitsgründen nur für Verbindungen und Befestigungen untergeordneter Teile verwendet werden, weil bei periodisch sich wiederholendem Wechsel die Klemmkraft abnimmt. Da es sich bei diesem Rollenträger jedoch um einen Teil der Motorbedienung handelt kann die Ausführung des Vorschlages nicht verantwortet werden.

5666 Mit dem Problem, die Energie aus der beschleunigten Propellerluft weiteren Zwecken dienlich zu machen, haben sich schon anerkannte Fachleute auseinandergesetzt, ohne jedoch zu einem positiven Ergebnis zu gelangen. Wenn auch dem vorgeschlagenen Projekt einige gute gedankliche Ueberlegungen nicht abzusprechen sind, so ist dasselbe doch in der dargelegten Konzeption aus folgenden Gründen undurchführbar :

1. Der finanzielle Aufwand für die Einrichtung der Flugzeughunker und der notwendigen Installationen würde Millionen von Franken betragen.
2. In unmittelbarer Nähe der Pisten dürften keine solche Bauten hingestellt werden.
3. Der Reibungsverlust der Luft in den Umleitkanälen wäre so gross, dass ein allfälliger Energiegewinn aus dem Luftstrom wirtschaftlich unbedeutend wäre.
4. Durch die Zuführung der warmen, mit Abgasen gesättigten Luft, würde die Motorleistung reduziert und es ergäbe sich somit beim Run-up ein falsches Bild in bezug auf die effektive Motorleistung.
5. Die ganze Anlage basiert auf dem Einsatz von propellerbetriebenen Flugzeugen. Dieselben werden jedoch in den nächsten Jahren von solchen mit Düsentriebwerken abgelöst, wodurch sich auch die bezüglichen Verhältnisse grundlegend ändern.

5671 Umbau des Oeltankwagens auf elektrischen Betrieb. Der bemängelte Oeltankwagen wurde der Swissair von einer Benzingesellschaft zur Verfügung gestellt. Um denselben an jedem Ort, d.h. unabhängig von elektrischen Zuleitungen einsetzen zu können, wurde er mit einem Benzinmotor ausgerüstet.

Wenn nun dieser Wagen beim Auftanken von Oel im Flugbetriebshangar verwendet wird, so ist er so aufzustellen, dass die Auspuffgase nicht direkt gegen das Flugzeug ausgestossen werden. Wird diesem Umstand Beachtung geschenkt, so sollte die Gefahr von gesundheitsschädlicher Verpestung der Luft nicht bestehen, da sich die Abgase im grossen Raum sofort verflüchtigen.

5768 Festlegung der Flugzeugstandzeiten für Flugbetriebskontrollen vor der Erstellung des Rotationsplanes, auf Grund der vorgesehenen Gesamt-Flugstunden.

Dieser Vorschlag strebt einen auf den Flugbetrieb ausgerichteten Idealzustand, der sich jedoch vorläufig nicht verwirklichen lässt.

Die einseitige Festlegung der Flugbetriebskontrollen nach den Bedürfnissen des Dept. IV würde eine gewaltige Einschränkung der Dispositionsmöglichkeiten bei der Flugplangestaltung bedeuten. Bei der heute geübten intensiven Ausnützung unseres Flugzeugparkes ist jedoch eine sorgfältige Abstimmung der Kontrollzeiten auf die Flugpläne unumgänglich. Die Bemühungen für die Verbesserung der Verhältnisse gehen ganz allgemein in der Richtung eines vermehrten gegenseitigen Ausgleichs durch häufigere Kontaktnahme und engeren Gedankenaustausch der beteiligten Stellen.

Der vorgebrachte Vergleich unserer Verhältnisse mit denjenigen der PAA ist nicht angebracht, da das Streckennetz und der Flugzeugpark der beiden Gesellschaften komplett verschieden sind. Die Grösse und das Flugnetz der PAA gestatten die Schaffung zahlreicher Reserven, die sich die Swissair nicht leisten kann.

5778 Spezialzange zum Auswechseln der Little Fuse Sicherungen. Eine dem Vorschlag entsprechende Spezialzange zum Wechseln der Little Fuse Sicherungen herzustellen wäre an und für sich möglich. Da jedoch die Gummihalter mit den eingesetzten Sicherungen nur auf den DC-6B-Flugzeugen eingebaut sind und zudem diese Sicherungen sehr wenig gewechselt werden müssen, wäre die Anschaffung solcher Zangen für alle IERA-Mechaniker mit viel zu grossen Kosten verbunden.

Die Halterung der fraglichen Sicherungen ist so konstruiert, dass diese ohne weiteres von Hand ausgewechselt werden können. Wenn eine Verletzungsgefahr beim Wechseln solcher Sicherungen besteht, so nur deshalb, weil der Schraubenzieher sicher nicht das geeignete Werkzeug für diese Arbeit ist.

5789 Kinderportionen für Hauptmahlzeiten im Flugzeug. Die Bereitstellung und Abgabe von speziell bemessenen Portionen für Kinder bringen mehr Nach- als Vorteile mit sich. Einige dieser Nachteile lassen sich wie folgt begründen :

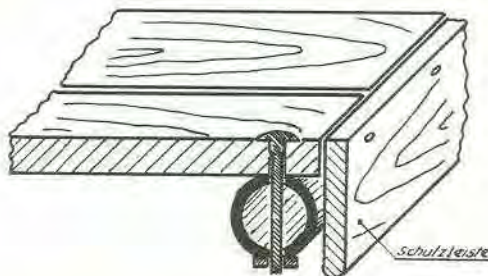
- Um die Kinderportionen richtig zu bemessen, wäre bei der Buchung die Meldung des Alters notwendig, was jedoch die Buchungsmeldung komplizieren würde.
- Die Mahlzeiten müssten speziell bezeichnet, versorgt und mit einer bestimmten Gruppe der normalen Mahlzeiten serviert werden. Auf Langstreckenflügen würde dies das Aufwärmen so komplizieren, dass ein speditives Arbeiten nicht mehr gewährleistet wäre, im besonderen wenn sich mehrere Kinder an Bord befinden.
- Der Appetit der Kinder ist unberechenbar. Es gibt 10 - 11jährige Kinder, deren Appetit demjenigen einer erwachsenen Person nicht nachsteht.
- Die meisten Kinder werden von erwachsenen Personen begleitet, die, wenn nötig, die Quantität des Essens beschränken. Ist keine Begleitung vorhanden, so wird die Hostess von sich aus gerne die notwendige Betreuung übernehmen.

5800 Laufzeiten-Aenderung der Brennstoffeinspritz-Pumpen. Anträge für Laufzeiten-Aenderungen von Flugzeug- und Motoren-Aggregaten und Bauteilen können aus prinzipiellen Gründen nicht über das Vorschlagswesen behandelt werden. Den Vorschlag haben wir im Sinne eines Laufzeiten-Aenderungs-Antrages an die Laufzeiten-Kommission weitergeleitet.

5804 Schutz für Handläufe an Hatracks und Angleichen der DC-6B-Kabine an diejenige des DC-7C. Der Vorschlag kommt leider zu spät. Die Kabinen-Kommission hat beide Anregungen bereits in einer Sitzung vom 29.10.57 eingehend behandelt. Der Handlaufschutz für die Hatracks befindet sich z.Z. noch in Prüfung, während auf die Angleichung der DC-6B-Kabine an diejenige der DC-7C in Anbetracht der hohen Kosten und des Zeitmangels verzichtet werden musste.

5838 Der Vorschlag, in der Duschenanlage des Technischen Betriebes Vorhänge aus Plastic oder Nylonstoff anzubringen wurde seinem Sinn entsprechend als Antrag an den Hausdienst weitergeleitet.

5840 Wir danken den Einsender für seine Aufmerksamkeit und sind mit ihm einig, dass bei den vorstehenden Schraubenenden am seitlichen Convair-Dock Kopfverletzungen möglich sind. Wir unsererseits haben allerdings für die Behebung dieser Gefahr eine einfachere Lösung und schlagen vor, auf der ganzen Länge des Docks eine seitlich abgerundete Holzleiste anzubringen.



5884 Benzin-Einspritzleitung DC-7C. Die Vermeidung eines Motorenwechsels auf den Aussenstationen wegen lecken Einspritzleitungen wurde vom Service Engineering bereits vor Eingang des Vorschlages eingehend studiert. Als Lösung wurde eine äussere Einspritzleitung entwickelt, bei deren Montage, im Gegensatz zum Vorschlag, eine Demontage des Pumpenadapters nicht notwendig ist. Entsprechende Leitungen werden zur Zeit hergestellt.

6040 Eine Verlegung der Telephoninstallation vom 3achsigen Raum im Parterre des Hirschengrabens in den Keller ist leider nicht durchführbar. Die Gründe hierfür sind darin zu suchen, dass

- im vorderen Hirschengrabengebäude kein geeigneter Kellerraum verfügbar ist,
- der Betrieb während dem Umbau nicht unterbrochen werden kann und somit parallel zur bestehenden Zentrale eine vollständige Installation neu aufgebaut werden müsste.

6352 Meals and Refreshments on Ground. Die Untersuchung über die vorgeschlagene Abgabe von Mahlzeiten- und Erfrischungs-Informationenblätter an Transit/Transfer-Passagiere zeigte, dass die Einführung solcher Blätter sich nachteilig auswirken würde. Erstens würden daraus bedeutende Kosten erwachsen. Auf vielen der 50 angeflogenen Stationen werden die Meal and Refreshment Vouchers sowohl auf dem Flughafen als auch in den Town Terminals abgegeben. Die Auflage wäre also sehr bedeutend. In Ländern, wo die Preise starken Schwankungen unterworfen sind, müssten die Blätter vermutlich alle Monate neu gedruckt werden. Es besteht somit kein Zweifel, dass die seltenen Fälle des Missbrauchs der Swissair weniger kosten, als der mit dem vorgeschlagenen System zu betreibende Aufwand. Zweitens wäre es, vom psychologischen Standpunkt aus gesehen, eine schlechte Methode, dem Passagier eine Zuvorkommenheit zu bekunden und aber gleichzeitig zu sagen, dass diese Zuvorkommenheit höchstens so- und soviel kosten dürfe. Die Reaktion vieler Passagiere wäre dann sicher das oft zu Unrecht angebrachte "typisch schweizerisch".

Immer wieder werden Vorschläge eingereicht mit dem Hinweis, dass die gewünschten Verbesserungen an Flugzeugen und Aggregaten bereits durchgeführt seien oder sich schon so und solange bewährt hätten. Bei der Untersuchung solcher Vorschläge muss dann aber oft festgestellt werden, dass die entsprechende Fachdienststelle des Service Engineering über die angebrachten Änderungen gar nicht informiert war und die Neuerungen teilweise auch nicht sanktionieren konnte.

Werden solche Änderungen und Neuanfertigungen nach mündlichen Angaben bzw. nach Muster ausgeführt, so besteht die Gefahr, dass die Spezifikationen des Flugzeugherstellers nicht eingehalten werden. Die Kontrollabteilung hat ausserdem zufolge Fehlens der Unterlagen keine Möglichkeit, die Arbeit auf ihre Richtigkeit zu prüfen.

Wir verweisen deshalb ausdrücklich auf die administrative Weisung Publ. Nr. 10475 vom 12.9.57, des Chefs des Dept. IV und wiederholen, dass,

Änderungen an Flugzeugen, Reparaturen welche nicht im Overhaul-Maintenance- oder Repair-Manual beschrieben sind, sowie die Herstellung von Ersatzteilen in eigener Werkstätte oder bei fremden Fabrikanten (Original-Hersteller ausgenommen) nur erfolgen dürfen, sofern eine entsprechende Werkstattzeichnung des Service Engineering zur Verfügung steht. Im Notfalle wird eine Handskizze, welche vom Service Engineering geprüft wurde, als Herstellungsunterlage angenommen.

auf der Home Base jede Arbeit durch die Kontrollabteilung unter Beiziehung des Service Engineering geprüft werden muss.

Wir werden in Zukunft die Vorschläge von Einsendern, die dieser Weisung zuwiderhandeln, nicht nur nicht mehr prämiieren, sondern die betreffenden Fehlbaren zur Rechenschaft ziehen.

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

- 4899 Reserve-Mahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen
- 5194 Begleitpapiere für Extern-Aufträge
- 5407 Spezial-Zange für Durable-Druckknöpfe
- 5523 Polsterdüse für Staubsauger
- 5821 Frachtcontainer DC-6B / DC-4
- 5957 Sampling-Abrechnungen

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches
- 302 Niederspannungskabel
- 4378 Anfertigen eines fahrbaren Kompressoren-Prüfstandes
- 4904 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufttrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-
Hydr.-Öelkühler

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/607/643/681/729/735/736/771/789/1056/1179/2362/2468/2469/2508/
2595/2596/3286/4074/4162/4247/4378/4404/4502/4529/4530/4553/4570/4588/4594/
4625/4646/4648/4649/4650/4661/4736/4740/4748/4768/4827/4828/4837/4855/4874/
4892/4898/4904/4924/4954/4962/4965/5025/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5150/
5151/5656/5164/5176/5196/5197/5250/5262/5263/5265/5266/5283/5284/5401/5425/
5440/5456/5466/5478/5508/5519/5522/5527/5531/5545/5560/5575/5579/5589/5600/
5601/5603/5619/5637/5656/5661/5663/5664/5668/5670/5674/5676/5694/5697/5701/
5702/5704/5710/5765/5769/5771/5775/5791/5795/5800/5801/5803/5807/5809/5811/
5813/5821/5841/5849/5858/5862/5863/5910/5911/5914/5917/5918/5919/5955/5956/
5957/5958/5959/6040/6350/6351/6352/6353/6354.



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Swissair-Skitag in Unterwasser

Nach einer riesigen Vorbereitung, über dessen Umfang der Vorstand des Skiclub Swissair jederzeit den Ueberblick hatte und nach dem mündlichen Prälidium von Mann zu Mann, vom Angestellten zur Angestellten, nahm die diesmal mit besonders grosser Spannung erwartete Skimeisterschaft am Samstag 1. März in Unterwasser ihren Anfang. Der Aufmarsch der 65 Wettkämpfer und 35 Schlachtenbummler war ein sichtbarer Beweis dafür, dass der Alpine Skisport in der Swissair am meisten dominiert.

Wer Gelegenheit hatte, schon am Samstag in Unterwasser zu sein, der nützte den herrlichen Tag, sich einfach im Pulverschnee zu tummeln, sei es, um im provisorisch ausgeflaggten Riesenslalom das "Wedeln" noch auszubessern, oder um sich auf dem Jltios von der Sonne bräunen zu lassen.

Im Hotel Säntis, wo die ganze Swissair-Familie gut untergebracht war, begrüßte am Abend der Präsident des Skiclubs, Herr Willy Zweili, die Anwesenden. Er erinnerte daran, dass es das 21. Clubrennen sei. Besonders würdigte er Bordmechaniker Othmar Breitenstein, der seit der Gründung des Skiclubs jedes Rennen mitgefahren ist. Grüssende Worte richtete er auch an die TWA-Equipe, die das erste Mal an der Swissair-Meisterschaft teilnahm. Anschliessend bereitete den Organisatoren die Startreihenfolge der verschiedenen Altersklassen einiges Kopfzerbrechen. Schlussendlich einigten sie sich auf die Ladies first, dann Sen. III, Sen. II und Sen. I. Nach der Startnummer-Verlosung sah man etwelche enttäuschte Gesichter. Nur die, welche eine tiefe Nummer zogen, lachten sich ins Fäustchen, wussten sie doch, dass sie auf ihrem Parcours nicht so viele Badewannen vorfinden würden.

Im Anschluss an die Startnummer-Abgabe fand die eigentliche Skichilbi statt. Wer dabei war, weiss, dass er nächstes Jahr wieder mitmachen wird und sei es ausschliesslich der Fröhlichkeit wegen. Es ist erstaunlich wieviele "ausserbetriebliche" Witzbolde mit uns in der Swissair arbeiten. Der Berichtstatter hat mit einigen davon auch im Geschäft zu tun und dabei können die Genannten "ihre Pflichten" mit todernter Miene erledigen - von Witz keine Spur.

Nachdem in vorgerückter Stunde mit dem Schlafen sehr pressiert wurde, fand am Sonntag nach einem ausgiebigen Frühstück der Aufstieg zum Riesenslalom statt. Die Bedenken unserer Wettkämpfer und auch der einheimischen Internationalen, die dem Vorstand als Berater beistanden, unser Rennen komme dem Schwierigkeitsgrad nach eher einem FIS-Rennen gleich, wurden inzwischen etwas abgeschwächt, indem einige Tore versetzt wurden. Nach dem einstündigen Aufstieg postierten wir uns beim Start der Damen, die ca. 150 m HD tiefer als die Herren ins Rennen gingen. Der Rennstrecke nach reichte unser Blick 500 m hinunter bis zum "Kulminationspunkt", unter dem der steile Hang zum Ziel führte. Punkt 10 Uhr wurden die 8 Damen im Minutenstart "losgelassen". Die 6 Tore, die in unserem Blickfang lagen, nahmen 6 Damen sturzfrei. Es war ein Genuss zuzusehen, wie die wieselflinke Emma Schnyder mit den Toren fertig wurde. Wie uns die Rangliste später zeigte, fand sie auch den kürzesten Weg zum Ziel. Während des Rennens der Damen erreichte uns leider die Nachricht, dass Fräulein Sonja Schoch im Zielhang schwer gestürzt sei und sich dabei einen komplizierten Beinbruch zugezogen habe. Wir alle wünschen Sonja recht gute Besserung.



Foto: J. Seifritz, Service Engineering, Dept. IV
Die gestrenge Jury beim Ziel. In der Mitte der Präsident des Skiclubs Herr Willy Zweili.

Die Herren liessen einige Zeit auf sich warten. (Vermutlich hatte der Starter eine nasse Zündschnur). Wahrscheinlicher aber hatten die Wettkämpfer ihren Startplatz nicht rechtzeitig erreicht, mussten sie doch einen 2,2 km langen Weg mit 400 m Höhendifferenz zurücklegen. Endlich erschien mit Nr. 12 als erster Jules Seifritz, seinen Vormann mit Nr. 11 musste er bereits weiter oben überholt haben. Mit geschlossener Skiführung durchfuhr er die Tore und verschwand im Zielhang. In pausenloser Reihenfolge versuchten 6 Sen. III, 17 Sen. II und 34 Sen. I einander die Ränge abzulaufen. Der grösste Teil der "Renner" verdiente eine besondere Würdigung, man sah, es war Kampfgeist und Siegeswillen vorhanden. Aber auch die, die in der Rangliste unter "ferner liefen" figurieren, wollen wir nicht vergessen, denn: Mitmachen kommt vor dem Rang. Bravo !

Aus dem Rennen der Bewährung konnten nurmehr 25% aller beteiligten Herren um den Skimeister-Titel kämpfen. Somit selektionierten die 3 Altersklassen 16 Mann zum Spezial-Slalom, der mit 28 Toren gespickt als eher mit schwer zu bezeichnen war. Im ersten Durchgang verzeichnete H.Dörig mit 41 Sekunden die kürzeste Zeit, gefolgt von seinen Kameraden E.Küng, A.Trüeb und W.Cejka. Gespannt warteten wir auf den zweiten Lauf, bei dem in umgekehrter Reihenfolge gestartet wurde. Wird H.Dörig die Nervenbelastung aushalten? Jawohl, er schaffte es auch im zweiten Lauf mit einer wahrlich meisterlichen Fahrt. Der Zeitunterschied von nahezu 3 Sekunden auf den zweiten A.Trüeb enthebt uns jedes Kommentars.

In "unserem Hotel" fand um 16 Uhr die Preisverteilung statt. Die ersten Ränge aller Disziplinen wurden mit einem Silber-Becher belohnt, die nachfolgenden 2 Ränge mit einem Swissair-Feuerzeug, allen Uebrigen wurde als besonderer Preis ein schmackhaftes Restbrot serviert. Kurz vor der Heimfahrt kam dann auch wieder der verlorengedangene Utensiliensack zum Vorschein. Jeder nahm seine Felle und Skijacken in Empfang, setzte sich mit freudestrahlendem Gesicht in den bereitgestellten Car, im Bewusstsein, dass die 2 Tage ihm recht frohe Stunden beschert hatten, ohne ein zu grosses Loch in seinen Geldbeutel gerissen zu haben.

In der nachfolgenden Rangliste geben wir nur die ersten Ränge bekannt, für die Uebrigen verweisen wir auf die Anschläge, die in jedem Departement aufliegen.

Riesen-Slalom

Damen :	1. Emma Schnyder	2:26,2	2. Heidi Zellweger	2:32,4	3. Maya Suter	2:55,6
Sen.I Herren :	1. Hermann Dörig	3:08,8	2. Bernhard Oertli	3:12,2	3. Erich Küng	3:13,4
Sen.II Herren :	1. Albert Trüeb	3:11,6	2. Willy Cejka	3:22,0	3. Hans Luginbühl	3:28,4
Sen.III Herren :	1. Jules Seifritz	3:24,4	2. Emil Zeugin	4:30,4	3. Robert Ernst	6:01,6

Spezial-Slalom :

Herren :	1. Hermann Dörig	82,2	2. Albert Trüeb	87,4	3. Willy Cejka	88,0
----------	------------------	------	-----------------	------	----------------	------

Kombination

Herren :	1. Hermann Dörig	O P	2. Albert Trüeb	5,05 P	3. Jakob Brunner	11,78 P
----------	------------------	-----	-----------------	--------	------------------	---------

Skimeister 1958 Damen : Emma Schnyder

Herren : Hermann Dörig

Alpine Sektion

Am 7.3.1958 führte die Alpine Sektion im Clubhaus ihre 2.ordentliche Generalversammlung durch. Dabei wurden alle Vorstandsmitglieder für ein weiteres Jahr in ihrem Amte bestätigt und an Stelle der aus statutarischen Gründen ausscheidenden Revisoren neu gewählt Frl. H.Schlöpfer und Herr E.Weder. Der Erledigung der off. Traktanden folgte ein einfaches Nachtessen, und anschliessend vergnügten sich die Anwesenden bei Spiel und Tanz bis weit nach Mitternacht.

Handball-Club

Anlässlich der 1. ordentlichen Generalversammlung hat sich der Vorstand des Handball-Club Swissair wie folgt neu konstituiert : Präsident : Herr E.Gonseth, VZVO ; Aktuar : Herr E.Vettiger, VVRE ; Kassier : Herr W.Grossenbach, TUTC ; Obmann der SPIKO ; Herr J.Els, VVRE und als technischer Berater Herr M.Fessler, VVRE. Die im letzten Herbst gegründete Damen-Korbball - Abteilung wurde mit grossem Mehr in den HCS aufgenommen. Der Vorstand hofft, dass die Trainings, die jeden Donnerstag um 20 Uhr in der Turnhalle Buchwiesen, Zürich-Seebach stattfinden, rege besucht werden.

Schach-Club

Am 22.Februar kamen die Genfer-Schachfreunde nach Zürich zu Gast, um im geistigen Ringen zur Rückrunde des Auderset-Dubois Wanderpokals zu starten. Der erste Tag brachte keiner Partei nennenswerte Erfolge, mit 3 : 3 Punkten trennten sie sich und gingen zum gemütlichen Teil (Zürcher-Fasnacht) über. Der zweite Tag brachte dann aber den fasnachtgewohnten Zürcher doch noch einige Erfolge. Mit 4 1/2 : 1 1/2 Punkten wurden diese Hocks beendet. Zusammen mit den in der Vorrunde in Genf gehaltenen Punkte erhöht sich somit das Endresultat von 16 : 8 Punkten zu Gunsten der Zürcher. Der Wanderpokal bleibt ein weiteres Jahr in Zürich. Die Auslosung der Spieler brachte folgende Paarungen zusammen : Brun(Z) : Müller(G), Weiss(Z) : Ecuyer(G), Widmer(Z) : Wagner(G), De Lorenzi(Z) : Cerf(G), Wüthrich(Z) : Duby(G) und Antonini(Z) : Heinz(G). Cupsieger 57/58 im Zürcher-Schachclub wurde Herr E.Neukom, Zürich. Wir gratulieren.

Clubhaus in Zürich-Seebach

Am Dienstag 1.April 1958 wird unser Clubhaus für den ganztägigen Betrieb wieder geöffnet. Sofern es das Wetter erlaubt, werden am Ostersonntag alle 3 Tennisplätze und die Bocciabahn spielbereit sein. Der Vorstand der FPS hofft, dass unser schönes Clubhaus recht viel besucht wird. Auch für Swissair-Angestellte, die keinem Club der FPS angeschlossen sind, wird sich ein Besuch lohnen.

Bei Redaktionsschluss trifft noch die Meldung ein, dass der Soireé annuelle vom 8.3.58 in Genf ein voller Erfolg beschieden war. Einen ausführlichen Bericht veröffentlichen wir in der nächsten Nummer der FPS-Mitteilungen ; heute sei nur gesagt, dass leider allzuvielen "Nicht-Genfer" ein amüsantes Fest verpasst haben.

SWISSAIR



Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs

Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

7. Jahrgang

Nr. 4

April 1958

Unsere Verkehrsergebnisse im März 1958

	<u>März 1958</u>	<u>März 1957</u>
Offerierte Tonnenkilometer	15'636'336 + 56 %	9'997'768
Ausgelastete Tonnenkilometer	9'257'245 + 35 %	6'881'392
davon : Passagier-tkm	5'546'204 + 33 %	4'180'468
Gepäck-tkm	1'445'176 + 33 %	1'086'028
Fracht-tkm	1'704'744 + 40 %	1'219'123
Post-tkm	561'121 + 42 %	395'773
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	59,2 %	68,9 %

Im Berichtsmonat ergab der Unterschied zwischen Angebotszunahme und Nachfragemehr einen im Vergleich zu den beiden Vormonaten günstigeren Auslastungsgrad von 59,2 %, der allerdings noch um volle 9,7 Punkte hinter dem im März 1957 erreichten Resultat von 68,9 % zurückblieb ; im Februar war er 9,4 Punkte und im Januar "nur" 8,8 Punkte schlechter als in den entsprechenden Perioden des Vorjahres.

Auf den Europaverkehr entfiel mit 42 % nach wie vor der Löwenanteil der Gesamtproduktion. Hier steigerten wir das Angebot um 37 %, während die Nachfrage bloss um 18 % zunahm. Der durchschnittliche Ladefaktor erfuhr in der Folge eine Verschlechterung von 61,3 % auf 52,5 %.

Auf unsern nächstlichen Kursen, die im März 1957 zu 77,6 % ausgelastet waren, machte sich ebenfalls eine bedeutende Verschlechterung des Auslastungskoeffizienten bemerkbar. Dieser betrug noch 60,1%, da die Zahl der offerierten tkm um 41 %, die der ausgelasteten tkm indessen um lediglich 10 % zugenommen hatte.

Weniger drastisch gestaltete sich die Diskrepanz zwischen Angebot (+ 18 %) und Nachfrage (+ 8 %) über dem Nordatlantik, wo wir eine mittlere Auslastung von 70,3 % (1957 : 76,9 %) erreichten.

Eine erfreuliche Aufwärtsentwicklung verzeichnen wir diesmal in unserem Südamerikaverkehr wo der um 126 % erhöhten Produktion eine um 109 % gesteigerte Nachfrage gegenüberstand. Der in den beiden ersten Monaten dieses Jahres auf ein bedenkliches Niveau gesunkene Auslastungsgrad wurde auf 62,5 % verbessert ; damit war er trotz des mehr als verdoppelten Angebots um nur 5,1 Punkte geringer als im März 1957.

Einen ebenfalls bessern Ladefaktor als in den beiden Vormonaten ergaben unsere Kurse nach Japan. Er blieb mit 57,5 % indessen unter dem Durchschnitt des Gesamtverkehrs.

Was kennzeichnet die Economy - Klasse ? -

Die Swissair führt, mit Ausnahme des De Luxe-Kurses SR 410/411, auf allen ihren Nordatlantikflügen die verbilligte Economy-Klasse und kombiniert sie teils mit Tourist- und erster, teils nur mit erster Klasse.

- Neuartige Sitze

Dem von Sitzlehne zu Sitzlehne verringerten Abstand wird durch neue, ebenfalls sehr bequeme und verstellbare Sitze Rechnung getragen, die reichlichen "legroom" gewähren.

- Einfachere Verpflegung

Auf dem eigentlichen Atlantiksektor erhalten die Passagiere lediglich kalte Sandwiches mit Tee, Kaffee, Milch und Mineralwasser nach Wahl. Alkoholische Getränke, Unterhaltungslektüre, Zigaretten, Schreibpapier und give-aways werden selbst gegen Bezahlung nicht mehr abgegeben. - Es gibt keine Garderobe ; die Passagiere müssen ihre Mäntel etc. zusammengefaltet in den "hatrack" legen.

- Freigepäckgrenze

Diese beträgt, wie in der Touristenklasse, 20 kg pro Fluggast. Uebergepäck wird zum üblichen Ansatz verrechnet : für jedes kg 1 % des einfachen Erstklasstarifs.

- Diverses

Spielzeug für Kinder, Babynahrung und Babykörbe befinden sich an Bord. Salzlose, vegetarische und koschere Sandwiches werden, sofern bei der Buchung angefordert, abgegeben.

DIE GENERALVERSAMMLUNG DER AKTIONAERE VOM 2. APRIL

wählte

als neues Mitglied für die durch den Tod von Dr. R.V. Heberlein entstandene Vakanz Herrn Ing. J.F.Gugelmann, Delegierter des Verwaltungsrates der Gugelmann & Cie AG, Textilwerke AG, Langenthal, in den Verwaltungsrat ;

beschloss

- eine Erhöhung des Aktienkapitals um 50 % von 42 auf 63 Millionen Franken (die Verteilung - 70 % privat, 30 % öffentliche Hand - bleibt gleich). Ein Bankenkonsortium hat die 21 Millionen Franken fest übernommen, um sie zur Zeichnung anzubieten ;
- eine Statutenänderung, welche die Beschränkung der Dividendenhöhe aufhebt.

Die Zahlen für das erste Quartal 1958

	<u>Januar-März 1958</u>	<u>Januar-März 1957</u>	<u>Zunahme in %</u>
inkl. Sonder- und Charterverkehr			
Offerierte Tonnenkilometer	44'431'891	28'146'243	+ 58 %
Ausgelastete Tonnenkilometer	24'084'052	17'927'382	+ 34 %
davon : Passagier-tkm	14'278'779	10'772'161	+ 33 %
Gepäck-tkm	3'766'188	2'855'305	+ 32 %
Fracht-tkm	4'457'325	3'192'383	+ 40 %
Post-tkm	1'581'760	1'107'533	+ 43 %
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	54,2 %	63,6 %	

Der Verkehr auf den zehn wichtigsten westeuropäischen Flughäfen im Jahre 1957

<u>A. Passagiere</u>			<u>B. Fracht</u>		
	<u>+/- in %</u>		<u>in Tonnen</u>	<u>+/- in %</u>	
1. London	3'550'415	+ 14,7	1. London	45'755	+ 13,3
2. Paris	2'514'480	+ 11,6	2. Paris	37'538	- 1,1
3. Rom	1'553'951	+ 9,7	3. Amsterdam	27'694	+ 9,7
4. Frankfurt	1'337'159	+ 13,2	4. Berlin	17'748	- 36,4
5. Kopenhagen	1'206'118	+ 19,8	5. Brüssel	12'833	+ 17,4
6. Berlin	1'002'510	+ 2,3	6. Kopenhagen	12'007	+ 15,2
7. Zürich	1'002'001	+ 22,4	7. Hannover	11'316	- 33,8
8. Amsterdam	923'258	+ 9,4	8. Frankfurt	11'211	- 4,2
9. Marseille	860'597	+ 9,9	9. Zürich	10'244	+ 19,9
10. Stockholm	685'848	+ 30,1	10. Rom	9'195	+ 3,5

Diese Angaben beruhen auf den vom Flughafen Paris analysierten Verkehrszahlen, bei denen die Transitpassagiere zweimal gezählt, die Fracht indessen ohne den direkten Transit ausgewiesen wurden. Die prozentuale Veränderung bezieht sich auf das Vorjahr.

Die Air France gab ihre Verkehrsergebnisse für das Jahr 1957 bekannt. Die Gesamtleistung von 387 Mio tkm war um 8 % höher als 1956. Es wurden 2,51 Mio (+ 7 %) Passagiere, 57,9 Mio kg Fracht und 16,7 Mio kg Post befördert. Der Auslastungsgrad wird mit 70 % (im Vorjahr 71 %) angegeben.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden ernannt :
 Flugkpt. Hans Kuhn auf DC-6B/DC-7C auf dem Sektor Südatlantik ; Flugkpt. Robert Staubli auf DC-6B/DC-7C für den Nordatlantik ; die Flugkapitäne Ronald Day und Daniel Friolet auf DC-6B (Far East) ; Pilot Hans Jenny und die Flugkapitäne Robert Scheitlin und Hans Stutz auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten ; die Piloten Max Dübendorfer ; Ernst Fischli, Eugène Heiz, Hans Kaufmann, Lambert von Korschegg und Robert Leuenberger auf Convair sowie Pilot Walter Spycher auf DC-3. Wir wünschen allen recht viel Glück !

Weitere Ernennungen im Dept. III -

Frau Charlotte Weber- Dudli wurde zur Gruppen-Chefhostess ernannt. Den Flugkapitänen T.S. Jackson und J. Brägger wurden die Funktionen von Routecheck-Piloten DC-3 Europa übertragen. Wir gratulieren !

Personalstatus per 31. März 1958

Direktion	8
Generalsekretariat	19
Planungsdienst	21
Zentraler Personaldienst	16
Lehrlingswesen	2
Allg. Personalausbildungsreserve	31
Departement I	275
Departement II	
Personal Schweiz	374
Personal Ausland	977
Departement III	
Bodenpersonal	783
Fliegendes Personal	769
Departement IV	1'193
Direktion für die Westschweiz	467
T o t a l	4'935

Happy Landings - Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeitern zum Eintritt in den Ehestand herzlich viel Gutes zu wünschen : 8.2. : Karl Städeli, Materialplanung, Dept. IV mit Margrit Göldi, Bodenpersonaldienst, Dept. III ; 19.3. : Raymond Stillhart, Manual Office, Dept. III mit Margrit Häuptli, Selektionsdienst, Dept. III ; 22.3. : Hans Adolf Stutz, Pilot ; 29.3. : Armin Spühler, Passagierdienst, Dept. III.

An der Weltausstellung von Brüssel (vom 17. April bis 19. Oktober) beteiligen wir uns im Rahmen der Gruppe Verkehr zusammen mit SBB, PTT, Rheinschiffahrt, Privatbahnen und Strassenverkehr an der schweizerischen Ausstellung. Diese befindet sich neben dem eigentlichen Schweizer Pavillon in einem Wäldchen und schildert die Tätigkeit der Verkehrsträger unseres Landes. Unser Anteil am grossen Aufwand der Weltausstellung ist selbstredend recht bescheiden. Die Schwierigkeit besteht darin, etwas typisch Schweizerisches zeigen zu können, da ja unsere Flugzeuge ausländischer Herkunft sind. Wir konzentrieren uns deshalb auf den Hinweis, dass die aktive Beteiligung der Schweiz am Weltluftverkehr nicht selbstverständlich ist und betonen die Tradition der schweizerischen Präzisionsindustrie und unseres Gastgewerbes, die der Swissair Spitzenleistungen ermöglicht.

An der SAFFA in Zürich (vom 17. Juli bis 15. September) sind wir gemeinsam mit SBB und PTT in einer 350 m² messenden Schau vertreten, die vor allem für die Frauenberufe in diesen drei Betrieben wirbt. Die Swissair errichtet als Blickfang einen erhöhten Stand in Form eines Flugzeugrumpfes, der über eine Treppe bestiegen und über eine andere wieder verlassen werden kann. Im Innenraum kommt mittels Text, Bild und Gegenstand die Tätigkeit der Air- und Ground-Hostess sowie der Schalter- und Reservationsangestellten zur Darstellung. Zudem vermitteln ein Streckennetz und farbige Bilder einen kleinen Eindruck von den Schönheiten der von uns angefliegenen fremden Länder.

Acht neue Plakate, die für Swissair-Reisen nach Europa, Nordamerika, Südamerika, Indien, Japan, dem Mittleren Osten, dem Mittelmeer und der Schweiz werben, gelangten dieser Tage an unsere Vertretungen zum Versand. Sie wurden von den Basler Graphikern Fritz Bühler und Donald Brun gestaltet.

Filmabende und Flughafenabstimmung - Swissair-Mitarbeiter, die vor der Flughafenabstimmung im Kanton Zürich Filmabende organisieren möchten oder Interessenten für eine solche Veranstaltung kennen, sind gebeten, sich mit dem Presse- und Public Relations-Dienst in Verbindung zu setzen. Die genannte Dienststelle ist in der Lage, gratis einen 16 mm-Farbfilm der Shell Film Unit zu vermitteln. Der ausgezeichnete Streifen heisst "Unter uns die Erde" und ist hervorragend geeignet, das Verständnis für die Bedeutung des Luftverkehrs zu fördern. Die Vorführungsdauer beträgt ca. 35 Minuten.

Schweizerischer Flugpionier gestorben - In seinem Geburtsort Genf verstarb Ende März Paul Wyss, Inhaber des schweizerischen Fliegerbrevets Nr. 8, Der 1885 Geborene widmete sich seit 1907 der Fliegerei. 1911 erwarb er in Pau auf einem Blériot-Eindecker das Pilotenbrevet und erflog noch im gleichen Jahr mit 770 Metern den schweizerischen Höhenrekord.

Der Sommerflugplan enthält folgende Neuerungen :

- elf wöchentliche Verbindungen nach Lissabon (unter Einschluss der dort transitierenden Linien nach New York, São Paulo und Buenos Aires);
- zwei wöchentliche Nonstop-Kurse nach Tel Aviv;
- zwei wöchentliche Flüge nach Damaskus;
- von zwölf wöchentlichen USA-Kursen (ab 1. Juni) ein Nonstopflug New York - Zürich.

Am Studentenflugkurs 1958, der vom 7. bis 19. April in Grenchen stattfand, nahmen 21 Interessenten teil. Zweck des Kurses war, den Teilnehmern Gelegenheit zu geben, ihre Eignung für den Pilotenberuf abzuklären.

Deutsche und französische Geschäftsberichte für das Jahr 1957 sind auf schriftliche Anforderung hin beim Presse- und Public Relationsdienst erhältlich. Die englische Ausgabe erscheint im Mai; Interessenten können sich indessen vormerken lassen.

Es darf niemandem zugemutet werden, dass er alle 4800 Namen der Swissair-Angestellten auswendig lerne. Wer also intern telefoniert, hat darauf Anspruch, zuerst nicht einen Personennamen, sondern den der angerufenen Dienststelle zu vernehmen. Ein solch korrektes Verhalten am Telefon erspart nicht nur unnötige Rückfragen, sondern entspricht auch einer vor zwei Jahren von der Geschäftsleitung erlassenen und seither leider vielerorts wieder in Vergessenheit geratenen Weisung. Man mache sich zur Regel, am Telefon immer zuerst den Namen der Dienststelle und erst dann denjenigen der sprechenden Person zu nennen.

Cinerama Holiday, jener Film, der so erfolgreich für die Swissair wirbt, wurde im Februar in London nach einer Laufzeit von über zwei Jahren vom Programm abgesetzt. Rund 1'800'000 Personen hatten die Vorführungen besucht.

Die "Swissair-Gazette", eine vierteljährlich von der Propaganda-Abteilung herausgegebene Bordzeitung für unsere Passagiere, wird inskünftig auch an das Personal abgegeben.

DANGER!



in einem Büro gesehen..

MEN AT WORK !!

HABEN SIE SICH JE UEBERLEGT,

dass es nicht gleichgültig ist, wie lang Sie Ihre Telexmeldungen fassen? -

Die folgende VIP-Notiz ging im Januar an unsere Vertretungen auf der Fernoststrecke bis Bangkok:

```

HEGE SWROS RC
                SVWA SWRAP
                        SSCA
                                ODAP
MKKK SWRAP
                WCCC SWRAP VB TO ES
WBBS SWRES
                MBBB SWRAP TO VB
HEZH SWRVC OC VQ OG OJ OB LZ ON VB
VIP MESSAGE NR M 507 LEPORI GIUSEPPE
ACCOMPANIED BY HIS SON LEPORI GIOVANNI
SWISS FEDERAL COUNCILOR PREFERABLY SPOKEN
LANGUAGE ITALIAN FLYING ZRH BOM 21 JAN
500FR CCU ZRH 04FEB 503FR
                HEZH SWR.. 211110

```

Die Uebermittlung dieses scheinbar einfachen Textes kostete uns die "Kleinigkeit" von - 82 Franken! Schuld an diesem "Wucherpreis" trägt einmal die Tatsache, dass die Meldung wesentlich zu lang war. Beispiele: Dass es sich um eine "message" handelt, ist klar; dass der Sohn aller Wahrscheinlichkeit nach auch Lepori heisst, braucht nicht speziell erwähnt zu werden; die Aussage "accompanied by his son" lautet einfacher "and son"; usw.

Zudem muss man wissen, dass ab Karachi alle Meldungen auf dem PTT-Netz weitergeleitet werden. Dabei verschlingt vor allem die Adressengruppe eine bedeutende Wortanzahl. Es hätte sich also gelohnt, einen vereinfachten Wortlaut zweimal - wovon einmal für alle Stationen ab Karachi durchzugeben, und zwar so:

```

SSCA
                ODAP SWRAP
                        HEGE SWROS RC
HEZH SWRVC OC VQ OG OJ OB LZ ON VB
VIP507 LEPORI GIUSEPPE AND SON GIOVANNI
SWISS FEDERAL COUNCILOR LANGUAGE ITALIAN
ZRH BOM 21 JAN 500FR CCU ZRH 04FEB 503FR
                HEZH SWR.. 211110

```

Und ein zweites Mal mit der entsprechenden Adressengruppe:

```

MKKK SWRAP
                MBBB WCCC SWRAP TO
                        WBBS SWRES

```

Dieses Vorgehen wäre uns mit Fr. 40,75, also zu weniger als der Hälfte, belastet worden!

Wir nehmen kaum zu Unrecht an, dass auch Sie über eine solch naheliegende Möglichkeit, unsere Kosten zu senken, staunen; denn - Hand aufs Herz! -

HABEN SIE SICH WIRKLICH JE UEBERLEGT,
WAS FERNMELDUNGEN KOSTEN ?

Ungarn - Hilfe des SWISSAIR - Personals

Die nachstehende Rechnung gibt Ihnen Auskunft über unsere Tätigkeit seit Beginn der ungarischen Revolution 1956 bis Ende 1957. Die Rechnung wurde von Herrn W. Hosang, Chef Revisoratsbüro, geprüft und in Ordnung befunden. Der Zweck der Ausgaben entspricht den in unserem Zirkular vom 31.1.1957 gemachten Angaben.

Einnahmen 1956	7'542.75	
1957	<u>33'574.--</u>	41'116.75

Ausgaben

Pestalozzidorf Trogen (Ungarnhaus)	23'756.25	
Studentenhilfe	7'714.--	
Verschiedene Einzelhilfen	1'491.65	
Spesen	<u>30.10</u>	32'992.--
Bestand 31.12.1957		<u>8'124.75</u>

Das Ergebnis der Hilfe des Swissair-Personals ist erfreulich. Das Pestalozzidorf und die Studenten danken dafür.

Unsere beiden Studenten beschliessen ihr Studium im Frühjahr 1959. Bis dahin hoffen wir sie durch unsere Stipendien unterstützen zu können. Wir würden uns auch freuen die Hilfe für die Ungarnkinder-Kolonie im Pestalozzidorf Trogen - wenn auch gekürzt weiterführen zu können. Zusammen benötigen wir dazu in diesem Jahre rund Fr. 18'000.--.

Dürfen wir daher erwarten, dass alle Mitarbeiter Ihre gezeichneten Patenschaften weiterführen? Neueingetretene, die sich der Hilfsaktion anschliessen, können untenstehenden Talon benützen.

Für das Stiftungskomitee

L. Bollhalder

K. Linsi

Abtrennen und einsenden an SWISSAIR-Personal-Ungarn-Hilfe, Hirschengraben 84, z.Hd. von Herrn F. Jörg.

Ich zeichne eine Ungarnhilfe / Pestalozzidorf - Patenschaft von monatlich (mind. Fr. 1.--) Fr. vom bis und bin damit einverstanden, dass mir der Betrag allmonatlich vom Gehalt abgezogen wird.

Name :

Vorname :

Dienststelle :

Unterschrift :

Sehr geehrter Herr Schuler,

für Ihren Brief vom 18.2.1958 und für die zurückgesandten Photos danke ich Ihnen herzlich. Ihren Bericht habe ich mit grossem Interesse gelesen. Ich bewundere Ihre ausserordentliche Aktion, mit der Sie unseren Ungarn-Kindern soviel helfen, und ich bin überzeugt, dass all die schönen Spenden dazubeitragen, die 20 jungen Menschenkinder einer besseren Zukunft entgegenzuführen.

Nochmals, lieber Herr Schuler, meinen herzlichen Dank für alles.

Mit den besten Grüssen
KINDERDORF PESTALOZZI TROGEN
der Dorfleiter :

(A.Bill).



Bis zum Redaktionsschluss für diese Nummer der Guten Idee hat es leider nicht gereicht, die zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge völlig abzuschliessen. Wir bitten deshalb die betroffenen Einsender um Geduld bis zur nächsten Ausgabe und begnügen uns für diesmal mit der Publikation der abgelehnten Vorschläge.

Es sind dies :

- 681 Spezielle Frachtetiketten für die verschiedenen Prioritäten. Der Vorschlag ist vom ladetechnischen Standpunkt aus sicher gut, trägt jedoch den Gegebenheiten des Frachtbetriebes zu wenig Rechnung.

Die praktische Durchführung des Vorschlages würde bedingen, dass die Frachtcolis entweder zum vorneherein bereits bei der Annahme mit der entsprechenden Prioritätsetikette versehen, oder dass dieselben kurz vor dem Verlad angebracht würden.

Die Einteilung der Frachtladung nach Prioritäten kann stets erst kurz vor dem Abflug, und zwar in Zusammenarbeit mit Reservation und Load Control, erfolgen. Es ist deshalb nicht möglich, die Frachtstücke vorgängig mit der definitiv gültigen Prioritätsetikette zu versehen. Das Anbringen einer zusätzlichen Prioritätsetikette kurz vor dem Verlad würde eine beträchtliche Mehrarbeit bedeuten, die jeweils in den kritischen Zeitpunkt der Ladungsvorbereitungen für den Abflug fallen würde. Mit andern Worten müsste die Erleichterung für die Transitstationen mit einem Mehraufwand auf der Home Base bezahlt werden. Ausserdem würden die Transitstationen vor neue Probleme gestellt, indem die Prioritätsbestimmung der Home Base nicht unbedingt auf die Transitstationen übertragen werden kann.

Der Einsender wird gebeten, die festgestellten Unzulänglichkeiten und Schwierigkeiten auf dem Dienstweg der Stationsleitung zur direkten Weiterbehandlung mit Zürich zu melden.

- 2511 Fusstützen an den Sitzen der CV-440-Flugzeuge. Ueber das Entfernen der Fusstützen kann nicht diskutiert werden. Diese Stützen wurden montiert und teuer bezahlt, um den Passagieren die Sitzgelegenheit so angenehm wie möglich zu gestalten. Dass ohne diese Stützen das Reinigen der Kabine besser vor sich gehen würde, ist klar, doch ebenso sicher ist, dass dieselben nicht als Schikane für die Putztruppe angebracht wurden. Vielleicht gibt's einmal Flugzeuge, die Haltestangen à la Zürcher Tram statt Sitze haben : dann wird das Putzen eine Freude sein !

- 5440 Etui für Materialbezugskarten. Mit der Einführung der IBM-Lochkarten wurde auch das Problem einer entsprechenden Schutzhülle behandelt. Als Uebergangslösung behalf man sich mit Zellophanhüllen, während Versuche mit Karton-Etuis gemacht wurden.

Die Anschaffung der vorgeschlagenen Plexiglas-Etuis wäre zu kostspielig. Zudem könnten sie nicht überall verwendet werden.

- 5637 Spritzdosen für Zinc-Primer. Von einer Anschaffung von selbsttätigen Spritzdosen für Zinc-Primer wird vorderhand abgesehen, da der Preis hiefür zu hoch ist und sie noch keine Garantie für ein einwandfreies Grundieren bieten.

- 5679 Reinigung von Motorgehäuseteilen. Es stimmt, dass z.Z. die Nachreinigung von Gehäuseteilen im Kalt- und Warmwassertunnel durchgeführt wird, doch ist diese Lösung nur als vorübergehend zu betrachten. Sie wird wieder verlassen, sobald der Ausbau des spez. Spülbades beendet ist.

5767 Schwingungsdämpfer. Die auftretenden Schwingungen werden dank der Elastizität des Gummikerns gedämpft. Erhält nun der Gummikern nach einer gewissen Betriebszeit bleibende Deformationen, so verringert sich in gleichem Masse seine Elastizität wie er sich verändert, d.h. er ist nicht mehr fähig, die Schwingungen genügend zu dämpfen. Den Distanzschwund der zusammengedrückten Gummikerne durch Unterlegen von Metallscheiben auszugleichen würde somit keine Verbesserung bringen. Unter das Minimum zusammengedrückte Gummidämpfer müssen ganz einfach ersetzt werden.

5801 Dem Vorschlag, die Ofengitter für den Verpflegungsdienst aus Stahlrohren herzustellen, kann aus folgenden Gründen nicht entsprochen werden :

- Die Herstellung aus Stahlrohren wäre infolge der kleinen Biegeradien viel zu teuer.
- Um ein inwendiges Verschmutzen zu verhüten, müssten alle Rohre an den Enden verschlossen werden, was die Kosten weiter erhöhen würde.
- Das Widerstandsmoment eines Rohres ist um weniges kleiner als dasjenige einer vollen Stange mit gleichem Durchmesser. Da jedoch aus Platzgründen Rohre mit wesentlich grösserem Durchmesser nicht verwendet werden können, würde auch die im Vorschlag vermutete grössere Stabilität und Lebensdauer keineswegs erreicht. Dazu käme noch, dass das Richten von verbogenen Rohren bedeutend mehr Schwierigkeiten verursachen würde.

Um jedoch die Flickarbeit herabzusetzen werden bereits seit Anfang dieses Jahres die neuen Gitter hartgelötet statt wie bisher punktgeschweisst. In dieser Beziehung kommt der Vorschlag leider zu spät.

Betreffend dem Verchromen ist zu bemerken, dass nur einige wenige Gitter versuchsweise verchromt wurden. Diese werden aber sukzessive aus dem Verkehr genommen, da die Unzweckmässigkeit dieser Oberflächenbehandlung schon lange erkannt worden ist.

5851 Gebrauchte Ordner, welche noch einigermaßen gut erhalten sind und eine gebräuchliche Normalgrösse aufweisen, werden fortlaufend wieder zum Gebrauch abgegeben.

5911 Propeller-Regler-Wechsel auf Aussenstationen. Wenn ein Trouble eindeutig auf den elektrischen Teil des Reglerkopfes (Stepmotor) lokalisiert werden kann, so wäre der Wechsel nur dieses Teils anstelle des ganzen Reglers prinzipiell möglich. Da jedoch der Regler als Einheit eingestellt wird, ist eine Trennung des Ober- und Unterteiles unzweckmässig. Ein Zusammenbau von nicht auf dem Prüfstand eingestellten Einheiten würde eine Nachstellung der max. Drehzahleinstellung erfordern, womit die Einsparung an Arbeitszeit für das blosses Wechseln des Reglerkopfes grösstenteils oder ganz wieder verloren ginge.

Die vorgeschlagene Lösung ist auch daher zu kompliziert, weil 3 verschiedene Ausführungen des Zahnkolbens im Stepmotor vorhanden sind, welche die entsprechende konische Feder benötigen. Ausserdem würde die vorgeschlagene Methode den Nach- und Rückschub sowie die Untersuchung der Regler sehr erschweren. Was das Problem der Bolzenbrücke anbetrifft, so ist darauf hinzuweisen, dass Angaben in bezug auf die Regler-Stehbolzen in den fachdienstlichen Vorschriften über Torquemoment, Installation usw. enthalten sind.

5926 Verwendung der Kugellager der Hydr. Pumpe PF 17 für zwei weitere Motorlaufzeiten. Dieser Vorschlag betrifft eine Laufzeitenänderung, welche aus prinzipiellen Gründen nicht über das Vorschlagswesen behandelt werden kann. Den Vorschlag jedoch haben wir seinem Sinne entsprechend als Laufzeiten-Aenderungs-Antrag an die Laufzeitenkommission weitergeleitet.

5927 Testgerät für Servoverstärker. Der Bau des vorgeschlagenen Testgerätes erübrigt sich, da eine solche Testeinrichtung bereits vorhanden ist. Trotzdem möchten wir dem Einsender für seinen Vorschlag danken, da dieser eine elegantere Lösung darstellt. Das bestehende Gerät wird entsprechend modifiziert.

6046 Scotch-Tape-Bänder. Wir danken dem Einsender für seine Aufmerksamkeit. Das erwähnte Verpackungsband wird jedoch bei uns teilweise schon seit längerer Zeit verwendet. Immerhin ist zu bemerken, dass dieses Band die Schnüre nicht nur deshalb nicht verdrängen kann, weil es bedeutend teurer ist als diese, sondern auch weil halt ein grosses Paket besser zu tragen ist, wenn es verschnürt statt verklebt ist.

6127 Büro-Umzüge. Bei dem stetigen Personalzuwachs müssen notgedrungen auch die Büros erweitert werden. Um die einzelnen Dienststellen räumlich möglichst beisammen zu behalten, lassen sich leider oft weit ineinandergreifende Büroverlegungen nicht umgehen. Leider kann der eingereichte Vorschlag nicht verwirklicht werden. Wenn ihn der Einsender besser durchdacht hätte, so wäre es schon selber darauf gekommen, dass die von ihm proponierten "Cirkus-Knie Wohn- und Stallwagen" bei Gewitter hoffnungslos im seichten Klotener Grund versinken müssten, wenn darin Büros eingerichtet werden sollten. Man stelle sich nur die Flächenbelastung vor durch die in einen solchen Wagen zu ruhen kommende "Arbeits- und Papierlast" !

6350 Verständigung bei Funktionskontrollen, Groundchecks und Standläufen. Dem Problem, wie bei laufenden Motoren zwischen dem Cockpit und dem Boden die Verständigung verbessert werden kann, wird seit langem die volle Aufmerksamkeit geschenkt. Es wurden auch bereits wiederholt Versuche mit Telefonverbindungen und Funkgeräten durchgeführt, die jedoch keine befriedigende Lösung brachten.

Während bei einer telefonischen Verbindung der Motorenlärm den hauptsächlichsten Störungsfaktor bildet, sind beim Funkverkehr die Schwierigkeiten in der für alle Flugzeuge gleichbleibenden Frequenzuteilung zu suchen. Als sicherste und zugleich einfachste Methode erweist sich immer noch die Zeichengebung. Trotzdem wird das ganze Problem weiter verfolgt.

6353 Bordkarten. Im Hinblick auf die enorme Entwicklung des Flugverkehrs dürfte bei den ständig zunehmenden Passagierzahlen das Interesse für ein derartiges Kilometerblatt bald abflauen. Und der Propagandawert würde sich genau entgegengesetzt der sich ständig vermehrenden Kosten verhalten: je mehr Karten ausgegeben würden je weniger wären sie eine Trophäe. Ausserdem wäre die zusätzliche Belastung für die Piloten und das Kabinenpersonal, besonders bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, zu gross, besonders wenn noch Unterschriften gegeben und Kilometerstände überprüft werden müssten.

6354 Durchschlagsverfahren für Swissair-Tickets. Die Verwendung von "No carbon required" - (NCR) Papier für Swissair-Flugscheine wurde schon wiederholt geprüft. Aus folgenden Ueberlegungen wurde jedoch am alten Verfahren festgehalten:

1. Das Durchschreibevermögen des NCR-Papiers ist von der 4. Kopie an eindeutig schlechter als bei der im Swissair-Flugschein verwendeten Karbonisierung. Ueberdies erzeugt die NCR-Imprägnierung eine blaue, im Vergleich zur schwarzen Karbonisierung weniger gut lesbare Schrift.
2. Das NCR-Papier ist bedeutend empfindlicher gegen (ungewollte) Flächendrucke.
3. Die Verwendung des NCR-Papiers würde die Herstellungskosten der Flugscheine um ca. 30 % erhöhen.

Ausserdem wird gegenwärtig die Einführung von Lochkarten-Tickets geprüft, sodass die Umstellung auf ein neues Durchschlagsverfahren nicht aktuell ist.

6355 Seiden-Shawls für Air-Hostessen. Die Hostessen haben einen leichten, überall verstaubaren Regenmantel, dessen Kapuze sich sommers bestens zum Schutze der Frisur eignet. Im Winter sind die teuren Häupter unserer Lieben gut vor Witterungseinflüssen geschützt, indem auch der Wintermantel eine anknöpfbare Kapuze besitzt.

Dürfte wohl der Grund für den Vorschlag zur Abgabe von über das Beret zu tragenden Seiden-Shawls in einem neuen Mode-Cri zu suchen sein? Vielleicht, aber wer soll das bezahlen?

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

- 4837 Anbringen von Gleitschutz in den DC-3-Flugzeugen
- 4898 Beschriften der Teleskop-Treppe der CV-440-Flugzeuge mit SWISSAIR
- 5194 Begleitpapiere für Extern-Aufträge
- 5283 Dichtungsbalg für Turbine
- 5663 Zange für Kontakte der Wellenschaltersegmente
- 5929 Anfertigen eines Test-Oscillators

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 4899 Reservemahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen
- 5407 Spezialzange für Durable-Druckknöpfe
- 5523 Polsterdüse für Staubsauger
- 5387 Satellitenradachsen-Reinigung
- 5821 Frachtcontainer DC-6B/DC-4
- 5957 Sampling-Abrechnung

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches
- 302 Niederspannungskabel
- 4378 Anfertigen eines fahrbaren Kompressoren-Prüfstandes
- 4904 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr.Oelkühler.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/302/410/607/643/729/735/736/771/789/791/1056/1179/1453/2362/2468/2469/2508/2511/
2595/2596/3286/4074/4162/4247/4378/4404/4502/4502/4529/4530/4553/4570/4588/4594/4625/
4646/4648/4649/4650/4661/4736/4740/4748/4768/4773/4827/4828/4838/4855/4874/4892/4904/
4924/4954/4962/4965/5025/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5150/5151/5156/5164/5176/5196/
5197/5250/5262/5263/5265/5266/5284/5401/5425/5456/5466/5478/5508/5519/5522/5527/5531/
5545/5560/5575/5579/5589/5600/5601/5603/5619/5656/5661/5664/5668/5670/5674/5676/5694/
5697/5701/5702/5704/5710/5715/5765/5769/5771/5775/5791/5795/5800/5803/5807/5809/5811/
5813/5841/5849/5852/5854/5856/5858/5861/5862/5863/5910/5914/5917/5918/5919/5922/5930/
5932/5945/5946/5955/5956/5958/5959/6040/6042/6049/6107/6124/6351/6352.



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Mehr Freizeit — ?

Eine kürzlich durch den Twentieth Century Fund vorgenommene Erhebung über die Entwicklung der Produktivität in den Vereinigten Staaten stellte fest, dass ein Arbeiter mit den modernen Werkzeugen und Maschinen in 40 Stunden die gleiche Leistung vollbringt wie vor fünfzig Jahren drei Arbeiter zu je 70 Arbeitsstunden. In der Schweiz wurde 1877 die Arbeitsdauer auf 11 Stunden im Tag und 1918 auf 48 Stunden in der Woche festgesetzt. Die Arbeitsintensität hat sich aber so gesteigert, dass sich eine weitere Arbeitszeitverkürzung rechtfertigt. Unsere fortschrittlich eingestellte Geschäftsleitung hat uns denn auch die 5-Tagewoche gewährt. Die Arbeitszeitverkürzung kann aber nicht als Selbstverständlichkeit hingenommen werden.

Freizeit fördert die Leistung. Es ist statistisch erwiesen, dass kürzere Arbeitszeit die Produktions-Ergebnisse verbessert, die Unfallfrequenz verringert und die Absenzen reduziert. Gut erholte Mitarbeiter haben mehr Freude am Beruf, sie denken mehr mit und beteiligen sich auch mehr am Vorschlagswesen. In einem deutschen Unternehmen gingen als Folge der Arbeitszeitverkürzung u. a. innert 2 Monaten 500 Verbesserungsvorschläge von 1200 Mitarbeitern ein. Bei der Einführung unserer Fabrikgesetzgebung betrug die mittlere Lebenserwartung nur 40 Jahre. Heute beträgt sie zwischen 66 und 71 Jahren. Der besser ausgeruhte Mensch bleibt länger arbeitsfähig. Es ist auch für den Betrieb wichtig, wenn dessen Mitarbeiter bis zur Pensionierung in ihren Leistungen nicht nachlassen.

Leider hat die Erhöhung der Freizeit auch ihre Schattenseiten. Eine davon ist das Auftreten der Schwarzarbeit. Besonders gilt dies, wenn auch nicht ausschliesslich, bei den handwerklichen Berufen. In unserem Betrieb sind Fälle bekannt, wo Mitarbeiter recht eigentlich einer Doppelarbeit nachgehen; sei es, dass sie nach Arbeitsschluss für eine Handelsfirma auf Reisen gehen, sei es, dass sie für eine Lebensversicherungsgesellschaft hausieren. Solche Erscheinungen stellen nun den Sinn der Bestrebungen um vermehrte Freizeit völlig in Frage. Welchem Arbeitgeber kann man unter solchen Umständen noch zumuten, seinen Mitarbeitern mehr Freizeit einzuräumen, wenn diese, statt sich bei Spiel und Sport von der "einseitigen und intensiven Beanspruchung" zu erholen, den Rest ihrer Kräfte an Schwarzarbeit verkaufen? Wir sind uns bewusst, dass solchen Auswüchsen schwer beizukommen ist, auch nicht mit noch höheren Löhnen. Wir sind aber auch überzeugt, dass die positiven Aspekte der grösseren Freizeit überwiegen werden und widmen deshalb einer sinnvollen Freizeitgestaltung unsere ganze Aufmerksamkeit. Sie erschliesst uns herrliche Möglichkeiten, nicht nur beim Sport, sondern auch in Haus und Garten, auf Reisen und last but not least: bei den vielen noch ungelesenen Büchern.

Clubhaus Swissair

Im Clubhaus wurden bei der Inventur-Aufnahme folgende liegengelassenen Gegenstände gezählt: 3 Herren-Leibchen, 6 Hemden, 2 Damen-Pullover, 1 Herren-Pullover, 8 Turn- oder Tennishosen, 1 Damen-Tennis-Kostüm, 10 Frottiertücher, 4 Waschlappen, 8 Paar Socken, 11 Paar Tennisschuhe, 1 Racket-Spanner, 1 Hut mit den Initialen WA und 2 Tennismützen. Die Wäsche wurde von Frau Böniger gewaschen, gebügelt und zum Abholen sortiert. Die Eigentümer werden gebeten, die Utensilien in den nächsten Tagen gegen angemessene Entschädigung für das Instandstellen abzuholen. Ueber Wäsche, die während der nachfolgenden Saison nicht abgeholt worden ist, verfügt der Vorstand der FPS.

Bal Swissair à Genève vom 8.3.1958

Das Comité d'organisation du Bal Swissair, unter seinem Präsidenten, Hrn. W. Wälli, hat dieses Jahr neue Wege beschritten. Nicht in der Wahl des Lokals für den Anlass (was würde sich besser eignen als das Grand Casino?), auch nicht in Bezug auf die Dekorationen, die von Hrn. Georges Schoeni meisterhaft hingezaubert wurden, wohl aber bei

April 58/9

der Frage der Revue. Dieses an sich beliebte, mir jedem Jahr aber anspruchsvollere und vor allem kostspieligere Swissair-Kaleidoskop wurde erstmals fallen gelassen. Und siehe da, der Ball war trotzdem ein Erfolg. Natürlich, es brauchte entsprechend bei den Orchestern nicht gespart zu werden, und wohl kaum je zuvor konnte es sich jemand leisten, einen Claude Luter aus Paris für einen Abend zu engagieren, nebst den Orchestern Jean Warren und José Santos. So brauchte sich niemand zu wundern über die Stimmung, die bald in allen Sälen herrschte. Und an Details sind uns speziell in Erinnerung geblieben die zwei reizenden, kleinen Japanermädchen, die beim Entrée allen Damen Mimosen anboten, das stilecht luscie Café arabe mit seiner Bar und der riesige Gabentisch der Tombola. Wusste wohl Göttin Fortuna, dass sie zum letzten Mal eine Swissair-Tombola zu verteilen hatte? Uebermütig verschwendete sie ihre Küsse: ein Arbeiter von Cointrin zog heim nicht nur mit einer schönen goldenen Armbanduhr, sondern gleich noch mit je einem Ticket Genf-Zürich und Genf-Athen. Ihn hat sie wohl speziell gut gemocht!

War es ein Ball, ein Fest? Nein, es war ein Genfer Ball, ein Genfer Fest: fröhlich, heiter, charmant, wie eh und jeh.

H. Zeller.

Kegel-Club

Der auf Grund des seinerzeitigen Aufrufes probeweise gebildete "Kegelversuchsbetrieb" wurde mit Datum vom 5. Februar 1958 durch den neugegründeten Kegel-Club Swissair abgelöst. Im 14tägigen Turnus treffen sich die Kegler jeweils am Montag von 20 - 23 Uhr im Restaurant Rosenau in Zürich-Seebach zum gemütlichen "Schub". Interessenten sind gebeten, sich bei Herrn K. Frei, Dept. III, Tel. 3121, zu melden.

Fussball-Club

Der Jahresbericht der Technischen Fussball Kommission Region Zürich gibt uns Aufschluss.

	<u>Saison 1956/57</u>	<u>Saison 1957/58</u>
Teilnehmende Mannschaften	76	84
Verbandsspiele	574	640
Lizenzierte Spieler	1809	1911

Bei der Durchführung der Fussball-Meisterschaft im Rahmen des Firmensportes wurden jede Saison nur 50 Schiedsrichter gemeldet. Dies sind 30 Pfeifenmänner zuwenig, und wer sich unparteiisch glaubt, kann sich sofort melden.

Der Ausschuss der TK Fussball hielt in der Saison 1956/57 insgesamt 46 Sitzungen ab, um die reibungslose Durchführung des Meisterschaftsbetriebes, trotz des Mangels an geeigneten Sportplätzen, zu sichern.

Erwähnt wurde noch, dass nur Dank dem Entgegenkommen der Geschäftsleitungen, welche jährlich tausende von Franken dem Firmensport spenden, die Fussballmeisterschaften durchgeführt werden können.

Club-Mitteilungen. Vor dem Meisterschaftsbeginn konnten infolge schlechter Terrainverhältnisse nur zwei Freundschafts-resp. Trainingsspiele ausgetragen werden.

1.3.58	Swissair II	-	Knorr-Thayngen	7 : 3
2.3.58	Niedergösgen	-	Swissair I	4 : 5

Am 22.3.58 traten unsere Mannschaften zum ersten Rückrundenspiel an, wobei beide Teams die 2 Punkte den glücklicher spielenden Gegnern überlassen mussten. Ganz besonders stand unsere erste Mannschaft unter einem Unglückstern, indem ihre Stürmer fast pausenlos das gegnerische Tor berannten und nur 2 mal skorten, während die Vorderleute des FC-Migros mit ihren wenigen Angriffen 4mal ins Schwarze trafen. Am darauffolgenden Samstag machten es unsere Elf wieder gut und schickten dafür die MFO mit 5 : 0 nach Hause.

Resultate :

22.3.58	Swissair II	-	SRO II	0 : 2	29.3.58	Swissair II	-	Fleischwaren AG	3 : 2
	Migros	-	Swissair I	4 : 2		Swissair I	-	MFO	5 : 0

M. Strahm

Damen-Korbball

Der Handball-Club Swissair hat auf Anregung einiger Damen-Passivmitglieder den Versuch gestartet, eine Damen-Korbball-Sektion zu gründen. Der Erfolg war recht zufriedenstellend. Um aber einen interessanten Spielbetrieb aufziehen zu können, braucht die Sektion noch mehr Teilnehmerinnen.

Das Training wird jeden Mittwoch 20 Uhr durchgeführt und von einer dipl. Sportlehrerin geleitet. Unser Trainingsort ist die Turnhalle Buchwiesen bei der Freizeitanlage Swissair Buchwiesen. Fräulein G. Calgari, Tel. 444 Zürich oder Fräulein T. Steinmeyer, Tel. 2918 Kloten werden Ihnen gerne Auskunft geben. Wir wünschen der Damen-Korbball-Sektion recht guten Erfolg und hoffen, dass sich noch viele Damen für diesen schönen Sport melden werden.

SWISSAIR



Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs

Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

7. Jahrgang

Nr. 5

Mai 1958

Unsere Verkehrsergebnisse im April 1958

	<u>April 1958</u>	<u>April 1957</u>
Offerierte Tonnenkilometer	16'208'637 + 38 %	11'742'544
Ausgelastete Tonnenkilometer	9'682'294 + 30 %	7'437'142
davon : Passagier-tkm	6'112'716 + 28 %	4'781'899
Gepäck-tkm	1'555'347 + 29 %	1'204'103
Fracht-tkm	1'504'481 + 42 %	1'061'978
Post-tkm	509'750 + 31 %	389'162
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	59,8 %	63,4 %

Der um 38 % gesteigerten Gesamtangebot stand im Berichtsmonat eine um 30 % erhöhte Zahl ausgelasteter Tonnenkilometer gegenüber. Der Ladefaktor von 59,8 % (im Vorjahr: 63,4 %) entspricht noch nicht unsern mit 63 % budgetierten Erwartungen. Indessen ist die Differenz zwischen Angebot und Nachfrage nicht mehr so gross wie in den Monaten des ersten Quartals, und die Einnahmen pro ausgelasteten tkm erweisen sich als etwas höher, als im Budget angenommen.

In Europa, wo wir 52 % der totalen Produktion offerierten, ging der mittlere Auslastungsgrad von 57,9 % auf 53,1 % zurück. Die Zahl der angebotenen tkm nahm um 15 %, die verkaufte Leistung um 5 % zu.

Eher mässig war das Resultat im Verkehr mit den nächstlichen Destinationen, wo das Angebot um 46 %, die Nachfrage aber nur um 19 % wuchs. Der durchschnittliche Auslastungsgrad sank in der Folge um 13,6 Punkte von 73,2 % auf 59,6 %.

Im Nordatlantikverkehr betrug die Auslastung noch 65,1 % (im letztjährigen April: 74,2 %). Wir hatten hier die Zahl der offerierten tkm um 30 % gesteigert, konnten aber lediglich 14 % mehr auslasten als im Vorjahr.

Dagegen vermochten unsere Kurse über den Südatlantik trotz einer 48 %igen Mehrproduktion sehr zu befriedigen; die Nachfrage wuchs gleichzeitig um 91 %, was den Ladekoeffizienten von 55,2 % auf 71,0 % ansteigen liess.

Im Fernostverkehr erreichte die mittlere Auslastung 66,1 %, ein sehr günstiges Resultat.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden ernannt : die Flugkapitäne Alfred Muser und Alfred Sooder auf DC-6B/7C (Nordatlantik), Pilot Rodolphe Burkhardt und die Flugkapitäne Noel Humphries, Keith Johnson und Stephen Kusak auf DC-6B (Europa und Naher Osten), Pilot Börje Danielsson, Flugkpt. Claus Hedrich, sowie die Piloten Kurt Schärli und Roger Suter auf Convair. Wir gratulieren !

Den Grad des Flugkapitäns hat Pilot Walter Iff erhalten. Unsere besten Glückwünsche !

Zum Chef der Dienststelle Meteo der Abteilung Flight Operations (Dept. III) wurde Herr Frédéric Haldimann befördert. Wir wünschen ihm viel Erfolg.

Von unsern Aussenvertretungen - Im Singapur und Kuweit sind neue Einmann-Vertretungen der Swissair eröffnet worden. Herr Max A. Landolt nimmt unsere Interessen in der malaiischen Metropole wahr, während Herr Marcel Alibrandi unsere Gesellschaft am Persischen Golf vertritt. Als Nachfolger Herrn Alibrandis in Dhahran wurde Herr Toni Plüss, bisher Mitarbeiter der Schweiz, Verkehrs-zentrale Kairo, zum Regionalvertreter ernannt. Schliesslich hat Herr Robert C. Frieden, bisher Swissair Kalkutta, seine Tätigkeit als Chef der Regionalvertretung Recife aufgenommen. Als sein Vertreter amtiert Herr Nythamar de Oliveira, bisheriger interimistischer Leiter der Zweigstelle, dem die Behandlung von besondern Verkaufsproblemen in Nordbrasilien übertragen wurde.

VOLLER ERFOLG UNSERER KAPITALERHOEHUNG

Der von der Generalversammlung am 2. April beschlossenen Erhöhung des Aktienkapitals von 42 auf 63 Millionen Franken war ein durchschlagender Erfolg beschieden. Die bisherigen Aktionäre machten von ihrem Bezugsrecht weitgehend Gebrauch. In der Emissionsfrist vom 9. bis 25. April vermochte das Bankenkonsortium die 60'000 neuen Namensaktien nicht nur glattweg abzusetzen, sondern es wurden darüber hinaus 15'000 Aktien mehr gezeichnet als abgegeben werden konnten. Infolge dieser Ueberzeichnung und weil der Erhöhungsbetrag von 21 Millionen Franken statutarisch festgelegt war, liessen sich die freien Zeichnungen nur in stark reduziertem Masse berücksichtigen.

Mit einer Verteilung des Aktienkapitals auf rund 6'000 Aktionäre (vor dem 2. April ca. 4'500) hat die finanzielle Basis unserer Gesellschaft eine willkommene Verbreiterung erfahren. Nicht weniger erfreulich ist die Tatsache, dass zahlreiche Swissair-Mitarbeiter Aktionäre und damit Teilhaber der Gesellschaft sind.

DIE TECHNISCHE ECKE

Der Magnetkompass ist eines der ältesten Hilfsmittel zur Richtungsbestimmung. Sein Gebrauch lässt sich bis weit ins Altertum zurück feststellen. Obschon der Aufbau des Kompasses im Laufe der Zeit geändert hat, so arbeitet er immer noch nach dem gleichen Prinzip.

Wird ein magnetisches Stäbchen im Raume so gelagert, dass es frei drehen kann, so stellt es sich in die Nord-Süd-Richtung. Das nach Norden weisende Ende bezeichnet man als Nordpol, das andere als Südpol. Da sich aber die magnetischen Pole der Erde nicht genau bei den geographischen Polen befinden, zeigt der Magnet auch nicht genau zu den Erdpolen. Die mit Deklination bezeichnete Abweichung ist je nach Standort auf der Erde verschieden. Zudem ändert sie auch zeitlich, da die magnetischen Pole wandern. Die Aenderungen ergeben - auf speziellen Landkarten eingetragen - die für die genaue Orientierung nötigen Unterlagen. Für den im Flugzeug eingebauten Kompass ergibt sich aber noch eine weitere Abweichung, die man Deviation nennt. Sie beruht auf Störungen, die einerseits von der elektrischen Installation und andererseits von der Struktur des Flugzeuges herrühren. Für einen bestimmten elektrischen Betriebszustand können diese Störungen durch ein Kompensationsverfahren weitgehend ausgeglichen werden. Die noch verbleibenden Fehler werden auf einer Tabelle (Deviation-Chart) notiert und müssen bei der Ablesung des Kompasses berücksichtigt werden.

Parlamentarische Kommissionen tagten am 22. und 28. April in Kloten. Sie nahmen in befürwortendem Sinne Stellung zu zwei Botschaften des Bundesrates, die sich mit der Förderung des fliegerischen Nachwuchses und mit der Beteiligung der Eidgenossenschaft an der Kapitalerhöhung der Swissair befassen.

Kantönligeist ? Eine Telexmeldung über der Rundflug der nationalrätlichen Kommission, die am 22. April in Kloten tagte, nannte das hohe Gremium eine "nationalraetische kommission"...

Erhöhte Subventionen sind vom amerikanischen Senat zum Ausbau der grossen Flughäfen der USA vorgeschlagen worden. Während bisher jährlich 63 Mio. Dollar dafür vorgesehen waren, sollen zusätzliche 75 Mio. für das kommende Jahr und von 1960 jährlich 100 Mio. Dollar aufgewendet werden.

Mehr als 5'000 Mitarbeiter - Laut Personalstatus per 30. April zählt die Swissair erstmals mehr als 5'000 - genau : 5'054 - Mitarbeiter.

25 Dienstjahre - am 20. April jährte sich zum 25. Mal der Tag, an dem der Chef unseres Frachtdienstes in Zürich-Kloten, Herr Kurt Weber, in die Dienste der Swissair trat. Er wurde bei der Flugleitung Dübendorf angestellt und galt - nach einem entsprechenden Kurs auf dem damaligen Londoner Flugplatz Croydon - als Spezialist für die Abfertigung der Flugzeuge der Imperial Airways Ltd., aus der später bekanntlich die BEA und die BOAC hervorgingen. 1937 wurde Herr Weber Flugleiter in Dübendorf, und im Herbst 1946 ernannte ihm die Geschäftsleitung zum Chef des Frachtdienstes im Dept. III.

Ebenfalls vor einem Vierteljahrhundert, am 25. April 1933, begann Herr Hans Aeppli, Stellvertreter des Chefs Dept. II, seine Tätigkeit bei der Swissair. Durch seine Auslandsaufenthalte in Paris, Wien und London war er schon damals dazu prädestiniert, unserer Gesellschaft wertvolle Verkaufsdienste zu leisten. 1935 war Herr Aeppli Vertreter der Swissair in Paris, und ein Jahr später übernahm er die Leitung des neugegründeten Luftreisebüros im Zürcher Hauptbahnhof. 1940 erhielt Herr Aeppli die Prokura, und 1948 wurde er zum Vizedirektor befördert.

Den beiden Silberjubilaren wünschen wir von Herzen, dass sie sich noch manches Jahr guter Gesundheit und erfolgreichen Wirkens erfreuen können.

Ein Rücktritt - Ende April trat aus Altersgründen Herr Ing. Fred Brunner von seinem Posten als Chef der Sektion Materialeinkauf des Dept. IV zurück. Als einer der zwölf ersten Militärpiloten unserer Armee - sein ziviles Brevet datiert vom August 1915, Militärflieger wurde er im März 1916 - gehört Herr Brunner noch der "Alten Garde" an. Er hat die Aviatik in unserm Land von Anbeginn miterlebt und war selbst einer jener Unentwegten, die mit eigenen Konstruktionen das Wissen um den Flugzeugbau förderten und auch dadurch mithalfen, den Grundstein zum Erfolg der Schweizerischen Luftfahrt zu legen. Für seine wertvollen Dienste gebührt ihm unser herzlichster Dank. Herr Brunner stellt sich uns halbtagsweise im Dept. I weiter zur Verfügung. Sein Nachfolger als interimistischer Chef des Materialeinkaufs ist Herr Max Sprenger, dem wir viel Erfolg wünschen.

Happy Landings - Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand herzlich viel Gutes zu wünschen : 22.3 Robert Hirlinger, Traffic (III) ; 26.3 Ferdinand Fürstenberger, IERA-Flugbetrieb (IV) und Trudi Fehlmann, Büro für Betriebsverträge (III) ; 29.3 Jakob Kuhn, Hydraulische Werkstatt (IV) ; 2.4 Marcel Despont, Postabrechnung (I) und Jolanda Deuber, Verkehrsabrechnung (I) ; 3.4 Luzius Stähli, Flugbetrieb (IV) ; 10.4 Rudolf Fischbacher, Fracht Import (III) ; 12.4 Jakob Camenisch, Flugbetrieb (IV) ; 12.4 Josef Egli, Service Engineering (IV) ; 14.4 Alfred Zeindler, Verkehrsabrechnung Pool (I) ; 18.4 Ernst Michel, Werft (IV).

Das eidgenössische Buchhalterdiplom haben die Herren Fritz Huwyler, Kalkulation Betriebswirtschaftsdienst (I) und Robert Meier, Materialplanung (IV) erworben. Wir gratulieren ihnen zu der feinen Leistung.

Todesfälle - Am 24. April verschied nach einer acht Monate dauernden Krankheit Herr Albert Dietschi, Mechaniker der Werft, Dept. IV, im 58. Altersjahr. Er war seit 1951 Angestellter der Swissair, die in ihm einem treuen Mitarbeiter verliert. Seiner Frau und seinem beiden Kindern sprechen wir unser herzlichstes Beileid aus. Wir werden Herrn Dietschi ein ehrendes Andenken bewahren. -

Am 24. Februar verstarb Fräulein Vreni Höhener, geboren 1930. Sie gehörte als Laborantin im chemischen Labor des Dept. IV erst seit dem letzten Jahr unserm Mitarbeiterstab an. Auch ihren Angehörigen möchten wir von Herzen kondolieren.

Neue DC-8 Bestellung - Die amerikanische Luftverkehrsgesellschaft North-West Airlines hat 5 DC-8 in Auftrag gegeben.

4 weitere Metropolitans für SAS - SAS hat bei den Convair-Werken 4 weitere Metropolitans bestellt. Die skandinavische Luftverkehrsflotte umfasste bisher 16 Einheiten dieses Typs.

Wechsel im Flugzeugpark der Lufthansa - Die Deutsche Lufthansa beabsichtigt, zwei ihrer acht Super-Constellations zu verkaufen. Die Gesellschaft wird voraussichtlich noch dieses Jahr ihre Wahl über die Anschaffung von Düsenflugzeugen für Mittelstrecken treffen. In Frage kommen der Boeing 720, der Convair 880 oder der Comet IV.

Idlewild baut für die Passagiere aus dem Tierreich gegenwärtig ein Aufnahmegebäude als Bestandteil der Luftfrachtabteilung. Der "Zoo" enthält spezielle Käfige jeglicher Grösse und soll rund 1 Mio. Fr. kosten. In New York landen oder starten jährlich etwa 100'000 Tiere aller Gattungen.

Flugzeugbestand der IATA-Gesellschaften -

Die Mitgliedgesellschaften der IATA verfügen im erstem Halbjahr 1958 über einen gemeinsamen Flugzeugbestand von 2'900 Einheiten, unter denen zum erstenmal die viermotorigen Typen anteilmässig mit 51 % (1957 : 47 %) überwiegen. Von den 59 verschiedenen Flugzeug- und Helikoptermustern distanziert der DC-3 mit 694 Einheiten alle andern sehr beträchtlich. Ihm folgen die nachstehenden Typen (mit 100 und mehr Einheiten) :

	Anzahl :
2. DC-6B (meistverwendeter 4-motoriger Typ)	202
3. DC-4	198
4. Super Constellation	186
5. Constellation	161
6. Viscount	158
7. DC-6	152
8. Convair 340	141
9. Convair 240	102
10. DC-7C	100

Der Metropolitan steht mit 67 Einheiten an 13. Stelle. Als Kuriosum sei erwähnt, dass immer noch zehn dreimotorige Flugzeuge zum Einsatz gelangen, nämlich fünf De Havilland Drover und fünf Junkers 52.

Neue IATA-Mitglieder - Die irische Luftverkehrsgesellschaft Aerlinte Eireann (Irish Airlines) und die Austrian Airlines wurden als Aktivmitglieder in die IATA aufgenommen. Die Zahl der IATA-Gesellschaften erhöht sich damit auf 84 (75 aktive und 9 zugewandte Mitglieder). - Die Aerlinte Eireann tritt seit Ende April auf der Nordatlantikstrecke als neue Konkurrentin auf. Sie verwendet für ihre zunächst dreimal wöchentlich geführten Kurse zwischen New York und Shannon Super Constellations, die sie von Seaboard & Western gechartert hat.

Der Malaiische Bund ist anfangs Mai als 72. Mitgliedstaat der ICAO beigetreten.

Die neue französische Fluggesellschaft für den Inlandverkehr, Air Inter, nahm kürzlich ihren Betrieb auf der Linie Paris-Strasbourg auf. Sie stellt auch Verbindungen zwischen Frankreichs Hauptstadt und Marseille, Toulouse, Bordeaux usw. her.

Die KLM erreichte 1957 eine im Vergleich zum Vorjahr um 13 % erhöhte Gesamtproduktion von 460,8 Mio. tkm. Die Zahl der ausgelasteten tkm nahm um 12,5 % auf 264,1 Mio. tkm zu. Der Auslastungsgrad betrug 59,6 % (60,5 %). Die Transporteinnahmen machten insgesamt 467,36 Mio. hfl. (+ 15 %) aus ; dazu kamen betriebsfremde Erträge in der Höhe von 28,87 Mio. hfl. sowie 8,31 Mio. hfl. als Buchgewinn aus dem Verkauf eines DC-4 und von fünf Convair-240. Der Reingewinn von 22,85 (23,05) Mio. hfl. gestattete die Ausschüttung einer Dividende in der unveränderten Höhe von 7 %.

Haben Sie sich je überlegt, ...

... wie unsere Telexkosten ermittelt werden ?

Ein bedeutender Teil unserer Fernschreibmeldungen wird über das von der SITA (Société Internationale des Télécommunications Aéronautiques) den Fluggesellschaften zur Verfügung gestellte Netz übermittelt. Ausnahmen bilden :

- die Meldungen von Zürich nach Genf sowie nach und innerhalb Nordamerikas, wo wir eigene Verbindungen unterhalten (die Fernschreibverbindung Zürich-New York kostet uns monatlich allein 23'600 Franken) ;
- die Netze östlich Karachi ;
- die Telexverbindungen der PTT von und nach Basel und Bern.

Die SITA-Meldungen werden uns nicht pauschal, sondern nach einem Schlüsselverfahren belastet ; dieses beruht auf einer an gewissen, uns unbekanntem Tagen vorgenommenen Ermittlung der durchschnittlichen Länge unserer Meldungen. Die monatlich während vier Tagen gezählten Meldungen werden dann mit der durchschnittlichen Wortzahl multipliziert ; das Ergebnis ist für die Verteilung der Kosten massgebend. Im Jahre 1957 zählte eine Swissair-Meldung im Mittel 20,291 Wörter. Wir stehen damit von 37 Gesellschaften an 9. Stelle. Den niedrigsten Durchschnitt - 14,625 Wörter je Meldung - verzeichneten die Ethiopian Airlines.

1958 kostet jedes auf dem SITA-Netz übermittelte Wort voraussichtlich 5,35 Rappen. Auf den übrigen nicht swissaireigenen Netzen ist der Wortpreis bedeutend höher. Wenn wir nun im laufenden Jahr in JEDER MELDUNG AUF EIN EINZIGES WORT VERZICHTEN, DANN ERSPAREN WIR DEM UNTERNEHMEN RUND 125'000 FR., wobei wir die Materialkosten erst noch nicht berücksichtigt haben ! Vergleichsweise sei erwähnt, dass wir für die Jahresmiete des Hangars ca. 129'000 Fr. und für die des Bürohauses an der Weinbergstrasse ca. 112'000 Fr. aufwenden...

Sie sind sicher mit uns einig, dass es berechtigt sei, alle Swissair-Mitarbeiter zu fragen :

Haben auch Sie sich überlegt, was Ihre Meldungen kosten ?

So einladend
präsentiert sich
die Freizeitanlage
SWISSAIR Buchwiesen
auch für Sie !



Kleines Traktat über die Freizeit.

Es war an einem der ersten warmen Tage dieses späten Frühlings. Ich begegnete im Klotener Flughafen einer vor kurzem flügge gewordenen Hostess, die mir begeistert von ihren ersten beruflichen Erfahrungen erzählte. Am Allerliebsten würde sie ja nun die ganze Zeit in der Weltgeschichte herumgondeln; denn mit den Ruhetagen sei das so eine eigene Sache. Noch kenne sie nicht eben viele Leute in Zürich, und wenn sie frei habe, so komme sie sich ein kleines bisschen einsam und verlassen vor. Das mit dem Bekanntenkreis werde sich bestimmt zum Guten werden, versuchte ich - übrigens völlig überzeugt - die charmante junge Dame zu trösten. Worauf sie entgegnete, dass ihr das wenig helfe, weil ihre Arbeitszeit ja recht unregelmässig und jedenfalls nicht so wie die "gut bürgerlicher" Berufsleute festgesetzt werde, und sie also selten zusammen mit ihren Freunden frei erhalte. -

Hätte dieses Gespräch vor einem oder zwei Jahren stattgefunden, dann wäre guter Rat teuer gewesen. Mir aber fiel es leicht, ihn billig zu erteilen. Und davon soll hier die Rede sein. Vielleicht glauben Sie, geneigte Leser, der Aufwand einer Spezialbeilage zu den "News" für Ratschläge an das Personal sei nicht gerechtfertigt. Wir hoffen, Sie vom Gegenteil überzeugen zu können. Bitte hören Sie zu diesem Zweck unsern Tatsachenbericht weiter an :

Ich machte besagte Hostess darauf aufmerksam, dass sie zweifelsohne nicht die einzige Swissair-Angestellte sei, die ihre Freizeit gerne in angenehmer Gesellschaft verbrächte. Ob ihr denn noch nie von der Freizeit-Anlage für unser Personal erzählt worden sei? Und sehen Sie, auf diese Frage geschah das Unglaubliche, das uns dazu veranlasste, diese Reportage überhaupt und dazu noch im Tone leiser Entrüstung zu verfassen. Die Hostess errötete nämlich um ein wenig und meinte, doch sie habe davon schon gehört. Aber ob sie als frischgebackene Swissair - Mitarbeiterin denn das Recht habe, dort einfach hinzugehen ?

Trotzdem die Holdselige keinen trug, war ich wie vom Sack geschlagen. Es scheint tatsächlich bei der Swissair Leute zu geben, die - von gänzlich unangebrachten Hemmungen befangen - nicht anzunehmen wagen, was ihnen ihr Arbeitgeber generös und à discretion offeriert : Die anerkannt hübscheste Gelegenheit in ganz Zürich, seine Mussestunden zuzubringen ! Da ist nun ein Klubhaus mit allen Schikanen aufgestellt worden. Tennisplätze, eine Bocciabahn und Ping-Pong-Tische laden Sportbeflissene zum fröhlichen Wettstreit, auf Rasenplätzen tummeln sich die Jüngsten der Swissair - Familie, während der eher beschauliche Typ vielleicht ein erbauliches Landluftnicker - chen in einem der bunten Sonnenstühle geniesst. Und diese Anlage ist für alle da : für den Werftarbeiter und seine Frau, für die Daktylo im Verkauf, für den Bürochef im Departement I, für den Piloten, die Hostess und selbstverständlich - für Sie ganz persönlich.

Waren Sie tatsächlich noch nie dort ? Dann tun Sie sich doch endlich den Gefallen und gehen Sie am nächsten schönen Tag nach Feierabend hin. Sie brauchen weder ein Anmeldeformular auszufüllen noch einen Ausweis mitzubringen. Falls Sie keine der anwesenden Habitués kennen sollten, dann fragen Sie nach Frau oder Herrn Böniger, unserm Platzwart-Ehepaar. Sie werden sich Ihrer annehmen und Ihnen zeigen, wo die Garderobe ist, wo man sich duschen oder auch inwendig erfrischen kann, wo Sie Bocciakugeln oder Tischtennisschläger finden ... Sie werden sich gut aufgehoben fühlen, und Ihr erster Besuch wird bestimmt nicht Ihr letzter sein.

Die Moral unserer Kurzgeschichte ? Bitte : Swissair-Angestellte, die nicht wissen, wie sie ihre Freizeit zubringen sollen, gibt es nicht. Dem Problem der Einsamkeit in der Vermassung hat die Swissair radikal den Kampf angesagt. Ihr probates und äusserst angenehmes Mittel heisst :

Freizeitanlage SWISSAIR Buchwiesen !

Praktischer Ratgeber für Besucher der Freizeitanlage

Spielen Sie Tennis ?

Die drei vom Platzwart ausgezeichnet gepflegten Plätze stehen auch Ihnen zur Verfügung. Am meisten Spielchancen haben Sie, wenn Sie dem Tennisclub angehören. (Auskunft erteilt: Herr E. Willi, Communications Engineering, Tel. intern 559.)

..... oder möchten Sie den weissen Sport erlernen ?

Dann wird Sie interessieren, dass der Swissair-Tennisclub einen Trainer zur Verfügung stellt. Dieser belegt einen Platz jeden Dienstag und Freitag ab 17.00 Uhr sowie jeden ersten und dritten Sonntagvormittag des Monats.

Macht Ihnen Tischtennis besonders Spass ?

Hervorragenden Eindruck wird Ihnen das Untergeschoss mit den beiden Tischen machen. Bringen Sie Turnschuhe mit! Und denken Sie daran, dass die Tische an Montagen und Donnerstagen von den Mitgliedern unseres Tischtennis-Clubs in Anspruch genommen werden. Wenn es Sie reizt, wettkampfmässig zu spielen, dann tun Sie gut daran, dem Club beizutreten. Sie können Näheres erfahren bei Fr. H. Senn, Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin, Tel. 543.

..... oder haben Sie eine Schwäche für Boccia ?

Auch die Bocciabahn ist eine prächtige Anlage. Die fabelhafte Beleuchtung wird erlauben, die hoffentlich zahlreichen warmen Sommerabende kugelschiebend zuzubringen. Jeden Dienstag, Mittwoch und Freitag ist die Bahn von 19.00 bis 22.00 Uhr für Clubmitglieder reserviert. Wenn Sie dem Club beitreten möchten, dann wenden Sie sich am besten an Herrn Rudolf Keller, AVOR Dept. IV, Tel. 2918.

Sollten weder Bälle noch Kugeln

.... genügend Anziehungskraft auf Sie ausüben, werden Sie trotzdem die freundliche Atmosphäre in unserem Klubhaus schätzen. Vielleicht lockt Sie ein geselliger Schwatz, ein Schachspiel (auch dafür können Sie im Klub mitmachen; Präsident ist Herr Robert Brun, Technische Verzollung, Tel. 2779), der von Frau Böniger meisterhaft gebackene Kuchen, das Kaminfeuer (bei unserm Klima!) oder - seien wir optimistisch - ein Sonnenbad.

Haben Sie einen Hund ?

Wenn Sie Ihren Vierbeiner mitbringen möchten, dann lassen Sie ihn bitte draussen. Auf dem Rasen spielt möglicherweise noch am gleichen Tag das Kind Ihres Kollegen, der es gar nicht schätzen würde, wenn Lasst uns auf Details verzichten!



Wenn die sieben Herren, deren Vorschläge wir heute prämiert publizieren, ihre Prämien auch nicht mehr für den Pfingstausflug verwenden können, hoffen wir doch, dass sie ihnen willkommen seien. Und wer sein Ferienbudget noch nicht im Reinen hat probier's noch schnell mit einem guten Vorschlag!

Diesmal treten als Gewinner auf :

Herr Theodor Willi, Triebwerk, Dept. IV	Fr. 80.-	5587
Herr Hans Stadler, Stat., Leitung Kloten, Dept. III	" 30.-	4837
Herr René Elliker, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 30.-	5821
Herr Peter Kimmich, Buchhaltung, Dept. I	" 30.-	5957
Herr Candido Rossi, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 20.-	5619
Herr Oskar Reithaar, IERA, Dept. IV	" 20.-	5663
Herr Erwin Bigger, Materialverwaltung, Dept. IV	" 10.-	5523

Herr Theodor Willi konstruierte eine Vorrichtung mit der die Satellitenradachsen der R-2800-Motoren bedeutend einfacher und rationeller gereinigt werden können. Im Gegensatz zur bisherigen Methode, bei der die Oelkohlen-Rückstände in den Achsbohrungen mittels Draht herausgekratzt werden mussten, können die Achsen nun auf diese mit der Hochdruckreinigungsanlage verbundene Vorrichtung aufgesteckt und mit White-Sprit ausgespült werden.

Die bereits durchgeführten Versuche zeigten, dass sich die Vorrichtung für diesen Reinigungsprozess sehr gut eignet und eine erhebliche Einsparung an Arbeitszeit erlaubt.

Herr Hans Stadler machte den Vorschlag, in den DC-3 Flugzeugen im Gangabschnitt zwischen den beiden Laderäumen Gleitschutzstreifen anzubringen. Diese Schutzstreifen verhindern das Ausgleiten auf dem ziemlich stark geneigten Boden, besonders bei nassem Wetter oder beim Gehen auf öligen Schuhsohlen. Sie erleichtern somit die Arbeit der Lademannschaft und helfen die Unfallgefahr vermindern.

Herr René Elliker schlug vor, die Fracht-Container aus Fiberthin statt wie bisher aus Segeltuch herzustellen. Fiberthin ist ein synthetischer Kunststoff, eine Art Plastic, reissfest und leicht abwaschbar. Durch seine bedeutend höhere Strapazierfähigkeit gegenüber dem bisher verwendeten Segeltuch vermindert es so sehr die Kosten für Flick- und Reinigungsarbeiten, dass seine höheren Materialkosten mehr als wett gemacht werden. Es rechtfertigt sich deshalb, ab sofort alle Neuanfertigungen von Containern aus Fiberthin herzustellen.

Herr Peter Kimmich regte an, die Eintragungen in die Universe Adjustment Forms (Sampling Abrechnungsformulare) direkt von Hand vorzunehmen, statt wie bisher einen Entwurf zu erstellen, der nachträglich mit der Maschine abgeschrieben werden muss.

Der Mehraufwand an Arbeitszeit durch das direkte "ins Reine" Schreiben wird mit dem Wegfall der Abhängigkeit von einer Schreibkraft kompensiert. Auch bleiben die Gestehungskosten der dieser Methode angepassten Formularblöcke (1 Original + 3 Kopien) gleich, sodass die bisher aufgewendete Zeit für die Reinschrift per Schreibmaschine ganz eingespart werden kann.

Sobald die alten Formulare aufgebraucht sind und die neuen Formulare zur Verfügung stehen, wird die vorgeschlagene Vereinfachung eingeführt.

Herr Candido Rossi beantragte die Herstellung eines von ihm skizzierten Schlüssels zum Lösen der verschlusskappen am 70 PSI Druckregulierventil. Die Erfahrung mit den auf Grund des Vorschlages bereits hergestellten Schlüsseln ergab, dass diese die Arbeit an dem schwer zugänglichen Arbeitsort wesentlich erleichtern.

Herr Oskar Reithaar hat eine alte Flachzange in eine Hohlzange umkonstruiert. Mit diesem Nietwerkzeug ist es nun möglich, die abgebrochenen Kontakte in den Wellenschaltern zu ersetzen, ohne die Segmente auszubauen. Die Zange hat sich in der Zwischenzeit so gut bewährt, dass weitere 3 Stücke in Auftrag gegeben wurden.

Herr Erwin Bigger machte darauf aufmerksam, dass eine mit Querrillen versehene Staubsaugerdüse eine bessere Reinigung der Polster ermöglicht. Die Polsterdüsen werden auf Grund dieser Anregung entsprechend geändert.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

1056 Economy Drive in London. Mit dem Einsatz von Mietwagen würden sich die Autospesen nicht verringern lassen, sondern das Gegenteil wäre der Fall. Die SR - eigenen Wagen kosteten in den ersten 3 Monaten dieses Jahres durchschnittlich £12 - 15 per Monat, während für einen Mietwagen im Winter, sowie in der Vor- und Nachsaison ungefähr £42 per Monat berechnet wird, zusätzlich 6d für jede gefahrene Meile. Dass in England viele Firmen daran interessiert sind ihre Wagen nur zu mieten ist insofern verständlich, als diese Spesen von den Steuern abgezogen werden können. Da jedoch die Swissair in London, ausser den Rates auf den Büromieten, keine Steuern bezahlt, erwächst ihr auch aus dieser Bestimmung keinen Vorteil.
Die andere aufgeworfene Frage ist eine Reklamation, die nicht über das Vorschlagswesen behandelt werden kann.

1953 Farbige Etiketten zur Bezeichnung der Fracht-Colis. Die Idee des eingereichten Vorschlages ist nicht neu. Die Verwendung farbiger Etiketten zur besseren Erkennung ist im STM 3.2.2. Blatt 2. (Temporäre Weisung) geregelt. Aus betrieblichen Gründen konnten jedoch nicht alle Swissair-Stationen in dieses Farbenschema eingeordnet werden. Verschiedene Abfertigungs-Agenten sind aus an sich vertretbaren Gründen nicht geneigt, Swissair-Etiketten zu verwenden, sodass diesen Handling Agents z.T. die Verwendung ihrer eigenen Gepäcketiketten vertraglich zugestanden werden musste.

Neuerdings geht aber die Entwicklung zur besseren Gestaltung der Gepäcketiketten andere Wege. Vom European Traffic Handling Committee (ETC) wurde eine Standard-Etikette ausgearbeitet, die im Laufe der nächsten Zeit von allen europäischen Carriern verwendet werden soll. Die Swissair wird in diesem Jahr noch dazu übergehen, diese in ihrer Gestaltung übersichtliche Etikette nach und nach einzuführen.

Für weitere Erklärungen in dieser Angelegenheit steht die Abt. Bodendienst, Büro für Passagier- und Gepäckabfertigung (OGP) gerne zur Verfügung.

4838 Anbringen von Teppichen auf den Passagiertreppen zum Schutz der Flugzeug-Teppiche vor allzu starker Verschmutzung. Der eingereichte Vorschlag weist eine gute Ueberlegung und eine technisch einwandfreie Lösung auf. Die gesammelten Erfahrungen haben jedoch gezeigt, dass solche Teppiche nie ausserhalb der Flugzeugkabine ausgelegt werden dürfen, da sie auf diese Weise nicht vor der Witterung geschützt werden können und durchnässt ganz einfach wirkungslos sind.

Zur Zeit werden solche Schutz-Teppiche versuchsweise im Kabineneingang ausgelegt und, nachdem alle Passagiere an Bord sind, mit der Treppe entfernt.

4773 Flugplanhandbuch-Gestaltung. Es ist richtig, dass mit der Notierung der entsprechenden Kursnummer neben der Abflugzeit der Anschlusskurse eine wesentliche Vereinfachung in der Handhabung des Flugplanhandbuches erreicht würde. Leider lassen sich jedoch Abflugzeit und Kursnummer der Anschluss-Strecken nicht in der gleichen Kolonne einordnen, da besonders im Feld 1 (Zürich-New York-Zürich) in den bestehenden Kolonnen hierfür kein Platz mehr vorhanden ist. Das Luftreisebüro Zürich prüft jedoch im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Flugplanhandbuches eine Lösung, die sich trotz den Platzschwierigkeiten realisieren lässt und den gleichen Vorteil bringt.

- 5266 Kabinenstuhl-Reinigung. Wir glauben gerne, dass ein Handflaumer, der 3 Monate lang zur vollsten Zufriedenheit der Putzfrauen ausprobiert wurde, das geeignetere Werkzeug für die Reinigung der Kabinenstühle als die bisher verwendeten Pinsel ist. Da jedoch der vorgeschlagene Flaumer auf dem Markt erhältlich ist hat seine Anschaffung auf dem Dienstweg, d.h. mit einer Materialanforderung, zu erfolgen. Für die Anschaffung handelsüblicher Artikel können keine Vorschläge gemacht werden.
- 5852 Büro-Umzüge. Durch die Erweiterung der Material-Abteilung und der Betriebsplanung liess es sich nicht umgehen, entsprechende Büroabtausche vorzunehmen. Die räumliche Zusammenlegung der einzelnen Dienststellen bringt erstens so grosse Zeiteinsparungen mit sich und erleichtert zweitens dem Chef die Führung der Abteilung dermassen, dass sich die Umzugskosten in den meisten Fällen rechtfertigen.
- 5867 Griff für Randrierzange. Das Anbringen eines zusätzlichen Griffes an der Randrierzange erübrigt sich. Um bei langen Stücken einen einseitigen Zug und ein Durchbiegen zu vermeiden, kann ein Randrierapparat im Revolverkopf eingespannt werden.
- 5917 Anschlag für Bohrer. Um zu vermeiden dass beim Durchbohren der Flugzeugwände und Profile die dahinter liegenden Leitungen verletzt werden, wird ein verstellbarer Anschlag bestimmt gute Dienste leisten. Solche Anschläge sind jedoch bekannt und auch im Handel erhältlich, sodass sie bei Bedarf auf dem Dienstweg anzufordern sind.
- 5932 Motoroel-Wechsel am CV-440. Es ist richtig, dass mit der Laufzeiterhöhung der Motoren von 1000 auf 1200 Stunden ein Oelwechsel mehr ausgeführt werden müsste, wenn die Intervalle auf 400 h belassen und die Durchführung auf die Flugbetriebskontrollen beschränkt bleiben würden. Eine bereits am 13.3.57 eingeleitete und inzwischen abgeschlossene Untersuchung über die Oelwechsel an den R-2800-Motoren hat nun aber ganz neue Momente ergeben. Es hat sich nämlich unter anderem gezeigt, dass durch das notwendige, häufige Nachfüllen von Motorenoel, bedingt durch den grossen Oelverbrauch der Flugzeugmotoren, das sich im Motor befindliche Oel ständig so erneuert wird, dass sich ein eigentlicher Oelwechsel überhaupt erübrigt. So werden seit kurzer Zeit, gestützt auf Versuchsbericht Nr. 61400, bei den R-2800-Motoren während der Laufzeiten keine Oelwechsel mehr durchgeführt.
- 6049 Gebrauchte Menükarten. Nein, die gebrauchten Menükarten sollen wie bisher vom Hilfspersonal der Küche aussortiert, d.h. die eingeklebten Blätter mit dem Menuaufdruck ausgewechselt werden. Da an einer Menükarte nämlich nicht der Umschlag, sondern der Menuaufdruck das Teuer ist, lohnt es sich nicht die Arbeit des Aussortierens auswärts zu vergeben. Es ist nach wie vor lohnender diese Arbeit von eigenem Personal in der flauen Zeit durchführen zu lassen.
- 6351 Die Förderung des Fluggedankens durch Schaffung und Abgabe eines Bauplanes für ein Flugzeugmodell an die Schuljugend ist nicht neu. Bereits seit Jahren wirkt zum Beispiel der Aero-Club der Schweiz bei der Schuljugend für die Luftfahrt, indem er neben Vorträgen auch Modellbaukurse organisiert, die sich eines besonders regen Interesses erfreuen. Sollte zudem der Botschaft des Bundesrates and die Eidg. Räte über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses entsprochen werden, so darf mit einer starken Intensivierung der Frühwerbung gerechnet werden. Eine zusätzliche Werbung im Rahmen der Swissair würde somit nur eine Zersplitterung der Werbeaktion bringen.

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

- 5283 Dichtungsbalg für Turbine
5676 Belastungsanzeige der CV-440 Propellerenteisung
5807 Filter für Benzintransferpumpe.
5809 Vorrichtung für Heizbatterien
5863 Schnellverschluss zu Feuerlöscher
5864 Brennsystem für Anlassaggregate
5914 Aufspanndorn für Anlenkbolzen

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 4898 Beschriften der Teleskop-Treppe der CV-440 Flugzeuge mit Aufschrift SWISS AIR
- 5929 Anfertigen eines Test-Oscillators

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches
- 302 Niederspannungskabel
- 4378 Anfertigung eines fahrbaren Kompressoren-Prüfstandes
- 4899 Reserve - Mahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen. Die Umfrage bei unseren europäischen Vertretungen betr. Reduktion der Reserve-Mahlzeiten von 2 auf 1 hat 11 positive und 5 negative Antworten ergeben. Auf Grund dieses Ergebnisses wurden die positiv eingestellten Stationen angewiesen, bis auf weiteres nur noch 1 Reserve-Mahlzeit abzugeben. Um genügend Erfahrungen sammeln und auswerten zu können, werden wir die getroffenen Massnahmen über einige Zeit verfolgen und alsdann den Vorschlag abschliessen.
- 4908 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr. Oelkühler

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/302/410/607/643/729/735/736/771/789/791/793/1179/2362/2468/2469/2508/2511/2595/2596/
3286/4074/4162/4247/4378/4404/4414/4502/4529/4530/4553/4570/4588/4594/4625/4646/4648/4649/
4650/4661/4736/4740/4748/4768/4827/4828/4840/4855/4874/4892/4904/4924/4954/4962/4965/5025/
5052/5100/5101/5111/5120/5146/5150/5151/5156/5164/5176/5196/5197/5250/5262/5263/5265/5284/
5401/5425/5456/5466/5478/5508/5519/5522/5527/5531/5545/5560/5561/5575/5579/5589/5600/5601/
5603/5619/5632/5656/5661/5664/5668/5670/5674/5694/5697/5701/5702/5704/5710/5715/5765/5769/
5771/5775/5791/5795/5800/5803/5811/5813/5841/5849/5854/5856/5858/5861/5862/5874/5890/5892/
5910/5918/5919/5922/5930/5945/5946/5955/5956/5958/5959/6040/6042/6107/6124/6352/6356.

* * *



Freizeitorganisation Mitteilunge

Redaktion: O. Ritter, AVOR, Dept. IV · Redaktionsschluss jeweils am 8. des Mon

ASIA-Konferenz 1958

Am 9. Mai 1958 fand auf Einladung der BEA in London die diesjährige Delegiertenversammlung der ASIA (Airlines Staff International Association) statt. Die Swissair war vertreten durch Herrn H. Zeller, Präsident der FPS, Herrn A. Seiler, ASIA-Delegierter im Vorstand der FPS, und Herrn R. Wälli, Vorstandsmitglied von Sports et Loisirs, Genève. Anwesend waren ferner Vertreter der Air Lingus, der Air France, der SAS, der Sabena und natürlich der gastgebenden BEA. Die KLM liess sich für dieses Jahr dispensieren. Die Lufthansa, die nunmehr als offizielles Mitglied beigetreten ist, musste sich wegen Krankheit ihres Delegierten entschuldigen lassen. Dafür entsandte erstmals die Finnair einen Beobachter.

Unter der Leitung des Chairmans, Mr. T.P. Byrne von der Air Lingus, wickelte sich die Behandlung der Geschäfte in freundschaftlicher Atmosphäre ab. Ueber die Verhandlungen und Beschlüsse wird Herr A. Seiler in der nächsten Nummer der FPS-Mitteilungen orientieren.

Die Wahlen für die Neubesetzung verschiedener Chargen innerhalb der ASIA brachten für die Swissair ehrenvolle Aufgaben. Setzt sich doch nunmehr der Vorstand wie folgt zusammen :

Präsident :	Herr T.P. Byrne (Air Lingus)
Vize-Präsident :	" K. Massoul (Air France)
Sekretär :	" A. Seiler (Swissair)
Sport-Sekretär :	" G. Abbott (BEA)
Sekretär für kulturelle Veranstaltung	" M. Delaigue (Air France)
Sekretär für Ferien und Ferienaustausch :	" R. Wälli (Swissair)

Und dann wurde der Vorschlag unserer Delegation, die nächste Konferenz im Frühjahr 1959 in Genf abzuhalten, mit Applaus verdankt.

Das Meeting in London bot Gelegenheit zu einem wertvollen Gedankenaustausch zwischen den Vertretern der Freizeitorganisationen der europäischen Luftverkehrsgesellschaften. Der Geist, in dem diskutiert wurde, dokumentierte in schönster Weise die Solidarität, auf der sich die Tätigkeit der ASIA in den kommenden Monaten wieder abspielen wird, zum Nutzen und zur Freude all der vielen Clubs und Sektionen der Luftverkehrsgesellschaften in Europa.

Freizeitanlage Swissair Buchwiesen

Die Fertigstellung der Spielwiese gibt uns den Anlass, unsere Freizeitanlage offiziell zu eröffnen. Wir laden hiermit alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter herzlich ein, am

Eröffnungsfest am 7. Juni 1958

teilzunehmen. Nach einer kleinen Feier, zu der die Herren der Geschäftsleitung der Swissair, der Vorstand von Sports et Loisirs Genève und die Prominenten der ASIA eingeladen sind, wird erstmals auf der Spielwiese ein Fussballmatch, und zwar Swissair gegen DLH, im Rahmen des ASIA-Cups, ausgetragen. Auf den Tennisplätzen wird gleichzeitig um den Eröffnungspreis gespielt. Allen Besuchern stehen ferner die Tischtennis- und Bocciaanlagen zur Verfügung und am Buffet werden die notwendigen Erfrischungen bereitstehen. Wir würden uns freuen, wenn das Personal von Zürich und Kloten sein Interesse an seiner Anlage mit einer grossen Teilnahme am Eröffnungsfest zeigen würde.

Der Vorstand der FPS

Orientierungsläufer-Gruppe

Wer das "schwarze Brett" in letzter Zeit aufmerksam studiert hat, konnte bemerken, dass die Orientierungsläufer einige Affichen aushängten. Erfreulich ist die Tatsache, dass diese Anschläge beim Personal Interesse gefunden haben und sich eine stattliche Anzahl Freunde dieser jungen Sportart an den 2 lehrreichen Kursabenden in die Geheimnisse des Kartenlesens und Kompasslaufens einführen liessen. Die beiden Organisatoren Herr Neusel und Herr Rosser haben es vortrefflich verstanden, in der knapp bemessenen Zeit den Interessenten das Wesentliche über den Orientierungslauf zu vermitteln.

Aus dem ersten Uebungslauf im Wald westlich von Rümlang konnten die Beteiligten wertvolle Kenntnisse ziehen, so dass sich am 4. Mai 3 Gruppen zu 3 Mann an den Klotener OL heranwagten.

Auch hier war die Freude am Mitmachen so gross, dass wir noch viele Freunde auffordern möchten, an den alle 14 Tage stattfindenden Abendläufen teilzunehmen.

Beachten Sie die jeweiligen Anschläge. Die Trainingsläufe sind in der Distanz kurz bemessen und vermögen gerade deshalb allen Teilnehmern guten Bewegungssport zu bieten.

Kunstzirkel

Die Burgenfahrt nach dem Schloss Wildeggen und der Klosterkirche Königfelden fand am 4. Mai bei herrlichem Frühlingswetter statt. Alle 24 Teilnehmer waren von der kunsthistorischen Exkursion, geführt durch Fräulein H. Brack und Herrn K. Schinz, begeistert.

Voranzeige: Im Juni Vortrag unseres Mitgliedes Dr. M. Grossen über F.M. Dostojewskij als Schriftsteller und Prophet. Wir verweisen auf die Anschläge.

K. Endress

Philatelisten-Club

Die Canadian Airlines ICA bot zum Anlass des Erstfluges Kanada-Schweiz vom 18./19. Mai 1958 dem Philatelisten-Club Swissair die seltene Gelegenheit einer Sondercouvert-Aktion. Die Club-Mitglieder kommen somit in den Genuss einer raren Ausgabe, von der nur wenige Couverts in den Umlauf kommen. Die Briefe mit der Einheitsfrankatur 40+25 Rp. besitzen heute schon einen Handelswert von über einem Franken.

Fussball-Club

Im Rahmen des Firmensportes führte der Fussball-Club Kantonalbank, Zürich, in Horgen einen Orientierungslauf durch. Eine Gruppe zu 3 Wettkämpfern des FC-Swissair belegte dabei den 2. Platz von 15 Mannschaften.

Voranzeige: Am 7. Juni 1958 findet auf dem Fussballplatz der Freizeitanlage Swissair Buchwiesen in Zürich-Seebach der Match Swissair I gegen die Lufthansa um den Halbfinal des ASIA-Cups statt. Gleichzeitig wird unsere Freizeitanlage offiziell eröffnet. Benützen Sie die Gelegenheit, um nach dem interessanten Treffen unsere schöne Anlage zu besichtigen.

COMMUNIQUE DES SPORTS ET LOISIRS DE GENEVE

Rallye 1958. Notre rallye est toujours prévu pour le Dimanche 1er Juin. Nous invitons tous ceux qui désirent y participer à s'inscrire auprès de Monsieur Wälli, à la Caisse centrale. L'inscription est gratuite pour les concurrents Swissair, les étrangers payant une finance de fr. 3.- par véhicule. Venez nombreux, car ce rallye se déroulera selon une formule toute nouvelle, genre énigme policière et il y aura du plaisir pour chacun.

Groupe des Loisirs. Nous sommes invités à participer, au mois d'Octobre prochain, à une exposition des Loisirs, organisée par le personnel de la CGT de Genève, à la salle communale de Plainpalais. Des sections du personnel des chemins de fer et de compagnies d'autobus romandes et étrangères y participeraient également. Cette manifestation, prévue pour 10 jours, offre une occasion magnifique d'exposer au public les travaux de nos bricoleurs, peintres et photographes. Que ceux que ce projet interesse veuillent bien contacter l'un des membres du comité Sports et Loisirs.

Une Librairie Technique à la disposition du personnel. Nous prévoyons la mise sur pied d'un service de prêt, au personnel Swissair, de revues techniques et commerciales interessant l'aviation. Nous ne manquerons pas de vous communiquer tous les détails sitôt que l'organisation sera achevée. Mais nous acceptons déjà, avec remerciements, les livres et brochures que d'aucun pourrait mettre à notre disposition.

Rink Hockey Club. Notre programme d'été a subi quelques modifications. En plus des séances d'entraînement du Lundi soir, les rencontres suivantes sont prévues: Dimanche 11 Mai, à Lausanne LYON-SWISSAIR, pour la coupe Suisse; Lundi 19 Mai, à Genève CHARMILLE-SWISSAIR; Dimanche 13 Juin, à Lausanne LYON-SWISSAIR; Dimanche 29 Juin, à Bâle SWISSAIR-BALE.

Ping Pong. Un groupe de fervents de la raquette s'entraîne maintenant avec le Rapid de Genève, dans son local situé derrière le restaurant d'Henry-Marc, rue de Carouge. Pour tous renseignements, contactez le soussigné.

Lador

SWISSAIR



Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs

Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

7. Jahrgang

Nr. 6

Juni 1958

Unsere Verkehrsergebnisse im Mai 1958

	<u>Mai 1958</u>	<u>Mai 1957</u>
Offerierte Tonnenkilometer	17'493'079 + 11 %	15'815'372
Ausgelastete Tonnenkilometer	10'507'439 + 14 %	9'229'023
davon : Passagier-tkm	6'770'920 + 13 %	6'012'974
Gepäck-tkm	1'685'588 + 10 %	1'534'715
Fracht-tkm	1'572'313 + 24 %	1'266'615
Post-tkm	478'618 + 15 %	414'719
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	60,1 %	58,3 %

Die Mai-Ergebnisse sind allgemein erfreulich. Trotz einer 11%igen Erhöhung des tonnenkilometrischen Gesamtangebotes gelang es seit mehr als einem Jahr zum erstenmal, einen bessern Auslastungskoeffizienten als den der letztjährigen Vergleichsperiode zu erzielen (60,1 % gegenüber 58,3 %).

In Europa ging die Zahl der offerierten tkm um 2 %, die der verkauften Kapazität um 1 % zurück. Der Ladefaktor blieb mit 54,9 % ungefähr auf Vorjahreshöhe (54,4 %).

Weniger gut als im Mai 1957 waren unsere nahöstlichen Kurse ausgelastet (54,7 % verglichen mit 57,4 %). Das Verkehrsangebot war 16 %, die Nachfrage 10 % höher als im Parallelmonat 1957.

Einen Rückgang der Auslastung stellen wir auch über dem Nordatlantik fest, wo einer 13%igen Mehrofferte eine um 8% gesteigerte Zahl ausgelasteter tkm gegenüberstand. Der Ladefaktor erreichte indessen immer noch 66,8 % (i.V.: 69,6 %).

Ein ausgezeichnetes Resultat liegt von unsern Südamerikakursen vor. Bei einem um 10 % gewachsenen Angebot stieg die Nachfrage um 40 %. Der Auslastungskoeffizient von 71,2 % war um 15,7 Punkte besser als im letztjährigen Mai (55,5 %).

Die 99 %ige Angebotszunahme in unserm Japanverkehr wurde durch den zweiten, im letzten Jahr um die gleiche Zeit noch nicht geführten Kurs verursacht. Wie gut die neue Linie bereits eingeführt ist, geht aus dem 189 %igen Nachfragezuwachs hervor. Die Auslastung war mit 61,6 % (42,3 %) sehr befriedigend.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden befördert : Flugkpt. Bruno Schmitt auf DC-6B/7C (Nordatlantik), Flugkpt. Michael Maas auf DC-6B/7C (Südatlantik), Pilot Otto Rentsch sowie die Flugkapitäne Arthur Schneider und Felix Stadelmann auf DC-6B (Europa und Naher Osten), und Flugkpt. Thomas S. Patch auf DC-4 (Nordatlantik).

Weitere Ernennungen im Dept. III -

Die Flugkapitäne Hansruedi Christen, Hans Jäckle und Niklaus Wiedmer wurden zu Flight Simulator-Instruktoren und Navro Harry Hofmann zum Navigations-Instruktor ernannt. -

Hostess Ruth Meili erhielt den Rang der Gruppen-Chefhostess Europa. -

Wir wünschen den Neuchargierten alles Gute.

Von unsern Aussenvertretungen - Unser Regionalvertreter in Stockholm, Herr René Schuler, wird als Sales Manager für Brasilien nach Rio de Janeiro versetzt und in der schwedischen Hauptstadt bis zur Ernennung eines neuen Chefs von Herrn Sven Legnelius vertreten. Der Vorgänger Herr Schulers in Rio, Herr Max Obertüfer, übernimmt die Regionalvertretung für Nordspanien in Madrid, während diejenige von Palma de Mallorca Herrn Benjamin Meana, bisher Madrid, übertragen wird. Sein Vorgänger, Herr F. Manuss, erhielt im Operationssektor eine neue Aufgabe. Mit der Weiterführung der Geschäfte in Bangkok wird an Stelle des erkrankten Herrn Enrico Iten Herr Ludwig Nart betraut. Während der Abwesenheit Herrn Narts wird Herr Karl Sieber die Regionalvertretung München führen. Den Chefposten des Dispatcher Centers Lissabon übernimmt Herr Oscar Simmen. - Den genannten Herren unsere besten Erfolgswünsche !

Die Gewinner des Sales Contest 1957 sind :

- a) für die erfolgreichste Verkaufsaktion : die Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin (Herr Hans Joos nahm dafür die traditionelle Armbrust in Empfang) und
- b) für die beste Verkaufspublikation : die Landesvertretung Skandinavien, wofür Herrn André Clemmer der Kuhglocken-Wanderpreis überreicht wurde. Bravo !

Neues Reglement über die Transportvergünstigungen

Es freut die Geschäftsleitung, dem Personal der Swissair mit dem neuen Reglement erneut günstigere Transportbedingungen gewähren zu können. Jeder Swissair-Angestellte hat dadurch die Möglichkeit, jährlich mehrmals von den neuen Vergünstigungen Gebrauch zu machen, die für Besuchs-, Studien- und Vergnügungsreisen gewährt werden. Auch die Familienangehörigen unserer Mitarbeiter erhalten wiederum Flugpreiserlässigungen.

Die weitgehenden Vergünstigungen des neuen Reglements konnten jedoch wie bisher nur unter der Bedingung gewährt werden, dass zahlender Ladung der Vorrang eingeräumt wird. Begünstigte mit Flugscheinen ohne Anrecht auf feste Buchung dürfen daher nicht in jedem Fall damit rechnen, dass sie ihre Flüge stets im gewünschten Zeitpunkt ausführen können. Insbesondere übernehmen sie das Risiko, keinen Platz für die Rückkehr zu erhalten. Wir müssen jedoch verlangen, dass unsere Mitarbeiter wieder rechtzeitig an ihrem Arbeitsplatz eintreffen, und machen deshalb auf die betreffenden Bestimmungen des Reglementes besonders aufmerksam.

Damit das Personal sofort von den neuen Vergünstigungen Gebrauch machen konnte, ist das Reglement schon am 1. Mai, d.h. unmittelbar nach seiner Annahme durch die Geschäftsleitung, in Kraft gesetzt worden. Die Verteilung des Reglementes an alle Angestellten kann aus technischen Gründen erst später erfolgen. Das Personal ist jedoch über die neuen Transportvergünstigungen kurz orientiert worden, und die swissaireigenen Flugscheinausgabestellen in der Schweiz und im Ausland geben über Einzelheiten gerne Auskunft.

Wir hoffen, dass Sie von den neuen Vergünstigungen recht oft Gebrauch machen und auf Ihren Reisen Interessantes und Schönes erleben werden.

Dr. C.F. Ducommun

Pilot Jean-Jacques Leyvraz † - Wir haben die schmerzliche Pflicht, unsere Leser davon zu unterrichten, dass während eines militärischen Trainingsfluges mit einem Vampire-Flugzeug Feldweibel Jean-Jacques Leyvraz am 3. Juni in der Gegend von Wald (ZH) tödlich abstürzte. Herr Leyvraz war am 1. Oktober 1955 bei uns eingetreten. Seit dem 1. Februar 1956 flog er als Co-Pilot auf DC-3 und 1957 auf Convair. Am 30. April dieses Jahres hatte er die Bedingungen zum Erwerb der Berufspilotenlizenz erfüllt. Wir verlieren in ihm nicht nur einen hoffnungsvollen Nachwuchspiloten, sondern vor allem auch einen zuverlässigen, lieben Kameraden. Seinen Angehörigen sprechen wir unser herzlichstes Beileid aus.

Die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) Zürich wählte an ihrer ordentlichen Generalversammlung vom 20. Mai an Stelle des verstorbenen Herrn Dr. Rud. V. Heberlein einmütig unsern Direktionspräsidenten Herrn Dr. Walter Berchtold zum neuen Mitglied ihres Verwaltungsrates.

Happy Landings - Wir freuen uns den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand unsere herzlichsten Glückwünsche entbieten zu dürfen:

Im Dept. II - 2.5. : Albert Hauser, Station Supervisor Hamburg; 4.5. : Samuel Reusser, Flugküche Basel; 10.5. : Paul Roggen, Aussenvertretungen; 22.5. : Willy Böhlen, Frachtverkehrsdienst; 24.5. : Agnes Scheidegger (jetzt : Frau Hunziker), Reservation.

Im Dept. III - 8.3. : David Moreillon, Pilot und Dora Krauer, Hostess; 12.4. : Ernst Stauffer, Steward, und Silvia Masciadri, Hostess; 3.5. : Werner Roduner, Bordmechaniker; 5.5. : Maria Hemmi (jetzt : Frau Hägeli), Information.

Im Dept. IV - 12.4. : Othmar Hummel, Radio-Werkstatt; 18.4. : Alois Forster, Reparaturgruppe; 19.4. : Adolf Meier, TEKO-Flugzeugunterhalt; 3.5. : Hermann Egloff, Werft; 3.5. : Heinrich Knecht, Malerei, und Alice Luck, Materialplanung; 10.5. : Walter Hammer, Triebwerk-Revision; 10.5. : Felix Hitz, Flugbetrieb; 17.5. : Heinz Frauenfelder, Motoren-Einbau; 17.5. : Konrad Lindenmann, Service Engineering; 17.5. : Walter Tanner, Flugzeugunterhalt; 22.5. : Emil Morf, Flugbetrieb; 28.5. : Giorgio Antognini, Schlosserei.

Der Erstflug des DC-8 erfolgte am 30. Mai von Longbeach in Kalifornien aus. Er dauerte 2 Stunden und 10 Minuten und verlief in allen Teilen erfolgreich - Bevor sich das neue Verkehrsflugzeug je in die Lüfte erhoben hatte, waren bei Douglas von 17 Fluggesellschaften 138 Einheiten bestellt worden, die einen Investitionswert von mehr als 700 Millionen Dollar verkörpern.

Keine Landeerlaubnis für den TU-104 in Paris - Der tschechischen Luftverkehrsgesellschaft CSA wurde die Landeerlaubnis für den russischen Düsenverkehrstyp TU-104 in Orly und Le Bourget verweigert. Der TU-104 war zum Einsatz auf der Strecke Prag-Paris vorgesehen. Massgebend für das Verbot waren mangelhafte Schalldämpfung und das Fehlen von Luftbremsen.

Unsere Nordatlantik-Bestzeiten wurden mit DC-7C erzielt, und zwar am 5.1.58 New York - Köln in 9 Std. 55 Min., am 26.1.58 New York - Genf in der gleichen Zeit und am 31.5.58 Genf-New York in 12 Std. 55 Min.

Unser 7. DC-6B den wir von den American Airlines für zwei Jahre gechartert haben, traf am 17. Juni kurz nach 14.00 Uhr ein. Er soll unter der Immatrikulation HB-IBC anfangs Juli auf unserem europäischen Streckennetz eingesetzt werden können.

Nordatlantikflüge im 1. Quartal - Die IATA-Gesellschaften führten in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres insgesamt 5'580 planmässige Flüge über den Nordatlantik durch. Verglichen mit dem ersten Quartal 1957 bedeutet dies eine Zunahme von 20 %. Von den 112'356 Passagieren der Touristen- und 46'795 der ersten Klasse flogen 73'867 von Amerika nach Europa und 85'284 in umgekehrter Richtung.

Haben Sie sich je überlegt,

dass Fernmeldungen keine Briefe, sondern TELEGRAMME sind? Je kürzer Sie sich fassen, desto geringer sind die Kosten. Bedingung bleibt, dass die Kürzung nicht auf Kosten der Klarheit erfolgt.

Die folgende Meldung

XXXX SWRTO

ATT MR MEIER STOP DISREGARD OUR
MESSAGE ZZZZ SWRTO 141835 STOP ORDER NO 1447
BECAUSE OF NEW DECISION MANAGEMENT CANCELLED
YYYY SWRTO 150700

ergab 25 Wörter. Sie hätte mit 11 Wörtern erledigt werden können, und zwar so:

XXXX SWRTO

MEIER CANCEL ORDER IN OUR 141835
YYYY SWRTO 150700

Unter der Annahme, die Meldung sei für Manila bestimmt gewesen, hätten die eingesparten Wörter eine Kostenreduktion von Fr. 12.60 bewirkt! -

Es ist daher äusserst wichtig, einen GUTEN TELEGRAMMSTIL anzuwenden. Prüfen Sie kritisch jeden Text, bevor Sie ihn weiterleiten. Kein Empfänger eines Telex hat das Recht, mit "Mister" titulierte zu werden!

Der "Sünder", der unsern ersten Text verfasst hat, dürfte sich nicht überlegt haben,

was unsere Meldungen kosten !

Der zweite Londoner Flughafen, der 48 km südlich Londons in Gatwick (Surrey) liegt, ist am 8. Juni von Königin Elizabeth II eröffnet worden. Für seinen Ausbau waren 7 Millionen Pfund Sterling aufgewendet worden.

Immer mehr Strahlverkehrsflugzeuge - Der Verwaltungsrat der spanischen Luftverkehrsgesellschaft IBERIA hat beschlossen, zwei DC-8 zu bestellen. Das Unternehmen optiert für eine dritte Einheit. Die Zustimmung der Regierung bleibt vorbehalten. -

Die Aerolineas Argentinas haben bei De Havilland sechs Comet 4 in Auftrag gegeben. Die Auslieferung des ersten Flugzeugs soll bereits im Dezember 1958, die der nächsten zwei im Januar und Februar 1959 erfolgen. Die letzten drei Einheiten werden 1960 zum Einsatz gelangen. -

Die Royal Air Maroc hat bei der französischen Sud-Aviation zwei Caravelle bestellt. Die beiden Flugzeuge sollen schon im kommenden Herbst zur Ablieferung gelangen. -

Präsident Eisenhower hat dem Erwerb von drei Boeing-707 zugestimmt; sie werden für Reisen des Präsidenten oder anderer hoher Regierungsmitglieder verwendet. -

Wohin flogen die Passagiere? - Nach Angaben des eidgenössischen Luftamtes wurden 1957 auf den vier schweizerischen Flugplätzen Zürich, Genf, Basel und Bern im Linienverkehr insgesamt 608'999 abfliegende Passagiere gezählt, den Transitverkehr nicht miteingerechnet. Davon flogen nach Grossbritannien 138'898, nach Frankreich 91'345, nach Westdeutschland 63'871, nach Italien 38'069, nach Spanien 26'293, nach Oesterreich 26'265, nach Belgien 24'708, nach Holland 23'739, nach Schweden 13'981 und nach Dänemark 8'981. An der Spitze der überseeischen Reiseziele steht Amerika mit 47'032 Passagieren, gefolgt von Asien/Australien/Ozeanien mit 30'812, Afrika mit 19'041 und Zentral- und Südamerika mit 9'625 Passagieren. Gegenüber dem Vorjahre nahmen sowohl die nach europäischen als nach überseeischen Bestimmungen von der Schweiz aus fliegenden Passagiere um rund je 21 % zu. -

Abschaffung eines Formulars - Gemäss einer IATA-Mitteilung ist das Passagiermanifest, ein von den Regierungen vorgeschriebenes, aber zeitraubendes Formular, zum Aussterben verurteilt. Nachdem es von den USA und Kanada völlig abgeschafft worden war, haben sich dieses Jahr auch 13 europäische Staaten dazu entschlossen, auf das Manifest zu verzichten. In der Schweiz, in Belgien, Finnland, Frankreich, Westdeutschland, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und dem Vereinigten Königreich wird der Verzicht auf europäische Flüge und in Irland auf solche nach England beschränkt, während in Oesterreich und Spanien auch für Uebersee Flüge kein Manifest mehr erforderlich ist. -

Steinböcke als Frachtgut - Anfangs Juni organisierte unsere Frachtabteilung einen Transport von Steinwild aus einer Kolonie in Graubünden nach dem österreichischen Karwendelgebirge. Die Tiere flogen in einem Helikopter, der vom Gletscherpiloten Hermann Geiger gesteuert wurde.

Ein "Luftfahrtexperte" hat jüngst in einer angesehenen deutschen Zeitung einen länglichen Artikel verbrochen, der Angaben enthält, welche die Fachwelt aufhorchen lassen. Haben Sie z.B. gewusst, dass Boeing und Lockheed fusionierten oder dass ein bekannter Filmstar massgeblich an der Konstruktion des DC-8 beteiligt ist? - Wir auch nicht. Und dennoch lasen wir schwarz auf weiss den selbst grammatikalisch seltsamen Satz: "Die Aufträge teilen sich je zur Hälfte die Lockheed-Werke (Boeing 707) und die Douglas Fairbanks (DC-8)". In andern Worten: Der unfreiwillige Humor kommt auch bei Flug-"Experten" vor!

"Auch das noch!" schrieb die Redaktion des "Nebenspaltes" zu folgender Stilblüte aus dem Blätterwald: "Am Ostermontag begann auf dem Regionalflugplatz in Grenchen der vierte Studentenflugkurs der Swissair, in welchem zwanzig Studenten während zwei Wochen die fliegerische Grundschulung erhalten. Damit erhofft die Swissair, einen wesentlichen Beitrag zum Pilotenmangel leisten zu können."

Im Zeitalter des Rock an' Roll - Ein Reservationsangestellter in Genf unterliess es, dem dortigen Presse- und Public Relations-Dienst die Ankunft Josephine Bakers mitzuteilen. Auf die entrüstete Anfrage, weshalb er die berühmte Tänzerin nicht gemeldet habe, meinte er lakonisch, Josephine sei zu alt!

Neues ICAO-Mitglied - Costa Rica ist als 73. Mitgliedstaat der ICAO beigetreten.

50 Millionen Fluggäste - Die Luftverkehrsgesellschaften der USA beförderten 1957 insgesamt 49,3 Millionen Fluggäste; gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Zuwachs von nahezu 10 %.



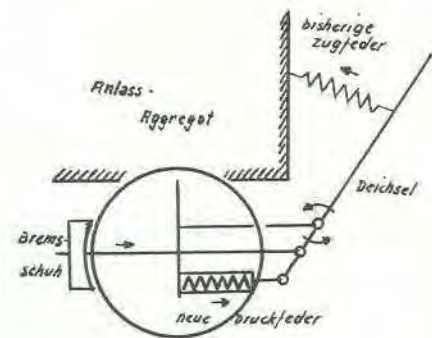
S'ist kaum zu glauben - werden heute wohl einige der Herren, die diesmal als Prämien-Gewinner notiert sind, sagen. Und doch ist's so! Wir sind verschiedenen alten Vorschlägen nachgegangen mit dem Resultat, folgende Prämien verteilen zu können:

Herr Walter Scherrer, Garage, Dept. IV	Fr. 40.-	5864
Herr Heinrich Kundert, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	" 20.-	5407
Herr Ernst Brupbacher, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	" 20.-	5807
Herr Werner Zimmermann, Stat. Leitung Kloten, Dept. III	" 20.-	5863
Herr Alphons Nünlist, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	" 20.-	5919
Herr Karl Müller, TEKÖ, Dept. IV	" 10.-	5676

Die nachlassende Wirkung der Bremsen an den Anlassaggregaten veranlasst

Herr Walter Scherrer eine neue Bremsvorrichtung zu konstruieren. Bei seinem System werden die Bremsen durch eine, unterhalb des Drehpunktes der Deichsel angebrachte, Druckfeder betätigt. Diese Feder ersetzt die bis anhin an der Deichsel montierte und durch das häufige Schleppen immer mehr an Spannkraft verlierende Zugfeder.

Die vorgeschlagene Aenderung ist bereits von der Betriebsplanung in Auftrag gegeben worden.



Herr Heinrich Kundert gab mit seinem Vorschlag den Anstoss zur Herstellung einer Spezialzange für die Befestigung von Durable Dot Druckknöpfen. Mit dieser Spezialzange ist es möglich, die an den Leitblechen der R-3350-Motoren angebrachten Druckknöpfe teilweise an Ort und Stelle oder am Werkbank auf einfachere Art als bisher zu ersetzen.

Die bereits angefertigte und erprobte Musterzange hat sich als nützliches Werkzeug erwiesen.

Herr Ernst Brupbacher stellte den Antrag, am Benzin-Transfer-System einen Filter vor der Pumpe anzubringen, und zwar in Form eines DC-7C-Filtergehäuses mit einem alten Filtereinsatz.

Als Begründung seines Vorschlages machte er geltend, dass beim Transferieren von Benzin, im besonderen von Ablassbenzin aus Fässern, allfällige Rückstände das ganze System verunreinigen.

Die Betriebsplanung wird als Vorsichtmassnahme gegen solche Verschmutzungen einen Filter in das Transfer-System einbauen lassen.

Herr Werner Zimmermann machte die Anregung, für die Befestigung des Feuerlöschrohres an den bei der Flugzeug-Abfertigung eingesetzten Feuerlöschern Schnellverschlüsse anzubringen. Die vorgeschlagene Ausführung mit einem Exzenterverschluss gestattet eine wesentlich schnellere und einfachere Handhabung.

Die Betriebsplanung wird die alten, unhandlichen Schraubverschlüsse durch die neuen Schnellverschlüsse ersetzen lassen.

Herr Alphons Nünlist konstruierte für die Demontage der Schrauben an den Kabinenfenstern ein Werkzeug (Puller), das einfach in der Handhabung ist, die Arbeit erleichtert und das Material schont. Bisher mussten diese Schrauben mit unweckmässigen Hilfsmitteln mühsam herausgeschlagen werden. Das neue Werkzeug, das aus einem Einsatz für die Schrauben und dem auf einem Schaft laufenden Schlagkörper besteht, hat sich in seiner Anwendung als recht nützlich erwiesen.

Herr Karl Müller machte mit seinem Vorschlag auf eine Unzulänglichkeit bei der Einstellvorschrift für die Belastungsanzeige der Propellerheizung aufmerksam. Leider käme aber der von ihm angefertigte Rechenschieber, auf welchem sich alle beliebigen Spannungswerte mit den zugehörigen Angaben über die Stromaufnahmen ablesen lassen, zu teuer zu stehen, sodass auf seine Einführung verzichtet werden muss. Immerhin wird auf Grund seiner Anregung die bestehende Einstellvorschrift geändert und die dazugehörige Tabelle durch ein Diagramm ersetzt.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 607 Das Anbringen von Befestigungsringen am zweiten Torteil des Frachtflugzeuges HB-IRX würde das Verstärken dieses Teiles notwendig machen. Der Aufwand für diese Arbeit würde sich jedoch nicht lohnen, da die Aenderungskosten in einem Missverhältnis zum erreichbaren Nutzen stehen würden.
- 793 Bremseinheit der DC-7C Fahrwerke. Die mit Werkauftrag FLB 471.72 veranlasste Modifikation der Bremseneinheit am Fahrwerk gestattet, selbst bei blockierten Rädern, die Schrauben, die das Bremspaket zusammenhalten, ohne Schwierigkeiten zu lösen.
Der Vorschlag kann leider nicht prämiert werden, da diese Aenderung bereits auf Grund eines Bordmechaniker-Rapportes vom 31.12.57 und auf Anregung der Fahrwerk-Werkstatt vorgenommen wurde.
- 794 Tragbahre für Krankentransporte. Es war schon lange bekannt, dass im CV-440 der Transport von Passagieren, die liegend befördert werden müssen, immer mit Schwierigkeiten verbunden war. Und zwar ganz einfach weil geeignete Hilfsmittel fehlten.
Im Februar dieses Jahres wurde jedoch eine Musterausführung einer speziellen Tragbahre hergestellt, die auf zwei hintereinanderliegenden, aussenseitigen Sitzplätzen montiert werden kann. Einer der noch leeren Aisle-Seats bietet Platz für die mitfliegende Begleitperson und das ganze, vier Sitze umfassende Compartment, kann durch einen Vorhang von der übrigen Kabine separiert werden. Die Serie-Ausführung dieser Tragbahren ist bereits in Bearbeitung ; der Vorschlag kommt deshalb leider zu spät.
- 1111 Schutz für Uniform-Mützen. Die Idee, die Uniformmützen durch einen Ueberzug vor Regen zu schützen ist nicht neu. Die vor Jahren durchgeführten Versuche mit wasserdichten Ueberzügen brachten leider nicht den gewünschten Erfolg, weil diese wohl den Mützenboden, nicht aber den Rand der Mütze zu schützen vermochten. Den zur Zeit neuesten Mützenschutz bilden die Verpackungshüllen der Nylon-Regenmäntel des voll uniformierten Personals, die so gearbeitet sind, dass sie über die Mütze getragen werden können.
Dem technischen Bodenpersonal werden hingegen neben dem Südwester Armositmützen abgegeben, die gegen Nässe unempfindlich sind.
- 4162/
4502 Stösselrohre der R-2800 Motoren. Eine Korrosion an den Stösselrohren findet nicht statt. Das, was der Einsender meint, sind effektiv Scheuerstellen. Deshalb verhindert die Verwendung der vorgeschlagenen Kupferasbestringe, an Stelle der Asbestdichtungen, diese Abnützung nicht, sondern erschwert lediglich in starkem Masse die Montage. Besonders beim Anziehen der Stösselrohre würden sich die Kupferdichtungen gerne verschieben und dann zu Undichtheiten führen, die nur unter grossem Arbeitsaufwand behoben werden könnten.
Ausserdem ist es aus Gründen der Austauschbarkeit und der Ersatzteilhaltung auf Aussenstationen nicht tragbar, wegen ca. 500 alten (niederer) Stösselrohrmuttern besondere Dichtungen einzuführen.

- 4378 Fahrbarer Kompressoren-Prüfstand. Die Störungen an den DC-6B- und DC-7C-Kompressoren konnten durch entsprechende Modifikationen und fachgemässe Wartung soweit eliminiert werden, dass heute auf den vorgeschlagenen fahrbaren Kompressoren-Prüfstand verzichtet werden kann. Diese Tatsache hat den Einsender bewogen, seinen Vorschlag zurückzuziehen.
- 4892 Bestuhlung im DC-7C First Class Compartment bei Mixed Class Version. Der Vorschlag, im First Class Compartment auf der ganzen linken Seite Sitze, die zu Betten gemacht werden können, und auf der rechten Seite normale First Class Sitze zu montieren, ist durch die in der Zwischenzeit erfolgte Umstellen der Sitzanordnung gegenstandslos geworden. Dem Vorschlag hätte aber auch ohnedies nicht zugestimmt werden können, weil - laut Vorschrift der Civil Aeronautics Administration (CAA) - der Zugang zum hintern Notausgang auch während des Fluges frei gehalten werden muss. Wie der Einsender selber bemerkte, hätte bei einer dem Vorschlag entsprechenden Sitzanordnung dieser Vorschrift nicht Rechnung getragen werden können.
- 5151 Markieren der "Break-in Points" auf dem Flugzeugrumpf. Das Aufmalen der "Break-in Points" (Einschlagstellen) aussen auf dem Flugzeugrumpf wurde früher einmal sehr propagiert. Im Laufe der Zeit ist man jedoch wieder davon abgekommen, da einerseits im Ernstfalle nicht damit gerechnet werden kann, dass dieser Markierung die nötige Beachtung geschenkt wird und es andererseits möglich sein sollte, einen Teil der Notausgänge frei zu bekommen. Besonders da an den neuen Flugzeug-Typen die Notausgänge auch von aussen, durch markierte Griffe, geöffnet werden können.
- 5811 Die Einführung eines Literatur- oder Publikationsbüros erübrigt sich, da der Gedanke in der Vorschriften- und Aktenzentrale des Dept. IV schon weitgehend verwirklicht ist. Die eingehenden technischen Unterlagen werden von da aus automatisch den interessierten Sachbearbeitern zugestellt. Wenn sich die Sachbearbeiter an die Vorschrift halten, technische Unterlagen nur durch diese Dienststelle zu beziehen, so wird es nicht vorkommen, dass eine Lieferfirma von verschiedenen Stellen des Dept. IV Anfragen betreffend Lieferung von technischen Unterlagen erhält. Das Document Center ist auch bemüht, laufend Verbesserungen in bezug auf Registrierung, Verteilung und Archivierung der technischen Literatur einzuführen. Der Plan für eine umfassende Organisation, wie sie dem Einsender vorschwebt, lässt sich vorläufig aus Kosten- und Platzgründen noch nicht verwirklichen.
- 5841 Türrahmenverstärkung am CV-440. Die Verstärkung der Türrahmen am CV-440 wurde bereits mit der Herausgabe der Reparaturvorschrift Publikation No. 51'608 vom 17.12.57 in die Wege geleitet. Der Vorschlag vom 6.3.58 kommt deshalb zu spät.
- 5856 Verstellspindeln zu CowI-Flaps CV-440. Der Vorschlag, das beschädigte Gewinde für die Begrenzungsmutter an den Verstellspindeln der CowI-Flaps zu überdrehen und mit einem Gewinde für eine entsprechend kleinere Mutter zu versehen, ist nicht neu. Diese Reparatur wird bereits schon seit längerer Zeit gemacht. Wegen grossem Arbeitsanfall konnte die entsprechende Reparatur-Vorschrift 61'397 erst am 19.4.58 herausgegeben werden.
- 5890 Fettpresse mit speziellem Nippel. Die Verwendungsmöglichkeit einer Fettpresse mit speziellem Nippel zum Schmieren der Lager an Trimmklappen, Landklappen und Fahrwerk des CV-440 wurde von der Betriebsplanung bereits vor Eingang des Vorschlages untersucht. Mit Bedarfsmeldung 7693 vom 17.3.58 wurde eine solche Fettpresse zur Herstellung aufgegeben. Der Vorschlag vom 2.5.58 kommt somit zu spät.
- 5903 Anfertigen eines Griffes zum Einhängen der Gummitanks. Entsprechende Spezialgriffe für das Einhängen der Benzin- und Wasser-Methanoltanks existieren bereits und können bei der Betriebsplanung mit einer Bedarfsmeldung angefordert werden.
- 6042 Betriebssparkasse. Vorausgesetzt, dass 1000 Angestellten jeden Monat Fr. 50.- in die Sparkasse einlegen wurden, ergäbe das an zusätzlichen Mitteln im Monat Fr. 50'000.-. Dies wäre aber im Vergleich zu den Eingängen auf unsere Postcheck- und Bank-Kontis, selbst bezogen auf einen verkehrarmen Monat, nur eine Vermehrung unserer flüssigen Mittel um 1/3 %. Die bedeutenden administrativen Umtriebe, die die Einführung einer internen Sparkasse-Buchhaltung mit sich bringen würde, zusammen mit der Bezahlung eines mehr oder weniger attraktiven Zinses als Stimulant, würden die mit ihrer Höhe nicht sehr ins Gewicht

fallenden Gelder die Swissair teurer zu stehen lassen kommen, als die bisherigen Bankkredite. Vielleicht lässt sich über das Projekt, wenn noch andere (z.B. soziale) Momente berücksichtigt werden müssen, wieder diskutieren.

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

- 5283 Dichtungsbalg für Turbine
- 5892 Ventil zu Luftmatratzen
- 5946 Sicherung des Stopplevers bei der Domreinigung.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 3723 Bezeichnung der Kolben mit Uebermass-Kolbenringen
- 4898 Beschriften der Teleskop-Treppe der CV-440 Flugzeuge mit Aufschrift SWISSAIR
- 5809 Vorrichtung für Heizbatterien
- 5914 Aufspanndorn zum Schleifen der R-3350 Anlenkbolzen
- 5929 Anfertigen eines Test-Oscillators.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches
- 302 Niederspannungskabel
- 4899 Reserve-Mahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen
- 4908 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr. Oelkühler.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/302/410/643/690/729/735/736/789/791/795/1179/2362/2468/2469/2508/2511/2595/2696/
3286/4074/4247/4404/4414/4529/4530/4553/4570/4588/4594/4625/4646/4648/4649/4650/4661/
4736/4740/4748/4768/4827/4828/4840/4855/4874/4904/4924/4954/4962/4965/5025/5052/5100/
5101/5111/5120/5146/5150/5156/5164/5176/5196/5197/5250/5262/5263/5265/5284/5303/5401/
5425/5445/5456/5466/5478/5508/5519/5520/5522/5527/5531/5545/5560/5561/5575/5579/5589/
5600/5601/5603/5619/5632/5656/5661/5664/5668/5670/5674/5687/5694/5697/5701/5702/5704/
5710/5715/5719/5765/5769/5771/5775/5791/5795/5800/5803/5813/5828/5849/5854/5858/5861/
5862/5870/5874/5881/5886/5897/5902/5904/5910/5918/5922/5923/5930/5945/5946/5955/5956/
5958/5959/6040/6107/6124/6352/6356.

* * *



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

DIE OFFIZIELLE EROEFFNUNG DER FREIZEITANLAGE "BUCHWIESEN"

erfolgte am 7. Juni 1958 in Gegenwart des Vorstehers des Städtischen Schulamtes, Stadtrat J. Baur, der Herren R. Fretz, Chef des Dept. III, I. Lack, Chef des Dept. IV, Dr. Ch. F. Ducommun, Chef des Zentralen Personaldienstes, Dr. H. Haas, Generalsekretär, als Vertreter der Geschäftsleitung. Unter den Gästen befanden sich ferner der Präsident der Kreisschulpflege Glattal, R. Schmid, Delegierte des Vorstandes der ASIA, die Präsidenten der verschiedenen FPS-Sektionen, Repräsentanten des Schweizerischen Firmensportes sowie Mitglieder des Vorstandes der FPS.



Herr Stadtrat J. Baur beim Durchschneiden des Bandes ;
rechts im Vordergrund Herr H. Zeller, Präsident der FPS.
(Foto I. Seifritz)

Der Präsident der Freizeitorganisation des Personals der Swissair, Herr Hugo Zeller, gab in seiner Begrüßungsansprache einen kurzen Rückblick auf die Entstehungsgeschichte der Freizeitanlage, deren Ausbau mit der Inbetriebnahme der Spielwiese für die Fuss- und Handballer an diesem Tage zu einem vorläufigen Abschluss gelangte. Er verließ seiner Freude darüber Ausdruck, dass die Sportanlage mit Hilfe der zuständigen städtischen Behörden, mit Unterstützung der Geschäftsleitung und -nicht zuletzt- dank dem Einsatzwillen der FPS-Mitglieder zu einem gefreuten Werk geworden sei, auf das alle Beteiligten stolz sein dürften. Mit dem Dank an alle Helfer verband er die Hoffnung auf eine rege Benützung der Anlage, damit sie zu einer Quelle der Freude und Erholung werde.

Herr Stadtrat J. Baur betonte die hohe erzieherische Bedeutung einer richtigen Freizeitgestaltung. Obwohl die Erstellung solcher Plätze nicht in den Aufgabenkreis des Staates falle, so würden die Behörden doch alles tun, um die private Initiative in dieser Richtung zu fördern. Er gratulierte der FPS zu ihrer prächtigen Anlage in Buchwiesen, die er als eine der schönsten in der Stadt Zürich bezeichnete.

Im Namen der Geschäftsleitung sprach Generalsekretär Herr Dr. H. Haas den Initianten und Schöpfern der Sportanlage seine Anerkennung für die geleistete Arbeit aus. Man dürfe die FPS umso aufrichtiger beglückwünschen, als sie das Werk sehr weitgehend aus eigener Kraft geschaffen habe. Der Wille zur selbständigen Tat und die Freude über das Erreichte seien ein Born der Genugtuung und des weitem Ansporns zu kameradschaftlicher Zusammenarbeit - innerhalb und ausserhalb des Unternehmens.

Die Grüsse und Glückwünsche der ASIA überbrachte deren Vizepräsident, Herr M. K. Massoul, (AF) aus Paris. Nach den mit Beifall verdankten Ansprachen durchschnitt Herr Stadtrat J. Baur das rotweisse Band am Eingang, womit die Freizeitanlage an diesem für die FPS denkwürdigen Tag offiziell eröffnet war.

ASIA - Konferenz 1958 in London vom 9. Mai.

An der diesjährigen Delegierten-Versammlung konnte eine erfreuliche Zunahme der Tätigkeit unter den Fluggesellschaften, besonders unter den Mitgliedern der ASIA (Airlines Staff International Association) festgestellt werden.

Zu den offiziellen Mitgliedern: AER LINGUS, AIR FRANCE, BEA, KLM, SABENA, SAS und SWISSAIR ist nun auch die LUFTHANSA gestossen. Des weiteren interessieren sich ALITALIA und FINNAIR ernsthaft am Beitritt; desgleichen IBERIA, die aber aus internen Gründen nur in beschränktem Umfange würde mitmachen können.



Uebergabe

des von der SWISSAIR gestifteten Tennis - Cups für Herren durch den SWISSAIR-Delegierten an den ASIA-Sportsekretär. (Von links nach rechts: Mr. Byrne, AER LINGUS, Mr. Abbott (BEA), Miss Wright (BEA), Mr. Palshof (SAS), Hr. Seiler (SWISSAIR), Mr. Koninckx (SABENA), Mr. Massoul (AIR FRANCE).

Auf kulturellem, bzw. künstlerischem Gebiet werden AIR FRANCE und SABENA Wettbewerbe und Ausstellungen im Herbst 1958 durchführen. Vorgesehen sind: Photos, Malereien, Skulpturen. Den Teilnehmern wird Gelegenheit geboten, sich an beiden Orten mit den gleichen Sujets oder verschiedenen Arbeiten zu beteiligen. Interessenten setzen sich mit dem ASIA-Delegierten Herrn A. Seiler in Verbindung.

Die leider enttäuschenden Ergebnisse des individuellen Ferienaustausches legten es nahe, auf weitere Bemühungen zu verzichten. Dagegen dürften die Reise-Informations-Blätter, die in nächster Zukunft nunmehr vollständig vorliegen, den reiselustigen Firmaangehörigen gute Dienste leisten.

Unsere Angestellten, die auf den Aussenstationen tätig sind, oder sich dort vorübergehend aufhalten, haben schon oft gewünscht, auch dort an sportlichen und kulturellen Veranstaltungen teilnehmen zu können, was ihnen aber wegen Fehlens am Platz befindlicher Clubs nicht möglich war. Die Abklärung der Teilnahme an sportlichen und kulturellen Veranstaltungen wurde den Delegierten zum Studium und zur Stellungnahme überwiesen. Ueber hoffentlich positive Resultate wird zu gegebener Zeit berichtet.

Die ideellen Bestrebungen zwischen den ASIA - Mitgliedern wurde an dieser Konferenz durch die solidarische Zusammenarbeit wiederum in schönster Weise dokumentiert, und dass es weiterhin so bleiben möge, hofft mit Ihnen, Ihr

A. Seiler

SWISSAIR - ASIA - Delegierter.

Für neueingetretene Mitarbeiter

Der Situationsplan der Freizeitanlage Swissair, Buchwiesen, Zürich-Seebach, kann bei jedem Portier, in der Kantine Dept. IV, im Clubhaus oder bei der Redaktion unentgeltlich bezogen werden.

SWISSAIR



Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs

Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

7. Jahrgang

Nr. 7

Juli 1958

Unsere Verkehrsergebnisse im Juni 1958

	<u>Juni 1958</u>	<u>Juni 1957</u>
Offerierte Tonnenkilometer	19'267'148 + 15 %	16'710'028
Ausgelastete Tonnenkilometer	11'837'471 + 13 %	10'464'513
davon : Passagier-tkm	7'760'549 + 10 %	7'065'482
Gepäck-tkm	1'928'054 + 12 %	1'726'108
Fracht-tkm	1'682'545 + 33 %	1'263'205
Post-tkm	466'323 + 14 %	409'719
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	61,5 %	62,6 %

Mit einem Transportangebot von über 19 Millionen Tonnenkilometern erreichten wir im Juni 1958 unsere bis jetzt absolut höchste monatliche Gesamtproduktion. Sie war um 15 % höher als in der Parallelperiode des Vorjahres. Das Total der ausgelasteten tkm wuchs in derselben Zeit in annähernd gleichem Masse, nämlich um 13 %, sodass der mittlere Auslastungsgrad eine nur geringe Abnahme von 62,6 % auf 61,5 % erfuhr. Das Resultat ist gesamthaft genommen befriedigend, obschon das Budget mit einer höheren Auslastung rechnete.

Auf dem europäischen Streckennetz, wo wir 41 % unserer Gesamtproduktion anboten, senkten wir die Verkaufsofferte um 1 %. Bei einer um 8 % verminderten Nachfrage ging hier die Auslastung von 58,4 % auf 54,8 % zurück. Flau war vor allem der Englandverkehr.

Mit 60,1 % waren unsere nahöstlichen Kurse etwas besser ausgelastet als im Juni 1957 (59,3 %), obwohl wir 19 % mehr tkm anboten.

Der an und für sich gute Ladefaktor unserer Nordatlantikflüge (70,6 %) reicht nicht an das Vorjahresresultat von 75,2 % heran. Indessen darf sich die um 24 % gesteigerte Nachfrage angesichts der massiven Angebots-erhöhung von 32 % sehen lassen.

Auch im Südatlantikverkehr konnte der mittlere Ladefaktor bei praktisch unverändertem Angebot (+ 1 %) verbessert werden, und zwar von 64,1 % auf 66,3 %.

Die Auslastung unserer Fernostkurse (58,9 %) stellt sich im Vergleich zu den vorausgegangenen zwei Monaten zwar etwas schlechter, steht aber immer noch weit über dem im Juni 1957 erzielten Durchschnitt (44,5 %).

Den folgenden neuen Pilots-in-Command wünschen wir zu ihrer Beförderung alles Gute :

Flugkpt. Rudolf Glutz auf DC-6B/7C (Nordatlantik), Flugkpt. Stephen Kusak auf DC-6B (Far East), Pilot Walter Meyer auf DC-6B (Europa und Naher Osten), Flugkpt. Claude Ocroft auf DC-6B (Europa und Naher Osten) und auf DC-4 (Nordatlantik), Pilot James Hainsworth, Flugkpt. Rex Hall, Pilot Graham Hewitt und die Flugkapitäne Neil Junner, Chris. Milne-Fowler, Wladimir Rudenko und Peter Wilson auf Convair sowie Flugkpt. Reginald Ellis auf DC-3.

Den Flugkapitänsgrad haben die folgenden Piloten erhalten :

Roland Schnetzer, Arne Leibing, Peter Baumann, Manfred Bayer, Reinhart Geiger und Ernst Fischli. Wir gratulieren !

Zu Routecheck-Piloten für Europa auf Convair wurden die Flugkapitäne Paulo Cajado, James C. Fuger und Erik K. Hedlunk ernannt. Auch ihnen unsere besten Glückwünsche !

Weitere Beförderungen

Im Dept. III wurden Herr Hugo Scheidegger zum Chef des Borddienstes in der Abteilung Passagier-Flugdienst und die Herren Paul Ochsenbein und Urban Flury zu Gruppen-Chefstewards ernannt.

Im Dept. IV erhielt Herr Max Sprenger den Chefposten der Sektion Materialeinkauf und die Kollektiv-Prokura, Herrn Anton Matt wurde die Leitung der Sektion Budget and Procedures übertragen, und Herr Emil Schroeder avancierte zum Chef ad int. der Sektion Materialplanung.

Allen Neuchargierten wünschen wir recht viel Erfolg in ihrer neuen Tätigkeit.

Das erste Semester 1958 in Zahlen		
	1958	1957
Offerierte tkm	97'400'755 + 35 %	72'414'187
Ausgelastete tkm	56'111'256 + 25 %	45'058'060
davon : Passagier-tkm	34'922'964 + 22 %	28'632'516
Gepäck-tkm	8'935'177 + 22 %	7'320'230
Fracht-tkm	9'216'664 + 36 %	6'784'181
Post-tkm	3'036'451 + 31 %	2'321'133
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	57,6 %	62,2 %

DIE TECHNISCHE ECKE

Das Radio-Altimeter ist ein Navigationsgerät zur Messung der Flughöhe. Sein Sender wird durch einen Impulsgenerator mit hoher Frequenz ein- und ausgeschaltet und strahlt infolgedessen seine Leistung in Stößen aus, die sich sehr kurzfristig folgen. Die Einzelsignale werden -ähnlich wie ein Ball, der auf den Boden geworfen wird - von der Erdoberfläche reflektiert und vom Empfänger wieder aufgefangen. Die Zeit, die zwischen dem Aussenden und Wiederempfangen vergeht, wird gemessen. Da die Geschwindigkeit für elektromagnetische Wellen mit 300'000 km/sec konstant ist, lässt sich aus der ermittelten Dauer die zurückgelegte Distanz errechnen. Die Auswertung im Flugzeug erfolgt, indem die Höhe bezogen auf das überflogene Gelände an einer direkt geeichten Kathodenstrahlröhre abgelesen werden kann.

Weitere Düsenverkehrsflugzeuge

Sechs Caravelles sind von der skandinavischen Luftverkehrsgesellschaft SAS zusätzlich zu der schon früher in Auftrag gegebenen Sechsserserie bestellt worden. Die ersten sechs Flugzeuge werden 1959, die zweiten sechs voraussichtlich 1960 ausgeliefert werden. SAS hat eine Option auf weitere 13 Einheiten offen.

Drei B-707 - Die South African Airways haben einen Kaufvertrag zum Erwerb von drei B-707 unterzeichnet.

Das tausendste Flugzeug der DC-6/DC-7-Serie - ein DC-7 - ist am 30. Juni von den Douglas-Werken in Santa Monica abgeliefert worden. Das Flugzeug war für die United Air Lines bestimmt. Diese Gesellschaft erhielt damit ihren 57. DC-7 und ihr 151. Flugzeug der DC-6/DC-7-Serie. Die tausend Flugzeuge wurden innerhalb 11 Jahren produziert und - von den amerikanischen Streitkräften abgesehen - an insgesamt 53 verschiedene Fluggesellschaften ausgeliefert.

25 Dienstjahre - Wie wir erst nachträglich erfahren, feierten zwei Swissair-Mitarbeiter im Departement IV im Mai ihr 25. Dienstjubiläum.

Herr Ernst Lüscher, Magaziner, trat - nachdem er schon früher einmal aushilfsweise bei der Swissair tätig gewesen war - am 1. Mai 1933 in unsere Dienste ein. Anlässlich der Neuorganisation des technischen Dienstes nach dem Umzug nach Kloten arbeitete er zunächst in der Propellerwerkstatt, um anfangs 1949 in das Magazin versetzt zu werden. Auf Jahresbeginn 1957 erfolgte seine Beförderung zum Magaziner, wohl nicht zuletzt in Anerkennung seiner Selbständigkeit und Zuverlässigkeit.

Am 27. Mai jährte sich zum fünfundzwanzigsten Male der Tag, an dem Herr Heinrich Scheibli als Schlosser und Schweisser bei der Swissair eintrat. Als der technische Betrieb seine Tätigkeit in Kloten aufnahm, wurde er zum Meister der Schlosserei ernannt. Diese Beförderung hatte er seiner Loyalität, seiner korrekten Personalführung und seiner Aufgeschlossenheit in technischen Belangen zu verdanken. Gegenwärtig weilt er, um sich von einer längeren Krankheit zu erholen, zur Kur, doch steht seine Rückkehr zur Freude seiner Mitarbeiter bald bevor.

Beiden Silberjubilaren wünschen wir auch in Zukunft herzlich alles Gute. Mögen sie unserer Swissair noch lange erhalten bleiben !

Happy Landings -

Uns sind die folgenden Verheiratungen gemeldet worden :

Im Dept. I : 29.3. : Werner Meier, Lohnbüro ; 16.5. : Dr. Heinrich Reimann, Statistikdienst ; 12.6. : Hans Stalder, Verkehrsbuchhaltung ; 28.6. : Athos Campana, Passageabrechnung.

Im Dept. II : Im April (Datum unbekannt) : Robert Eglauf, SR Lissabon ; 10.4. : Oskar Reinle, Luftreisebüro Bern ; 20.5. : Walter Blaser, Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin, Bern ; 6.6. : Heinz Krüger, Reservation Zürich ; 12.6. : Kurt Oberholzer, Reservation Zürich ;

Im Dept. III : 27.2. : Harry Sachs, Bördmechaniker ; 24.5. : Peter Pedrocchi, Pilot ; 28.5. : Robert E. Kurzen, Pilot, mit Doris Hintermann, Hostess ; 30.5. : Hans Ludwig Strahm, Pilot ; 25.6. : Kurt Brügger, Traffic ; 28.6. : Hermann Wirthner, Startdienst Kloten ;

Im Dept. IV : 12.4. : Fritz Pfeuti, IERA-Flugbetrieb ; 10.5. : Bruno Wirth, Spenglerei ; 19.5. : Christian Succetti, Schlosserei ; 31.5. : Wilhelm Erni, Radio-Werkstatt ; 4.6. : Werner Sidler, Spenglerei ; 7.6. : Willy Schippert, Sekt. AVOR ; 7.6. : Candidus Stocker, Flugbetrieb.

Wir gratulieren den Neuvermählten herzlich zu ihrem Eintritt in den Ehestand !

Ernst Vontobel † - In seinem 58. Altersjahr verstarb am 13. Juni nach kurzer Krankheit unser Mitarbeiter in der Reparaturgruppe (Dept. IV), Herr Ernst Vontobel. Er war am 17. Januar 1955 als Schlosser bei uns eingetreten. Wir verlieren in ihm einen lieben und geschätzten Arbeitskollegen und sprechen seinen Hinterbliebenen - namentlich seiner Frau und seinem sechzehnjährigen Sohn - auch an dieser Stelle unser tiefempfundenes Beileid aus.

"DAS BILD DES MONATS"



Am 17. Juli wurde in Zürich die SAFFA, die 2. Ausstellung über Leben und Arbeit der Schweizer Frau eröffnet. Auch die Swissair ist an dieser Schau vertreten ; mit ihrem Stand wirbt sie für die Frauenberufe im Luftverkehr. -

Wir nehmen das Ereignis zum Anlass, eine neue Folge von Beiträgen zu den "Swissair-News" zu eröffnen, die in Zukunft regelmässig unter dem Titel

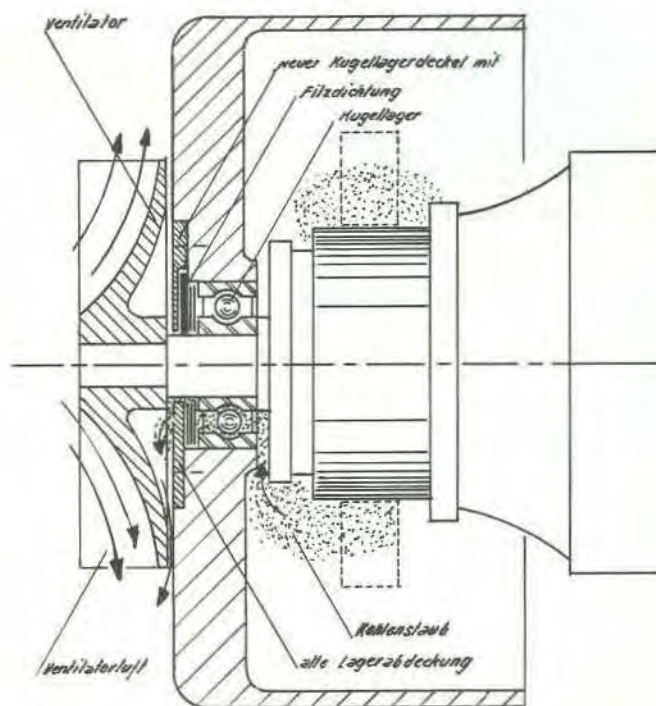
"DAS BILD DES MONATS"

erscheinen sollen.

Dies ist unsere letzte Veröffentlichung von prämierten und abgelehnten Vorschlägen - bevor (auch) wir zügelnd ! Heute nochmals von der Stampfenbachstrasse aus unsere Gratulation den nachfolgend erwähnten Herren ; Ende Monat ziehen wir um mitsamt den unerledigten Vorschlägen in unsere neue Klausel am Seilergraben Nr. 53.

Herr Peter Meier, IERA, Dept. IV	Fr. 200.-	5425
Herr Josef Kälin, Triebwerk, Dept. IV	" 180.-	5904
Herr Hans Stricker, Defektauswertung, Dept. IV	" 80.-	3723
Herr Albert Greutmann, IERA, Dept. IV	" 80.-	5929
Herr Rudolf Kappenthuler, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	" 30.-	5809

5425



Die kostspieligen Störungen an den Servo-Controls (Gerät zu Auto-Pilot) haben Herrn Peter Meier veranlasst, dieses Problem näher zu prüfen. Er stellte dabei fest, dass durch den Sog des Ventilators Kohlenstaub durch das Lager gesogen wird, dieses zerstört und damit das Verbrennen des Rotors bewirkt. Um Abhilfe zu schaffen schlug er vor, die Kugellager abzudichten. Gleichzeitig konstruierte er eine entsprechende Lagerabdeckung, die bei den gemachten Versuchen vollauf befriedigte. Auf Grund der günstigen Versuchsergebnisse werden die bisherigen Lager der Servo-Controls durch solche mit neuer Abdeckung ersetzt.

5904

Herr Josef Kälin machte den Vorschlag, die Stahlhülsen mit denen die Anlenkbolzen zum Aufchromen abgedeckt werden, durch solche aus Kunststoff zu ersetzen. Bei den bisher verwendeten Stahlhülsen liess es sich trotz dem Lackanstrich nicht vermeiden, dass sich an der Oberfläche der Hülsen Chrom ansetzte. Es war daher vor jeder Verwendung notwendig, diesen Chromniederschlag zu entfernen und die Hülsen neu zu lackieren. An den Kunststoffhülsen kann sich jedoch kein Chromniederschlag ansammeln, da dieses Material keine Leitfähigkeit aufweist. Demzufolge lassen sich die Reinigungs- und Zubereitungsarbeiten an den Hülsen vermeiden, sowie etliche Kilogramm Chrom pro Jahr einsparen.

- 3723 Herr Hans Stricker schlug vor, die Kolben der Flugzeugmotoren entsprechend der Grösse der Uebermass-Kolbenringe zu bezeichnen, um unnötige Arbeiten einsparen zu können. Die Ausführung des Vorschlages hat sich in der Zwischenzeit bestens bewährt und kann deshalb prämiert werden.
- Die Erfahrung hat nämlich bestätigt, dass während einer ganzen Kolbenlaufzeit aus technischen Gründen (sauberes Anliegen der Kolbenringe) nur bestimmte Uebermassgrössen von Kolbenringen verwendet werden können. Diese Ringe sind auf folgende Masse standardisiert : + 8, + 14, + 20, wobei eine Einheit 1/1000 inch beträgt. Wird nun ein mit + 20 bezeichneter Kolben ausgebaut, so kann derselbe schon bei der Demontage ausgeschieden werden und die nächstfolgenden Arbeitsprozesse wie Reinigen, Strahlen, Black-Light-, Mass- und Zustandskontrolle fallen dahin.
- 5929 Herr Albert Greutmann stellte den Antrag, zur Erleichterung des Testvorganges am Sender/Empfänger einen Test-Oscillator herzustellen. Bis anhin war es notwendig, bei jeder Kontrolle die Prüfkristalle in die Sender/Empfänger-Einheit einzusetzen, um das Gerät abstimmen zu können. Bei der Prüfung des Transceivers durch die TEKO musste der gleiche Vorgang wiederholt werden. Der vorgeschlagene Test-Oscillator bringt nun eine wesentliche Vereinfachung, indem die Test-Kristalle nicht mehr in das Gerät eingesetzt werden müssen, sondern der Test-Oscillator mit den eingebauten Test-Kristallen am variablen Frequenz-Oscillator (VFO) Anschluss angesteckt und somit der Sender/Empfänger von aussen her abgestimmt werden kann.
- Neben einer wesentlichen Arbeitseinsparung bringt der Vorschlag auch eine Verminderung der Fehlerquellen und Störungen mit sich.
- 5809 Die unzweckmässige Vorrichtung für die Heizbatterien, welche beim Aufziehen des Plastic-Films (als Korrosionsschutz), auf den Tragflächen verwendet wird, veranlassten Herrn Rudolf Kappenthuler einen neuen Ständer zu konstruieren. Diese neue Konstruktion besitzt eine grössere Standfläche, kippt somit weniger um und gewährleistet eine bessere Zugänglichkeit zum Arbeitsobjekt.
- Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :
- 690 Die Sprechschulung für Ground-Hostessen gehört zum normalen Instruktionsprogramm. Sie wird mittels Ton-Aufnahmegeräten durchgeführt, die den Sprecherinnen eine Selbstkontrolle ermöglicht. Am Ende der Instruktion werden zudem verschiedene "Voice Tests" durchgeführt. Der Vorschlag bringt somit nichts Neues.
- 791 Das Anbringen eines abgewickelten Trichters am Auspuffende der DC-3-Flugzeuge ist im heutigen Zeitpunkt kaum mehr angezeigt. Die Kosten einer solchen Modifizierung kämen so hoch zu stehen, dass sich eine solche Ausführung an diesen Flugzeugen nicht mehr lohnt. Ausserdem würde sich dadurch noch ein ganz unerwünschter Leistungsverlust ergeben.
- 2362 Wegweiser für neueintretendes Personal. Die neu eingetretenen Angestellten werden in Einführungskursen mit der ganzen Organisation der Swissair und den Aufgaben der Fachdienststellen bekannt gemacht. Alle Kursteilnehmer werden dabei weitgehend mit entsprechenden Unterlagen versehen. Diejenigen Angestellten, deren Arbeit besondere Kenntnisse voraussetzt, werden zudem in speziellen Fachkursen für ihre Aufgabe geschult und erhalten auch dort fachtechnische Literatur zum Studium. Bei der Verschiedenartigkeit der Arbeit in unserem Betrieb würde eine Broschüre, die, sollte sie jedem dienen, alle Fachgebiete behandeln müsste, viel zu umfangreich.
- Wir werden aber versuchen, verschiedene Begriffe und wissenswerte Daten aus unserem Flugzeugpark und der damit verbundenen Gebiete zusammenzustellen und zu veröffentlichen, damit jeder Swissair-Angestellte, auch der Nichtfachmann, die häufigsten an ihn gestellten Fragen richtig beantworten kann.
- 2468 Stichwörter-Verzeichnis. Alle wissenswerten Angaben und zu befolgenden Vorschriften über die wichtigsten Gebiete unseres Betriebes sind in den verschiedenen Manuals und Handbüchern enthalten, die nach Fachgebieten geordnet sind. So z.B. findet man die Angaben und Vorschriften über :
- das Flugzeug und dessen Einsatz im AFM (Airplane Flight Manual)
 - die Abfertigung und Beförderung der Passagiere, Fracht- und Post im STM (Station Manual)
 - die Cockpitarbeit der Besatzung im FOM (Flight Operations Manual)
 - die festen und mobilen Verbindungen im COM (Communications Manual)
- etc.

Die Bezeichnung dieser Manuals weist schon auf die darin behandelten Gebiete hin, sodass es bestimmt keiner besonderen Mühe bedarf, die bestehenden Publikationen über ein spezielles Sachgebiet zu finden.

Ein nach Stichwörtern aufgestelltes spezielles Sachregister würde zu umfangreich und würde einen Aufwand für die Nachführung mit sich bringen, den sich wohl niemand leisten kann.

- 4570 Anbringen eines Handlochdeckels am Motoreinbaublech der CV-440-Motoren, um zu vermeiden, dass für die Filterdichtkontrolle das Einbaublech oder der untere Haubenteil demontiert werden muss.
Die Demontage der Engine Accessory Access Doors für die Filterdichtkontrolle ist nicht notwendig. Die Kontrolle kann in kürzester Zeit durch Herunterlassen der unteren Motorenverschalung gründlich vorgenommen werden.
- 4641 Packweise Abgabe von Verbrauchsmaterial. Wie der Einsender festgestellt hat, wird bereits eine Gruppe von Verbrauchsmaterial im Sinne der vorgeschlagenen Bewirtschaftung behandelt. Es ist aber nicht möglich, auf einmal das neue Bewirtschaftungssystem auf alle Gruppen von kleinwertigem Verbrauchsmaterial auszuweiten, da zuerst jeweils die notwendigen Grundlagen und Vorarbeiten geschaffen werden müssen. Das ganze Problem wird weiterhin verfolgt.
- 5025 Uebermittlung von Meldungen betr. Nichteinhaltung des Flugplanes infolge Witterung oder technischer Störungen durch die Herausgabe eines Informationsblattes. Dieser Vorschlag ist wohl durchführbar, würde aber kaum einen Vorteil bringen. Die Aussenlandungen werden vom Station Control jeweils über die Rundspruchanlage allen interessierten Stellen mitgeteilt. Kann nun aus irgend einem Grunde die durchgegebene Meldung nicht schriftlich festgehalten werden, so wird eine Rückfrage im Briefing Klarheit schaffen, ehe ein Telexwechsel notwendig wird. Wenn sich der Frachtdienst aber die Meldungen nicht lückenlos sichern kann, so steht ihm jederzeit die Möglichkeit offen, sich anhand der Flugbewegungs-Kontrollblätter im Briefing über Flugunregelmässigkeiten zu orientieren. Es ist lediglich Sache des Frachtdienstes, für sich ein entsprechendes internes Informationssystem aufzubauen.
- 5262 Anbringen eines Schlitzes an den Schnapp-Verschlüssen der CV-440-Motorhaubenblechen, damit dieselben ohne die Bleche zu beschädigen mit einem Haken oder Schraubenzieher geöffnet werden können. Die festgestellten Beschädigungen an den Haubenblechen würden sich weitgehend vermeiden lassen, wenn jeder Mechaniker beim Öffnen dieser Schnappverschlüsse mit dem Schraubenzieher oder dem benützten Instrument mehr Sorgfalt anwenden würde. Es ist zweifelhaft, ob selbst dann, wenn die vorgeschlagenen Schlitz angebracht und jeder Mechaniker mit einem Haken ausgerüstet wäre, er diesen auch wirklich zum Öffnen der Verschlüsse verwenden würde.
- 5583 Verzicht auf die Mitnahme von Reserveöl auf den DC-6B/I mit Einsatzbereich Naher Osten und Europa. Die Vorschriften für den entsprechenden Flugzeug-Typ lauten dass ein Nachtanken von Oel für Flüge von kurzer Dauer, d.h. bis 5 Stunden, nicht erforderlich ist, sofern die Oelmenge pro Gondeltank nicht unter 20 US Gallonen gesunken ist. Das Gewicht der Betankung des Hilfsöltankes könnte somit durch Nutzlast ersetzt werden, was aber eine kompliziertere Gewichtsrechnung mit sich bringen würde. Es würde sich daraus nämlich die Notwendigkeit ergeben, mit zwei Flugzeug-Basisgewichten rechnen zu müssen: eines für Flüge von über 5 Stunden Dauer, wo im "Standard Oil Loads" die Hilfsölbetankung eingeschlossen ist und eines für Flüge unter 5 Stunden, bei dem das Basisgewicht um den Betrag der Hilfsölbetankung reduziert ist. Beim heutigen System riskieren wir bei Flügen von unter 5 Stunden lediglich den Verlust von einigen Kilos Payload. Eine generelle Reduktion des Basisgewichtes würde jedoch die Gefahr mit sich bringen, dass bei Flügen von über 5 Stunden Dauer das Hilfsöl wohl getankt, bei der Berechnung des Fluggewichtes aber vergessen wird. Und dieses Risiko ist nicht einzugehen.
- 5689 Fräskopf für Kleinfräser. Ein Fräskopf, der die Ausführung von Arbeiten mit Kleinfräsern erlaubt, ist auf dem Markt erhältlich.
Es handelt sich um das "Centromatic-Fräsfutter" mit auswechselbaren Spannzangen. Die Werkzeugbeschaffung der Betriebsplanung hat sich dieser Angelegenheit inzwischen angenommen.

5896 Der Einbau von Deckeln als Abdeckung der Landefackelöffnungen wird vom amerikanischen Luftamt nicht sanktioniert. Bewilligt ist lediglich die Verwendung dickerer Aluminium-Folien als der von uns benützten. Trotzdem seit der Verwendung der bisher gebräuchlichen Aluminium-Folien keine Beanstandungen eingegangen sind, werden zukünftig die Abdichtungen aus Folien von der Dicke hergestellt, wie sie von Douglas und dem amerikanischen Luftamt maximal zugelassen sind.

5956 Salär-Quittungskarten in Form von Lochkarten wurden bereits bei der Einführung der lochkartenmässigen Salärabrechnung im Jahr 1952 in Erwägung gezogen, aber aus Gründen, die heute noch gelten, nicht eingeführt. Es ist als sicher anzunehmen, dass ein grosser Teil dieser Quittungskarten während des Jahres so stark abgenützt würde, dass eine maschinelle Auswertung derselben gegen das Jahresende hin nicht mehr möglich wäre. So können z.B. die neuen Materialbezugskarten des Dept. IV, deren Umlauf viel beschränkter ist als derjenige der Salärquittungskarten, schon nach einem maschinellen Arbeitsgang nur noch mit Mühe weiterverarbeitet werden.

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

- 5156 Einbau eines Rückschlagventils in die Kompressor-Anlage
- 5251 Aenderung der Schmierölleitungen am DC-7C-Kompressor
- 5560 Prüfung der automatischen Antennen-Abstimmeeinheiten 180 K-3
- 5697 Heftbolzenschachtel für Spengler
- 5897 Ersetzen der Verschlusszapfen am Frontflansch der R-2800-Motoren durch Schmiernippel

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 4898 Beschriften der Teleskop-Treppe der CV-440-Flugzeuge
- 5914 Aufspanndorn zum Schleifen der R-3350-Anlenkbolzen

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium

- 118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches
- 302 Niederspannungskabel
- 4899 Reserve-Mahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen
- 4908 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr.-Öelkühler

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/302/410/643/729/735/736/789/795/1179/2469/2508/2695/3286/4074/4247/4404/4414/4529/4530/
4553/4588/4594/4625/4646/4648/4649/4650/4661/4736/4740/4748/4768/4827/4828/4834/4840/4855/4899/
4904/4924/4954/4962/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5150/5164/5176/5177/5196/5250/5263/5265/5284/
5303/5401/5445/5456/5466/5478/5508/5519/5520/5522/5527/5531/5545/5561/5575/5579/5589/5600/5601/
5603/5632/5656/5664/5668/5670/5674/5687/5694/5701/5702/5704/5710/5715/5719/5765/5769/5771/5775/
5791/5795/5803/5813/5828/5849/5854/5858/5861/5862/5870/5874/5881/5886/5902/5910/5918/5922/5923/
5930/5945/5946/5958/5959/5961/6050/6053/6107/6124/6144/6194/6356.



Freizeitorganisation Mitteilungen

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



Alpine Sektion

Am 12./13.7.1958 unternahm eine Gruppe der Alpenen Sektion der FPS eine Tour auf's Wetterhorn. Unser Bild zeigt die vier Unentwegten (v.l.n.r. Frl. C. Habersaat, Frl. H. Brönnimann, Hr. J. Maag, Hr. H. Zeller) im eisigen Wind auf dem 3'540 m hohen Wetterhornsattel, nach dem Aufstieg durch die Wetterhorncouloirs. Im Hintergrund die Gipfel von Eiger und Mönch.

Schach-Club

Am 12. Juni fanden sich die Mitglieder des Schach-Clubs, zusammen mit ihren Angehörigen, zum traditionellen Abschlussabend im Schulhaus der Swissair ein. Die Zusammenkunft, zum Ausklang der Schachsaison 57/58, wurde im würdigen Rahmen verbracht. Die bereits vorgedruckte Rangliste zeigt uns in den ersten 2 Rängen der verschiedenen Gruppen folgende Gewinner.

Gruppe A	1. Rang	A. Weiss (Turniersieger)	11 1/2 Punkte	
"	2. Rang	E. Neukomm	11 "	
Gruppe B	1. Rang	P. Neumeyer	13 "	
	2. Rang	J. Eichmann	11 "	Herzliche Gratulation!
Gruppe C	1. Rang	K. Gross	5 "	
	2. Rang	K. Mordasini	5 "	

Am 21. August 1958 beginnt wiederum eine Anfänger- sowie Fortgeschrittenen-Kurs. Kurslokal: Café Kapitol, Neumühlequai beim Zentral in Zürich. Kursabende: Jeden Donnerstag 20 Uhr. Kursgeld: Fr. 3.- Für Neueintretende in den Schachclub Swissair wird das Kursgeld am Jahresbeitrag von Fr. 6.- angerechnet. Anmeldungen nimmt entgegen: Herr R. Brun. Tel. 2728 und Herr S. de Lorenzi Tel. 3220.

K.M.

Pistolen-Gruppe Swissair

Am 26. April 1958 wurde in Stockholm, auf dem Schiessplatz der Polizei, der traditionelle Pistolenmatch zwischen einem SAS Team und der Swissair Pistolengruppe ausgetragen.

Geschossen wurde das internationale Programm für grosskalibrige Pistole auf 25 m Distanz, das aus 30 Schüssen auf die Matchscheibe und 30 Schüssen Schnappfeuer auf die Olympiascheibe besteht.

Der Wanderpreis wurde auch dieses Jahr von den Skandinavien mit Erfolg verteidigt. Nach den 30 Schüssen auf die Matchscheibe führte Swissair mit 11 Punkten, verlor aber alles auf der Olympiascheibe, wo die mangelnde Übungsmöglichkeit (Automatische Drehscheiben) besonders krass in Erscheinung trat.

Gruppenwertung: SAS	2562 Punkte	Einzelwertung:	1. Arvedson	SAS	543 Punkte
Swissair	2472 Punkte		2. Dahlin	SAS	542 "
			3. Schaltenbrand	SWR	523 "
			4. Holmberg	SWR	522 "
		ferner	7. Lüthi	SWR	494 "
			8. Hugentobler	SWR	490 "
			11. Pfister	SWR	443 "
			12. Rieker	SWR	404 "

Fussballspiel Swissair - Deutsche Lufthansa im Halbfinal um den ASIA - CUP.

Am Samstag, den 7. Juni 1958 fand nach vorgängiger Einweihung der Freizeitanlage Swissair Buchwiesen um 16 Uhr auf der neuen Spielwiese das entscheidende Spiel gegen die Hamburger Mannschaft der DLH statt.



Gäste aus Hamburg.
(Foto : R.Köhler, jun.)

Das Spiel begann schnell und es wurde bei aller Fairness sofort hart gekämpft. Es war bald ersichtlich, dass die deutschen Gäste durch direktes Spielen mehr Terrain herauszuholen und vorerst unser Tor mehrheitlich in Gefahr zu bringen vermochten. Unsere Stürmer inszenierten ihre Angriffe zu durchsichtig, sodass immer wieder ein Gegner dazwischen fahren konnte. Nach einer Viertelstunde musste unser Torwart bereits erstmals kapitulieren. Unsere Leute reagierten darauf heftig und stürmten ebenfalls gut vor. Ein harter Schuss unseres Halbrechten strich knapp über die Latte. Bei einem weiteren Angriff kam unser rechter Flügel in guter Position an den Ball, täuschte den Goalie und plazierte den Ball in's Tor. Der Schiedsrichter jedoch hatte unsern Mittelstürmer zu weit vorne gesehen und annullierte den Treffer infolge Offside-Vergehens. Auf diese kalte Dusche rollte ein hitziger Angriff gegen unser Tor. Die Verteidigung vermochte in Corner zu retten, doch der getretene Eckball landete als zweiter Schwarztreffer in unserem Netz.

Erfreulich, wie unser Sturm das Blatt wenden wollte und immer wieder angriff. Schon flitzte wieder ein Schuss gegen das gegnerische Gehäuse, doch der Pfosten liess den Ball ins Feld zurückprallen. Es schien, dass unseren Leuten umso mehr misslang, je mehr sie sich anstrebten.

Endlich ca. 15 Minuten vor Schluss und nur allzu spät gelang es unserem Sturm, ein Goal aufzuholen. Trotz einer noch grossen Leistung konnten unsere tapferen Burschen die Niederlage nicht mehr abwenden und das Endresultat lautete 1:3 für die Deutsche Lufthansa. Somit hat diese Mannschaft nun die Berechtigung, im Herbst den Final gegen die KLM in Den Haag auszutragen. Der in ritterlichen Geiste durchgeführte Wettkampf fand in einem fröhlichen Beisammensein beider Teams unter Austausch von gegenseitigen Ehrengaben seinen würdigen Abschluss.

M. Strahm.



Swissair-Mannschaft
(Foto : R.Köhler, jun.)

COMMUNIQUE DES SPORTS ET LOISIRS DE GENEVE

Tennis de table : Swissair, Genève, a accepté de présenter une équipe de cinq joueurs, au championnat inter-club organisé par l'ASIA. Un match est déjà prévu en Décembre contre la SAS. Nous comptons pouvoir présenter une équipe possédant un certain entraînement et capable de défendre honorablement nos couleurs. Renseignement, pour ceux qui désirent y participer, auprès de Monsieur Duby, à Cointrin et Monsieur Lador, à Cornavin.

Bibliothèque technique et commerciale. Dès maintenant, elle est ouverte et au service du personnel de Genève. Monsieur Heinz, l'économat, contrôle la distribution des brochures en stock : Inter-Avia, American-Aviation, Aviation Week, Travel Business etc. ... ainsi que plusieurs volumes de voyages, richement illustrés. Durée du prêt : une semaine par volume. Nous remercions la direction de Genève qui met à notre disposition les revues techniques et commerciales et qui permet ainsi d'offrir aux employés Swissair une source précieuse de documentation spécialisée.

Lador.

Clubhaus Swissair

In letzter Zeit häufen sich die Fälle, wo swissairfremde Personen sich auf unserer Freizeitanlage aufhalten. So wurde kürzlich eine Equipe beobachtet, die den Fussballplatz zum Training für ein bevorstehendes Grümpelturnier benützte. Selbst die Tennisplätze werden belegt, geschweige von der Bocciabahn und vom Tischtennisraum. Helfen Sie mit auf der Anlage Ordnung zu halten, indem Sie sich, falls Sie die Anlage zum ersten Mal betreten, beim Platzwart vorstellen.

Grosse Einsparungen können gemacht werden, wenn dem in der Freizeitanlage zur freien Benützung stehenden Mobiliar und den Sportartikeln mehr Sorgfalt geliehen wird.

SWISSAIR



Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs

Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

7. Jahrgang

Nr. 8

August 1958

Unsere Verkehrsergebnisse im Juli 1958

	<u>Juli 1958</u>	<u>Juli 1957</u>
Offerierte Tonnenkilometer	19'687'819 + 12 %	17'573'783
Ausgelastete Tonnenkilometer	12'915'341 + 16 %	11'136'749
davon : Passagier-tkm	8'481'764 + 14 %	7'426'776
Gepäck-tkm	2'093'849 + 14 %	1'829'942
Fracht-tkm	1'844'327 + 33 %	1'389'202
Post-tkm	495'401 + 1 %	490'829
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	65,6 %	63,5 %

Unser Verkehrsangebot, das im Juli 19,7 Millionen Tonnenkilometer erreichte, war um 12 % höher als im Juli des letzten Jahres. Die Zahl der ausgelasteten tkm (12,9 Mio) nahm in noch grösserem Masse, nämlich um 16 %, zu. An dieser Steigerung war vor allem auch das günstige Luftfrachtergebnis beteiligt, das sich -wie übrigens schon im Vormonat - durch eine 33 %ige Nachfragesteigerung auszeichnete. Der Ladefaktor stellte sich in der Folge auf 65,6 % oder um 2,1 Punkte besser als im Vorjahr.

Auf die Europakurse entfiel mit 42 % wiederum der grösste Anteil an der gesamten Produktion. Bei praktisch unveränderten Angebots- und Nachfragezahlen (+ 1 % bzw. ./., 1%) ergab die mittlere Auslastung ein enttäuschendes Resultat von 56,4 % (1957 : 57,4 %), an dem nach wie vor der bedenklich flauere Englandverkehr die Hauptschuld trägt.

Bei einer 24 %igen Mehrofferte und einer um nur 8 % gewachsenen Nachfrage zeichnete sich auch im nahöstlichen Verkehr ein deutlicher Rückgang der Auslastung -von 71,5 % auf 62,6 %-ab. Die Ursache dürfte in den politischen Ereignissen im Libanon und Irak zu suchen sein.

In allen anderen Verkehrsgebieten vermochten die Ergebnisse zu befriedigen. Ueber den Nordatlantik steigerten wir das Angebot am massivsten, nämlich um 33 %. Das Nachfragemehr erreichte erfreulicherweise ebenfalls 33 %. Der Auslastungskoeffizient betrug 76,8 %.

Auf unsern Südamerika-Kursen, wo die Nachfrage bei unveränderter Offerte um 21 % (!) wuchs, stieg der Ladefaktor auf 82,7 % (!) und war damit um 14 Punkte besser als im Juli 1957. Dabei nahm allerdings der ertragsmässig wenig ergiebige Frachtverkehr überproportional (um mehr als 100 %) zu.

Schliesslich erhöhte sich der Auslastungsgrad auf unsern Fernostkursen um nahezu 17 Punkte auf 62,4 % gegenüber 45,5 % im vergangenen Jahr.

Zu Pilots-in-Command wurden die folgenden Flugkapitäne ernannt :

Niklaus Wiedmer auf DC-6/7 (Nordatlantik), Noel Humphries auf DC-6B (Ferner Osten), Peter Baumann auf DC-6B (Europa und Naher Osten) und George A. Woods auf DC-8. Wir wünschen alles Gute !

Zu Flugkapitänen wurden die Piloten Josef Ghirardello und Andreas Bürki befördert. Wir gratulieren herzlich !

Herr Direktor Eugen Groh 60 Jahre alt -

Am 12. August feierte Herr Direktor Eugen Groh, Chef Dept. I, die Vollendung seines sechzigsten Lebensjahres. Wir wünschen ihm im Namen aller Swissair-Mitarbeiter auch an dieser Stelle herzlich das Beste. Mögen seine jugendliche Tatkraft und reiche Erfahrung unserm Unternehmen noch lange erhalten bleiben.

Als 23. Gesellschaft ist seit dem 4. August die griechische Olympic Airways in Kloten vertreten.

Unsere neuen Flugzeuge - Die Lieferdaten und Immatrifikationen des DC-6A, des fünften DC-7C und der drei DC-8 lauten wie folgt :

3. Oktober	1958	DC-6A	-	HB-IBB
6. November	1958	DC-7C	-	HB-IBP
Februar	1960	DC-8	-	HB-IDA
Mai	1960	DC-8	-	HB-IDB
Oktober	1960	DC-8	-	HB-IDC

Von unsern Aussenvertretungen - Herrn Heinrich Moser, der den länger als vorgesehen in Athen weilenden Herrn Gersbach als Leiter der Vertretung Deutschland vertrat, wurde dieser Posten definitiv übertragen. Gleichzeitig erfolgte die Ernennung von Herrn Kurt Schmid, bisher Frachtchef Deutschland, zum Regionalvertreter Frankfurt. Neuer Frachtchef Deutschland wurde der bisherige Assistent Herr Schmid, Herr Hans Ruckstuhl. Als Vertreter für Holland wurde anstelle des in die Schweiz zurückkehrenden Herrn Charles Marchand der bisherige Leiter des Zweigbüros Hannover, Herr John Mann, bezeichnet. Mit dem Chefposten der Vertretung Hannover wurde an seiner Stelle Herr Helge Lindt betraut, nachdem er am Hauptsitz einen ausgedehnten Instruktionsaufenthalt absolviert hat. Bei unserer Vertretung für den Mittleren Osten wurde Herr Ramez Guindi "Assistant Manager Middle East".

Die Abteilung Fernmeldewesen (bisher : Fernmeldedienst) des Dept. III ist reorganisiert worden. Die bisherigen Sektionen Mobile und Feste Fernmeldedienste wurden in je eine betriebliche- und technische Sektion aufgeteilt. Die Betriebssektionen sind : Operationelle Fernmeldedienste (Chef: Herr E. Scheller) und Feste Fernmeldedienste (Chefposten vakant). Die beiden technischen Unterabteilungen heissen Avionics Engineering (Chef : Herr E. Willi) und Fernmeldetechnik (Chef : Herr J. Hegelbach).

Haben Sie sich je überlegt,

wie teuer Telefongespräche sind ? Wir stellen immer wieder fest, dass den Aufrufen zur Einsparung von Telefonkosten nicht überall nachgelebt wird. Wir wiederholen deshalb die beim Telefonieren wichtigsten Punkte :

1. Unterlassen Sie jeden unnötigen Anruf.
2. Ueberlegen Sie sich das Gespräch im voraus ganz genau.
3. Führen Sie Fern- und besonders Auslandsgespräche nur in ganz dringenden Fällen.
4. Benützen Sie wo immer möglich unsere Dienstpost oder das Fernschreibnetz.
5. Halten Sie Ihre Gespräche so kurz und klar als möglich.
6. Privatgespräche sind nach Möglichkeit zu vermeiden, in dringenden Fällen jedoch unter allen Umständen der Zentrale zu melden.

Halten Sie sich an diese Punkte und denken Sie daran,

dass Telefongespräche teuer sind.

Happy Landings - Die folgenden Verheiratungen, zu denen wir Glück und Segen wünschen, sind uns gemeldet worden :

Im Dept. I : 19. 7. Frl. Rosmarie Müller (jetzt : Frau Fontana), Lochkartendienst; 23. 7. Isidor Wigger, Buchungsbüro.

Im Dept. II : 25.6. René Schaad, Beirut.

Im Dept. III : 4.7. Erwin Schmid, Bordmechaniker - Asp. mit Lilian Schuster, Hostess.

Im Dept. IV : 21.6. Hans Heubi, Mechanische Werkstatt; 21.6. Ernst Ribi, Hydraulische Werkstatt; 12.7. Kurt Müller, Mechanische Werkstatt.

25 Dienstjahre - Am 1. August 1933 trat Herr Walter Zürcher, Sachbearbeiter in der Sektion Materialplanung (Dept. IV) als Mechaniker bei der Swissair ein. Während des Krieges, in den Jahren 1940/41, arbeitete Herr Zürcher zeitweilig auf unserer zweiten Basis in Locarno. 1942 wurde er zum Meisterstellvertreter befördert und anfangs 1947 in unseren Technischen Dienst Cointrin versetzt. 1952 erkrankte Herr Zürcher und wurde nach seiner Genesung nach Kloten zurückberufen, wo er seinen jetzigen Posten seit 1953 innehat. Wir gratulieren Herrn Zürcher zum Swissair-Silberjubiläum sehr herzlich und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute!

Flughafen für den Düsenverkehr

Luxemburg plant, seinen Flugplatz Findel zu einem Zentrum des interkontinentalen Verkehrs auszubauen.

Pakistan: Die pakistanische Regierung setzte einen Betrag von rund 12 Mio Schweizerfranken für Pistenerweiterungen des Flughafens von Karachi aus.

Belgien: Der neue Flughafen Melsbroek - neuerdings "Bruxelles-National" genannt - ist seit einiger Zeit im Betrieb. Besonders bewährt haben sich die zwei bestehenden Fingerdocks, sodass die Anlage später durch sechs bis acht weitere "Finger" ergänzt werden soll.

Ein Flughafen-Informationbulletin, das sich "Entre Voisins" nennt, wird von der Pariser Flughafenverwaltung herausgegeben. Es ist für die Anwohner der Flugplatzregionen bestimmt und dürfte namentlich auch im Hinblick auf die Einführung der Düsenverkehrsflugzeuge einen bedeutenden Beitrag zur Vertiefung der freundschaftlichen Beziehungen zwischen Flughafen und Bevölkerung leisten. Der Schritt sei zur Nachahmung empfohlen!

Kloten im 1. Semester - Im ersten Halbjahr 1958 stieg die Zahl der gewerbmässigen An- und Abflüge in Kloten um 8,2 % auf 21'385. Die der Passagiere stieg um 9,1 % auf 466'867, währenddem sich der Frachtverkehr um 2 % auf 4'740 und der Postverkehr um 7,6 % auf 1'431 Tonnen erhöhte.

Ernst Obrist † - In der Nacht auf den 20. Juli 1958 starb unser Mitarbeiter Herr Ernst Obrist im Alter von 55 Jahren an einer Embolie. Seit Februar dieses Jahres war er zuerst aushilfsweise, dann ab 1. Juli in fester Anstellung in unserer Frachtbuchhaltung tätig gewesen. Die Nachricht von seinem Tode traf uns umso unerwarteter, als er noch einige Stunden zuvor unter uns gearbeitet hatte. Wir verlieren in ihm einen wertvollen, pflichtbewussten und vorbildlichen Mitarbeiter und zugleich einen frohen und lieben Kameraden. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren. Seiner Gattin und Tochter versichern wir unsere herzlichste Teilnahme.



Kloten baut - Riesige Baumaschinen haben mit den Aushubarbeiten für den Pistenausbau begonnen.

Drei junge Angestellte von Cook's Reisebureau in Genf verabredeten am 2. September 1928, sich in zwanzig Jahren an den Gestaden des Léman wieder zu treffen. Sie hielten die Vereinbarung und versprachen, zehn Jahre später erneut zusammenzukommen. Das wird am 2. September dieses Jahres sein. Wir haben allen Anlass, besonders einem der drei Getreuen einen schönen Tag zu wünschen; es handelt sich nämlich um keinen Geringeren als - um unsern Herrn Direktor L.L. Ambord!

DC-8-Ersatzteile in New York und Europa - Die Douglas-Werke haben angekündigt, dass sie DC-8-Ersatzteile, die für schnelle Transporte im Bedarfsfall zu schwer wären, in New York und in einem zentralen europäischen Lager bereitstellen werden.

Von den 1'369'000 amerikanischen Ueberseereisenden des Jahres 1957 benützten 1'066'000 das Flugzeug. 556'000 USA-Touristen reisten nach Europa, davon 351'000 oder 63 % auf dem Luftweg.

73 Stunden 9 1/2 Minuten lautet die neue Rekordzeit einer Flugreise rund um die Welt an Bord von regelmässig verkehrenden Kursflugzeugen. Der alte Rekord von 89 Stunden und 18 1/2 Minuten wurde von der Japanerin Koaru Kanetaka gebrochen, die am 24. Juli in Tokio startete, über Bangkok, Karachi, Rom, Zürich, Düsseldorf, Kopenhagen, den Nordpol, Grönland und Alaska flog und am 27. Juli in der japanischen Hauptstadt wieder landete.

Einen Millionenauftrag an amerikanische Luftverkehrsgesellschaften erteilte kürzlich die Maschinenfabrik J.I. Case Co., die in Phoenix, Arizona, einen neuen Maschinentyp vorführte, zu diesem Anlass 4'200 Interessenten aus 58 Städten der U.S.A. und Kanadas einlud und die Flugreisen bezahlte. Dazu war der Einsatz von über 115 DC-6, DC-7 und Constellations notwendig. Es wurden zwölf Millionen Passagiermeilen zurückgelegt. Etwa die Hälfte der Fluggäste erlebten bei

dieser Gelegenheit die Lufttaufe. Kostenpunkt für J.I. Case Co.: 1 Million Dollar. Indessen verkaufte die Firma innerhalb von 5 Wochen Waren für 154 Mio Dollar.

Wussten Sie schon, dass

- die Compagnie des Transports Aériens Intercontinentaux (TAI) der Swissair die Generalagentur für die Schweiz übertragen hat ?
- der bestfrequentierte Tag dieses Jahres im Zürcher Flughafen der 4. August war und ein Total von 4'177 Passagieren (also mehr als den Sollbestand von vier Infanteriebataillonen) brachte ?
- die ersten drei B-707 der PAA bereits im Herbst dieses Jahres im regelmässigen Linienverkehr eingesetzt werden ?
- die Indian Airlines Corporation, New Delhi, als neues Aktivmitglied in die IATA aufgenommen wurde ?
- ein B-707 mit sechzig Passagieren jüngst die 2'020 km messende Strecke von Oklahoma City nach Baltimore mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 1'014 km/h zurücklegte ?
- der Goldküstenstaat Ghana eine eigene Luftverkehrsgesellschaft gegründet hat ? 60 % (240'000 £) des Aktienkapitals werden vom Staat, der Rest (160'000 £) von der BOAC zur Verfügung gestellt.
- die BOAC im vergangenen Betriebsjahr, das auf Ende März abschloss, einen Reinverlust von 2,84 Mio £ auswies ?

Schweizer Meister im Kunstflug in der Kategorie Berufs- und Militärpiloten wurde der Grenchener Gerhard Luterbacher, einer der Instruktoren am letzten Studentenflugkurs der Swissair.

Edward Pearson Warner † - In der ersten Julihälfte verstarb Edward Pearson Warner, von 1945 bis 1957 Präsident der ICAO.

Henry Farman † - Am 17. Juli verschied im Alter von 84 Jahren der bekannte französische Aviatikpionier Henry Farman, dem 1907 mit einem selbst konstruierten Aeroplan die ersten Flüge gelangen. 1908 flog Farman zum ersten Mal die Distanz von 1 km in einem geschlossenen Kreis. 1917 konstruierte er den "Goliath", einen für damalige Verhältnisse riesenhaften Bomber, der später als Verkehrsflugzeug weiterentwickelt wurde.



Wie letzten Monat, so stammen auch diesmal alle Vorschläge, die wir prämiieren können, aus dem Dept. IV. Wohl sind es keine umwälzenden Neuerungen, die vorgeschlagen wurden, aber es sind kleine Verbesserungen, die, auf lange Sicht gesehen, auch sehr wertvoll sind und die vor allem beweisen, dass die Einsender mit offenen Augen bei der Arbeit sind. Und das freut uns.

Herr Edwin Bänziger, Kontrollabteilung, Dept. IV	Fr. 40.-	5560
Herr Eduard Affentranger, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 40.-	5856
Herr Jakob Matti, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 40.-	5892
Herr Walter Höhener, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 30.-	5156
Herr Ernst Vollenweider, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 30.-	5251
Herr Bruno Wirth, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 20.-	5697
Herr Albert Mülli, Kontrollabteilung, Dept. IV	" 20.-	5897

- 5560 Zur Prüfung der automatischen Antennen-Abstimm-Einheiten 180 L-3 der Collin-Sender schlug Herr Edwin Bänziger vor, eine zweite, ähnliche Antenneneinheit 180 K-3 (mit fester Abstimmung) in umgekehrter Richtung an die erstere anzuschliessen, um so eine künstliche Antenne zu erhalten. Je nach Frequenz und Antennencharakteristik können damit Verhältnisse nachgebildet werden, wie sie sich bei den im Flugzeug eingebauten Anlagen ergeben. Der Vorschlag bringt somit den grossen Vorteil, dass zukünftig die betr. Geräte nicht mehr im Flugzeug selbst abgeglichen werden müssen.
- 5856 Um die Verstellspindeln der Cowl Flaps an den CV-440-Motoren, deren Gewinde für die Begrenzungsmutter ausgeschlagen ist, für eine weitere Laufzeit verwenden zu können, schlug Herr Eduard Affentranger vor, das beschädigte Gewinde zu überdrehen und die an und für sich noch gute Spindel mit einem neuen Gewinde für eine entsprechend kleinere Begrenzungsmutter zu versehen. So kann der Verschleiss an teuren Spindeln auf die Hälfte reduziert werden. Diese vorgeschlagene Reparaturart wurde vom Service Engineering gutgeheissen und eine entsprechende Reparatur-Vorschrift ausgegeben.
- 5892 Die in den DC-4-Flugzeugen mitgeführten Luftmatratzen werden mit Holz- oder Gummizapfen verschlossen. Da deren Befestigungsösen immer wieder ausreissen, gehen die Verschlusszapfen oft verloren. Herr Jakob Matti schlug nun vor, anstelle dieser Zapfen die von alten Schwimmwesten noch vorhandenen Ventile in die Luftmatratzen einzuleimen. Damit fällt nicht nur das jeweilige Ersetzen verlorengegangener Zapfen weg, sondern die Ventile bieten auch bessere Gewähr in Bezug auf die Luftdichtheit. Die Modifikation wird mit Werkauftrag Nr. 57090 durchgeführt.
- 5156 Herr Walter Höhener machte die Anregung, in das Hydr. System des Kompressors der CV-440-Flugzeuge ein Rückschlag-Ventil einzubauen. Es ergibt sich daraus eine einfachere Entlüftung der Kompressor-Anlage, eine bessere Zugänglichkeit zum Kompressor und eine Verminderung des Ölverlustes beim Trennen der Schläuche. Mit Werkauftrag 51660 wurde dieser Vorschlag verwirklicht.

5251 Herr Ernst Vollenweider schlug vor, die beiden Schmieröleleitungen am DC-7C-Kompressor, die unmittelbar vor dem rechten oberen Befestigungs-Support montiert sind, dem Gehäuse des Hydr. Motors entlang zu verlegen. Diese Art der Leitungsführung gewährleistet ein besseres und schnelleres Aus- und Einbauen des Kompressors, wobei sich Beschädigungen oder die unter Umständen unnötige Demontage der beiden Leitungen vermeiden lassen. Eine Aenderung im Sinne des Vorschlages wurde mit Werkauftrag 51736/713 für die DC-6B- und DC-7C-Flugzeuge angeordnet.

5697 Herr Bruno Wirth beantragte die Herstellung von speziellen Schachteln zum Versorgen der Heftbolzen. Diese Schachteln erlauben den Spenglern in ihrer Werkzeugkiste gute Ordnung zu halten und sorgen daher für eine bessere Handhabung der Heftbolzen. Vor allem aber macht die vorgesehene Einteilung der Schachtel den Spengler sofort darauf aufmerksam, wenn er nach Beendigung der Arbeit einen Heftbolzen im Flugzeug vergessen hätte.

5897 Um das Konservieren der Front-Propellerwellenlager einheitlich mit der gleichen Vorrichtung durchführen zu können, beantragte Herr Albert Mülli, den Verschlusszapfen an den R-2800-Motoren durch solche Schmiernippel zu ersetzen, die auch beim Wright-Motor verwendet sind. Diese Standardisierung, die nichts kostet, ist zu begrüssen und wird mit Werkauftrag 61457 ausgeführt.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

4414 Taschen-Empfängergeräte einzusetzen, um das Anweisen und Ausrufen von Personal durch die Lautsprecheranlage zu vermeiden, kann nicht als geeignete Lösung gelten. Die ganze Abwicklung der Arbeitszuteilung und Arbeitsanweisung ist ein Organisations- und kein Verbindungsproblem. Die notwendigen Verbindungen Traffic-Tarmac, sowie innerhalb des Flughafengebäudes sind durch die Telephon- und Gegensprechanlagen genügend vorhanden. Auch kann das Ausrufen von Personal weitgehend vermieden werden, wenn alle Mitarbeiter angehalten werden, bei Abwesenheit vom Arbeitsplatz eine Mitteilung über den neuen Aufenthaltsort zu hinterlassen.

4827 Für die Abgabe eines speziellen Start-Taschenbuches besteht keine Notwendigkeit. Alle dienstlichen Weisungen werden durch einen Anschlag veröffentlicht. Die Dienstvorschriften für den Startdienst sind in einem Handbuch zusammengefasst, welches allen Angestellten zugänglich ist. Ferner existiert eine besondere Publikation über die Sicherheitsvorschriften, die allen Startarbeitern abgegeben wird. Ueber all dies hinaus noch Kosten für spezielle Start-Taschenbücher zu machen, scheint uns nun doch nicht mehr verantwortbar.

4828 Um Funkenbildungen gänzlich zu vermeiden, wurden bereits schon früher Versuche mit Gummiabdeckungen an den Abstellrosten der Feuerlöcher durchgeführt. Neben dem ausserordentlich grossen Verschleiss derselben zeigte es sich, dass bei einer durchgescheuerten Gummihülle die aufstossende Metallkante eine viel grössere Gefahr der Funkenbildung mit sich bringt als die ganze Abstellfläche. Im übrigen kann durch vorsichtigen Umgang mit diesen Feuerlöschern die Funkenbildung vermieden werden.

5150 Schlepptraktoren im Winterbetrieb. Von einer Versetzung der Anhängerkupplung an den Traktoren, um die Adhäsion auf den vereisten Rollwegen zu verbessern, muss abgesehen werden. Die Montagehöhe der Anhänger-Vorrichtung ist nämlich konstruktionsbedingt. Ausserdem ist die Differenz zur waagrechten Deichsellage sehr minim. Was die Verwendung von Schneeketten betrifft, so ist zu sagen, dass man da Erfahrungen aus früheren Jahren besitzt. Der Verschleiss an Schneeketten ist so gross, dass die Verwendung von Schneepneus, Typ Goodyear "Suburban" die geeignetste Lösung für den Winterbetrieb ist.

5265 Zusätzliche Kühlung der Inverter während des Betriebes in den Kontrollstandzeiten. Die Inverterraumkühlung war längere Zeit Gegenstand von Untersuchungen und Versuchen. Auf Grund eines Service Bulletins wurde mit Werkauftrag 37106 eine Aenderung veranlasst, mit der die Kühlungsverhältnisse sowohl während des Fluges als auch am Boden wesentlich verbessert wurden. Die vorgeschlagene Kühlmethode mittels Gebläse oder Pressluft während der Kontrollarbeiten kommt aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage. Dagegen lässt sich eine starke Erwärmung der Inverter vermeiden, wenn folgende Punkte beachtet werden :

1. Verschalungsblech vom Inverterraum anbringen bevor die Inverter für längere Zeit (mehr als 15 Minuten) eingeschaltet werden.
2. Betriebszeiten der Inverter auf ein Minimum beschränken und vor allem nicht beide Hauptinverter einschalten, wenn nur einer benötigt wird.

- 5445 Propaganda-Artikel. Die Idee, Papierflugzeuge als Propaganda-Artikel zu verteilen, ist nicht neu. Bereits seit einiger Zeit werden von der Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin dem Vorschlag ähnliche Papierflugzeuge verschenkt.
- 5961 Ersetzen des Buchungszettels durch einen entsprechenden Frachtbriefaufdruck. Der Vorschlag, den bisherigen Buchung-Slip durch einen Frachtbriefaufdruck zu ersetzen, bedeutet vom Frachtbriefaussteller aus gesehen bestimmt einen Vorteil, trägt aber den Bedürfnissen der Frachtabfertigungsstellen bei der Behandlung der Frachtbriefe zu wenig Rechnung. Die massgebenden Stellen sind sich einig, dass das gegenwärtige System des separaten Buchungszettels vorteilhafter ist, weil
- bei der Behandlung des Frachtbriefes der Vordruck unübersichtlich ist,
 - Änderungen beim Frachtbriefaufdruck nicht mehr möglich sind.
- 6050 Photorechnungen Kasse Dept. IV. Die Bemerkung betr. die ausbezahlten Beträge für Photorechnungen im Dept. IV kann nicht als Vorschlag gewertet werden. Sie ist eine Feststellung von Missachtungen bestehender Weisungen, die auf dem Dienstweg hätte weitergeleitet werden sollen. Wir haben nun unsererseits die verantwortlichen Chefs auf die Situation aufmerksam gemacht.
- 6064 Nachtrag Personalstatus. Das Lohnbüro wird die Nachträge zu seinem alphabetischen Personalstatus nicht mehr lange herausgeben. Mit der Einführung des neuen Mutationswesens, die auf den 1. September 1958 vorgesehen ist, wird die Dienststelle Personalverwaltung diese Aufgabe übernehmen. Sie wird sie aber im Sinne einer umfassenden Regelung so lösen, dass dabei der eingereichte Vorschlag, für die Nachträge gummiertes und eventuell perforiertes Papier zu verwenden, nicht verwirklicht werden kann. Abgesehen davon scheint uns das handschriftliche Aendern einer Kostenstellenummer einfacher zu sein als das Ausschneiden und Aufkleben einer Mutationszeile.
- 6699 Einziehen der Boosterpumpenkabel. Das versetzte Anbringen der Kabelschuhe an den Boosterpumpenkabeln, um das Einziehen der Kabel zu erleichtern, erübrigt sich aus folgendem Grund :
- Die Kabelschuhe sind nach dem Einziehen der Kabel einzupressen. Das Einziehen der Kabel auf die Art, dass man die Oesen der Kabelschuhe als Zugshaken benützt, kann Störungen verursachen und ist deshalb tunlichst zu vermeiden. Die Boosterpumpenkabel werden daher von der Magnet-Werkstatt auch ohne Kabelschuhe angeliefert. Bei jedem Pumpenwechsel sind die Kabelschuhe abzuschneiden und nach dem neuerlichen Einziehen der Kabel wieder anzubringen. Die Längerreserve der Kabel genügt für ca. 10 Pressungen.
- Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Büro für Organisations-
Manual und Vorschlagswesen einzusenden :
- 4840 Reinigungswagen für Tarmac
5704 Positionslampen für Mertrac
6691 Arretierhebel für fahrbare Treppen am DC-7C-Dock
- Wir bitten den Einsender von folgendem Vorschlag, sich bei Herrn Th. Brunschwyler, IERA Service Engineering,
zu melden :
- 6692 Deckel zu Breaker DC-6B/DC-7C/CV-440
- Die nachstehenden Vorschläge musste noch zurückgestellt werden :
- 4898 Beschriften der Teleskop-Treppe der CV-440-Flugzeuge
5914 Aufspanndorn zum Schleifen der R-3350-Anlenkbolzen
- Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :
- 118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches
302 Niederspannungskabel
4899 Reserve-Mahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen
4908 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr.-Öelkühler.
- Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :
- 25/118/302/410/643/729/735/736/789/795/1179/1424/2469/2508/2695/3286/3357/4074/4247/4404/4416/
4529/4530/4553/4588/4594/4625/4646/4648/4649/4650/4661/4736/4740/4748/4768/4834/4855/4899/4904/
4924/4954/4962/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5164/5176/5177/5196/5250/5263/5267/5284/5303/5304/
5401/5456/5466/5478/5508/5519/5520/5522/5527/5531/5545/5561/5575/5579/5589/5600/5601/5603/5632/
5656/5664/5668/5670/5674/5687/5694/5701/5702/5710/5715/5719/5756/5765/5769/5771/5775/5791/5795/
5803/5813/5828/5849/5854/5858/5861/5862/5870/5874/5881/5886/5902/5910/5918/5922/5923/5930/5945/
5946/5958/5959/6052/6053/6107/6124/6194/6203/6205/6356/6357/6684/6692/6695.



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

5. ordentliche Delegiertenversammlung der Freizeitorganisation des Personals der Swissair.

Im grossen Sitzungszimmer des Verwaltungsgebäudes fanden sich die Präsidenten resp. Delegierten der diversen Clubs der FPS zu Replik und Duplik ein. Die Jahresberichte des Präsidenten der FPS, des ASIA Delegierten und des Kassiers brachten uns interessante Details aus dem Verlauf des Geschäftsjahres. Naturgemäss interessierte die Delegierten der Kassabericht am meisten, der mit x-tausend Franken Umsatz mit beinahe ausgeglichener Rechnung abschloss. Wer sich etwas mehr in die Bilanz vertiefte, bemerkte, dass die FPS dringend neuer Geldmittel bedarf, um die kommenden Aufgaben, die zum Wohl des Personals gedacht sind, durchführen zu können. Aus diesem Grunde wurde auch beschlossen, im kommenden Herbst und Winter ein Oktoberfest resp. einen Swissair-Ball durchzuführen. Der Zentralvorstand hofft, dass diese beiden Feste vom Personal, ihren Angehörigen und Freunden recht gut besucht werden. Die Geldmittel, die dort geäufnet werden, kommen indirekt wieder an das Personal zurück.

Der Zentralvorstand der FPS wurde in seiner bisherigen Zusammensetzung bestätigt.

Präsident : Herr HUGO ZELLER
Leiter des Büros für Organisations-
Manual und Vorschlagswesen, Gene-
ralsekretariat. Tf. 580

Vice-Präsident : Herr HANS FORRER
Chef der Sektion Materialverwaltung,
Dept. IV, Tf. 2795

Kassier : Herr HANS GAUCH
Personalversicherungen, Zentraler
Personaldienst, Tf. 539

ASIA-Delegierter : Herr ARNOLD SEILER
Chef Service Uebersee, Luftreisebüro
Zch. Dept. II, Tf. 430

Presse und Redaktion : Herr OSKAR RITTER
AVOR, Dept. IV, Tf. 2918

Beisitzer : Herr RICHARD KOEHLER
Chef der Betriebsgruppen, Dept. IV,
Tf. 2775

ferner wurden neu in den Zentralvorstand gewählt :

Assistent des
ASIA - Delegierten : Herr HANSUELI ZUBERBUEHLER
Service Uebersee, Luftreise-
büro Zch. Tf. 452

Beisitzer : Herr PETER NEUMEYER
Sachbearbeiter Wirtschaftlich-
keitskontrolle Dept. I, Tf. 386



Reservieren Sie sich schon heute :
Samstag, den 27. September 1958
mit Beginn um 20 00 Uhr

GROSSES OKTOBERFEST

in der Kantine Taubenried
Dept. IV, Kloten

TANZ

ATTRAKTIONEN

HUMOR



Mit grossem Applaus wurden 4 weitere Clubs in die Reihe der FPS aufgenommen ; der Boccia-Club, Präsident : Herr F.Meier, Tel. 2740, der Philatelisten-Club, Präsident : Herr O.Schnider, Tel. 2958, der Moto-Club, Präsident : Herr A.Wiederkehr, Tel. 2822 und die Orientierungslauf-Gruppe, Obmann : Herr E.Rosser, Tel. 2878. Somit ist die Club-Anzahl auf 14 gestiegen, mit einem Totalbestand von nahezu 1000 Aktiv-Mitgliedern.

Die geleistete Arbeit des Zentralvorstandes, die heute bereits einen solchen Umfang angenommen hat, dass sie zum Teil hauptamtlich ausgeführt werden muss, wurde von den Clubpräsidenten herzlich verdankt, äqual der Bericht der beiden Rechnungsrevisoren der Herren Hosang und Fritschi.

Der Zentralvorstand der FPS dankt allen Clubvorständen für ihre wertvolle Mithilfe zum guten Gedeihen der FPS und allen Mitgliedern für ihre Clubtreue. Er hofft in Zukunft noch viel für das Personal tun zu dürfen. Ein besonderer Dank gehört der Geschäftsleitung der Swissair, ohne deren Entgegenkommen mancher Plan nicht hätte verwirklicht werden können.

Handball-Club

Der HC Swissair hat sich in seinem zweiten Vereinsjahr in der Feldmeisterschaft mit gutem Erfolg behauptet. Zum Start der Meisterschaft war es für den Vorstand ein grosses Wagnis, gleich zwei Equipen anzumelden, da die zur Verfügung stehenden Spieler nur knapp ausreichten. Doch ging es den Organisatoren darum, allen Aktiven Spielgelegenheit zu verschaffen, um die Spielfreudigkeit zu erhalten und gleichzeitig eine breite Basis zu gewinnen.

Die flotte 1.Mannschaft holte sich in der 3.Ligagruppe den inoffiziellen Titel des Frühjahrsmeisters. Dass zwar noch nicht alles klappt, zeigte das letzte Spiel ; nach vier prächtigen Siegen musste ausgerechnet dem Gruppenletzten ein Punkt abgegeben werden.

Ihren "Lehrplätz" zahlen musste -wie alle Anfänger- die zweite Mannschaft, die leider öfters unter Besetzungsschwierigkeiten litt. Die Hauptsache aber ist, dass gespielt wurde - und das bestätigte auch der spontane Einsatz der Anfänger. Zum Auftakt der Rückrunde empfängt der HC Swissair die Deutsche Lufthansa zum Freundschaftsspiel in Zürich. Beachten Sie zu gegebener Zeit die Anschläge.

Ab 17. August wird auf der Freizeitanlage Buchwiesen jeden Sonntagmorgen circa um 10 Uhr ein Handballmatch abgehalten.

M. Fessler

Fussball-Club

Rückblick :

Die Saison 1957/58 ist beendet. Unsere beiden Mannschaften haben in dieser Meisterschaftsrunde ehrenvoll abgeschnitten. Die erste Garnitur wurde endgültig Vice-Meister mit 3 Punkte Rückstand auf NCR und 1 Punkt vor dem drittplatzierten MFO I.

Die zweite Mannschaft hat sich den dritten Platz erobert.

Im Wettbewerb um den ASIA-Cup hat uns die DLH im Halbfinal mit 1 : 3 Toren eliminiert.

Ausblick :

Für die neue Saison 1958/59 werden wir nun auf dem uns von der Stadt Zürich anvertrauten Spielplatz Buchwiesen (neben unserem Clubhaus) spielen können.

Die Meisterschaftsrunde beginnt am 23. August 1958.

Die erste Mannschaft bestreitet am 16.8.58 ein Freundschaftsspiel gegen den F.C. Ciba in Basel. Die zweite Equipe reist am selben Datum nach Luzern und bestreitet dort das Revanchespiel gegen den F.C. Verkehrsbetriebe Luzern.

Unser Vorstand wurde anlässlich der 11. ordentlichen Generalversammlung vom 4.ds. wie folgt neu bestellt :

Präsident	:	Richard Köhler	TUFB Dept. IV
Vice-Präsident	:	Max Strahm	FBVS " I
Kassier	:	Georges Bilgeri	FBVS " I
Aktuar	:	Rudolf Kaufmann	TURE " IV
Spikopräs.	:	Werner Amberg	TUAD " IV
Materialverw.	:	Walter Meier	TUFB " IV
Trainer	:	Alfred Strickler	TUTB " IV

Zur besseren Ueberbrückung der Unkosten wurde der bisherige Jahresbeitrag für Aktive leicht erhöht von Fr. 12.- auf Fr. 14.- plus Fr. 1.- Lizenzgebühr.

Der Jahresbeitrag für Passivmitglieder wurde auf Fr. 5.- belassen.

Neue Aktiv- und Passivmitglieder sind uns jederzeit willkommen.

M. Strahm.

Tennis ASIA - Cup, Final.

Die Würfel um den Cup-Sieger zwischen Air France und Swissair fielen am 28. Juni in Paris.

Leider war es unseren Teilnehmern trotz äusserstem Einsatz nicht vergönnt, auch nur einen Match zu unseren Gunsten zu entscheiden. Nach langem hartem Kampf, der oft prächtige Duelle zeitigte, mussten wir uns 7 : 0 geschlagen geben. Air France gewann damit die ASIA - Tennis-Meisterschaft 1957/58 und konnte den von der Swissair gestifteten Tennis-Cup als Sieges-trophäe heimführen.

Resultate :

Damen - Single :

- 1) 6 : 1, 6 : 1
- 2) 6 : 1, 6 : 1

Air France :

- Mme Lherm
- Mme Petitjean

Swissair :

- Frl. Siegfried
- Frl. Hürzeler

Herren - Single :

- 1) 6 : 3, 2 : 6, 7 : 5
- 2) 6 : 4, 6 : 4
- 3) 6 : 4, 6 : 2

- Mr. Petitjean
- Mr. Sautet
- Mr. Briand

- Hr. Bergsma
- Hr. Boetschi
- Hr. Ritzi

Mixed - Double :

- 1) 6 : 0, 6 : 2
- 2) 6 : 4, 9 : 7

- Mme Lherm/
Mr. Petitjean
- Mme Petitjean/
Mr. Sautet

- Frl. Siegfried/
Hr. Bergsma
- Frl. Hürzeler/
Hr. Boetschi.



Die Equipen der Air France und Swissair
Von links nach rechts :

Mr. Briand AF, Mr. Bergsma SR, Miss Hürzeler SR, Mr. Sautet AF, Miss Siegfried SR, Mrs. Lherm AF, Mr. Ritzi SR, Mrs. Petitjean AF, Mr. Petitjean AF, Mr. Boetschi SR.

Zwei Wochen später, am 12./13. Juli 1958, fand das schon zur Tradition gewordene Freundschaftstreffen gegen den Tennisclub der BEA in London statt. Der gastfreundliche Platzclub verstand es auch diesmal, sämtlichen Beteiligten ein frohes, in sportlich-kameradschaftlichem Geist verlebtes Wochenende zu bereiten. Unseren Londoner Tennisfreunden gebührt dafür unser bester Dank !

Die Mannschaft des T.C. Swissair, die leider nicht in stärkster Formation antreten konnte, schlug sich über Erwarten gut und verlor das Treffen nur 13 : 7 Sätze.

Bm.

AUFRUF AN ALLE SWISSAIR-ANGEHÖRIGEN !

Wir führen am Oktoberfest der FPS in der Kantine Taubenried einen fröhlichen "Flohmarkt".

Für diesen Zweck suchen wir : Alte Kunstgegenstände wie Gemälde, Bilder aller Art, Keramik und Vasen, Nippsachen, schmiedeiserne Gegenstände usw., kurz und gut alles, was Sie schon längst gerne los werden möchten. Benützen Sie diese Chance, Ihren Estrich und Ihre Schränke von allem, was Ihnen im Wege steht und Sie somit ärgert, zu befreien !

Sammelstellen :

- Kloten : Herr K. Schinz, Service Engineering, Dept. IV, Tf. 2719
- Zürich : Herr W. Weilenmann, Spedition, Dept. I Tf. 391

Auskunft :

Herr K. Endress, Passage Abrechnung, Dept. I, Tf. 364

Letzter Ablieferungstermin :

26. September 1958

Beginnen Sie heute schon mit entrümpeln ! Sie helfen nicht nur uns, sondern auch sich selbst !

K. Schinz.

SPORTS ET LOISIRS, GENEVE

Le Swissair Rink-Hockey Club vous annonce qu'il va reprendre ses réunions d'entraînement comme par le passé, dès le lundi 1er Septembre, à 20,00, au Pavillon des Sports.

Le Comité

Le comité du Club d'échecs aimerait rappeler à tous ses membres que son activité reprendra dès le mois de Septembre, à son local, au café des Marronniers, à l'angle de la rue Grand Pré et de la rue Hoffmann, chaque lundi dès 20.30. Tous ceux ou celles qui s'intéressent à ce beau jeu sont cordialement invités. L'assemblée générale du club se tiendra en Septembre également.

Le Comité

Club de Ski et Montagne

Courses prévues les :

Dimanche 31 Août, 1958, au Salève, les Pitons

Dimanche 14 Septembre 1958, à Chamonix- Montenvers- Mer de Glace.

Les programmes des courses seront affichés une semaine avant la date fixée.

Pour tous renseignements, s'adresser à la caisse Centrale, Terminus-Cornavin.

Lador.

SWISSAIR



Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs

Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

7. Jahrgang

Nr. 9/10

September/Oktober 1958

Unsere Verkehrsergebnisse im August 1958

	<u>August 1958</u>	<u>August 1957</u>
Offerierte Tonnenkilometer	20'038'537 + 18 %	16'933'231
Ausgelastete Tonnenkilometer	13'155'226 + 23 %	10'683'364
davon : Passagier-tkm	8'699'426 + 18 %	7'376'950
Gepäck-tkm	2'171'285 + 20 %	1'814'215
Fracht-tkm	1'813'237 + 69 %	1'073'614
Post-tkm	471'278 + 13 %	418'585
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	65,7 %	63,1 %

Im August 1958 erreichte unser gesamtes Verkehrsangebot zum ersten Mal innerhalb eines einzigen Monats eine Summe von über 20 Millionen Tonnenkilometer (im ganzen Jahr 1948 : 16,8 Mio ; 1949 : 24,4 Mio !). Diese Offerte war um 18 % höher als im August 1957. Bei den ausgelasteten tkm ist die Zunahme (+ 23 %) noch grösser, sodass der mittlere Ladefaktor eine Verbesserung von 63,1 % auf 65,7 % erfuhr. Der Frachtverkehr verzeichnet mit 69 % die bedeutendste Zuwachsrate, was allerdings weitgehend auf das eher magere Ergebnis im vorjährigen Vergleichsmonat zurückzuführen sein dürfte. An dem im ganzen genommen erfreulichen Resultat waren die einzelnen Verkehrsgebiete mit unterschiedlichem Erfolg beteiligt. Auffallend sind die durchwegs gestiegenen Auslastungsgrade auf den ausgesprochenen Langstrecken.

In Europa stand der um 2 % erhöhten Produktion eine um 1 % geringere Nachfrage gegenüber. Die schon letztes Jahr unbefriedigende Auslastung von 58,6 % sank nochmals um 1,6 Punkte auf 57,0 %.

Im Nahen Osten war das Verhältnis zwischen Angebots- und Nachfragezuwachs (16 % : 11 %) ebenfalls unausgeglichen ; der durchschnittliche Auslastungsgrad ging in der Folge von 71,1 % auf 68,0 % zurück.

Ausgezeichnet ist das Ergebnis unserer Nordatlantikkurse. Trotz der um 45 % erhöhten Zahl der angebotenen tkm stieg der Ladefaktor von 73,1 % auf 75,8 %.

Der Verkehr mit Südamerika ergab nicht mehr einen so hohen Auslastungskoeffizienten wie in den beiden Vormonaten. Mit 68,9 % ist er indessen immer noch um 4 Punkte besser als im August des letzten Jahres.

Unsere Fernostflüge waren mit 65 % recht gut ausgelastet. Während wir hier das Angebot um 40 % erhöhten, wuchs die Nachfrage um volle 104 %.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Der Verwaltungsrat der Swissair und sein Ausschuss haben dieser Tage einige Beschlüsse von ausserordentlicher Tragweite gefasst, worüber unsere Mitarbeiter hiermit orientiert werden sollen.

Bekanntlich hatte die Swissair an Düsenverkehrsflugzeugen bisher nur 3 DC-8 bestellt. Diese sehr grossen Einheiten werden ab 1960 auf einige Zeit unsern Bedürfnissen im Nordatlantikverkehr genügen. Für unser übriges Liniennetz blieb das Problem der Modernisierung des Flugzeugparks noch zu lösen. Die Betriebsökonomie der Düsenflugzeuge ist so geartet, dass der Anpassung der einzelnen Typen an die zu lösenden Verkehrsaufgaben hinsichtlich Fassungsvermögen und Reichweite eine viel grössere Bedeutung zukommt, als bei den bisherigen Kolbenmotorflugzeugen. Bei der Struktur unseres Liniennetzes erwies sich jede Lösung, die mit zwei Flugzeugtypen auszukommen suchte, als verhältnismässig unwirtschaftlich, und die Wahl je eines besonderen Typs für grosse, verkehrsintensive Langstrecken, für mittlere und für kürzere Etappen drängte sich auf. Dieses Problem zu lösen, war umso schwieriger, als wir erkennen mussten, dass unser technischer Betrieb neben dem DC-8 anfangs der Sechzigerjahre höchstens noch einen weiteren Düsenflugzeugtyp zur Wartung übernehmen könnte; hinzu kommt, dass der Unterhalt zu kleiner Flottengruppen sehr teuer ist. Nunmehr ist, in Zusammenarbeit mit dem Scandinavian Airlines System (SAS), eine Lösung erzielt worden, für die es keine Vorbilder gibt, die aber günstige Aussichten für die Zukunft eröffnet.

Die Swissair bestellt fünf Convair 880-Flugzeuge, die ungefähr Ende 1960 abgeliefert werden sollen. Zwei dieser Flugzeuge wird sie für vier Jahre an SAS vermieten, jedoch die Revisionen an allen fünf Einheiten besorgen, während SAS an seinen beiden Flugzeugen den laufenden Unterhalt durchführt. SAS vermietet dagegen ebenfalls für vier Jahre, jedoch bereits Sommer 1960 vier Caravelle-Flugzeuge an Swissair und besorgt an diesen Einheiten sowohl die Revisionen als auch den laufenden Unterhalt. (Durchgangs- und tägliche Service-Kontrollen ausgenommen.)

Swissair überträgt SAS die Revisionen an ihren drei DC-8 und behält den laufenden Unterhalt an diesen Flugzeugen. Sämtliche Flugzeuge der drei genannten Typen sind zwischen den beiden Gesellschaften völlig standardisiert und damit auch auswechselbar. Die Ersatzteile für jeden Flugzeugtyp werden im Prinzip durch diejenige Gesellschaft beschafft, welche die Revisionen durchführt; hieraus ergibt sich eine erhebliche Verbilligung des Betriebs. Damit hat nun die Swissair so gut wie auch SAS den Schlüssel dazu gefunden, bald nach Anbruch der Ära der Düsenflugzeuge drei sehr geeignete Typen solcher Flugzeuge im Betrieb zu haben. Die Caravelles werden von beiden Gesellschaften in Europa und nach dem Mittleren Osten eingesetzt, die Convair 880 nach Südamerika und dem Fernen Osten (von Swissair ausserdem nach dem Mittleren Osten, von SAS nach Südafrika). Aushilfsweise kann der Convair 880 notfalls auch Nordatlantikflüge übernehmen, allerdings mit Zwischenlandungen.

Es ist klar, dass eine solche Vereinbarung nur bestehen kann, wenn die beiden Gesellschaften zueinander volles Vertrauen haben und auch auf andern Gebieten eine weitgehende Zusammenarbeit pflegen. Die Vereinbarungen sehen denn auch vor, dass die bestehende kommerzielle Zusammenarbeit wesentlich ausgedehnt wird und dass Swissair und SAS sich gegenseitig in allen Angelegenheiten des Betriebes unterstützen und ergänzen werden; hierzu gehört namentlich auch der gemeinsame Gebrauch wertvoller Betriebsmittel, einschliesslich der Verbindungsmittel, und der koordinierte Einsatz geeigneter Teile der Bodenorganisation. Alle diese Bemühungen sind auf das Ziel ausgerichtet, die Konkurrenzfähigkeit beider Gesellschaften zu verbessern und dabei die Gestehungskosten zu ermässigen.

Unsere Mitarbeiter müssen sich darüber klar sein, dass diese Beschlüsse und Vereinbarungen eine sehr grosse Bedeutung für den erfolgreichen Existenzkampf unserer Gesellschaft im kommenden Jahrzehnt haben werden. Kleine Luftverkehrsgesellschaften werden in einer Zeit, wo ein einziges Flugzeug soviel kostet wie früher eine ganze Flotte, nur mit grossen Schwierigkeiten bestehen können, wenn jede ganz allein durchzukommen sucht. Die Dispositionen unserer obersten Geschäftsinstanzen sind realistische Folgerungen aus den neuen Gegebenheiten im Weltluftverkehr.

Mit SAS gewinnt die Swissair einen Partner, der in allen Erdteilen hohes Ansehen geniesst und uns in jeder Beziehung bereits heute nahe steht. Die beiden Gesellschaften sind durch eine aufrichtige Freundschaft und gegenseitiges Vertrauen verbunden. Ihre Zusammenarbeit wird ein voller Erfolg werden, wenn alle Mitarbeiter sich loyal nicht nur für die Interessen der eigenen, sondern auch für diejenigen der Partnergesellschaft einsetzen. Vor allem sind die Flugzeuge mit den SAS - Farben so zu behandeln, als wären es die eigenen Flugzeuge der Swissair.

Unsere Dienststellen werden für ihre Fachgebiete die notwendigen Instruktionen erhalten. Heute fordert die Geschäftsleitung alle Mitarbeiter der Swissair auf, mit vollem Einsatz zum Erfolg der abgeschlossenen Vereinbarungen beizutragen. Es dient damit ein jeder auch sich selber und seiner eigenen beruflichen Zukunft.

Dr. W. Berchtold.

Unser Geschäftsergebnis im 1. Halbjahr 1958

Wir werden die Mitarbeiter der Swissair von jetzt an periodisch über die Geschäftsergebnisse orientieren, um ihnen Einblick in den Finanzhaushalt des Unternehmens zu geben und ihnen anschaulich zu machen, wie der Erfolg immer wieder erkämpft werden muss. Zu diesem Erfolg kann und muss ein jeder an seiner Stelle beitragen. Das wirtschaftliche Denken und Handeln eines jeden Mitarbeiters ist von grösster Bedeutung.

Im ersten Halbjahr 1958 ist unser Umsatz, verglichen mit dem ersten sechs Monaten des Vorjahres, beträchtlich angestiegen. Die gesamten Einnahmen betragen 113 Mio. Fr., gegenüber 90,5 Mio. Fr. in der vorjährigen Vergleichsperiode; die Steigerung beträgt 25 %. Dabei sind die eigentlichen Streckenerträge hinter unserem Budgetziffern etwas zurückgeblieben, woran vor allem der Rückgang des England-Verkehrs schuld ist. Den Ausgleich fanden wir aber durch erfreulich gute Erträge aus Nebenleistungen - Abfertigung und Belieferung anderer Gesellschaften, technische Arbeiten für Dritte etc. -, die im ersten Halbjahr 10,3 Mio. Fr. einbrachten. Das Total der Kosten (ohne Abschreibungen) stellte sich auf 103 Mio. Fr. gegenüber 85 Mio. Fr. in den ersten sechs Monaten 1957; hier macht die Zunahme 22 % aus. Von den Kosten entfällt mehr als ein Drittel auf die Personalkosten, die wegen der Lohnerhöhung um 23 % gestiegen sind, während der Personalbestand selber um 16 % zunahm.

Wir erzielten somit einen Betriebsüberschuss von rund 10 Mio. Fr., verglichen mit rund 6 Mio. Fr. im Vorjahr. Ein Betriebsüberschuss ist aber kein Reingewinn; dieser ergibt sich erst nach Deckung der Abschreibungen. Unsere teuren Flugzeuge und Betriebseinrichtungen müssen, entsprechend der kommerziellen und technischen Entwertung, verhältnismässig rasch abgeschrieben werden, was laufend sehr hohe Beträge erfordert. Von jedem Franken, den die Swissair einnimmt, muss sie gut 10 Rappen für Abschreibungen aufwenden. Für das erste Halbjahr 1958 errechnen sich unsere Abschreibungen auf annähernd 12 Mio. Fr., was gegenüber der Vergleichsperiode im Vorjahr eine Zunahme um mehr als 40 % bedeutet. Diesen Betrag vermag also der gesamte Betriebsüberschuss von 10 Mio. Fr. nicht ganz zu decken.

Wenn somit das erste Halbjahr mit einem kleinen Verlust abgeschlossen hat, ist dies immerhin noch keine aussergewöhnliche Erscheinung, da für uns die Hauptsaison ins zweite Halbjahr fällt. Das Ergebnis entspricht ungefähr den budgetmässigen Erwartungen. Insgesamt darf der Geschäftsverlauf im ersten Halbjahr 1958 als befriedigend bezeichnet werden.

Verkauf eines DC-4

Der DC-4 HB-III, den wir am 29. April 1947 als dritte Einheit dieses Typs erhielten und mit dem wir am 2. Mai des gleichen Jahres den Erstflug nach den USA unternahmen, ist an die Syrian Airways verkauft worden.

STOP PRESS

Unsere 4 % Obligationenanleihe, für welche die Zeichnungsfrist am 29. September ablief, hatte einen sehr guten Erfolg. Die eingereichten Zeichnungen überstiegen mehrfach den zur öffentlichen Emission aufgelegten Betrag, so dass auf die Anmeldungen nur reduzierte Beträge zugeteilt werden können.

Mehr Kabinenpersonal - Zwischen Oktober 1958 und Ende 1959 benötigt die Swissair zusätzlich 26 Stewards und 130 Hostessen. Diese grosse Zahl bedingt zum ersten Mal die ganzjährige Durchführung von Instruktionkursen.

Neue Piste in Hongkong - Am 12. September wurde die neue, ins Meer hinausragende Piste des Hongkonger Flughafens Kai-Tak eröffnet. Die Start- und Landebahn misst rund 2,5 km in der Länge und 250 m in der Breite.

Schweizermeister im Radball - Unser Mitarbeiter Georges Lienhard, Mechanische Werkstatt, Dept. IV, hält zusammen mit seinem Partner R. Breitenmoser den Schweizermeister-Titel im Radball pro 1958. Das Team Lienhard/Breitenmoser hat am 2. und 3. August in Chemnitz (Karl-Marx-Stadt, DDR), an den Welt-Meisterschaftskämpfen teilgenommen. Die schweizerische Mannschaft belegte von acht beteiligten Ländern hinter dem neuen Weltmeister Ostdeutschland den zweiten Platz. Zu diesem schönen Erfolg gratulieren wir Herrn Lienhard aufs Beste!

Swissair-Büro im 5. Erdteil - Herr August Weber Regionalvertreter in Manchester, ist für einige Monate nach Sydney detachierte worden, um dort unsere neue Regionalvertretung für Australien und Neuseeland zu organisieren.

Die Auslandvertreter-Konferenz findet in diesem Jahr vom 18. bis 20. November in Bern statt.

Demonstration von Turbinen-Flugzeugen - Am 10. Oktober wird die Sud-Aviation in Zürich und Genf das Düsenverkehrsflugzeug "Caravelle" vorführen. Für den 11. und 12. November sind in Zürich und Genf Vorführungsflüge mit der Lockheed "Electra" geplant.

Der DC-6A "Cargoliner", den wir im Juli 1957 bestellt haben, ist am 3. Oktober in Kloten eingetroffen. Dieses fensterlose Flugzeug trägt die Immatrikulation HB-IBB.

Beförderungen

Zu Pilots-in-Command wurden ernannt: Flugkpt. Robert Scheitlin auf DC-6B (Ferner Osten), die Piloten Willy Meier und Willi Neuschwander auf Convair sowie die Flugkapitäne Arthur Budd, Laurence Idle und Bertram Jones auf DC-3.

Zu Flugkapitänen ernannte das Eidg. Luftamt die Piloten Ernst Gaiser, Walter Meyer, Peter Schmid und Walter Spycher.

Wir wünschen allen diesen Herren guten Erfolg!

Happy Landings - Wir gratulieren den folgenden Mitarbeitern recht herzlich zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

Planungsdienst: 17.7. Ida Bolt (jetzt Frau Ryffel). Dept. II; 12.7. Hansruedi Biedermann, Frachtdienst Basel; 3.7. Irlanda Blöchliger, Luftreisebüro Basel (jetzt: Frau Bernegger); 18.8. Achilles Zuber, Frachtdienst Basel; 25.8. Theophil Schwarz, Luftreisebüro Zürich. Dept. III; 2.6. Max Schneebeli, Navigator-Aspirant; 7.6. Margrit Hintermann, Bereitstellung II (jetzt: Frau Schippert); 12.7. Emma Schlatter, Flugküche Zürich (jetzt: Frau Perenzin); 23.8. Adolf Flückiger, Fernschreibbetrieb; 30.8. Rita von Arx Abt. Passagierflugdienst (jetzt: Frau Wettstein); 30.8. Johann Schweizer, Kantine Taubenried. Dept. IV; 29.7. Hugo Hügli, Spenglerei; 8.8. Arnold Baumann, Flugzeugunterhalt; 16.8. Ernst Grossenbacher, Hausdienst; 23.8. Pierre Sauge, Fahrwerkstatt.

Zweite Swissair-Obligationen-Anleihe - Zur teilweisen Deckung unseres Finanzbedarfes für die Erweiterung und Modernisierung des Flugzeugparkes nahmen wir in der Zeit vom 24.-29. September eine zu 4% verzinsliche Anleihe von 30'000'000.- Franken nominal auf. Ihre Laufzeit beträgt 15 Jahre, wobei uns das Recht zusteht, sie nach 12 Jahren zur Rückzahlung zu kündigen. Für besondere Zwecke reservierte sich die Swissair einen Betrag von 7'000'000.- Franken. Die restlichen 23'000'000.- Franken wurden von einem Banken-Konsortium unter Führung der Schweizerischen Kreditanstalt fest übernommen.

IATA-Verkehrskonferenz - Die diesjährige IATA-Verkehrskonferenz, die ungefähr drei Wochen dauert, begann am 23. September in Cannes. Behandelt werden vor allem die rund 70'000 Tarifarten, die ab 1. April 1959 zur Anwendung gelangen sollen.

Erster Einsatz von Düsenverkehrsflugzeugen über dem Nordatlantik - Die Pan American Airways haben auf den 26. Oktober 1958 den ersten Transatlantikdienst mit Düsenverkehrsflugzeugen angekündigt. Zunächst soll die Strecke New York-Paris-Rom und ab 16. November täglich die Linie New York-London mit Boeing-707 beflogen werden.

Prag-Kairo mit TU-104 - Die tschechische CSA setzt neuerdings auch zwischen Prag und Kairo russische Strahltriebflugzeuge des Musters TU-104 ein, nachdem sie bisher schon die Linien nach Moskau und Brüssel mit solchen Typen bediente. Der TU-104 benötigt von Prag nach Kairo - rund 2'000 km - etwas mehr als 3 1/2 Stunden.

Ein Vierteljahr Economy-Klasse - Von den 335'615 Passagieren, die in den Monaten April, Mai und Juni 1958 den Nordatlantik überflogen, benutzten gemäss einer Mitteilung der IATA 200'133 oder 59,6% die seit 1. April bestehende Economy-Klasse. 70'452 oder 21% bedienten sich der ersten und 65'030 oder 19,4% der Touristenklasse.

Der Gesamtverkehr zwischen Nordamerika und Europa stieg im 2. Quartal 1958, verglichen mit der gleichen letztjährigen Periode, um 24,6% bei einer gleichzeitigen Zunahme der Sitzplatzkapazität um 49,5%. Im Juni erfolgten im Tagesdurchschnitt über 110 Flüge.

Ein DC-8 Flight Simulator bei Douglas - Am 12. September eröffneten die Douglas-Werke ein Jet Training Centre mit einem Flight Simulator für den DC-8, in dem Cockpit-Besatzungen von 17 Luftverkehrsgesellschaften -darunter auch der Swissair- ihre erste Ausbildung im Pilotieren von strahlangetriebenen Flugzeugen erhalten.

..... WAS BRINGT DER WINTERFLUGPLAN NEUES ?

Der Winterflugplan tritt am 1. November 1958 in Kraft und bleibt bis Ende März 1959 gültig. Er bringt im wesentlichen fünf Neuerungen:

1. Die Oel-Metropole Bahrain im gleichnamigen britischen Protektorat am Persischen Golf wird Etappenort auf unserem Fernostkurs SR 501/2.
2. Der DC-6A "Cargoliner" versieht wöchentlich zwei Retourflüge über den Nordatlantik. Der eine Kurs hat Genf zum Ausgangspunkt und führt über Zürich, Basel und Manchester nach New York und von dort über Shannon und Basel zurück nach Zürich. Der zweite startet in Zürich - mit Zubringerdienst aus Genf - über Basel und Manchester nach New York und verkehrt in der umgekehrten Richtung über Shannon und Genf bis Zürich.
3. Auf dem Nordatlantik wird die bisherige Touristenklasse aufgehoben.
4. Ab 27. November werden die beiden wöchentlichen Südatlantikkurse bis Buenos Aires geführt. Montevideo wird nur noch auf einem Kurs als Anflugziel berücksichtigt; die andere Linie verläuft direkt von São Paulo nach Buenos Aires.
5. Nach einer provisorischen Abmachung mit den Austrian Airways werden wir auf der Linie nach Wien während fünf Tagen in der Woche nur noch den Vormittagsflug besorgen. An diesen fünf Tagen übernimmt die AUA die Nachmittagsflüge. An den restlichen zwei Tagen der Woche führen wir wie bisher beide Kurse durch. Die Einnahmen aus den fünf Flügen der AUA und aus den zwei Nachmittagskursen der Swissair werden gepoolt.

Das Convair-880-Flugzeug der Swissair

Das von der Swissair in fünf Exemplaren bestellte und 1960 lieferbare Düsenverkehrsflugzeug des Typs Convair-880 ist zum Einsatz auf Mittelstrecken bestimmt, das heisst für Etappenlängen bis zu 5'000 km. Hersteller sind die Convair-Werke in San Diego, die eine Unterabteilung der General Dynamics Corporation bilden. Der CV-880 weist eine Spannweite von 36,58 m, eine Länge von 38,29 m und eine Höhe von 11 m auf. Der Rumpf ist 3,5 m breit und 3,77 m hoch.

Das Flugzeug hat Pfeilflügel und ist mit vier General Electric CJ 805-3 Düsenaggregaten ausgerüstet, mit denen es eine Gipfelhöhe von 12'000 m aufsuchen kann. Mit einer Nutzlast von 11,2 t vermag es in einer durchschnittlichen Flughöhe von 9'000 m eine maximale Reisegeschwindigkeit von 920 km/h zu entwickeln. Sein Aktionsradius bei einem Abfluggewicht von maximal 90'7 t beträgt 4'600 km, bei einer Reishöhe von 9'000 m und einer mittleren Geschwindigkeit von 890 km/h. Das höchstzulässige Landegewicht liegt bei 70,3 t.

Die Swissair wird diesen Flugzeugtyp auf ihren Linien nach Südamerika sowie nach dem Mittleren und Fernen Osten einsetzen. In der Kabine können 20 Passagiere in der ersten und 65 in der Touristen-Klasse untergebracht werden, wobei den Erstklasspassagieren noch eine kleine Lounge zur Verfügung steht. Wird die Lounge weggelassen, so können im Erstklassabteil 22 Fluggäste Platz finden. Für die Verpflegung der Passagiere, die das Flugzeug durch zwei getrennte Türen betreten können, sind zwei Bordküchen vorhanden. Die Kabineneinrichtung ist mit allem Komfort versehen, um die Reise möglichst angenehm zu gestalten. Die Luft wird alle 2 1/2 Minuten gänzlich erneuert. Die Lichtverhältnisse im Flugzeuginnern sind dank der zahlreichen Fenster von 22,8 cm auf 31,5 cm ausserordentlich günstig.

Unterhalb der mit Druckausgleich versehenen Passagierkabine befinden sich zwei grosse, ebenfalls druckausgegliche Frachtabteile, so dass in allen Räumen der Luftdruck selbst bei einer Flughöhe von 10'000 m stets demjenigen in 2'000 m entspricht.

Der Convair-880 kann zur Versorgung seiner vier Strahltriebwerke von je 5'080 kg Schub (= 5'200 PS bei der Abhebegeschwindigkeit beim Start) ein Maximum von 42,17 t Brennstoff (52'535 l.) mitführen. Die Düsenmotoren sind mit Schalldämpfern und einer Vorrichtung versehen, um den Strahl umzukehren und damit die Bremswirkung zu erhöhen. Selbstverständlich ist auch der CV-880 mit Wetterradar und allen modernen technischen Hilfsmitteln für die Navigation ausgerüstet.

Das Düsenflugzeug Caravelle

Bei den vier Caravelle-Flugzeugen, die das Scandinavian Airlines System (SAS) ab Sommer 1960 für vier Jahre an die Swissair vermietet, handelt es sich um Düsenflugzeuge für Kurzstrecken bis zu 1'600 km. Erbauerin dieses Typs ist die Société Nationale de Constructions Aéronautiques Sud-Aviation in Toulouse. Die Caravelle hat eine Spannweite von 34,3 m, eine Länge von 32,0 m und eine Höhe von 8,7 m. Der Rumpf misst 3,2 m im Durchmesser.

Das Flugzeug hat Pfeilflügel und ist mit zwei am Rumpf angebrachten Rolls-Royce Avon RA 29 MK 527 Düsenaggregaten ausgerüstet, mit denen es eine Gipfelhöhe von 12'000 m erreichen kann. Mit einer Nutzlast von 8,3 t vermag es in einer durchschnittlichen Flughöhe von 9'000 m eine maximale Reisegeschwindigkeit von 900 km pro Stunde zu entwickeln. Sein Aktionsradius bei einem maximalen Abfluggewicht von 45 t beträgt 1'500 km, bei einer Reishöhe von 9'000 m und einer mittleren Geschwindigkeit von 760 km/h. Das höchstzulässige Landegewicht liegt bei 41,8 t.

Die Swissair wird diesen Flugzeugtyp auf gewissen Linien in Europa und nach dem Mittleren Osten einsetzen. In der Kabine können 20 Passagiere in der ersten Klasse und 50 in der Touristenklasse untergebracht werden. Die Inneneinrichtung ist mit allem Komfort versehen, um die Reise möglichst angenehm zu gestalten. Die Luft wird alle 2 1/2 Minuten gänzlich erneuert. Die Lichtverhältnisse im Flugzeuginnern sind dank der zahlreichen Fenster ausserordentlich günstig. Unterhalb der mit Druckausgleich versehenen Passagierkabine befinden sich zwei grosse ebenfalls druckausgegliche Frachtabteile, so dass in allen Räumen der Luftdruck selbst bei einer Flughöhe von 10'000 m stets demjenigen im maximal 2'000 m entspricht. Die Caravelle kann zur Versorgung ihrer zwei Strahltriebwerke von je 5'170 kg Schub (4'500 PS bei Abhebegeschwindigkeit beim Start) ein Maximum von 14,3 t (17'800 l.) Brennstoff mitführen. Selbstverständlich ist auch die Caravelle mit Wetterradar und allen modernen technischen Hilfsmitteln für die Navigation versehen.



Da die Swissair-News diesmal ausnahmsweise erst anfangs Oktober erscheinen werden, publizieren wir die Gute Idee unabhängig von den News und freuen uns, folgende Prämiengewinner vorstellen zu können :

Herr Robert Stocker, Section Technique, Genève	Fr. 60.-	798
Herr Traugott Spiess, Schulung und Administration, Dept. IV	" 50.-	5502
Herr Walter Dürr, Garage, Dept. IV	" 30.-	6676
Herr Arthur Hochstrasser, Stationsleitung, Dept. III	" 30.-	4840
Herr Willy Bühler, AVOR, Dept. IV	" 20.-	6205

- 798 Die Ueberlegung, dass das Publikum den sich in Bewegung befindlichen Ausstellungsobjekten mehr Aufmerksamkeit schenkt, bewogen Herrn Robert Stocker, einen Globus, wie wir sie bereits als Propaganda-Mittel besitzen, umzubauen.



Er führte rings um die Globuskugel eine Spirale, auf der kleine Flugzeug-Modelle befestigt sind. Kugel und Spirale verband er mit einem im Fuss des Globus montierten Elektromotor, welcher beide Teile in gegenläufige Bewegung versetzt.

Die Idee ist gut und die Propagandaabteilung gedenkt, den Vorschlag gelegentlich auszuführen.

- 5502 Verschiedene Dienststellen verwenden für ihre Karteien das Keysort-Kartensystem. Da die Kosten der Karten dieses Systems, für die wir die notwendigen Angaben liefern, sehr hoch und die Lieferfristen bei Nachbestellung sehr lang sind, suchte Herr Traugott Spiess nach einer vorteilhafteren Lösung. Er fand sie darin, dass zukünftig leere, zugeschnittene Karten angeschafft und der Druck und die Lochung in der Swissair selber gemacht werden. Auf diese Art kommen wir nun seit einem halben Jahr bedeutend billiger und schneller zu den erforderlichen Randlochkarten.
- 6676 Die Vergrößerung des Swissair-eigenen Autoparkes brachte es mit sich, dass die vorhandenen Garage-Einrichtungen nicht mehr genühten. Herr Walter Dürr erfuhr von alten DC-4-Verladerampen, die seit langem nicht mehr gebraucht werden. Da diese fahrbar und somit beweglich sind, können sie als Ablegetische bei der Demontage und Montage von Motoren voll und ganz einen neuen Zweck erfüllen. Mit geringen Aenderungen werden sie für die Arbeiten in der Garage zurecht gemacht und erübrigen damit kostspielige, notwendige Neuanschaffungen.
- 4840 Herr Arthur Hochstrasser stellte den Antrag, für die Reinigung der Abstellplätze auf dem Tarmac, soweit es Sache der Swissair ist, ein entsprechendes Fahrzeug anzuschaffen. Bis anhin wurden neben einem alten Abfallwagen Kessel für Benzin und Sägemehl, sowie Besen und Schaufel verwendet, die von Platz zu Platz nachgeschleppt werden mussten. Einerseits genügen diese primitiven Mittel bei dem intensiven Flugverkehr nicht mehr, andererseits haben wir ein Interesse daran, dass auch ein sauberer Tarmac für die Swissair wirbt. Auf Grund dieser Ueberlegungen hat die Stationsleitung die Anschaffung eines kombinierten Reinigungswagens, wie ihn Herr Hochstrasser vorgeschlagen hat, gutgeheissen.

6205 Von den Arbeitsaufträgen für die Werkstätten müssen je nach der Art der Arbeit mehr oder weniger Kopien hergestellt werden. Die Angaben für die Vervielfältigung wurde bisher auf einem speziellen Blatt notiert, das dem Arbeitsauftrag beigeheftet wurde. Herr Willy Bühler schlug nun vor, das Schema für diese Vervielfältigungsangaben direkt auf die Rückseite der Arbeitsaufträge zu drucken und das Beiblatt fallen zu lassen. Der Vorschlag wurde sofort verwirklicht und damit eines der vielen Swissair-Formulare eliminiert.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

1179 Die Notierung der Ordnungsnummern der bezüglichen Vorschriften in den Manuals, auf den verschiedenen Dokumenten und Formularen hat Vor- und Nachteile. Als Vorteil wäre der eindeutige Hinweis auf den Zweck und die Bestimmung solcher Formulare und Dokumente in den Manuals zu betrachten, der namentlich die Arbeit des neuen Personals erleichtern würde.

Der Nachteil hingegen ist der, dass bei allen Ergänzungen, Revisionen oder neuen Ausgaben von Manualblättern die ertsprechende Ordnungsnummer auf den Formularen ebenfalls geändert werden müsste, wenn dieselben tatsächlich à jour sein sollten.

Mit der vorgeschlagenen Aufnahme der Bezeichnung kämen daher die Formulare und Dokumente in eine so grosse Abhängigkeit zu den Manualblättern, dass sich die Idee leider nicht verwirklichen lässt.

Als weiteren, wenn auch nicht ausschlaggebenden Faktor kann noch gesagt werden, dass Angestellte im Laufe der Zeit genau wissen, wo und in welchem Manual die entsprechenden Unterlagen zu den von ihnen zu bearbeitenden Formularen zu finden sind.

2469 Die Ausrichtung eines periodischen fixen Betrages für die individuelle Anschaffung von Kugelschreibern muss abgelehnt werden, weil die Kosten hierfür ein Vielfaches des bisherigen Systems ausmachen würden.

Jeder Swissair-Angestellte benötigt doch ein bis zwei Kugelschreiber und hätte somit Anrecht auf die Auszahlung dieser Vergütung. Die Höhe der Vergütung aber müsste

1. um unnötige administrative Umtriebe zu vermeiden, für alle Angestellten gleich hoch sein, unabhängig davon, ob die Stylos viel oder wenig gebraucht werden,
2. so hoch angesetzt werden, dass diejenigen, die zwei oder mehrere Stylos in diversen Farben benötigen, nicht zu kurz kommen.

Dass dabei die jährlich auszahlende Summe bedeutend höher wäre als der einzusetzende Betrag für den durchschnittlichen Jahresverbrauch an Kugelschreibern sollte klar sein.

4416 Flugplan-Handbuch. Auf den farbigen Einlageblättern ist der Hinweis auf die zum Flugplan-Handbuch eingetretenen Aenderungen bereits enthalten. Wiederholte Versuche, solche Vermerke auch auf den Separatdrucken der deutsch/französischen Flugplan-Angaben anzubringen, sind infolge der umfangreichen Aenderungsangaben aus Platzgründen gescheitert. Dagegen ist bei der sich im Studium befindlichen Umgestaltung des Flugplan-Handbuches der Aenderungsvermerk auf allen Blättern vorgesehen.

4736 Der Vorschlag, in den Personal-Toiletten an Stelle von Handtüchern Papierservietten zum Abtrocknen der Hände zu verwenden, bringt keine Einsparung, kommt doch neben dem einmaligen Aufwand für die Anschaffung der notwendigen Papier- und Abfallbehälter auch noch derjenige für die vermehrte Arbeit für das tägliche Wegräumen des nassen Papiers hinzu, was der Einsender sicher nicht in Betracht gezogen hat.

4855 Ersetzen der Farbdrucke in den AFM und FOM durch Rasterdrucke. Bereits vor Eingang der Vorschlaes wurde verschiedentlich versucht, die Farbdrucke der Manualblätter durch Rasterdrucke zu ersetzen. Doch stiess man immer wieder auf Ablehnung bei den zuständigen Fachdienststellen. Mit dem Aufruf zum Sparen gelang es im letzten Jahr doch in vielen Fällen, den Raster an Stelle von Farben zu verwenden.

5267 Domreinigung. Die Propeller-Reinigungsarbeiten zeigen immer wieder, dass die Verschmutzungen im Propellerdom zu stark sind als dass sie in einem Benzin/Whitespritbad weggespült werden könnten. Ein einwandfreies Reinigen ist nur dann möglich, wenn diese Arbeit manuell, d.h. nach dem bisherigen System durchgeführt wird. Zudem kann die notwendige Sichtkontrolle nur ausgeführt werden, wenn die Domglocke ausgebaut ist. Der Vorschlag für die Herstellung eines speziellen Reinigungsbades muss aus diesen Gründen abgelehnt werden.

5756 Das Installieren einer 3-Minuten-Sanduhr bei jedem externen Telephonanschluss würde nur Kosten, aber keine Einsparungen bringen. Jedem vernünftigen Menschen sollte es bewusst sein, dass man geschäftlich nicht aus Zeitvertrieb, sondern aus einer Notwendigkeit heraus telephoniert. Demzufolge dauert ein Gespräch nicht eine bestimmte Zeit, sondern solange es eben die Notwendigkeit verlangt. Um ein Gespräch aber möglichst kurz zu halten braucht es keine Sanduhr, sondern die Ueberlegung, was effektiv gesagt werden soll. Schiesst der Einsender mit seinem Vorschlag nicht am Problem vorbei ?

- 5870 Gewiss könnten die Motoren-Transporte Zürich-Kopenhagen-Zürich von der Swissair selber durchgeführt werden, doch käme dadurch der Transport nicht billiger zu stehen. Auch die Swissair muss für das eingesetzte Fahrzeug mit einem Kilometer-Ansatz von ca. einem Franken rechnen, da neben den beweglichen Kosten der auf den Fahrtkilometer abzuwälzende Betrag für Kapitalzins, Amortisation, Steuern, Versicherungen für Fahrzeug und Besatzung u.a.m. weit höher liegt als der Einsender des Vorschlages glaubt. Dazu kommt noch,
- dass bei solchen Ferntransporten unerwartet auftretende Schwierigkeiten von geschultem und erfahrenem Personal besser gemeistert werden können.
 - dass der Swissair im gegebenen Moment nicht immer die entsprechenden Transportmittel und Besatzungen zur Verfügung stehen.
- Abgesehen davon gehören solche Strassentransporte zu den Ausnahmefällen ; normalerweise werden die Motoren billiger, d.h. per Bahn spediert.
- 5958 Verwendung von Einmal-Kohlepapier. Die Idee von der nachträglichen Verwendung des Einmalcarbons der Tabellierlisten in den Büros ist schon lange verwirklicht. Unsere Dienststelle FFE führt grundsätzlich Bestellungen von Kohlepapier so aus, dass sie 50 % neues, normales Carbon und 50 % gebrauchtes Einmalcarbon liefert. Vorbildlich sind unsere Dienststellen der Direktion für die Westschweiz ; sie verlangen geradezu und fast ausschliesslich gebrauchtes Einmalcarbon ! Was wir sehr zur Nachahmung empfehlen möchten !
- 6053 Für Tische und Stühle in den Empfangszimmern wurde die schwarze Farbe gewählt, weil diese neutral ist und somit zu jeder andern vorhandenen Farbtonung passt. Dies ist besonders auch wegen der neuen Mode, die Wände der Räume farbig zu streichen, wesentlich. Leider sind auf allen Kunstharzplatten Staub und Fingerabdrücke gut sichtbar, so dass auch mit helleren Farben keine wesentliche Besserung erreicht würde.
- 6203 Reklametexte in den Flugplänen. Die Idee, unsere Druckkosten für die Flugpläne durch die Aufnahme von Inseraten zu reduzieren, ist nicht neu. Vom Oktober 1950 bis April 1956 enthielten alle deutsch/französischen und englischen Gesamtausgaben der Swissair-Flugpläne Werbetexte fremder Firmen.
- In der Praxis zeigte es sich aber, dass der für Inserate verfügbare Platz schwer zu verkaufen war. Einerseits fielen gewisse Branchen (Hotellerie, Kurorte, Reiseagenturen etc.), die wohl weltweite Beziehungen anstrebten, aus Gründen der Gleichberechtigung ausser Betracht, und andererseits schrumpfte damit der Kreis derjenigen Unternehmen, die daran interessiert waren, dass ihre Inserate sowohl in Stockholm als auch in New York oder Buenos Aires gelesen wurden, derart zusammen, dass die Annoncenfelder zu billig verkauft werden mussten.
- So hat dann die Geschäftsleitung beschlossen, allfällig zur Verfügung stehenden freien Raum in den Flugplänen ausschliesslich für Werbezwecke der Swissair zu verwenden.
- 6210 Die tägliche Uebermittlung interner Nachrichten durch Lautsprecher in Büros und Betriebsräumen wird abgelehnt. Den Informationsbedürfnissen des Personals soll durch entsprechende Gestaltung der Swissair-News Rechnung getragen werden. Mitarbeiter, die sich ungenügend orientiert fühlen, können dies stets ihrem Vorgesetzten gegenüber geltend machen.
- 6217 Swissairblaue statt rote Regenschirme. Sicher könnten die Schirme auch mit swissairblauen Tuch überzogen werden, doch liegt hiefür kein zwingender Grund vor. Im Gegenteil, da unsere Swissair-Flugzeuge und alle Transportmittel, die auf dem Tarmac verkehren, ebenfalls rot bemalt sind, passt der gleichfarbige Schirm gut dazu.
- Die blaue Farbe hat ausserdem den Nachteil, dass sie mit der Zeit verblasst und die Schirme dadurch ein unansehnliches Aussehen im Alter bekämen.
- 6356 Beidseitiges Beschreiben der Briefkopien. Die Idee, die Briefkopien beidseitig zu beschreiben, d.h. an Stelle des zweiten Blattes die Rückseite des ersten zu verwenden, verspricht auf den ersten Blick grosse Einsparungen. Bei näherer Betrachtung zeigt es sich aber, dass dem gar nicht so sehr ist. Für 1'000 Blatt Durchschlagspapier bezahlen wir nämlich nur Fr. 4,10. Ferner haben sich alle Chefs, die wir konsultiert haben, bedenklich über die Komplikation geäussert, die beim Visieren der Kopien in Kauf genommen werden müsste. Und schliesslich fehlt die Möglichkeit, eine diesbezügliche, für alle Dienststellen gültige Weisung zu erlassen - und ihre Einhaltung auch durchzusetzen. Immerhin empfehlen wir die Idee allen Sekretärinnen, die an ihrem Arbeitsplatz den Willen zum Sparen dokumentieren wollen.
- 6357 Internes Telephonverzeichnis. Mit ein wenig Ueberlegung hätte der Einsender selber ausrechnen können, dass es nicht möglich ist, die ca. 3000 Namen der internen Telephonbenützer auf einem Blatt noch einigermaßen leserlich unterzubringen.
- Wir haben uns die Mühe genommen, die auf einer Seite des amtlichen Telephonverzeichnisses, das wohl an die unterste Grenze der noch brauchbaren Schriftgrösse geht, notierten Teilnehmer auszuzählen : es sind ca. 300 ! Und wohin mit den anderen ca. 2700 ?

6531 Staub-Feuerlöscher für DC-7C-Flugzeuge. Dieser Vorschlag ist eine Materialanforderung, die unter Benützung des entsprechenden Formulars auf dem Dienstweg weiterzuleiten ist. Dem Einsender können wir jedoch mitteilen, dass die Anschaffung von weiteren Staubfeuerlöschern vorgesehen ist.

6689 Elektrische Tabletten-Verdunster. Eine Notwendigkeit für den Einbau von elektrischen Tabletten-Verdunstern in unsere Langstrecken-Flugzeuge besteht sicherlich nicht.

Die Luft in den druckbelüfteten Passagierkabinen wird innerhalb von 2 - 3 Minuten vollständig erneuert. Dies kann sicher als sehr gute Entlüftung bezeichnet werden. Ausserdem werden die Kabinen auf verschiedenen Stationen mit geruchbindenden Mitteln besprüht. Ob mit dem Einbau von Tabletten-Verdunstern der Passagierkomfort noch weiter erhöht würde, ist sehr fraglich.

6690 Anbringen von Signallampen an den auf dem Tarmac installierten Telephonapparaten. Es stimmt, dass das Läuten dieser Telephonapparate im Motorenlärm untergeht. Schon bei der Inbetriebnahme dieser Apparate wurde die Installation von optischen Signalen im Erwägung gezogen und zum Studium an die zuständige Fachdienststelle weitergeleitet. Als vorläufige Verbesserung ist bereits ein verstärktes Signalhorn angeschlossen worden.

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

- 5704 Positionslampen für Mertrac
- 5707 Handlochdeckel an Gondelverschalung DC-7C
- 6065 Formular für Transitspesen-Fakturierung
- 6144 Sicherung an der Antriebswelle der Abwassermaschine
- 6691 Arretierhebel für fahrbare Treppen am DC-7C-Dock

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

- 6506 Nieteisen für Flügel-Randbogen bei Herrn J. Bussmann, Betriebsplanung
- 6692 Deckel zu Breaker DC-6B/DC-7C/
CV-440 bei Herrn Th. Brunschwiler, IERA, Service Engineering

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 4898 Beschriftung der Teleskop-Treppe der CV-440-Flugzeuge
- 5914 Aufspanndorn zum Schleifen der R-3350-Anlenkbolzen

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 302 Niederspannungskabel
- 4899 Reserve-Mahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen
- 4908 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rück- und Druckkabinen-Hydr.-Ölgekühler
- 5557 Die vorgeschlagene Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein wurde von den zuständigen Fachdienststellen auf ihre Verwendungsmöglichkeit hin geprüft und fertig ausgestaltet. Vor der generellen Einführung müssen jedoch diese neuen Dokumente zwecks Abklärung ihrer Anerkennung durch die offiziellen Stellen noch den Aussenstationen unterbreitet werden.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/302/410/643/729/730/735/736/789/795/797/1424/2508/2695/3286/3357/4074/4247/4404/4424/
4529/4530/4553/4588/4594/4625/4646/4648/4649/4650/4661/4740/4748/4834/4899/4904/4924/4954/4962/
5052/5100/5101/5111/5120/5146/5164/5176/5177/5196/5250/5263/5269/5284/5303/5304/5401/5456/5466/
5478/5508/5519/5520/5522/5527/5531/5545/5561/5575/5579/5589/5600/5601/5603/5632/5656/5664/5668/
5670/5674/5687/5694/5701/5702/5710/5715/5719/5720/5765/5769/5771/5775/5791/5795/5803/5813/5828/
5849/5854/5858/5861/5862/5874/5875/5881/5886/5902/5910/5918/5922/5923/5930/5945/5946/5959/6052/
6107/6124/6194/6212/6500/6503/6506/6510/6523/6539/6540/6671/6678/6680/6684/6692/6695.



Die Erweiterung des Flugzeugparkes brachte in den letzten Monaten für die meisten Dienststellen eine beträchtliche Mehrarbeit mit sich. Darunter hatte auch das Vorschlagswesen zu leiden. Manch guter Vorschlag, den wir zur Abklärung weiterleiteten, konnte bisher einfach nicht erledigt werden, weil dringendere Arbeiten, wie z.B. das Erstellen von Revisions- und Unterhalt-Vorschriften dafür keine Zeit mehr übrig liessen. Wir bitten daher alle Einsender von Vorschlägen, das notwendige Verständnis hierfür aufzubringen. Auch für uns gilt aber der Spruch "Aufgeschoben ist nicht aufgehoben".

Heute können wir Ihnen trotzdem folgende Prämiengewinner vorstellen :

Herr Albert Schneider, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 50.--	6684
Herr Walter Höhener, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	" 40.--	6573
Herr Peter Kimmich, Verkehrsbuchhaltung, Dept. I	" 40.--	6065
Herr Bruno Landolt, Pilot, Dept. III	" 30.--	4898
Herr Hans Spiess, Passagier-Flugdienst, Dept. III	" 20.--	6144

- 6684 Bei den Bodenverstärkungsarbeiten an der HB-IBA fiel es Herrn Schneider auf, dass die bestehende Vorschrift des Flugzeugherstellers betreffend das Anbringen der Anniert-Stopmuttern in den Luftkanälen unzuweckmässig ist. In Abänderung der entsprechenden Zeichnungen, welche eine Lochdimension von 19 x 45 mm zum Einsetzen der Anniertmuttern vorschreiben, schlug er vor, die entsprechenden Muttern der beiden äusseren Sitzschienen mit Hilfe eines Drahtes durch die Bodenaustritte der Luftkanäle einzuführen und das Mass der Löcher bei den innern Schienen auf ein Minimum zu beschränken. Diese Ausführungsweise reduziert das Ausschneiden von Löchern wesentlich und gestattet, diese mit sogenannten Timmermannscheiben, statt mit speziell zuzuschneidenden Blinddeckeln zu verschliessen.
- 6573 Herr Walter Höhener konstruierte eine einfache, handliche Filtriervorrichtung mit deren Hilfe es möglich ist, das bei den Motorenkontrollen aus dem hinteren Oelsumpf abzulassende Motorenöl vor dem Passieren der Hutze zu filtrieren. Sie bringt somit eine einwandfreiere Kontrolle des abzulassenden Oels inbezug auf Späne, indem sie ermöglicht, dass Rückstände, die bereits in der Hutze lagen, und mit dem Oel weggeschwemmt wurden, als solche erkannt und nicht irrtümlich als aus dem Motor stammend betrachtet werden. Die Betriebsplanung ist für die Beschaffung einer genügenden Anzahl solcher Filtriervorrichtungen besorgt.
- 6065 Für die Weiterbelastung der Transit-Passagierkosten an andere Fluggesellschaften stelle bis anhin die Verkehrsbuchhaltung Fakturenentwürfe auf, die nachträglich von einer Daktylo jeweils "ins Reine" geschrieben werden mussten. Herr Peter Kimmich entwarf nun ein Formular, auf welchem die notwendigen Belastungsangaben einzutragen sind und das dann als Detailzusammenstellung der Faktura, auf welcher nur noch der Gesamtbetrag erscheint, beizulegen ist. Auf diese Weise lässt sich jährlich eine beträchtliche Zahl von "Abschreibestunden" einsparen.
- 4898 Weil das Reisen per Flugzeug modern und aktuell ist, lassen sich der prominente wie auch der gewöhnliche Fluggast recht gerne mit dem Flugzeug als Hintergrund fotografieren. Besonders Aufnahmen vom Ein- oder Aussteigen in oder aus dem Flugzeug gelten als beliebte Dokumente einer erlebten Flugreise. Damit solche Bilder zugleich auch für die Swissair werben, schlägt Herr Bruno Landolt vor, die Treppen unserer Convairflugzeuge auch seitlich zu beschriften. Die im Vorschlag angegebene Art mit dem Anbringen einer Swissair-Tafel am Treppengeländer muss aus funktionstechnischen Gründen abgelehnt werden. Die Teleskop-Treppe erlaubt leider keine weitere Gewichtszunahme. Immerhin wird die Propagandaabteilung dem eingereichten Vorschlag in der Weise entsprechen, als sie den Swissair-Namenszug oder das Signet auf beiden seitlichen Gelenkblechen aufmalen lassen wird.

6144 Herr Hans Spiess machte darauf aufmerksam, dass die Geschirrkörbe beim Passieren der Meiko-Abwaschmaschine von Zeit zu Zeit aus der Transportbahn gehoben werden und dann oft grössere Beschädigungen an Motor, Lager oder Gleitwellen verursachen. Als Abhilfemassnahme schlägt er das Anbringen einer automatischen Abstellvorrichtung am Transportsystem vor. Die auf Grund des Vorschlages durchgeführte Untersuchung ergab, dass das Spülventil die Schuld für das Herausstossen der Körbe trägt. Es wird nun ein elektrisch gesteuertes Ventil, wie sie bei den neuen Maschinen bereits eingebaut sind, montiert, sodass daraufhin keine Blockierungen der Körbe mehr vorkommen sollten.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 2344 Flugzeug-Ballastsäcke und Metallgeländer an Gepäckwagen. Wenn es vorkommt, dass ein Ballastsack mit Sand gefüllt ist, so handelt es sich dabei um eine Ausnahme. Normalerweise wird nämlich nur gewaschener Gartenkies verwendet.
- In den letzten fünf Jahren entstanden beim Heranführen der Gepäckwagen an das Flugzeug keine Beschädigungen mehr. Dies beweist, dass bei vorsichtigem Umgehen mit den Gepäckwagen solche Beschädigungen absolut vermeidbar sind. Es lohnt sich daher nicht, die Geländer der ca. 160 Gepäckwagen mit einem Gummischutz zu versehen.
- 4424 Das Problem der Betriebssparkasse haben wir bereits in unseren Kommentaren zu den Vorschlägen Nr. 4405 (Oktober 1957) und Nr. 6042 (Juni 1958) behandelt. Wir verweisen den Einsender auf diese Ausführungen und wollen nur nochmals wiederholen, dass solche Institutionen für die Swissair im jetzigen Zeitpunkt und so lange wirtschaftliche Gründe ausschlaggebend sind, nicht tragbar sind.
- 5269 Anbringen einer Lufthutze im rechten Motorhaubenblech zur besseren Kühlung der Turbine Nr. 2 der DC-7C-Motoren. Es ist richtig, dass die schlechte Kühlung der Turbine Nr. 2 zum grössten Teil daherrührt, dass unmittelbar hinter dem entsprechenden Kühlluft eintritt der Kipphebelölsumpf liegt. Durch den vorgesehenen Ausbau des ganzen Kipphebelölsystems sollte eine genügende Kühlung erreicht werden, sodass sich die vorgeschlagene Lösung erübrigt.
- 5601 Von der Einrichtung eines Podiums über den Hauptträgern an der Westseite der Werfthalle als Lagerort für Flugzeugstühle muss abgesehen werden, da
- eine solche Konstruktion aus Holz die Brandgefahr bedeutend erhöhen und deshalb vom Fabrikinspektorat und der Gebäudeversicherung nicht bewilligt würde
 - der Aufwand für die notwendige Aufzugsvorrichtung der Stühle viel zu gross wäre
 - im Flugbetrieb-Anbau ein spezieller Lageraum für die Kabinenstühle eingerichtet wird.
- 5710 Der Einbau einer Galerie auf der ganzen Länge der Werfthalle zur Gewinnung zusätzlichen Arbeitsplatzes würde eine massive Konstruktion erfordern. Da aber die momentane Knappheit an Arbeitsplatz mit dem Bezug des Hangaranbaues und der neu zu erstellenden Werfthallen behoben sein wird, ist auf eine so kostspielige Uebergangslösung zu verzichten. Betrachtet man zudem die Länge der neuen Flugzeuge, so wird man feststellen müssen, dass die Tiefe der Werfthalle bereits jetzt schon äusserst knapp ist und daher nicht noch mehr beeinträchtigt werden darf.
- 5823 Das Ausbauen des Hydr. Prüfstandes vom Flugbetriebsdock Werft und Umbauen desselben in einen fahrbaren Prüfstand kann nicht gutgeheissen werden, da dieser jederzeit zur Verfügung stehen muss. Bewegliche Aggregate haben nämlich den Nachteil, dass sie in dringenden Fällen zuerst gesucht und womöglich irgendwo abmontiert werden müssen. Der Bedarf eines weiteren fahrbaren Prüfstandes ist jedoch bekannt und die Beschaffung eines solchen ist vorgesehen.
- 6212 Wollte man den Standplatz der DC-8 in die Kiesgrube beim Holberg verlegen, so müsste man gleichzeitig eine immense und kostspielige Unterführung unter der Strasse nach Kloten bauen. Zudem wäre der Weg von den Werkstätten und Lagern in der Werft zu diesem Standplatz so gross, dass nebst der zusätzlichen Belastung der Flughafenstrasse durch solche Transporte auch viel zu grosse zeitliche Verzögerungen in Kauf genommen werden müssten. Und drittens ist über die endgültige Bestimmung dieser an sich verlockenden Grube von Seiten des Kantons noch kein Beschluss gefasst worden. Wer weiss, ob der Holberg nicht eines Tages überhaupt verschwindet.
- 6216 Der Bau von einigen gedeckten Standplätzen auf dem neuen Parkplatz des Dept. IV würde, gerade wegen der vorgeschlagenen Kostenbeteiligung durch die Interessierten, zu Ungerechtigkeiten führen und muss deshalb abgelehnt werden.
- 6219 Die Montage von neutralen Sprechstationen im Dept. IV für den internen und externen Telefonverkehr, analog der Einrichtungen im Schulgebäude, ist vorgesehen. Der Einsender muss sich jedoch bis zum Bezug der neuen Hochbauten auf dem technischen Areal gedulden; an eine Ausstattung der Baracken mit solchen Apparaten ist nicht mehr zu denken.

6360 Anschaffung von Filzsocken zum Tragen in den Gummistiefeln. Das Tragen von Filzsocken in den Gummistiefeln ist ohne Zweifel eine gute Idee und vom gesundheitlichen Standpunkt aus empfehlenswert. Die Beschaffung geeigneter Bekleidungsstücke für die Warmhaltung seiner Füsse ist aber Sache jedes Einzelnen.

6361 Bekanntgabe der Streckenkilometer an die Passagiere durch die Hostessen. Die Flugbegeisterung des Einsenders dieses Vorschlages in Ehren, aber fast möchten wir sagen: auch Du wirst älter und fluggewohnter! Es ist doch so, dass sich der Vorschlag aus rein operationellen Gründen ganz einfach nicht verwirklichen lässt. Bei der Eisenbahn, zum Beispiel, da kann die Distanz von einem Bahnhof zum andern auf den Zentimeter genau angegeben werden. Wie soll man das aber beim Flugzeug machen, wo der Kommandant ja erst vor dem Abflug die zu benützendenden Airways festlegt? Oder, noch extremer, wo dem Piloten vom Turm in letzter Minute bei schlechter Sicht und rasch aufeinander folgenden Abflügen eine bestimmte Flughöhe befohlen wird, die er nur erreichen kann, wenn er im Steigflug eine Schlaufe zieht, die vielleicht bis Winterthur oder zum Rhein reicht? Oder wo das Flugzeug vor der Landung in einem befohlenen Warteraum während längerer Zeit kreisen muss? Das gibt ja auch zurückgelegte Flugkilometer. So bleibt halt jede diesbezügliche Ansage des Kabinenpersonals zu ungenau. - Dem Einsender zum Trost wollen wir verraten, dass auch wir über unsere ersten Flüge begeistert eine Statistik geführt haben. Genau nach Flugstunden und auf der Karte gemessenen Kilometern. Und heute freuen wir uns ganz einfach über das Erlebnis und sind deshalb, ohne Statistik, nicht weniger glücklich!

6363 Dem Vorschlag, den "Pilots-in-Command" zu den "local instructions" ein Adressenverzeichnis sämtlicher Stationmanagers oder Stations-supervisors mitzugeben, kann aus folgenden Gründen nicht entsprochen werden:

1. gehört es zur guten Organisation eines Flughafens, dass die Privatadressen des verantwortlichen Bodenpersonals jederzeit greifbar sind, und zwar auch dann, wenn das Handling unserer Flugzeuge von einer fremden Gesellschaft besorgt wird, und
2. würde die Nachführung eines solchen Verzeichnisses, und nur peinlich nachgeführt hätte es ja einen Sinn, eine so grosse Arbeit mit sich bringen, dass dies selbst unseren Piloten, die ja bereits einen ansehnlichen Teil ihrer Freizeit der à-jour-Haltung von Manuals opfern, zu dumm würde.

6505 Nebelbekämpfungsmethode für Flugplatzpisten. Seit Jahren wird ein ständiger Kampf gegen den Nebel auf den Flugplätzen geführt. Doch gelang es bis anhin noch nicht, diesen gefährlichen Feind der Fliegerei wirksam zu bekämpfen; alle durchgeführten Versuche brachten nicht den erhofften Erfolg. Auch die vorgeschlagene Methode, welche versucht, durch Zerstäuben von Calciumchlorid (Ca Cl_2) den Nebel aufzulösen, wäre ein Misserfolg beschieden, und zwar aus folgendem Grund:

Nehmen wir an, die Blindlandepiste wäre von einer 100 Meter dicken Nebeldecke zu befreien, wobei die zur Nebelbildung geführte Abkühlung 2°C betrage, d.h. die Temperatur von $+11$ auf $+9^\circ \text{C}$ gesunken sei.

Als erstes müssen wir nun wissen, wie gross das Nebel-Volumen ist, das es zu vernichten gilt. Dieser Wert ergibt sich aus folgender Multiplikation:

$$\begin{array}{rclcl} \text{Pistenlänge} \times \text{Pistenbreite} \times \text{Dicke Nebeldecke} & = & \text{Volumen} & & \\ 2600 & \quad & 75 & \quad & 100 & = & 19'500'000 \text{ m}^3 \end{array}$$

Als zweites gilt es zu bestimmen, wieviel Wasser vom Calciumchlorid aufzunehmen sei.

Die Abkühlung der Luft um 2°C ergibt eine Reduktion der Aufnahmefähigkeit von Wasserdampf von ca. 1 Gramm pro 1 m^3 Luftvolumen. Somit ist vom Calciumchlorid $19'500'000$ Gramm oder $19'500$ Liter Wasser zu absorbieren.

Als drittes ist festzustellen, in welchem Gewichtsverhältnis das zu absorbierende Wasser aus Calciumchlorid liegt, wenn 1 Calciumchlorid-Molekül 6 Wasser-Moleküle bindet.

Die Molekulargewichte ergeben nun folgendes Verhältnis:

Calciumchlorid	:	Wasser
(Ca Cl_2)		($6 \text{ H}_2\text{O}$)
$40 + (35 \times 2)$		$6 \times (2+16)$
110 gr.		108 gr.

Dies entspricht ungefähr einem Verhältnis von 1:1, was heisst, dass mit 1 Gramm Calciumchlorid 1 Gramm Wasser gebunden werden kann.

Für die Bindung von $19'500'000$ Gramm Wasserdampf wären also genau $19'500'000$ Gramm oder 19,5 Tonnen Calciumchlorid notwendig. Dass eine solche Menge nun tatsächlich nicht einfach mit einem Helikopter über der Piste zerstäubt werden kann, dürfte verständlich sein.

Im weiteren ist zu berücksichtigen, dass in der freigelegten Zone sich

- am Morgen die Luft in Bodennähe durch die Sonneneinstrahlung erwärmen und in die Höhe steigen, das dadurch entstehende Vakuum den auf den Seiten liegenden Nebel wieder anziehen würde,
- am Abend die dort vorhandene Luft stärker abkühlen und auch bei geringerer Luftfeuchtigkeit sofort wieder neuen Nebel bilden würde.

Ausserdem könnte diese Methode nur bei einer absoluten Windstille angewendet werden, was jedoch praktisch nie vorkommt.

- 6513 Mahlzeiten-Abonnemente können in der Kantine täglich von 11.00 - 12.00 bei den Portiers während deren täglicher Dienstzeit, d.h. von 6.00 - 23.00 bezogen werden. Dadurch ist es möglich, dass jeder Schichtarbeiter mindestens jede 2. Woche ein solches Abonnement kaufen kann. Von einer weiteren Ausdehnung der Abgabestellen wird aus Abrechnungsgründen abgesehen.
- 6516 Lagerung der Rotating-Parts Die Einlagerung der Rotating-Parts erfolgt schon seit vielen Jahren nach der vorgeschlagenen Methode. Wenn frisch revidierte Teile vor statt hinter den schon vorhandenen eingelagert werden, so gehört dies zu den Ausnahmefällen, die sich leider nie ganz vermeiden lassen. Die Materialverwaltung wird aber dafür besorgt sein, dass den Weisungen der Magazinführung besser nachgelebt wird.
- 6520 Aenderung in der Anordnung der Laufnummer auf den Reparaturkarten Für die Defektmaterialstelle, wo mit diesen Karten am meisten gearbeitet wird, ist die gegenwärtige Nummeranordnung die günstigste. Die Versetzung der Laufnummer in die Spalte "Arbeitsauftrag", die bereits eine Nummer aufnehmen muss, könnte zudem leicht zu Verwechslungen führen.
- 6521 Anschaffung einer Waage zum wägen der Handfeuerlöcher und der CO₂-Flaschen im Flugbetrieb, zwecks Kontrolle der Füllung Dieser Vorschlag ist eine Materialanforderung, die unter Benützung des entsprechenden Formulars auf dem Dienstweg weiterzuleiten ist. Dem Einsender können wir jedoch mitteilen, dass die Anschaffung einer solchen Waage bereits vorgesehen ist.

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

- 5704 Positionslampen für Metrac
6510 Klammern für Circuit-Breaker
6671 Spezial-Längenmass
6691 Arretierhebel für fahrbare Treppen am DC-7C-Dock

Der nachstehende Vorschlag musste noch zurückgestellt werden :

- 5914 Aufspanndorn zum Schleifen der R-3350-Anlenkbolzen

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 302 Niederspannungskabel
4899 Reserve-Mahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen
4908 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
4924 Einbau eines Gitters in den Luftetrtrittskanal zu Rück- und Druckkabinen-Hydr.-Oelkühler
5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/302/410/643/729/730/735/736/789/795/797/1424/2508/2513/2695/3286/3357/4074/4247/
4404/4529/4530/4553/4588/4594/4625/4646/4648/4649/4650/4661/4740/4748/4834/4899/4904/4924/
4954/4962/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5164/5176/5177/5196/5242/5250/5263/5284/5303/5304/
5401/5456/5466/5478/5508/5519/5520/5522/5527/5531/5545/5561/5575/5579/5589/5600/5603/5632/
5656/5664/5668/5670/5674/5687/5694/5701/5702/5715/5719/5720/5765/5769/5771/5775/5779/5791/
5795/5803/5813/5828/5849/5850/5854/5858/5861/5862/5874/5875/5881/5886/5902/5910/5918/5922/
5930/5945/5946/5959/6052/6107/6124/6194/6215/6500/6502/6503/6506/6512/6523/6532/6539/6540/
6573/6668/6678/6684/6688/6692/6695.



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Oktoberfest 1958

AM
BRATWURSTSTAND
(Foto R. Köhler Jun.
Dept. IV)



Nun ist es vorüber, das Oktoberfest der FPS. Und es hat geklappt und war ein Erfolg. Ein grosser Erfolg sogar. Ein viel grösserer, als die zuversichtlichsten Prognosen vorauszusagen wagten. Man könnte jetzt mit der Analyse beginnen, man könnte sich fragen, ob das schöne Herbstwetter vom Samstag, ob die Tatsache, dass die PFS schon seit geraumer Zeit kein Fest mehr organisiert hat, ob die heutige Grösse der Swissair und der FPS oder sonst was am gutem Gelingen schuld gewesen sei. Wir finden das müssig. Es ist uns wertvoller zu wissen, dass wir noch am Montag nach dem Fest im Dept. IV schmunzelnden Mitarbeitern begegnet sind.

Und wirklich, ihr Schmunzeln war berechtigt. So wie an diesem Oktoberfest haben wir unser Personal noch nie festes gesehen! Das war ein Lachen, ein Scherzen und ein Sich-Umarmen allenthalben in der viel zu kleinen Kantine. Schon bald nach acht Uhr war der letzte Stuhl im grossen Saal besetzt und noch vor zehn Uhr meldete die Kasse am Eingang an die tausend verkaufte Billette. Dann wogte ein ununterbrochener Strom von Glücklichen von einem Lokal in's

andere, und die Paare tanzten zu den rassigen Rythmen des unermüdeten Orchesters im grossen Saal, wiegten sich in der Bar zu den Klängen des Hamburger Virtuosen auf Schiffsklavier, freuten sich in der Bierschwemme über die urchigen Weisen der ad hoc gebildeten Kapelle aus unserer Swissair-Musik und kauften die Budenstände aus. Ununterbrochen, bis zur letzten Bratwurst am Bratwurststand und, trotz der vorgerückten Jahreszeit, bis zum Morgengrauen. Es war herrlich und wir werten es als ein gutes Zeichen, dass unsere Mitarbeiter, trotz der grossen Aufgaben, die sie zu bewältigen haben und am Schluss einer anormen Saison, so fröhlich Feste feiern können.

So sagen wir all denen, die sich die Mühe genommen haben das Fest zu organisieren, unseren aufrichtigen Dank. Sagen wir aber auch, im Namen der vielen beteiligten Clubs, die alle einem namhaften materiellen Gewinn mit nach Hause tragen durften, den Besuchern herzlichen Dank, die durch ihr Mitmachen ja eigentlich den Erfolg des Festes bewirkt haben. Und danken wir speziell Herrn I. Lack, Chef des Dept. IV, und den Verantwortlichen der FIG, die durch die Ueberlassung der Räumlichkeiten die Durchführung des Anlasses überhaupt ermöglichen.

H. Zeller

Kunst-Zirkel

Der Vorstand des Kunst-Zirkels dankt allen Gebern und Helfern für die tatkräftige Unterstützung anlässlich des Flohmarktes recht herzlich.

K.E.

Musikverein Swissair

Das Oktoberfest brachte dem Musikverein das erste öffentliche Auftreten. Dabei durften wir feststellen, dass das gebotene Konzert sehr guten Anklang fand. Unsere Musik-Instrumente und Noten haben wir fast ausnahmslos leihweise von andern Vereinen übernommen. Es ist daher unser nächstes Ziel, einige Instrumente und Noten anzuschaffen. Wir werden demnächst mit einer Passivmitglieder-Werbung beginnen. Freiwillige Spender und Gönner sind uns jederzeit herzlich willkommen.

Der Vorstand.

Fussball

An der Delegiertenversammlung des Schweiz. Firmensportverbandes 12. Okt. 1958 in Olten ist unser Mitglied des FCS, Herr Otto Troxler, Verkehrsbuchhaltung, Dept. I, einstimmig zum Präsidenten der Techn. Kommission Fussball gewählt worden. Wir gratulieren Herrn Troxler zu seiner ehrenvollen Wahl und wünschen ihm vollen Erfolg für seine Tätigkeit.

Infolge Militärdienst Redaktionsschluss für die Novemberausgabe schon am 3. Nov. (Red.)

Schach-Club

Am 30. Oktober 1958 beginnt das 10. Winterturnier, das zugleich der Start zur Saisonöffnung 58/59 ist. Der Vorstand hofft, dass recht viele Interessenten am Turnier teilnehmen werden.

R. Brun

Boccia-Club

5. Oktober 1958. Zur Eröffnung des alljährlich in Neuhausen stattfindenden Boccia-Turniers richtete der Vertreter der gastgebenden SIG, Herr Dr. Sigg, einige Begrüßungsworte an die 12 teilnehmenden Sektionen. Er erinnerte daran, dass selbst Bundeskanzler Adenauer ein leidenschaftlicher Boccia-Spieler sei und äusserte gleichzeitig den Wunsch, alle führenden Politiker möchten sich zu einem Turnier zusammenfinden und ihre Kräfte in einem friedlichen Spiel messen. Abschliessend tröstete er zum voraus die im Wettkampf unterliegenden Clubs: in der westlichen Welt, so meinte er, sei Verlieren noch kein Vergehen.

Dass aber unsere beiden "Politiker", die Herren F. Meier und G. Antonini, so gute Spieler wie Demokraten seien, das fällt selbst dem Berichterstatter schwer zu behaupten. Belegten sie doch für die Swissair lediglich den 11. Rang innerhalb 12 teilnehmenden Clubs. Das Fehlen eines auf den Wettkampf ausgerichteten Trainings sowie des Ausfeilens der technischen Finessen, besonders des Spickens, trat deutlich in Erscheinung. Immerhin durften unsere Delegierten, als Vertreter des jüngsten der anwesenden Clubs, nebst der allen Spielern überreichten Erinnerungsplakette eine Flasche guten Weines als Spezialpreis in Empfang nehmen.

Die erste Kontaktnahme des Boccia-Club Swissair mit befreundeten Clubs entsprach den Erwartungen. Sie zeigte in erster Linie die noch vorhandenen Mängel auf, brachte aber nichts desto trotz die Gelegenheit, an einem interessanten und erlebnisreichen Tag neue Beziehungen anzuknüpfen und Freunde zu gewinnen...

Rangliste :

1. Sandoz Basel	5. Bankverein Basel	9. Durand & Huguenin Basel
2. Esso Zürich	6. Kreditanstalt Zürich	10. Viscose Emmenbrücke
3. Nat.Reg. Kasse Bülach	7. SIG I Neuhausen	11. Swissair Zürich/Kloten
4. SIG II Neuhausen	8. Ciba Basel	12. Bankverein Zürich

SPORTS ET LOISIRS GENEVE

L'ECRAN SWISSAIR

Il se pourrait fort bien qu'un nouveau club s'organise assez rapidement. Vendredi soir, 3 Octobre, quelques 35 collègues, dont certains étaient venus avec leur famille, se réunissaient devant l'écran d'un appareil de projection, dans une des salles de l'Hôtel de Genève.

Je crois que plus d'un fut agréablement surpris de découvrir avec quelle maîtrise nos cinéastes avaient déjà promené leurs caméras des côtes de la Scandinavie aux plages d'Hawai, en passant par l'Italie, l'Espagne et les Etats-Unis. Dame ! c'est que l'on voyage, avec Swissair !

Messieurs Cattin, Nicole, Sauty, Schoeni et Merguin peuvent tous être félicités. Certains d'entre eux possèdent déjà une technique de la mise en scène et du découpage qui promet des réussites encore plus achevées.

De l'avis unanime, une pareille réunion s'accorde parfaitement avec notre notion des loisirs. Elle facilite une participation nombreuse, soit à titre de spectateur ou d'opérateur, et le réseau Swissair offre, avec toutes ses ramifications, un vaste territoire à la prospection des "cameramen".

Lors d'une prochaine séance, les photographes seront invités à projeter leurs diapositifs, entre deux présentations de film, renforçant ainsi le nombre des participants actifs. Nous espérons que ce projet aura votre assentiment et nous vous prions déjà de nous faire part de vos suggestions.

CLUB D'ECHECS SWISSAIR

Lors de l'assemblée générale du 15 septembre, le nouveau comité a été constitué comme suit :

Mr. P. Iseli, président ; Mr. R. Wälli, vice-président-trésorier ; Mr. E. Schneider, secrétaire. Notre président nous annonça une saison chargée. Après le championnat interne, débutant le 6 Octobre et que Monsieur Wälli arbitrera, (avis : le règlement sera strictement appliqué), les tournois suivants sont prévus : Coupe Auderset-Dubois, Coupe du Léman, Challenge Gardy, match de retour contre le Club d'échecs de Genève, Swissair Lisbonne, etc... Nous comptons que chacun se fera un devoir d'être présent à notre local chaque lundi soir. Cotisation inchangée ; Fr. 12.-- par an. Par contre attention au changement d'adresse ; Brasserie WALTER, 2 route de Meyrin. C'est toujours avec plaisir que nous enregistrons de nouvelles adhésions d'amateurs d'échecs dans notre groupement.

5ème EXPOSITION DES LOISIRS

Du 14 au 19 Novembre, le groupement des loisirs de CGTE (Compagnie Générale des Tramways Electriques) organise une exposition à la salle communale de Plainpalais, à laquelle nous sommes invités à participer, le titre de l'exposition, sous les auspices de Radio Genève étant, bien entendu, le "Rail, la Route, les Ailes". Nous engageons donc tous nos collègues à faire une petite visite rue de Carouge afin d'apprécier les travaux que nos amateurs-peintres-sculpteurs-modeleurs-photographes-et-autres-talents, vont y présenter.

DIVERS

Nous rappelons que Monsieur Perroud, de la caisse centrale, s'occupe du programme d'entraînement du Rink-Hockey, et que Monsieur Bally, de l'agence Cornavin, organise les courses de montagne d'automne. N'oubliez pas que la bibliothèque technique et commerciale est à votre disposition, en la personne de Monsieur Heinz, de l'économat, et que vous pouvez lui demander, entre autres périodiques offerts à votre curiosité, les magnifiques publications d'Inter-Avia.

Lador

SWISSAIR

Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich



Pour nos collaborateurs

Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

7. Jahrgang

Nr. 11

November 1958

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM SEPTEMBER UND OKTOBER 1958

	September 1958	September 1957	Oktober 1958	Oktober 1957
Offerierte Tonnenkilometer	19'072'217 + 12 %	17'071'598	17'411'086 + 10 %	15'832'715
Ausgelastete Tonnenkilometer	12'537'037 + 12 %	11'202'393	11'051'056 + 11 %	9'971'144
davon : Passagier-tkm	8'219'795 + 9 %	7'533'488	6'716'502 + 11 %	6'068'609
Gepäck-tkm	2'079'600 + 10 %	1'893'008	1'774'612 + 10 %	1'616'397
Fracht-tkm	1'763'833 + 32 %	1'335'051	2'028'823 + 14 %	1'787'304
Post-tkm	473'809 + 7 %	440'846	531'119 + 8 %	498'834
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	65,8 %	65,8 %	63,5 %	63,2 %

Unser Verkehr im September zeitigte ein gutes Gesamtergebnis. Die Nachfragesteigerung vermochte mit der 12%igen Erhöhung des Angebots Schritt zu halten; damit blieb auch der Auslastungsgrad von 65,8% auf derselben Höhe wie im Vergleichsmonat des Vorjahres. Die Ladefaktoren für die einzelnen Verkehrsgebiete lauten: Europa 60,1% (September 1957: 60,7%); Naher Osten 67,8% (79,5%); Ferner Osten 65,9% (55,4%); Nordatlantik - bei einer um 44% erhöhten Offerte! - 71,6% (75,7%); Südatlantik 68,3% (57,7%).

Ein ähnliches Bild ergibt sich für den Oktober, wo einer um 10% gewachsenen Produktion eine Zunahme der verkauften tkm um 11% gegenüberstand. Die Flüge im regelmässigen Linienverkehr waren insgesamt zu 63,5% (Oktober 1957: 63,2%) ausgelastet. In Europa betrug der durchschnittliche Ausnutzungskoeffizient 57,9% (58,4%), im Nahen Osten 60,6% (70,4%), nach dem Fernen Osten 70,1% (56,7%), über dem Nordatlantik im Passagierverkehr 69,7% (74,8%) und für die Luftfracht 53,5% (62,5%) sowie schliesslich auf den Südamerikakursen 66,7% (51,9%). Erstmals weist der Ferne Osten die beste Auslastung des Gesamtnetzes auf.

DIE SEITE DER GESCHAFTSLEITUNG

Die Swissair wird in nächster Zeit eine Reihe grösserer Bauvorhaben ausführen. Namentlich in Kloten wird eine rege Bautätigkeit einsetzen; allerdings sind wir dort nicht allein Bauherren, sondern auch der Bund, der Kanton Zürich und die FIG (Flughafen-Immobilien-Gesellschaft), die nach dem Volksentscheid vom letzten Sommer an die Flughafenenerweiterung, die sogenannte Baustappe II, gehen können. Die Aufteilung ist so, dass der Bund ein Flugsicherungsgebäude, der Kanton die Tiefbauten (Pisten, Rollwege usw.), die FIG die Hochbauten (wie Flughafen, Post- und Frachtgebäude, Werfthalle, usw.) und die Swissair diejenigen Bauten übernimmt, welche vor allem ihren eigenen Bedürfnissen dienen.

Die FIG wird sehr bald mit Hochbauten im Werftareal beginnen, sodass die Autos, die dort heute verstreut parkiert werden, anderswo aufgestellt werden müssen; auch später wird auf dem Werftareal kaum mehr Platz zum Parkieren zur Verfügung stehen. Dafür wird im sogenannten "Rietgässli", in der Nähe des Schulgebäudes, ein Parkplatz für 210 Autos eingerichtet, der sich später für 500 Wagen erweitern lässt. Trotzdem mit einfachsten Mitteln gebaut wird, beträgt die Bausumme Fr. 122'500.-.

Wesentlich bedeutender ist der dringend notwendige Ausbau der Energieversorgung und der Telefonkabelanlage für unsere Bauten auf dem Flughafen. Es handelt sich dabei darum, gleichzeitig mit der Erstellung einer Anlage, die den wachsenden Bedürfnissen genügt, ein möglichst wirtschaftliches System namentlich der Energieversorgung zu finden. Sämtliche Energieverbraucher der Swissair in Kloten werden künftig von einer Hochspannungs-Ringleitung bedient, wobei die Einspeisung durch das Elektrizitätswerk und die Messung - was im Hinblick auf den Elektrizitätstarif wichtig ist - nur an einem Punkt erfolgt. Immerhin werden aus Sicherheitsgründen zwei weitere, von der ersten unabhängige Einspeisungen installiert, die durch Fernsteuerung beim Versagen der Haupteinspeisung in Betrieb gesetzt werden können. Da es für die Höhe des Energiepreises auf eine möglichst kleine Belastungsspitze ankommt, wird eine Netzkommando-Anlage erstellt, die gegebenenfalls automatisch oder auf Handschaltung hin bestimmte Verbrauchergruppen vorübergehend ausschaltet. - Um die schon lange nötigen Neuanschlüsse von Telefonen zu ermöglichen und eine gewisse Reserve zu erhalten, wird ausser dem bestehenden Kabel mit 300 Adern ein zusätzliches Kabel von 400 Adern zwischen Flughafen und Werftareal verlegt; ferner müssen eine Reihe Verteilkabel installiert werden. Der Ausbau der Energieversorgung und der Telefonkabelanlage kosten zusammen Fr. 953'000.-.

Bereits letztes Jahr erwies sich das heutige Schulgebäude als zu klein, sodass in den Militärbaracken Kloten und in der Personalkantine Kurse abgehalten werden mussten. Gestützt auf eine umfassende Studie der künftigen Bedürfnisse wurde daher ein Erweiterungsbau geplant, in dem auch der Aertzliche Dienst untergebracht wird. Der Erweiterungsbau wird so gross dimensioniert, dass dort zunächst auch Büros der Departemente III und IV untergebracht werden können; dies hilft mit, kostspielige Zwischenlösungen mit provisorischen Fahrnisbauten bis zur Erstellung eines Verwaltungsgebäudes zu vermindern. Die Kosten für Bau und Einrichtungen werden über 2 Millionen Franken betragen. Das neue, durch einen Trakt mit dem alten verbundene Gebäude wird zunächst fünf Geschosse aufweisen, jedoch so fundamentierte und konstruiert sein, dass eine Aufstockung bis auf zehn Stockwerke möglich ist. Im Erdgeschoss von Altbau und Neubau findet die technische Ausbildung statt; in das Erdgeschoss des Neubaus kommt unter anderem der Aertzliche Dienst. Der erste und zweite Stock des Neubaus dienen von Anfang an der Schule; die provisorischen Büros werden im dritten und vierten Stock eingerichtet. Für die Erweiterung der Räume für Simulatoren- und Cockpitausbildung ist ein Anbau an das jetzige Gebäude vorgesehen, um eine organische Angliederung an die bestehenden Anlagen zu erhalten.

Ein Unternehmen von der Grösse der Swissair kann auf die Dauer nicht darauf verzichten, selber Lehrlinge auszubilden. Im Dept. IV wurde vor kurzem in einigen Werkstattbetrieben damit begonnen, und mit den Jahren wird diese Ausbildung ausgebaut werden müssen. Wir hatten allerdings die Absicht, erst 1961 besondere Lehrlingswerkstätten zu erstellen. Nun ist aber der schon erwähnte Mangel an Büroraum mittlerweile so gross geworden, dass wir ausser der teilweisen Belegung des Schulhausneubaus mit Büros noch nach weiteren Lösungen suchen mussten. Wir werden daher den Bau für die Lehrlingswerkstätten schon früher erstellen, aber zunächst dort Büros einrichten. Für Fr. 600'000.- wird neben den Schulgebäuden ein quadratischer zweigeschossiger Bau errichtet. Die allgemeinen Schulräume für den theoretischen Unterricht und der grosse Hörsaal des Schulhauses können mitbenutzt werden; vom Betrieb sind die Lehrlingswerkstätten jedoch unabhängig. Die Foundation ist so dimensioniert, dass ein weiteres Stockwerk als Vergrößerung der Lehrlingswerkstätte möglich ist.

Mit einem Betrag von fast 8 Millionen Franken für Bau und Einrichtungen ist das Borddienstgebäude das kostspieligste der in letzter Zeit beschlossenen Projekte. Der Borddienst ist bekanntlich für die Planung und Beschaffung der auf dem gesamten Streckennetz abzugebenden Verpflegung sowie für die Festlegung und Auswahl des gesamten Ausrüstungsmaterials, wie Geschirr, Besteck, Wäsche, Bordliteratur usw., zuständig. Fachlich ist er für die eigenen Verpflegungsbetriebe der Swissair in Zürich, Genf, Basel, New York und Karachi und die Beschaffung der Bordverpflegung auf 45

Aussenstationen verantwortlich. Der grösste Betrieb ist in Zürich, wo ausser den eigenen Flugzeugen auch fremde Gesellschaften beliefert werden; in der Flugküche (die übrigens nur einen verhältnismässig kleinen Teil einnimmt), den beiden Bereitstellungsgruppen für Verpflegung und anderes rotierendes Bordmaterial sowie der provisorischen Wäscherei sind heute, ohne das Verwaltungspersonal, 106 Angestellte beschäftigt. Die Arbeit wickelt sich zurzeit noch in Baracken ab, die bei der bevorstehenden Flughafenerweiterung abgebrochen werden müssen. Bis 1961 muss daher in Zürich (in Genf wird ein Neubau für den Borddienst im kommenden Frühjahr bezugsbereit sein) ein neues Borddienstgebäude in Betrieb genommen werden können. Es wird zwischen Flughafen und technischem Areal erstellt, sodass die Verbindungswege zum Abstellplatz vor dem Flughafen und zur Werft (wo die Flugzeuge eventuell künftig ausgestellt werden) kurz sind. Bei der Planung waren besonders komplizierte betriebliche Probleme zu lösen, um einen reibungslosen Betriebsablauf zu erreichen. Rationelles Arbeiten ist nicht nur in der Küche und den ihr direkt zugeordneten Betriebsteilen wichtig, sondern auch bei der Ausrüstung und Beladung, damit die Betriebsspitzen ausgegnet und kurze Bodenzeiten eingehalten werden können. Im künftigen Gebäude werden als neue Nebenbetriebe eine Bäckerei-Pâtisserie und die Betriebswäscherei untergebracht. - Der vier Trakte umfassende Neubau wird zollfreies Areal, was wesentliche wirtschaftliche Vorteile bringt.

Aber nicht nur in Kloten werden wir bauen. Die heutige Abfertigung im Hauptbahnhof Zürich ist wesentlich zu klein. Die SBB stellen uns nun auf der Seite des Landesmuseums im Hauptbahnhof das bisherige Garageareal für einige Jahre zur Verfügung. Obwohl wir wissen, dass das keine endgültige Lösung ist, werden wir dort provisorisch einen Airterminal einrichten, der auf Beginn der Sommersaison des kommenden Jahres fertiggestellt sein wird. Die Kosten für Umbau und Einrichtungen werden Fr. 640'000.- betragen.

Auch in der Reservation Zürich sind die Raumverhältnisse mit dem anwachsenden Verkehr sehr knapp geworden. Wir müssen daher an der Weinbergstrasse weitere Räume mieten und einrichten, die mit den bisherigen in Verbindung stehen. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Reservation stellte sich die Frage, ob schon bald auf ein elektronisches Buchungssystem übergegangen werden sollte; eine gründliche Studie hat aber gezeigt, dass noch geraume Zeit auf die bisherige Art ein ebenso rascher und zuverlässiger Buchungsdienst gewährleistet werden kann und sich die sehr hohe Kosten einer elektronischen Anlage noch nicht lohnen. Auch so müssen wir für die Erweiterung mit einem Betrag von Fr. 285'000.- rechnen.

Selbstverständlich wurde bei allen diesen Bauprojekten ganz genau geprüft, wie das beste Ergebnis mit den geringsten Aufwendungen erzielt werden könnte. Auf manches bloss Wünschbare wurde daher verzichtet. Trotzdem müssen für die erwähnten Bauten rund 13 Millionen Franken ausgegeben werden; zudem sind weitere Projekte in Vorbereitung. Dabei ist es wohl richtig, dass diese Summe nicht in einem Jahr verdient werden muss, aber die Amortisationen und Zinskosten belasten die Rechnung erheblich. Das sind unvermeidliche Aufwendungen; doch tragen auch sie zur steten Sorge der Geschäftsleitung um die wachsenden Kosten bei.



Isidor Lack
Chef Departement Technik

ZWEI FERTIGE NEUE BAUTEN AUF DEM WERFTAREAL KLOTEN

Seit Ende Oktober ist der Anbau am Hangar I bezugsbereit. Er ist - teilweise zweistöckig, in Stahl- und Betonkonstruktion - auf der ganzen Länge der Nordfassade des bestehenden Hangars angebaut. Die gesamte überbaute Fläche beträgt 1900 m², der Rauminhalt 16'000 m³ und die nutzbare Bodenfläche 2800 m². Im östlichen Teil ist einmal die Autoreparaturwerkstätte untergebracht, die gleichzeitig 6 bis 10 Fahrzeuge aufnehmen kann. Sie verfügt über zwei modern eingerichtete Wasch- und Schmierboxen mit je einem Wagenheber. Daran anschliessend folgt die Betriebsreparaturgruppe mit der mechanischen Abteilung im Erdgeschoss und derjenigen der Betriebselektriker auf dem galerieähnlichen Obergeschoss. Die Hydraulikwerkstatt beansprucht im Parterre einen Raum für die Schlauchmontage und im obern Stock Platz für die Prüfstände und die Werkbänke. Im westlichen Gebäudetrakt befindet sich die Sattlerei und darüber die Radiowerkstatt. Im rückwärtigen Teil des Anbaus, an die Hangarmauer anstossend, sind das Seenotmaterial, das Stuhllager und eine Garderobe für 400 Personen mit moderner Waschanlage, Duscheräumen und Toiletten untergebracht. Die Garderobe im Obergeschoss mit 130 Plätzen dient dem im Hangaranbau arbeitenden Personal. Schliesslich sind im Obergeschoss Lagerräume für die Aufnahme von DC-8-Material vorgesehen.

Vor kurzem wurde auch die Personalkantine Taubenried erweitert. Die ausgebaute und vergrösserte Küche gestattet in Zukunft, je 1700 Mittag- oder Abendessen zuzubereiten, wofür allerdings noch einige Installationen notwendig sind.

Beidseitig der Küchenanlage befinden sich Essräume. Der südseitige Essraum wurde auf 290 Sitzplätze erweitert. Der neu erstellte nördliche Trakt dient vorerst lediglich zum kleinen Teil als Essraum; er kann nach Aufhebung der provisorisch untergebrachten Büros auf 350 Plätze erweitert werden. Dieser Teil enthält auch Räumlichkeiten für Konferenzen und die Bewirtung von Gästen. Die Garderobe für das Kantinenpersonal wurde zusammen mit einem Aufenthaltsraum in den ehemaligen roten Saal verlegt.

NEUE PICs UND FLUGKAPITÄNE

Zu Pilots-in-Command wurden ernannt: Flugkt. Hans Jäckle auf DC-6B/7C (Nordatlantik), Flugkt. A. Schneider auf DC-6B (Ferner Osten), die Piloten Ernst Fischli und Edouard Vuille auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten, sowie die Piloten Georges von Allmen, Armin Bart, Konrad Hauser, Walter Iff, Werner Iselin, Gilles Moret, Kurt Strickler und Rudolf Widmer auf Convair.

Den Rang eines Flugkapitäns erhielten die Piloten Rodolphe Burkhardt, Max Dübendorfer, Paul Habegger, Otto Rentsch und Reinhart Rychener.

Wir entbieten den Neuernannten unsere besten Glückwünsche!

MUTATIONEN IM DEPARTEMENT II

Herr Hans Joos, Chef der Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin, der die Swissair auf Jahresende verlässt, wird auf seinem Posten durch unsern Regionalvertreter in Hamburg, Herrn Walter Speck, ersetzt. An Herrn Specks Stelle übernimmt Herr Kurt Meyer (Deutsch-Schweiz/Tessin) die Regionalvertretung Hamburg. - Der vorher als Resident Salesman in Seattle tätig gewesene Herr Werner Fitze leitet seit 1. September die Regionalvertretung Cleveland. Sein dortiger Vorgänger, Herr Charles Grant, wurde als Agency and Interline Manager nach New York versetzt. - Für unser neues Anflugsziel Bahrain ernannte die Geschäftsleitung Herrn Hans Hildebrand zum Regionalvertreter/Station Supervisor. - Zum Regionalvertreter Nord-Bayern in Nürnberg wurde Herr Carl Kroll, bisher Swissair Hamburg, befördert. Herr Karl Cohnen (vormals Swissair Nürnberg) siedelt nach München über, wo er als Regionalvertreter Herrn Ludwig Nart ersetzt, der seinerseits die Vertretung in Bangkok übernehmen wird. - Wir wünschen allen Herren viel Erfolg im neuen Wirkungskreis.

BEFÖRDERUNGEN IM DEPARTEMENT I

Zum Chef des Dienstes für elektronische Datenverarbeitung wurde Herr Heinz Büchi ernannt. Herr Hans Lüthi übernimmt die Leitung der Datenverarbeitungszentrale. Als Sachbearbeiter der EDP-Anlage amtiert Herr Ernst Gächter, als Sachbearbeiter des Lochkartenbüros Herr Kurt Thomas und als Cheflocherin Fräulein Ella Boesiger. - Wir gratulieren!

DAS BILD DES MONATS

Am 1. November wurde in Kloten der DC-6A "Cargo-liner" zu seinem Erstflug nach New York beladen. Bei einer Kapazität von 11 Tonnen wurden Güter im Gesamtgewicht von rund 10,8 Tonnen in seinem Rumpf verstaut, davon vier für Manchester bestimmte Textilmaschinen, die zusammen 1557 kg wogen. Der Frachter transportierte 9,5 t Material über den Atlantik.

UNSER 5. DC-7C

Am 6. November traf unser fünfter, Ende Oktober des letzten Jahres bestellter DC-7C in Kloten ein. Das Flugzeug erhält die Immatrikulation HB-IBP und wird ab 1. Dezember eingesetzt.

SWISSAIR BORDBUFFET NEW YORK GEHT AN LUFTHANSA

Sobald wir im nächsten Jahr unsern im Bau befindlichen Hangar und damit auch ein neues Bordbuffet in Idlewild in Betrieb nehmen, wird die Lufthansa unsere jetzige Flugküche in New York übernehmen.



KADERKURSE IN MAGGLINGEN

Vom 9. bis 15. November fand in Magglingen der erste einer neuen Serie von Kursen für leitendes Swissair-Personal statt. Der zweite Kaderkurs dieses Jahres dauert vom 23. bis 29. November, während für 1959 zwölf weitere solcher Veranstaltungen

vorgesehen sind. Aufgeboten werden jeweils 12 Abteilungs-, Sektions- oder Dienststellenchefs aus dem In- und Ausland. Die Kurse bezwecken, auf die in Grossunternehmen vorhandenen Probleme und deren Lösungsmöglichkeiten hinzuweisen. Die einzelnen Teilnehmer sollen dabei die sachlichen und menschlichen Schwierigkeiten der andern kennen und besser verstehen lernen.

HAPPY LANDINGS

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

Im Dept. I : 26.9. Fräulein Rose-Marie Sapin, Betriebswirtschaftsdienst (jetzt : Frau Dätwyler).

Im Dept. II :

16.8. Laurent Chavanne, Startdienst Basel; 28.8. Peter Resch, Reservation; 6.9. Melvin Baumann, Luftreisebüro Zürich; 12.9. Gustav Brändli, Reservation; 13.9. Alfons Meier, Tarife und Passagebestimmungen; 4.10. Fräulein Verena Günter (jetzt : Frau Büchi), Verträge und IATA; 9.10. Annemarie Hofstetter (jetzt : Frau Helbling), Tarife & Passagebestimmungen; 10.10. Hermann Dörig, Stationsmechaniker Rom; 23.10. Erwin Habertur, Startdienst Basel-Blotzheim.

Im Dept. III : 14.6. Paul Götz, Steward; 30.8. Richard Züst, Dispatch; 5.9. Walter Blaser, Dispatch; 20.9. Bruno Dudler, Bereitstellung I; 22.9. Alfred Schneider, Steward; 25.9. J.H. Ruoss, Fernmeldedienste; 26.9. Hermann Dätwyler, Drucksachenzentrale; 26.9. P. Merz, Pilot; 29.9. Fritz Nauer, Traffic; 4.10. Niklaus Grob, Piloten-Asp.

Im Dept. IV : 30.8. Ernst Heusser, Spenglerei; 30.8. Hans Sala, Administration; 4.9. Eduard Schneider, Bauabt.; 10.9. Walter Ochsner, AVOR; 12.9. Albert Arnold, AVOR; 13.9. Hans Stampfli, Triebwerk; 13.9. Hans Bachmann, Werft; 13.9. Max Burg, Flugbetrieb; 17.9. Albert Estermann, Materialplanung; 20.9. Robert Maibach, Flugbetrieb; 20.9. Alfred Bolliger, Elektro-Werkstatt; 26.9. Max Lenz, Flugbetrieb; 27.9. Fritz Obrist, Materialverwaltung; 27.9. Theodor Tschan, Flugbetrieb; 27.9. Heiner Wiesmann, Materialplanung.

"OPEN LIST" FUER PERS. 35/I-FLUGSCHEINE

Gemäss Art. 5 unseres Transportvergünstigungsreglementes können Swissair-Angestellte während der Winterflugplanperiode Flüge zu 35 % des anwendbaren Tarifs und mit fester Buchung auf den folgenden Kursen vornehmen :

Europa

ZRH-LON-ZRH	SR 100/101
	SR 104/105
	SR 700/701 1)
GVA-LON-GVA	SR 102/103
	SR 702/703 2)
BSL-LON-BSL	SR 100/101 3)
	SR 104/105 4)
ZRH-MAN-ZRH	SR 118/119 5)
ZRH-PAR-ZRH	SR 140/141
BSL-PAR-BSL	SR 140/141
GVA-PAR-GVA	SR 142/147
ZRH-AMS-ZRH	SR 120/121
GVA-NCE-GVA	SR 148/149
ZRH-FRA-HAM-FRA-ZRH	SR 224/225
ZRH-STR-DUS-STR-ZRH	SR 214/215
ZRH-STR-CGN-STR-ZRH	SR 208/209
GVA-FRA-HAM-FRA-GVA	SR 212/213
ZRH-MUC-ZRH	SR 216/217
ZRH-CPH-ZRH	SR 210/211
ZRH-DUS-STO-DUS-ZRH	SR 250/251



Mit einem Walddlauf beginnt jeweils das Tagesprogramm unserer Kaderkurse in Magglingen.

ZRH-ROM-ZRH	SR 300/301 6)
	SR 308/309 7)
GVA-ROM-GVA	SR 302/303
ZRH-MIL-ZRH	SR 304/305
GVA-MAD-LIS-MAD-GVA	SR 150/151
GVA-BCN-GVA	SR 160/161
GVA-PMI-GVA	SR 162/163 8)
ZRH-VIE-ZRH	SR 242/243
	SR 240/241 9)
ZRH-PRG-ZRH	SR 220/221
ZRH-BEG-ZRH	SR 246/247
ZRH-GVA-ZRH	SR 029/028
	SR 021/020
ZRH-BSL-ZRH	SR 004/005

Naher Osten

ZRH-GVA-ATH-GVA-ZRH	SR 340/341
	SR 324/325
	SR 330/331
	SR 322/323
	SR 312/313
	SR 332/333

Naher Osten

ZRH-GVA-IST-GVA-ZRH	SR 324/325
	SR 322/323
ZRH-GVA-TLV-GVA-ZRH	SR 330/331
	SR 332/333
ZRH-GVA-CAI-GVA-ZRH	SR 340/341
	SR 342/343
ZRH-GVA-BEY-DAM-GVA-	SR 360/361
- ZRH	SR 310/311
ZRH-GVA-HBY-DHA-HBY-	
GVA-ZRH	SR 360/361

Nordatlantik

- Alle Kurse, ausgenommen :
SR 410/411 (Tage 5 & 6)
SR 886/887 (Tage 6 & 7)

Südatlantik

- alle Kurse

Ferner Osten

- gem. Auskunft bei den
SR-Flugscheinausgabe-
bestellen

- | | | |
|--|----------------------------------|--|
| 1) Tage 3,5 ZRH-LON ; Tage 1,4 LON-ZRH | 5) Tag 2 ZRH-MAN ; Tag 3 MAN-ZRH | |
| 2) Tag 1 GVA-LON-GVA | 6) nur bis 20.3.59 | 9) nur wenn SR 242/243
nicht verkehrt |
| 3) 1.11. - 17.12.58 | 7) ab 21.3.59 | |
| 4) 18.12. - 31.3.59 | 8) nur bis 28.2.59 | |

Unsere Vertretung in Lissabon macht besonders darauf aufmerksam, dass alle dort zusteigenden Passagiere (also auch Inhaber von Personal-Flugscheinen) sich spätestens am Vorabend des Abfluges persönlich im Swissair-Bureau einzufinden haben, damit die Ausreiseformalitäten erledigt werden können.

AFRIKAFLUG

Das in der Tagespresse erschienene Inserat eines Zürcher Reisebüros über einen vom 28. Dezember bis 15. Januar dauernden Afrikaflug hat zu Missverständnissen Anlass gegeben. Der Flug wird von der Balair mit eigener Besatzung durchgeführt. Die Swissair hat dazu der Basler Chartergesellschaft lediglich einen DC-4 zur Verfügung gestellt.

DIE LOT IN KLOTEN

Das polnische Luftverkehrsunternehmen LOT fliegt als 25. Gesellschaft im regelmässigen Linienverkehr den Flughafen Zürich an.

NEUE SEKTOR-CHEFHOSTESSEN

Fräulein Marianne Hofmann ist zur Chefhostess Europa und ihre Vorgängerin auf diesem Posten, Fräulein Elfriede Schülle, zur Chefhostess Naher Osten ernannt worden.

SWISSAIR-VERTRETER ALS ORDENSTRAEGER

Unser Vertreter in Rio de Janeiro, Herr Albert Rüttimann, ist für seine Verdienste um die Förderung der brasilianisch-schweizerischen Beziehungen mit dem Orden vom Kreuz des Südens dekoriert worden. Wir gratulieren herzlich !

DIE FINNAIR IN GENÈVE

Mit der Aufnahme des Winterflugprogramms hat die Finnair eine neue Strecke nach der Schweiz eröffnet, die von Helsinki über Kopenhagen-Köln-/Bonn-Frankfurt direkt nach Genf (anstatt Basel) führt.

HABEN SIE SCHON GEWUSST, DASS

- der Swissair-Auftrag über 5 Convair-880 das Bestellungtotal für diesen Flugzeugtyp auf 78 erhöhte ?
- die Pan American am 25. Oktober mitteilte, es seien bereits 4'855 Passagen nach Europa mit B-707 vorausgebucht worden ?
- die Revell-Baukasten für Swissair DC-7C-Modelle ein grossartiger Verkaufsschlager sind ? Es sollen weit über 1 Million Exemplare verkauft werden.

PERSONALSTATUS PER 30. SEPTEMBER 1958	
Direktion	8
Generalsekretariat	20
Planungsdienst	25
Zentraler Personaldienst	16
Lehrlingswesen	10
Allg. Personalausbildungsreserve	50
Departement I	293
Departement II	
Personal Schweiz	398
Personal Ausland	1'038
Departement III	
Bodenpersonal	826
Fliegendes Personal	778
Departement IV	1'347
Direktion für die Westschweiz	471
Total	5'280

- die Swissair offenbar mit allen Mitteln den Nachwuchs fördert ? Der jüngste Mitarbeiter der Gesellschaft wurde nämlich gemäss Personal-Mutationsliste No. 8 vom 23. Oktober am 13.10.1958 geboren
- die Benützung eines Lexikons oft Tücken birgt ? Eine unserer VIP-Meldungen bezeichnete einen berühmten Musiker als "notorious pianist" ; demnach hätten selbst notorische Klavierspieler Chancen, VIPs zu werden ! Nüt nalah gönnt
- die Swissair am 28. Weltkongress der ASTA (American Society of Travel Agents), der vom 3. bis 7. November in New York stattfand, den ersten Preis für das beste Luftverkehrsplakat erhielt ?

TARIFKONFERENZ DER IATA

Am 25. Oktober ging die diesjährige, vierwöchige Tarifkonferenz der IATA in Cannes zu Ende. Ueber die von verschiedenen Seiten vorgeschlagenen Zusatztarife für Passagen auf Düsenverkehrsflugzeugen konnte keine Einigung erzielt werden. Dagegen wurde beschlossen, den Service von Sandwiches in der Economy-Klasse über dem Nordatlantik durch kalte Mahlzeiten zu ersetzen. Die Konferenz hat sich vertagt.

MAX GUGELMANN †

Am 3. Oktober verschied unser langjähriger Angestellter Max Gugelmann. Der 1909 Geborene trat am 3. Februar 1947 in die damalige Startmannschaft in Dübendorf ein. Im April 1951 wurde er zum Gruppenführer befördert, um 1954 einen Posten im Gepäckdienst Kloten anzutreten. Der Verstorbene war den Passagieren ein immer dienstbereiter Helfer und seinen Mitarbeitern ein geschätzter Kamerad. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

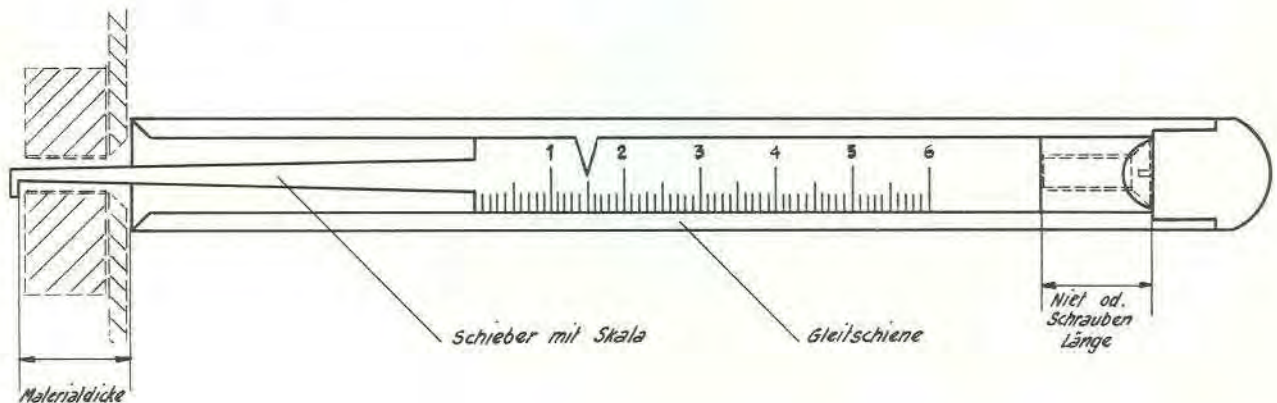
MARCEL BOHLI †

Am 28. Oktober starb im Alter von 39 1/2 Jahren der Chef unseres Technischen Dienstes auf dem Londoner Flughafen, Marcel Bohli. Er wurde im September 1946 als Mechaniker in Dübendorf angestellt und im Februar 1950 zum erstenmal für sechs Monate nach London delegiert. Seit Jahresbeginn 1953 amtierte er als Stellvertreter des Chefmechanikers in London, um am 1. Februar 1957 selber die Leitung des dortigen Technischen Betriebes zu übernehmen. Die Swissair verliert in ihm einen tüchtigen Mitarbeiter und fähigen Leiter. Wir werden ihn stets in guter Erinnerung behalten.

In der zweitletzten Nummer der Guten Idee von diesem Jahre können wir vier prämierte Vorschläge veröffentlichen, deren Einsender die folgenden Herren sind :

Herr Josef Achermann, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 50.-	6671
Herr Walter Hammer, Triebwerk, Dept. IV	" 40.-	5914
Herr Jakob Kuhn, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 30.-	6510
Herr Ernst Brupbacher, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 20.-	5707

- 6671 Herr Josef Achermann fertigte ein spezielles Längenmessgerät an, mit dem die Materialdicken gemessen und zugleich die Länge der entsprechenden Nieten oder Schrauben bestimmt werden kann. Da dieses Hilfsmittel besonders die Montagearbeiten an den Flugzeugen erleichtert, werden weitere Messgeräte dieser Art angeschafft.



- 5914 Herr Walter Hammer schlug vor, zum Schleifen der Anlenkbolzen der R-3350-Motoren einen speziellen Aufspanndorn zu verwenden. Ein Schleifversuch, unter Anwendung eines nach seinen Angaben hergestellten Aufspanndornes, ergab, dass damit ein rationelleres und präziseres Arbeiten möglich ist.
- 6510 Damit während der Kontrollarbeiten an den Flugzeugen die Circuit Breaker nicht von Unbefugten eingeschaltet werden, wurde der betr. Schalter bis anhin mit Papierklebeband abgedeckt. Diese ungenügende Sicherung veranlasste Herrn Jakob Kuhn ein Aufsteckschild herzustellen, mit dem die diversen Circuit Breaker auf einfache Art in der OFF-Position gesichert werden können. Dadurch kann ein ungewolltes Einschalten der entsprechenden Anlage vermieden werden.
- 5707 Herr Ernst Brupbacher war der Initiant für das Anbringen eines speziellen Handlochdeckels an den Gondelverschaltungen der DC-7C-Flugzeuge. Der Vorteil dieses Handlochdeckels liegt in der wesentlichen Verbesserung der Zugänglichkeit bei der Montage der Schnellablass-Rohrkupplung.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 2856 Der Vorschlag, einen von Hand zu betätigenden hydraulischen Heber herzustellen kommt leider zu spät. Die Anschaffung einer solchen Hebebühne wurde bereits im August 1957 beschlossen und das Gerät wird voraussichtlich anfangs nächstes Jahr geliefert. Seine Daten sind : Tragkraft 1'200 kg, Hebehöhe 3,5 m ; es besitzt zudem auswechselbare Rollen-Plattformen.
- 2857 Der Vorschlag, die Strebe der vordern Laderaumtüre an den Metropolitan am inneren Ende mit einem Gummischlauch abzudecken, verhindert nicht das Anritzen der Gepäckstücke beim Öffnen oder Schliessen der Türe durch die Stütze, weil das bewegliche Strebenstück während der Drehung aus dem Gummistück hervortreten würde.
- Das Problem wird jedoch durch den Einbau eines Vorhanges in diesen Laderaum gelöst. Damit wird genügend Raum ausgespart, um der sich teleskopartig verschiebenden Strebe den nötigen Spielraum zu belassen.
- 3286 Für die ganze Swissair-Flotte wird als Schmierstoff das Oel ESSO 100 verwendet. Eine Umstellung von dieser Oelqualität auf ESSO 120 für DC-7C-Flz. würde keine Verbesserung in Bezug auf die Verschmutzung der Kerzen mit sich bringen da die Viscosität des Oels in keinem Zusammenhang mit der Kerzenverschmutzung steht. Wohl liesse sich evtl. ein kleiner Rückgang des Oelverbrauches erzielen, doch wäre er in keinem Verhältnis zu den Umtrieben, die die Verwendung von zwei Oel-Sorten mit sich bringen würde.
- 4417 Die Idee, den Namen unserer Luftverkehrsgesellschaft gross auf die Unterseite der Flugzeuge aufzumalen, ist nicht neu. In der Anfangszeit des kommerziellen Luftverkehrs war eine solche Beschriftung fast das einzige Propaganda-Mittel. Heute, wo das Reisen mit dem Flugzeug zu einer Selbstverständlichkeit geworden ist, verlangt der zukünftige Fluggast eine geschmackvollere und persönlichere Werbung. Ausserdem ist bei der heutigen Operationshöhe der Flugzeuge die Lesbarkeit einer solchen Aufschrift in Frage gestellt und bei Flügen in niedrigen Höhen zeigt das weisse Kreuz im roten Feld eindeutig genug, wohin das Flugzeug gehört.
- 4646 Taschenlampen auf Flugzeugen. Ein Teil der sich auf den Flugzeugen befindenden Stablampen gehört zur Emergency-Ausrüstung und muss im Notfall sofort zur Hand sein. Es ist somit nicht zweckmässig diese Lampen so zu sichern und zu plombieren, dass sie nicht von Unbefugten entfernt werden können. Die in Cockpit und Buffet vorhandenen Lampen jedoch werden nachts zum Arbeiten benötigt und können aus diesem Grunde nicht plombiert werden.
- Um aber dem grossen Verschleiss an Stablampen entgegenzuwirken wurden die Besatzungen angewiesen, diese Lampen besser zu kontrollieren.
- 5177 Dieser Vorschlag behandelt das gleiche Thema wie derjenige unter No. 4646.
- 5401 Zündanlage der DC-7C-Motoren. Die Verwendung eines hochfrequenten Zündstromes in der Zündanlage bietet keine Gewähr, dass damit das Problem der Kerzenverschmutzung behoben sein wird. Im übrigen sind solche tiefgreifende Modifikationen, ohne Einverständnis des Motorenherstellers und der CAA (amerik. Luftamt) nicht zulässig. Das Problem der Kerzenverschmutzung ist zudem in erster Linie eine Sache des Wärmewertes der Kerze und kann durch die Wahl der entsprechenden Kerze gelöst werden. Eine ganz wesentliche Verbesserung in dieser Hinsicht hat bekanntlich die Verwendung von LODGE-Kerzen bereits gebracht.
- 5589 Türwarnung an den Metropolitan-Flugzeugen. Der bestehende Tür-Schliessmechanismus erfährt durch den Einbau einer Einweg-Kupplung, gemäss Convair-Service-Bulletin No. 440-59, eine wesentliche Verbesserung. Diese Modifikation macht die Ueberwachung der Schliessriegel mittels elektrischer Schalter überflüssig, womit auch das Kabel entfernt werden kann, für welches das Anbringen eines Kontrolldeckels vorgeschlagen wurde.
- 5678 Putzlappen-Transportwagen. In bezug auf schmutzige Putzlappen stellen sich verschiedene Probleme grundsätzlicher Art. Es fragt sich z.B. ob es überhaupt zweckmässig sei, die schmutzigen Putzlappen in "öffentlichen" Behältern zu sammeln, oder ob es nicht besser wäre, diese von jedem einzelnen Arbeiter gegen saubere eintauschen zu lassen. Der Transport der Lappen wird entsprechend der Beantwortung dieser prinzipiellen Fragen organisiert.
- 5757 Bug-Podest für Arbeiten an der Radar-Nase. Ein begründeter Bedarf für eine speziell der Bug-Nase angepasste Arbeitstreppe liegt nicht vor. Es ist wirklich davon abzusehen, wie in diesem Fall, ohne zwingende Gründe teure Spezialgerüste anzufertigen.

- 5779 Diese Idee kommt leider zu spät. Vorschlag No. 5164, den wir in einer der nächsten Ausgaben der Guten Idee publizieren werden, behandelt das gleiche Thema.
- 5828 Kühlfluthauben der DC-7C-Turbinen. Die dem Vorschlag entsprechende Aenderung der Kühlfluthauben hat das Service Engineering bereits anfangs dieses Jahres behandelt. Der Versuch, gemäss Versuchsauftrag Publ. No. 61391 bis Nachtrag C, wurde vor Eingabe des Vorschlages durchgeführt. Die definitive Aenderung, inkl. Uebermassbolzen, befindet sich zur Zeit im Stadium der Ausarbeitung.
- 6224 Rauchverbot in den Büros. Es ist eine Frage des Anstandes, dass Raucher auf Nicht-Raucher Rücksicht nehmen. Durch gegenseitige Aussprache sollte es aber sicher möglich sein, eine für beide Teile befriedigende Lösung zu finden. Wo dies zu keinem Ziel führt ist es Pflicht der Vorgesetzten, allfällige Uebermarchungen abzustellen.
- 6225 SWISSAIR-Regenschirme für den Fussgängerverkehr innerhalb des Werft-Areals. Nach unserer Ansicht ist es vorläufig noch Sache des Angestellten, sich auf dem Weg von Büro Büro gegen Regen und Schnee zu schützen. Zudem finden wir den Vorschlag unkameradschaftlich, weil er nur auf den Schutz von wenigen hin tendiert.
- 6228 Die Anregung für das Anbringen eines Abstelltafles in der Toilette der neuen Baracke haben wir an den Hausdienst weitergeleitet.
- 6230 An eine Zusammenlegung des UVD- (Unfallverhütungsdienst) Formulars mit demjenigen für die SUVA ist vorderhand aus folgenden Gründen nicht zu denken :
- erstens dient das UVD-Formular zur Hauptsache dazu, sowohl den Vorgesetzten des Verunfallten als auch den UVD über einen passierten Unfall zu informieren. Im Gegensatz zum SUVA-Fragebogen für Unfälle verlangt es keine ausführliche Unfallbeschreibung oder gar Unfall-Analyse.
 - zweitens lohnt es sich, im Hinblick darauf, dass das UVD-Formular zur Randlochkarte ausgebildet werden soll, um die Meldungen in dieser Form rationeller auswerten zu können, nicht, die beiden Formulare zusammen zu legen.
 - drittens hat eine Zusammenlegung keinen Sinn, da nur 20% der sich ereignenden Unfälle der Versicherung angemeldet werden.

Für weitere Auskünfte steht Herr E. Nötzli, Dept. IV, dem Einsender gerne zur Verfügung.

- 6523 Verwendung von gebrauchten Dichtungen bei der Montage des Blind-Flansches an Stelle des Propeller-Reglers. Diese Anregung ist nicht neu ; bereits vor zwei Jahren wurde eine dem Vorschlag entsprechende Regelung eingeführt. Ursprünglich montierte man in der End-Montage den an Stelle des Propeller-Reglers anzubringen- den Blindflansch ohne Dichtung, da im Motorenprüfstand Blindflansch und Dichtung durch spezielle, für die Oeldruck-Abnahme hergerichtete Einheiten ersetzt werden. Als jedoch nach dem Prüflauf die Motoren durch das Auslaufen von Oel ständig verschmutzt wurden, ist man dazu übergegangen, den Blindflansch mit einer billigen Klingerit-Dichtung zu montieren. Diese Dichtung wird jeweils bei der Montage des Propeller-Reglers von der Dienststelle Motoren-Einbau zur Wiederverwendung an die End-Montage zurückgeschoben.
- 6532 Der Vorschlag, das Nockenscheiben-Lager und den Oelleitungs-Support mit zwei Gummi-Dichtungen abzudichten, um sich das Ausbüchsen der Oelleitung im Support zu ersparen, ist aus folgenden Gründen nicht durchführbar:
- die Bohrung am Auge des Nockenscheibenlagers ist angefast und weist somit keine Dichtungsfläche auf.
 - Gummiringe dehnen sich im Betrieb aus und dichten dann nicht mehr. Sie müssten schon aussen geführt sein, was jedoch bei diesen Bauteilen nicht möglich ist.
- 6692 Das Ersetzen der beiden Breaker-Deckel an den R-2800- und R-3350-Motoren durch einen einzigen aus Aluminium muss abgelehnt werden, da
- aus Festigkeitsgründen ein solcher Deckel nicht aus Leichtmetall hergestellt werden darf. Die Erzielung einer Gewichtseinsparung ist somit nicht möglich.
 - der jetzt als zweiter Deckel verwendete und zum Motor gehörende Original-Gussdeckel eventuell bei einem späteren Motorenumbau wieder benötigt wird und deshalb nicht liquidiert werden darf.

Im weiteren wäre die Herstellung von ganzen Stahldeckeln kompliziert und deshalb kostspielig. Auch ein Auflöten oder Aufschweissen von Scheiben auf die Stahl-Zwischendeckel kann nicht in Frage kommen, da sich diese bei der Operation durch die Wärme verziehen und damit eine Nachbearbeitung der Dichtungsfläche notwendig machen würden.

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

- 4661 Entfeuchterkerzen
- 5242 Tuchsicherung für Frachtcompartment CV-440
- 5527 Gummipfeife für Stecker der Torque-Druck-Transmitter
- 5704 Positionslampen für Mertrac
- 6691 Arretierhebel für fahrbare Treppen am DC-7C-Dock
- 5720 Abdeckung der Edison-Feuerwarn-Elemente

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

- 2858 Gummihandschuhe mit Stulpen bei Hrn. H. Engler, Startdienst, Dept. III
- 5687 Span-Absaugvorrichtung für Pressluft-Bohrmaschine bei Hrn. J. Bussmann, Betriebsplanung, Dept. IV
- 5711 Kontrolle über die Bezüge von Radio-Röhren bei Hrn. J. Baumann, IERA, Dept. IV
- 6223 Transporte mit firmaeigenem Lastwagen bei Hrn. H. Forrer, Material-Verwaltung, Dept. IV
- 6226 Consignations-Magazin bei Hrn. H. Forrer, Material-Verwaltung, Dept. IV

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4908 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintritts-Kanal zu Rück- und Druckkabinen-Hydr.-Öelkühler
- 5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/302/410/643/729/730/735/736/789/790/795/797/1424/1454/1455/2508/2513/2695/2858/3357/
4074/4247/4404/4419/4529/4530/4553/4588/4594/4625/4648/4649/4650/4740/4748/4834/4899/4904/
4924/4954/4962/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5164/5176/5196/5250/5263/5284/5303/5304/
5456/5466/5478/5508/5519/5520/5522/5531/5545/5561/5575/5579/5600/5603/5632/5656/5664/5668/
5670/5674/5687/5694/5695/5701/5702/5711/5715/5719/5765/5769/5771/5775/5791/5795/5803/5813/
5849/5850/5854/5858/5861/5862/5874/5875/5876/5881/5886/5902/5910/5918/5922/5930/5945/5946/
5959/5964/6052/6067/6068/6107/6124/6194/6215/6223/6226/6500/6502/6503/6506/6512/6515/6539/
6540/6544/6549/6555/6556/6559/6560/6573/6668/6678/6684/6688/6695.



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Freizeitanlage Swissair Buchwiesen.

Am 26. Oktober ging die Sommersaison auf unserer Freizeitanlage zu Ende. Zum letzten Mal in diesem Jahr reichten sich auf unseren Plätzen die Tennisspieler über das Netz die Hand. Versorgt sind Liegestühle und Sonnensegel, und mit dem Fallen der Blätter kehrte Ruhe ein auf unserem Land.

Auch unsere dienstbaren Geister, Herr und Frau Böniger, haben sich von ihrer anstrengenden Arbeit zurückgezogen. Sieben lange Monate - sie waren in diesem Schönwetersommer besonders lang - haben sie treu und unermüdlich ihre Pflicht erfüllt. Tag für Tag, von morgens früh bis spät in die Nacht hinein, zum Wohle aller, die so oft ihre freien Stunden auf der Freizeitanlage verbrachten. Nun arbeitet Herr Böniger in einer Dienststelle des Dept. IV und Frau Böniger hat endlich wieder die Musse, sie braucht um sich ihrer Familie widmen zu können. Wir alle aber, die wir von ihrem Wirken profitiert haben, wollen beiden aufrichtig danken und hoffen, dass sie im kommenden Frühling wieder mit neuem Mut ihre Arbeit werden aufnehmen können.

Wie schon vor einem Jahr, so wird auch in diesem Winter ein reduzierter Betrieb auf der Anlage aufrechterhalten. Das Haus ist grundsätzlich jeden Montag, Mittwoch und Donnerstag von 1800 - 2200 Uhr geöffnet. Der Tischtennis-Raum jedoch steht am Montag und Donnerstag von 1800 - 2200 Uhr den Mitgliedern des Tischtennis-Clubs zur Verfügung. Frau Böniger ist aber gerne bereit, auf speziellen Wunsch das Haus auch an andern Tagen der Woche zu öffnen. Höflicherweise wird man sie einige Tage vorher um ihre Hilfe bitten.

Falls ein Club (oder warum nicht einmal eine Dienststelle, deren Mitarbeiter eine Party organisieren wollen?) die Räume für sich allein beanspruchen möchte, so sei er gebeten, dies rechtzeitig dem Präsidenten der FPS, Hrn. H. Zeller, zu melden. Herr Zeller führt dafür den entsprechenden Kalender und kennt auch die Vorschriften in Bezug auf den Alkoholkonsum.

Damit wünschen wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Swissair manch vergnügte Stunde im Club-Haus auch während der nächsten Monate und hoffen, dass unsere schöne Anlage auch im Winter ihre Aufgabe werde erfüllen können.

Wichtige Tf.-No.:

Freizeitanlage Swissair Buchwiesen	41 55 91
Hr. Renato Böniger, privat	46 42 39
Hr. Hugo Zeller, GO	int. 580

Tennis-Club

Am 26. Okt. ging die diesjährige Tennissaison zu Ende und sozusagen mit dem letzten Schlag der Saison konnte auch das diesjährige Klubturnier unter Dach gebracht werden. Die Sieger in den einzelnen Kategorien sind:

<u>Damen Einzel</u>	<u>Herren Einzel</u>	<u>Herren Doppel</u>	<u>Trostturnier Herren</u>
1. Frau Rapold	1. Hr. Bergsma	1. HH. Bergsma/Blatter	1. Hr. Kübele
2. Fr. Simmen	2. Hr. Bötschi	2. HH. Bötschi/Schenkel	2. Hr. Oberli
3. Frau Barth	3. Hr. Gerhard	3. HH. Gerhard/Steiner	3. Hr. Wirsch
4. Fr. Hürzeler	4. Hr. Blatter	4. HH. Baumgartner/Fischer	4. Hr. Willi

An der Firmensportmeisterschaft haben 3 unserer Mannschaften teilgenommen, die mit recht unterschiedlichen Resultaten aufwarteten. Unsere Damenmannschaft, welche letztes Jahr ohne Verlustpartie den Wanderpreis gewann, konnte dieses Jahr überhaupt keinen Sieg verzeichnen und rangierte im letzten Rang. Auch unserer zweiten Herrenmannschaft ging es nicht viel besser. Sie gewann von 24 Spielen nur zwei und ist mit diesem Resultat Träger der roten Laterne. Die erste Mannschaft welche in Gruppe Promotion mitwirkte, gewann sämtliche Begegnungen mit einem Total-Score von 29 : 7 Spielen und durfte als Belohnung den Wanderpreis mit nach Hause nehmen. Leider ging das Aufstiegs spiel gegen den letzten der A-Gruppe TC SWISSRE (Rückversicherung) 7 : 4 verloren, sodass wir auch nächste Saison wieder in der Promotion mitwirken müssen.

Nov. 58/16

P. Bergsma

Ski-Club

Das Winterprogramm 58/59 wird in der Dezemberausgabe der Freizeitorganisation-Mitteilungen bekannt gegeben. Nichtmitglieder, die Interesse hätten dem Ski-Club beizutreten, können an den jeweiligen Skitouren und Veranstaltungen teilnehmen, sofern nicht genügend Anmeldungen aus dem Verein vorliegen. Anmeldung an den betreffenden Tourenleiter.

Fussball-Club

Am 1.11.58 wurde in Rom das Freundschaftsspiel FC ALITALIA gegen FC SWISSAIR ausgetragen. Nachdem bekanntlich alle Wege nach Rom führen gelang es den Offiziellen unseres FC, am Freitag, 31.10.58, noch vor Mitternacht alle auf verschiedenen Routen reisenden Spieler glücklich in der Ewigen Stadt zu vereinigen. Am Samstagmorgen betraten die beiden Teams um 10.30 Uhr das Feld im Stadion "Roma". Auf der Tribüne hatten sich an die 400 Zuschauer versammelt und bildeten unter den gehissten Landesfahnen den willkommenen Decor. Vor dem Spiel begrüßte Vice-Direktor Urbani von der ALITALIA die Spieler und überreichte unserem Landesvertreter in Italien, Herrn Brändle, zu Händen unseres Clubs einen wundervollen Pokal.

Anschliessend begann das Spiel sofort resolut und die wendigen, jungen Italiener rollten initiativ Angriff um Angriff auf unser Tor. So merkten unsere Spieler bald, dass sie dieses Treffen nicht würden siegreich bestehen können und bemühten sich um ein nicht zu krasses Resultat. Ihre Anstrengungen wurden denn auch insofern belohnt, als sie den 3 Toren der ALITALIA ein eigenes entgegensetzen konnten.

Nach dem Mittagessen in einem prächtigen Restaurant ausserhalb der Stadt stand der Nachmittag für Sight-Seeing zur Verfügung, und auch abends bummelten unsere Fussballer in Gruppen durch die schöne Stadt. Die Rückreise am Sonntagmorgen via Mailand verlief dank der grossen Zuvorkommenheit der Angestellten der ALITALIA ohne Schwierigkeiten und verstärkte unsere Dankbarkeit gegenüber Herrn G. Ghitti, Personalchef der ALITALIA, der uns mit einer mustergültigen Organisation und fabelhaften Betreuung den Aufenthalt in Rom zu einem grossen Erlebnis werden liess.

M. Strahm

Schach-Club

Im Firmencup gewann am 23. Oktober 1958 unsere Equipe gegen den Schach-Club Escher-Wyss II mit 4:2 Punkten. Das Wintertournier hat am 30. Oktober mit 36 Teilnehmern begonnen.

K. Mordasini

Handball-Club

Erfolgreiche Saison der Swissair-Handballer! Ungeschlagen beendete die 1. Mannschaft des HC Swissair die diesjährige Feldhandball-Meisterschaft mit deutlichem Punktabstand auf die folgenden Clubs. Damit hatte sie sich die Teilnahme an den Aufstiegsspielen für die 2. Liga gesichert. Für die erste Aufstiegsrunde waren die Swissair-ler glückliche Gewinner des Freilos (7 Gruppenmeister, wovon 3 aufsteigen). Trotz einem geschwächten Team erkämpften sie dann gegen Pfadfinder Zürich III mit einem verdienten 11 : 9 (4 : 6) Sieg den Aufstieg.

Wenn diese Zeilen in Druck gehen, werden sie gegen den HC Luzern das letzte Feldspiel dieses Jahr um den Titel und Wanderpreis als 3. Liga-Meister der Region Zürich bestreiten (viel Erfolg !)

Das 2. Team konnte leider - trotz zwei Siegen - auch in der Rückrunde das Schlusslicht nicht mehr abgeben, da wegen Spielermangel (Ferien, Militärdienst, Krankheit, etc.) die beiden letzten Spiele forfait verloren gingen. - Schon das zeigt, dass wir dringend auf weitem Zuzug angewiesen sind, da wir weiterhin mit zwei Mannschaften spielen möchten. - Wo sind die Handballer (oder solche Sportbegeisterte, die es gerne werden möchten) in unserer Firma? Wir heissen sie in unsern Reihen herzlich willkommen !

Bereits wird unter dem neuen Trainingsleiter eifrig für die in der zweiten Novemberhälfte beginnende Hallen-Meisterschaft trainiert !

M. Fessler.

SWISSAIR



Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs

Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

7. Jahrgang

Nr. 12

Dezember 1958

Unsere Verkehrsergebnisse im November 1958

	November 1958	November 1957
Offerierte Tonnenkilometer	15'714'175 + 6 %	14'813'595
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'651'172 + 7 %	8'102'782
davon : Passagier-tkm	4'593'772 + 2 %	4'494'579
Gepäck-tkm	1'228'112 + 3 %	1'189'904
Fracht-tkm	2'281'467 + 21 %	1'886'033
Post-tkm	547'821 + 3 %	532'266
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	55,1 %	54,8 %

Mit einer mittleren Auslastung unseres Angebotes von 55,1 % war des Verkehrsergebnis im November 1958 um 0,3 Punkte besser als im gleichen Monat des Vorjahres, dies allerdings hauptsächlich dank dem Anwachsen des Frachtverkehrs.

In Europa verminderten wir die Produktion um 8 %; die Zahl der verkauften tkm nahm um 3 % ab. Das bewirkte eine Erhöhung der mittleren Auslastung um 2,6 Punkte auf 50,7 %. Der Anteil dieser Region am Gesamtangebot fiel von 39 % auf 33 %.

Im Nahen Osten betrug die Zunahme der angebotenen Leistung 12 %, diejenige der Nachfrage indessen nur 5 %. Daher sank die durchschnittliche Auslastung um 3,6 Punkte auf 49,5 %. Anteilsmässig beanspruchte dieses Verkehrsgebiet 14 % der totalen Produktion.

Auf dem Nordatlantik boten wir mit unsern Passagierkursen 20 % mehr tkm an. Der Nachfrage-Zuwachs von 7 % blieb aber beträchtlich zurück, so dass sich der Ladefaktor im Passagierverkehr von 68,9 % auf 61,4 % reduzierte.

Durch den Einsatz des DC-6A ab 1. November stieg die Zahl der mit unserm Frachtflugzeug offerierten tkm um 83 % an. Die Vermehrung an ausgelasteten tkm betrug 75 %. Der Ladekoeffizient ging von 64,8 % auf 62,1 % zurück. An der Totalleistung war der Nordatlantik mit 33 % (gleich wie Europa) beteiligt.

Südatlantik. Hier schrumpfte das Angebot um 12 %. Die Nachfrage fiel um 15 %. Die Auslastung gab von 46,5 % auf 44,7 % nach, womit diese Region das weitaus schwächste Ergebnis lieferte. Produktionsanteil: 8 %.

Ein erfreuliches Resultat erbrachte der Ferne Osten, wo bei einem um 9 % gesteigerten Angebot der Mehrverkauf 25 % ausmachte, wodurch der mittlere Auslastungsgrad um 8 Punkte auf 62,9 % kletterte. Dieses Verkehrsgebiet partizipierte mit 12 % an der Gesamtleistung.

* * *

DIE SEITE DER GESCHAEFTSLEITUNG

Vor zwei Monaten orientierten wir Sie über das Geschäftsergebnis des ersten Halbjahres 1958. Nun liegt der Zwischenabschluss vom 30. September vor, der die Entwicklung im dritten Quartal -der Hochsaison- zeigt.

Der kleine Verlust, den wir Ende Juni noch verzeichnen mussten, hat sich in einen Reingewinn von mehreren Millionen Franken verwandelt. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass die beiden letzten Monate des Jahres regelmässig wieder Verluste bringen; wenn sich die Ergebnisse der einzelnen Jahreszeiten seit der Vermehrung der Langstrecken-kurse auch nicht mehr so krass unterscheiden wie früher, so müssen wir doch immer noch mit beträchtlichen saisonalen Schwankungen rechnen. Der Oktober war glücklicherweise noch günstig, aber vom Oktober auf den November ist der Verkehr stark zurückgegangen.

Bei einer Erhöhung des Angebotes um 14 % stiegen im dritten Quartal die Kosten im Vergleich zur gleichen Periode des Vorjahres um 11 %, die Erträge um 16 %. Der Betriebsüberschuss war um 34 % besser als in den gleichen Monaten des Jahres 1957. Die Nachfrage nahm stärker zu als das Angebot; das heisst, der Auslastungsgrad stieg.

Vom 1. Januar bis 30. September erzielten wir Gesamterträge von rund 190 Mio Fr., das sind 21 % mehr als im Vorjahr. Unser Verkehrsangebot im gleichen Zeitraum war dabei um 26 % höher als in der Vergleichsperiode des Vorjahres.

Die Kosten konnten in befriedigender Weise unter Kontrolle gehalten werden. Besonders ins Gewicht fallen dabei immer die Personalkosten, die einen Drittel der Gesamtkosten ausmachen. In den ersten drei Quartalen erreichten sie einen Betrag von nahezu 58 Mio Fr.; das sind 10 Mio Fr. oder 22 % mehr als im Vorjahr. Bei einer Vergrösserung des mittleren Personalbestandes um nur 17 % zeigt das die Erhöhung des Lohnniveaus.

Ein gutes Ergebnis ist 1958 dringend notwendig, weil wir einem angespannten Finanzjahr 1959 entgegensehen. Bei den Erträgen können wir bei hochgespannter Budgetierung nur eine Steigerung um 6 %, von 248 auf 263 Mio Fr., erwarten. 90 % der Erträge stammen aus dem Streckenverkehr, der Rest vorwiegend aus Leistungen für Dritte (technische und betriebliche Dienste usw.). Die vorgesehene Erhöhung des Verkehrsangebots um 8 % wird aus verschiedenen Gründen voraussichtlich nicht zu entsprechenden Mehrerträgen führen. Einmal entfällt die Hälfte der Produktionszunahme auf den Frachter, der infolge der niedrigeren Frachttarife weniger einbringt als die Passagierflugzeuge. Vor allem aber wird 1959 die Konkurrenzierung durch die Düsenflugzeuge anderer Gesellschaften empfindliche Ertragseinbussen zur Folge haben. Wir hoffen allerdings, die Erträge aus Nebenleistungen verbessern zu können.

Dagegen werden die Gesamtkosten 1959 selbst bei knappsten Budgetzuteilungen von 218 mindestens auf 235 Mio Franken, also um 8 % ansteigen. Den Ausschlag geben dabei wiederum die um 10 % erhöhten Personalkosten, während eine Reihe anderer Kostenarten (Material-, Bodenorganisations-, Bordbuffet-, Verkaufs- und Propaganda-, sowie Provisionskosten) sich nur unwesentlich verändern werden. Die starke Zunahme bei den Personalkosten ergibt sich natürlich zum grossen Teil aus der frühzeitigen Einstellung von Mitarbeitern im Hinblick auf die Einführung der Düsenflugzeuge.

In der schwierigen Uebergangsphase, die vor uns liegt und im Budget 1959 zum Ausdruck kommt, wird natürlich der persönliche Einsatz und das gute Zusammenspiel Aller von grösster Bedeutung sein. Angesichts der tüchtigen, flotten Leistungen im Jahre 1958 dürfen wir auch den neuen Problemen mit Zuversicht entgegen gehen.

W. Berchtold

Dr. W. Berchtold.

WIR WÜNSCHEN ALLEN UNSERN
LESERN FROHE WEIHNACHTEN
UND EIN GLÜCKLICHES
NEUES JAHR !



Die Redaktion

25 Jahre im Dienste der Swissair

Am 1. Dezember 1958 konnte unser Flugkapitän Walter Eugène Borner auf eine 25jährige Tätigkeit als Pilot in unserem Unternehmen zurückblicken. In diesen zweieinhalb Jahrzehnten verbrachte er 18'600 Flugstunden - das entspricht rund 775 Tagen oder 2 Jahren und 45 Tagen - in der Luft, wobei er eine gesamte Strecke von nahezu 5,7 Millionen km bewältigte. Wir entbieten dem Jubilar auch an dieser Stelle unsere herzlichsten Glückwünsche und hoffen, dass ihm noch viele happy landings beschieden sein mögen !

Beförderung zum Flugkapitän

Das Eidgenössische Luftamt hat die Piloten Karl Berlinger (per 24.11.58), Peter Bietenholz (per 9.12.58), Julius Brägger (per 25.11.58), Eugène Heiz (per 27.11.58), Giuseppe Pagnamenta (per 26.11.58) und Richard Schilliger (per 25.11.58) zu Flugkapitänen ernannt. Wir gratulieren herzlich !

Pool zwischen BEA und Swissair

Die seit einiger Zeit zwischen den British European Airways und der Swissair geführten Verhandlungen haben nunmehr ihren Abschluss gefunden. Am 9. Dezember 1958 wurde in Zürich eine grundsätzliche Einigung erzielt, die eine Betriebsgemeinschaft zwischen beiden Gesellschaften vorsieht. Danach werden mit Wirkung ab 1. April 1959 die auf den zwischen der Schweiz und dem Vereinigten Königreich betriebenen Fluglinien erzielten Einnahmen gepoolt. Das Abkommen dürfte uns erlauben, einen bisher im Englandverkehr eingesetzten Metropolitan für andere Aufgaben freizuspielen.

New York - Zürich non stop in 9:29 ...

In der Nacht auf den 11. Dezember 1958 legte unser DC-7C HB-IBP "Schwyz" die 6'464 km messende Strecke von New York nach Zürich in direktem Flug in der Bestzeit von 9 Stunden und 29 Minuten zurück. Die IBP, begünstigt von der Windströmung, erreichte vorübergehend eine höchste Geschwindigkeit von 804 km/h und erzielte im Durchschnitt 682 km/h.

Die bisherige Bestzeit im Verkehr USA - Schweiz wurde vom DC-7C HB-IBL "Genève" gehalten, der am 26. Januar 1957 die 6'350 km zwischen New York und Genf in 9 Stunden und 55 Minuten bewältigt hatte.

..... neue Bestzeit New York-Köln

Der am 5. Januar 1958 auf der 6'250 km langen Strecke New York - Köln mit einem DC-7C aufgestellte Rekord von 9 Stunden und 55 Minuten ist in der Nacht auf den 12. Dezember 1958 vom DC-7C HB-IBN "Bern" (!) unterboten worden : die IBN entwickelte eine maximale Geschwindigkeit von 800 km/h, eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 640 km/h und brauchte nur 9 Stunden und 51 Minuten.

..... und New York - Lissabon.

Der DC-7C HB-IBP "Schwyz" stellte am 15. Dezember auch auf der Strecke New York - Lissabon eine neue Bestzeit von 8 Stunden und 7 Minuten auf.



Wie wir bereits mitteilten, erhielt die Swissair für das beste Luftverkehrsplakat des Jahres den ersten Preis der ASTA (American Society of Travel Agents). Unser Bild zeigt die Uebergabe der Auszeichnung durch den letztjährigen ASTA-Präsidenten A.L. Simons (rechts) an Dr. Hugo Mayr, Chef unserer Vertretung Nordamerika.

Neue Pilots-in-Command

Zu Pilots-in-Command wurden ernannt :
Für den Sektor Nordatlantik Flugkapitän Claude Ocroft (auf DC-6A/B) und Pilot Keith Johnson (auf DC-6A) ; für den Fernen Osten Pilot Louis Jeanmaire (DC-6B) ; für Europa und den Nahen Osten Pilot Viktor Blum, Flugkapitän Joseph Ghirardello und Pilot Peter Schmid (alle auf DC-6B), auf Convair die Piloten Werner Keller, Hans Leuthold und Fredy Peyer und auf DC-3 Pilot Kenneth Lockyer. Wir wünschen alles Gute !

Vermählungen

Den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gratulieren wir herzlich zu ihrer Vermählung :

Dept. I : 17.11. Martin Junger, Betriebswirtschaftsdienst ; 29.11. Viktor Frauenfelder, Abschluss und Budgetdienst.

Dept. II : 8.11. Robert Lindegger, Fracht-Verkaufsförderung.

Dept. III : 26.7. Ernst Jakob, Startdienst ; 13.9. Frl. Benita Ghezzi (jetzt: Frau Lamanuzzi), Bereitstellung I ; 17.10. Franz Wyrsh, Drucksachenzentrale ; 27.10. Frl. Anna Iten (jetzt: Frau Heumos), Uebermittlungszentrale ; 6.11. Friederich Wegmüller, Startdienst.

Dept. IV : 2.10. Frl. Gertrud Morf (jetzt : Frau Egli), Technischer Einkauf ; 4.10. Eugen Rüeeggler, Elektrowerkstatt ; 11.10. Fritz Appenzeller, Flugbetrieb.

Swissair-Verkaufswettbewerb 1958

Den Wanderpreis für die beste Verkaufsfaktion im Jahre 1958, die Armbrust, erhielt Swissair U.S.A. in Anerkennung der gut durchdachten Kampagne zur Einführung der Economy-Klasse. Die Kuhglocke als Auszeichnung für die beste einzelne Verkaufspublikation ging nach Prag, wo sie dadurch verdient wurde, dass auf dem vom staatlichen tschechischen Reisebüro herausgegebenen offiziellen Plan dieser Stadt die Flugverbindungen der Swissair aufgeführt werden konnten. Swissair Deutschland, seit Einführung des "Sales Contest" im einen oder andern Wettbewerb immer im 2. Rang, wurde als Trostpreis ein "Geissenglöggli" verehrt.

Neuer Swissair-Werbefilm

Unsere Propaganda-Abteilung hat einen neuen Werbefilm mit dem Titel "Asien erlebt" herstellen lassen. Als Regisseur zeichnet der Amerikaner Günther V. Fritsch. Der Streifen hat eine Laufdauer von rund 30 Minuten und steht auch dem Personal in deutscher, französischer und englischer Sprache für Vorführungen zur Verfügung. Der Film erlebte seine Premiere anfangs November und ist von der Presse sehr günstig beurteilt worden.

Köln-Wahn zweiter Düsenflughafen Deutschlands

Laut Mitteilung des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen wird der Kölner Flughafen Wahn zum zweiten Düsenverkehrszentrum Westdeutschlands (nach Frankfurt) ausgebaut. Damit hat Köln das Rennen vor Düsseldorf gewonnen. Nach dem Ausbau wird der Flughafen Köln-Wahn den Namen "Rhein/Ruhr-Flughafen" erhalten.

Der erste Convair-880 flugbereit

Am 15. Dezember verliess der erste Convair-880 mit einem Vorsprung von zwei Wochen auf den Zeitplan die Montagehallen in San Diego. Es handelt sich um das erste Exemplar der "Kontinentalversion", das im Januar ausgedehnte Probeflüge unternehmen wird.

HOHE Auslastung der Transatlantik-Jets

Die Düsenverkehrsflugzeuge der Pan American World Airways waren in der ersten Woche des regelmässigen transatlantischen Verkehrs auf den Flügen von Europa nach den U.S.A. zu 99 % und in umgekehrter Richtung zu 96 % ausgelastet.

Haben Sie sich je überlegt,

wieviel Geld eingespart werden könnte, wenn im Verkehr zwischen Zürich und Genf anstelle des Telefons unsere eigene Fernschreiberleitung benützt würde ?

Eine per Fernschreiber übermittelte Nachricht kommt im Durchschnitt viermal billiger zu stehen als ein Telefonanruf.

Unsere Telexverbindung nach Genf ist ungenügend ausgenützt und sollte deshalb in vermehrtem Masse und zur Einsparung von Telefongebühren beansprucht werden. Wenn immer möglich ist daher auf Telefonate zu verzichten und der Fernschreiber zu gebrauchen.

Prüfen Sie Ihr Gewissen !

Sabena-Navigatoren im Swissair-Dispatch-Training

In unsern Dispatchzentren Zürich und New York werden vom Dezember 1958 bis Mai 1959 und vom Oktober bis und mit Dezember 1959 Sabena-Navigatoren in die Organisation unserer Operationskontrolle eingeführt. Die Sabena plant, ihr eigenes Netz an Dispatchzentren auszubauen; bisher unterhielt sie eine eigene Kontrollstelle in Shannon.

Eigene Radioanlagen der Swissair

Wie unser Dispatchzentrum in Lissabon, das seinen Sender schon am 1. Mai 1958 in Betrieb nehmen durfte, verfügt nun auch das Homebase Dispatch Center seit dem 15. November über eine sogenannte Company Frequency. Diese swissaireigenen Radioanlagen ermöglichen einen direkten Sprechfunkverkehr zwischen Dispatcher und Pilot. Vom Dispatch Center in Kloten aus kann die Verbindung mit Flugzeugen bis zu einem Umkreis von ca. 90 km hergestellt werden; in Lissabon, wo die Ausbreitungsbedingungen wesentlich besser sind, ist ein Meldungs austausch auf dem 131,9 Mc Swissair-Band bis zu Distanzen von 250 km nichts aussergewöhnliches. Diese Neuerung wird es erlauben, die Abwicklung des täglichen Verkehrs noch rationeller und flexibler zu gestalten. Ähnliche Anlagen werden auf Jahresbeginn in den Dispatch Centers Beirut und Shannon dem Betrieb übergeben.

Uebertrag von Flugzeugnamen

Unser fünfter DC-7C HB-IBP erhielt den Kantonsnamen "Schwyz", während der unter HB-IBC immatrikulierte DC-6B "Uri" und der Cargoliner HB-IBB "Nidwalden" heissen. Die drei Namen werden von den DC-4 auf die neuen Einheiten übertragen.

Letzter DC-4 Frachtflug

Im Rapport über den Frachtflug mit der HB-ILU vom 29. Oktober schrieb Pilot-in-Command H.R. Christen: "Die Sonne schien reichlich, doch Blumen und Musik fehlten zum letzten Frachtflug der DC -4 HB-ILU über den Nordatlantik. - 4 1/4 Jahre lang hat uns das brave Schiff immer wohlbehalten ans andere Ufer des grossen Wassers getragen".

Erster Flug eines DC-8 mit J-75 Triebwerken

Am 29. November unternahm ein mit Pratt & Whitney J-4A (J-75)-Aggregaten ausgerüsteter DC-8 der auch von Swissair und SAS bestellten Interkontinentalversion den ersten Probeflug. Das Flugzeug ist mit einem neuartigen Schalldämpfer ausgerüstet und entwickelte nach Berichten von Ohrenzeugen keinen grösseren Lärm als konventionelle Typen mit Kolbenmotoren.

Ablieferung des letzten Flugzeugen der DC-7 - Serie.

Die Douglas-Werke haben anfangs Dezember das letzte, nämlich das 338. Flugzeug der DC-7-Serie abgeliefert. Es handelte sich um einen DC-7C für die KLM. Auch die DC-6-Serie steht unmittelbar vor ihrem Abschluss, da nur noch drei DC-6A für die brasilianische Gesellschaft LOIDE ausstehen.

DIE ABTEILUNG FUER PERSONALVERSICHERUNGEN TEILT MIT :

Skifahret : Achtung !

Ist Ihnen in den vergangenen Wintern auch aufgefallen, wieviele Beinbrüche und Verstauchungen die Folge unserer Wintersportfreuden sind ? Die Absenzen an Montagen nehmen beängstigende Ausmasse an ; die Swissair mit ihrem jungen Personal steht in bezug auf Sportunfälle an vorderster Front. Das ist insofern nicht richtig, als die Arbeit oder die "überlebenden" Kameraden unter der Abwesenheit der Verunfallten leiden müssen. Draufgängertum in Ehren, aber es ist die Pflicht des verantwortungsbewussten Sportlers, alles zu tun, was einen Unfall verhüten hilft. Dazu gehört auch beherrschtes Skifahren.

Pensionskasse

Wir machen unsere Pensionskassenmitglieder auf die Möglichkeit aufmerksam, während der drei oder sechs ersten Monate des Jahres 1959 den Betrag einer allfälligen monatlichen Besoldungserhöhung auf ihr persönliches Sparkonto bei der Allgemeinen Pensionskasse der Swissair einzuzahlen. Anmeldeformulare und weitere Auskünfte bei den Personaldiensten der Departemente oder direkt bei der Abteilung für Personalversicherungen (Telefon intern : 586).

SUVA - Nichtbetriebsunfallprämie

Mit Wirkung ab 1. Januar 1959 ändert die SUVA die Prämie für Nichtbetriebsunfälle. Wir verweisen auf den Anschlag an den offiziellen Anschlagbrettern.

Abrediversicherung bei unbezahlten Urlauben

Die Versicherung, welche unsere Mitarbeiter für die Dauer eines unbezahlten Urlaubes abschliessen können, erfährt ab 1. Januar 1959 eine wesentliche Aenderung. Vor Antritt eines unbezahlten Urlaubes erkundigen Sie sich bei Ihrer Dienststelle.

❖ ❖ ❖



Wir haben uns bemüht, auf Ende dieses Jahres noch möglichst viele pendente und vor allem zu prämiierende Vorschläge abzuschliessen. Hier ist das Resultat : genau Fr. 1'100.- können wir auf den Gabentisch von acht Herren legen, begleitet mit unseren besten Wünschen für frohe Festtage.

Frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr wünschen wir aber auch allen andern Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Swissair und hoffen, auch im Jahre 1959 zahlreiche gute Ideen bearbeiten zu können.

Herr Fritz Wittwer, Vertretung Amsterdam	Fr. 500.-	4899
Herr Karl Gurtner, Triebwerk, Dept. IV	" 260.-	299
Herr Walter Hammer, Triebwerk, Dept. IV	" 100.-	5164
Herr Walter Scherrer, Garage, Dept. IV	" 80.-	5791
Herr Hans Hurter, Mot.-Prüfstand, Dept. IV	" 70.-	4661
Herr Vicente Raurich, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	" 40.-	5720
Herr Paul Bischof, Stationsleitung, Kloten Dept. III	" 30.-	2858
Herr Esper Weingart, IERA, Dept. IV	" 20.-	5527

4899 Herr Fritz Wittwer hat vorgeschlagen, die 2 Reserve-Mahlzeiten, die bisher grundsätzlich für unsere Europa-Strecken bestellt wurden, auf eine zu reduzieren. Er begründete seinen Vorschlag damit, dass die heutigen Flugküchen, soweit sich diese auf dem Flugplatz selber befinden, ohne weiteres in der Lage sind, jede Mahlzeiten-Bestellung innert ca. einer halben Stunde auszuführen. Dadurch ist es möglich, auch die Essen für "Last minute"-Passagiere bei der Mahlzeitenbestellung weitgehend zu berücksichtigen.

Vor Einführung des Vorschlages wurde vom Borddienst eine Umfrage bei den Aussenstationen veranstaltet, um deren Meinung zur Reduktion der Reservemahlzeiten zu erfahren ; elf davon haben sich in positivem Sinne geäussert.

Die daraufhin verfügte Anweisung an diese Stationen, bis auf weiteres nur noch eine Reserve-Mahlzeit abzugeben, hat bisher keine besonderen Schwierigkeiten, wohl aber beachtliche finanzielle Einsparungen gebracht.

299 Herr Karl Gurtner machte vor drei Jahren die Anregung, Zündspulen, deren Isolationshülsen Haarrisse aufweisen, für weitere zwei Motorenlaufzeiten zu verwenden. Die daraufhin durchgeführten Versuche ergaben, dass eine solche Rissbildung in den Isolationshülsen die elektrische Eigenschaft der Spule nicht ändert, sofern sie ein gewisses Mass nicht überschreitet. Auf Grund dieser Erkenntnis wurde die Weiterverwendung solcher Spulen angeordnet und Herrn Gurtner eine Prämieanzahlung von Fr. 100.- zugesprochen.

Die Auswirkungen seines Vorschlages mussten jedoch im Betrieb weiterverfolgt werden. Es zeigte sich dabei, dass keine vermehrten Zündstörungen auftraten und die fraglichen Zündspulen einwandfrei funktionierten. Somit bringt die Weiterverwendung dieser Spulen bedeutende Einsparungen mit sich und Herr Gurtner erhält eine Prämienanzahlung von Fr. 260.-.

- 5164 Die Enden der in die Oelkühler neu eingezogenen Oelröhrchen wurden bisher mit einem Senker einzeln entgratet. Da im Durchschnitt jährlich die Oelröhrchen von 45 Oelkühlern ausgewechselt werden müssen, ergibt sich ein Oelröhrchenwechsel von 108 000 Stück, oder das Entgraten von 216 000 Enden, da diese Operation beidseitig auszuführen ist. Diese gewaltige Arbeit veranlasste Herrn Walter Hammer, sich nach einem einfacheren und schnelleren Arbeitsverfahren für das Entgraten umzusehen. Sein Versuch, die Brauen durch Kernstrahlen (d.h. Strahlen mit Teilen natürlicher Obststeine) auf der vorhandenen Anlage zu beseitigen, war erfolgreich. Dieses Verfahren darf vom technischen Standpunkt aus ohne weiteres angewendet werden und bringt eine ganz wesentliche Arbeitseinsparung.
- 5791 Betankungswagen für die Diesel-Aggregate des Startdienstes
Schon lange bestand das Bedürfnis nach einem Tankwagen zur rationellen Betankung der Diesel-Aggregate des Startdienstes. Da im Ausbauprogramm des Flughafens eine spezielle Betankungsanlage vorgesehen ist, wollte man jedoch auf eine so kostspielige Neuanschaffung verzichten. Herr Walter Scherrer machte nun den Vorschlag, einen Tankwagen aus noch vorhandenem und nicht mehr benötigtem Material herzustellen. Im Einverständnis mit der zuständigen Fachdienststelle hat er auf ein ausgedientes Lawrance-Fahrgestell ein Methanolfass montiert und dasselbe mit einer Allweilerpumpe versehen. Der mit so einfachen Mitteln gebaute Betankungswagen steht nun schon längere Zeit in Betrieb und hat sich gut bewährt.
- 4661 Herr Hans Hurter stellte den Antrag, die zur Lagerung ins Magazin gelangenden Motoren zukünftig nur mit einem statt wie bisher mit zwei revidierten Entfeuchterzapfen pro Zylinder auszurüsten. Diese Massnahme ist umso eher gerechtfertigt, als die Standzeiten der Reservemotoren heute sehr kurz gehalten sind. Für das Verschliessen der zweiten Zündkerzenöffnung können jeweils "alte" Entfeuchterzapfen verwendet werden.
Die Durchführung dieses Vorschlages reduziert die Ueberholungskosten der Entfeuchterzapfen um ca. die Hälfte, was eine namhafte Einsparung ausmacht.
Eine entsprechende Weisung an den Betrieb wird vom Triebwerkbüro erlassen.
- 5720 Herr Vicente Raurich schlug vor, die Edison-Feuerwarnelemente der CV-440-Motoren, welche beidseitig des Oelkühlers montiert sind, gegen das Hängenbleiben von Metallteilen zu schützen. Verschiedentlich schon verursachten solche an diesen Thermoelementen hängengebliebene Metallteile Störungen im Feuerwarnsystem, die dann ihrerseits zu Verspätungen im Flugzeug-Einsatz führten.
Um dies in Zukunft zu verhindern werden die Thermoelemente anders montiert, wobei gleichzeitig eine bessere Zugänglichkeit zu denselben erreicht wird. Ein entsprechender Werkauftrag, Publ. Nr. 31'691, befindet sich bereits in Bearbeitung.
- 2858 Herr Paul Bischof schlug vor, für den Enteisetrupp spezielle Handschuhe anzuschaffen, deren Stulpen über dem Ellbogen durch einen Gummizug abgeschlossen sind und die das Tragen zusätzlicher wollener Handschuhe erlauben. Das Eindringen der die Hände stark unterkühlenden Enteisungsflüssigkeit kann dadurch vermieden werden, was bedeutet, dass die Arbeiter ihre Arbeit nicht mehr zum Händewärmen unterbrechen müssen und somit das Enteisen rascher vor sich gehen kann.
- 5527 Zum Schutze der rechtwinkligen Stecker der CV-440-Torque-Druck-Transmitter werden die gleichen geraden Gummipfeifen verwendet wie für die geraden Stecker der DC-6B-BMEP-Transmitter. Herr Esper Weingart machte mit seinem Vorschlag nun darauf aufmerksam, dass die Gummipfeifen am CV-440 durch den am Stecker angebrachten Sicherungsnocken an ihrer Knickstelle immer wieder durchgeschauert werden. Gleichzeitig regte er an, für diese Typen spezielle rechtwinklig geformte Gummipfeifen anzuschaffen.
Um diesem Uebelstand abzuhelpen ist nun vorgesehen, den abgewinkelten Stecker auf den CV-440-Motoren durch den geraden Typ, wie er auf den DC-6B-Motoren verwendet wird, zu ersetzen. Dadurch erübrigt sich die Herstellung spezieller Gummipfeifen und ausserdem werden die BMEP-Transmitter-Stecker beider Flugzeug-Typen vereinheitlicht.
Wenn sich die getroffene Verbesserungs-Massnahme auch nicht mit derjenigen des Vorschlages deckt, so hat doch die Anregung die ganze Angelegenheit ins Rollen gebracht.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 2513 Benzin-Messtab für Mertrak-Traktoren. Die Anschaffung solcher Messtäbe ist überflüssig. Es besteht nämlich eine Weisung, dass diese Fahrzeuge sowohl am morgen wie auch am abend aufzutanken sind. Wenn diese Vorschrift befolgt wird, sollte es nicht vorkommen, dass der Benzinvorrat während einer Fahrt ausgeht.
- 4962 Nachschnitten der Gewinde in den Oelabschlussbüchsen R2-4-25858 zur Weiterverwendung derselben. Bereits bei Eingang dieses Vorschlages war bekannt, dass die DC-4-Flugzeuge, zu deren Motor-Bestandteilen die fraglichen Büchsen gehören, verkauft werden. Demzufolge wurde dieser Vorschlag nicht mehr bearbeitet.
- 5242 Gepäcksicherung im vordern Fracht-Compartment der CV-440-Flugzeuge.
Auf Grund eines bereits früher eingereichten, gleichen Vorschlages wurde das Problem der Gepäcksicherung für beide Frachträume studiert und gemäss Werkauftrag Nr. 57043 bereits im hintern Frachtraum ein entsprechendes Sicherungstuch angebracht. Da eine gleiche Gepäcksicherung im vordern Compartment zurückversetzt montiert werden muss, um der Türstrebe den nötigen Spielraum zu belassen, und diese ausserdem beim Beladen des Frachtraumes über die Flugzeugtreppe als Abschlusswand zu dienen hat, stellen sich für deren Befestigung besondere Probleme. Sobald jedoch eine geeignete Lösung gefunden ist, wird die Gepäcksicherung auch im vordern Fracht-Compartment eingebaut.
- 5478 Auswechseln der Kipphebelbüchsen der DC-7C-Motoren. Der Vorschlag, diese Kipphebelbüchsen mit einem Dorn herauszupressen, ist nicht neu. Eine Anregung im gleichen Sinne, die vor längerer Zeit von einem Meister ausserhalb des Vorschlagswesens gemacht wurde, musste seinerzeit abgewiesen werden, weil infolge dringlicherer Arbeiten auf dieses Problem nicht eingegangen werden konnte. Die inzwischen gemachten Untersuchungen ergaben nun, dass das vorgeschlagene Arbeitsverfahren angewendet werden darf.
So werden denn die Büchsen bereits mit dem, auf den ersten Vorschlag hin angefertigten, Dorn entfernt, und zwar ohne ein Ausdrehen der einen Büchse.
- 5603 1. Einbau einer zweiten Funkenstrecke in den Sekundärkreis der Zündanlage der DC-7C-Flugzeuge zur Verringerung der starken Kerzenverschmutzung durch Blei oder Oelkohle.
Die Kerzenverschmutzung bei den CHAMPION-Kerzen steht in keinem Zusammenhang mit der Zündanlage und kann demzufolge auch nicht mit der vorgeschlagenen Modifikation behoben werden. Die Verschmutzungen sind in der Hauptsache vom Wärmewert der Kerzen und teilweise auch von der Bedienung des Triebwerkes abhängig. Bekanntlich konnte aber mit der versuchsweisen Einführung von LODGE-Kerzen das Problem weitgehend gelöst werden.
2. Verwendung des dickflüssigeren Oels ESSO 120 an Stelle der bisherigen Qualität ESSO 100.
Eine Umstellung von 120er auf 100er Oel ist für die R-3350-Motoren ohne weiteres zulässig. Vorteile aber würden daraus keine erwachsen, da ein etwas dickflüssigeres Oel nicht unbedingt besser schmiert; im Gegenteil ist bei kaltem Motor das dünnflüssigere 100er Oel dem andern vorzuziehen. Die Verwendung von 120er Oel ist eigentlich nur bei den Carriern zu empfehlen, die ausschliesslich in heissen Klimata operieren. Ausserdem würde der Gebrauch von zweierlei Oel in unserer Flotte zu grosse Umtriebe verursachen.
3. Messen der Oelaustrittstemperatur zur Feststellung der Spitzenbelastung des Motors und frühzeitigem Ergreifen von Massnahmen zum Schutz der Triebwerke gegen Ueberlastungen.
Der Vorteil, den die Installation der vorgeschlagenen Oelaustrittstemperatur-Anzeige bringen würde, ist auf Grund von gemachten Erfahrungen sehr fraglich. Auftretende Störungen lassen sich viel eher mittels der BMEP-Anzeige und andern bekanten Erscheinungen (z.B. Backfiring) sowie mit dem Ignition-Analyzer erkennen. Aus diesem Grunde wurde sowohl von Pratt & Whitney wie auch von Wright eine solche Installation nicht in Erwägung gezogen.
- 5664 Abdichten der DC-6B- und DC-7C-Kompressoren-Kupplungen.
Wie wir bereits in der guten Idee Nr. 47 vom Dezember 1957 mitgeteilt haben bestand seit langem die Vermutung, dass die häufig auftretenden Undichtheiten unter anderem auch von der Verwendung ungeeigneten Dichtungsmaterials herrühren könnten. Die Untersuchungen in dieser Richtung ergaben denn auch tatsächlich, dass das Permatex I als Dichtungsmaterial der Dichtungsringe vom Skydroil aufgelöst wird. Zur Zeit werden nun Versuche mit Cat-a-Lack-Primer durchgeführt. Fest steht aber, dass von der vorgeschlagenen Lösung, das Verlieren von Oel durch Einlegen von 2 O-Ringen in den Stop-Up-Flansch zu beheben, abgesehen werden muss, weil
- der Steg des Flansches ein Eindrehen zweier Nuten nicht erlaubt und
- solche O-Ringe speziell angefertigt werden müssten, was wiederum zu kostspielig wäre.

- 5715 Autowaschen auf dem Betriebsareal.
Vorläufig muss auf die Einrichtung einer Waschgelegenheit für die Privat-Autos auf dem Areal des Dept. IV verzichtet werden. Die im Gange befindlichen und vorgesehenen Bauarbeiten lassen eine solche Installation gegenwärtig nicht zu. Wenn einmal sämtliche Bauten erstellt sind kann die Frage der Reinigung der privaten Autos erneut aufgegriffen werden. Ob dann eine Lösung im Sinne des Vorschlages gefunden oder allenfalls von der Swissair verbilligtes Waschen offeriert wird - das sei vorläufig noch dahingestellt.
- 6068 Meilennachweis über geflogene Swissair-Strecken.
Einen ähnlichen Vorschlag haben wir schon in der Oktober-Ausgabe der Guten Idee (Vorschlag 6361) kommentiert. Unsere nachfolgende Stellungnahme kann auch als Ergänzung zu jenem Kommentar betrachtet werden.
Bestimmt gibt es Mitglieder des Swissair Air Travel Clubs, die an einem Flugmeilennachweis Freude hätten. Aber gerade bei diesen Passagieren, die das Flugzeug oft benützen, ist doch die Gefahr gross, dass das Interesse an einem solchen Ausweis bald abflaut. Und da sich der Trophäenwert bei zunehmender Kartenausgabe verringert, würde sich der hierfür notwendige Kostenaufwand genau entgegengesetzt zum Propagandawert verhalten.
Ausserdem würde die Einführung des Vorschlages auf wenig Gegenliebe bei den Flugzeugkommandanten stossen, denn diese müssten ja die eingetragenen Daten kontrollieren und mit ihrer Unterschrift bestätigen.
- 6229 Milchverkauf an Betriebsangehörige .
Die Kantine wird, sobald die Verbandsmolkerei ebenfalls pasteurisierte Frischmilch in Wegwerfpackungen anbietet, solche Milch abgeben. Der Verkauf in der Nähe der Bürobaracken ist dann zur gegebenen Zeit mit der Kantine zu regeln.
- 6506 Nieteisen für Nietungen am Randbogen der DC-3.
Die Spenglerei verfügt über mehr als 400 Nieteisen, worunter sicher für jede vorkommende Nietung ein geeignetes oder eines, das ohne grossen Aufwand umgeformt werden kann, zu finden ist. Es darf doch vorausgesetzt werden, dass ein Spengler für Nietarbeiten das richtige Nieteisen verwendet oder, wenn nötig, dieses seinen speziellen Bedürfnissen anpasst.
- 6515 Aenderung des Auspuffes an den Vorwärmaggregaten.
Gemäss den feuerpolizeilichen Vorschriften müssen die Auspuffleitungen dieser Aggregate nach oben gerichtet sein, damit sich die Auspuffgase besser verflüchtigen können. Bekanntlich sind diese Abgase schwerer als Luft und deshalb würde, besonders bei stehenden Aggregaten, ein in Bodennähe ausmündender Auspuff zu sehr gefährlichen Gasansammlungen führen.
Damit nun beim Vorwärmen der Kabinen der DC-3-Flugzeuge, die in Ermangelung eines Adapters durch die Türe aufgeheizt werden müssen, solche Abgase nicht in die Kabine eindringen können, ist es notwendig, das Vorwärm-Aggregat je nach der Windrichtung zu plazieren, d.h. es entweder vor oder hinter dem Kabineneingang aufzustellen.
- 6549 Anbringen eines Handlochdeckels im Flügel der DC-7C-Flugzeuge zur Erleichterung des Ein- und Ausbaues der Landeklappenzyylinder.
Der Landeklappenbetätigungs-Zylinder hat eine Laufzeit von 6400 Std. ; d.h. dass dieser Teil normalerweise nur ca. alle zwei Jahre ausgebaut werden muss. Der Ausbau erfolgt dann während einer Werft-Standzeit, wo für den Wechsel dieses Teiles auch unter erschwerten Verhältnissen genügend Zeit zur Verfügung steht. Für die sehr seltenen Fälle, wo dieser Landeklappenzyylinder wegen einem Defekt vom Flugbetrieb gewechselt werden muss, lohnt sich das Anbringen der vorgeschlagenen Handlochdeckel nicht.
- 6556 Reduzierung des Verbrauchs von AC-Reiniger.
Das Problem der Anwendung von Reinigungsmitteln wird bereits vom Sicherheitstechniker des Dept. IV, Herrn E. Nötzli, bearbeitet. Er wird sich gleichzeitig mit der Beschaffung von zweckentsprechenden Einrichtungen und Behältern befassen.
- 6559 Montieren eines Microschalters bei den Steckdosen für die Container-Stecker.
Dieser soll einerseits beim Herausnehmen der Container den Stromkreis unterbrechen bevor die Steckerstifte ausgezogen werden und andererseits beim Einbauen der Container erst einschalten nachdem die Steckerstifte eingeschoben sind. Dadurch könnte die oft auftretende, schlechte elektrische Leitfähigkeit, welche durch

das Verbrennen der Anschlussstecker hervorgerufen wird, vermieden werden. Diese Argumentation ist richtig und der Einbau eines Microschalters würde es wohl ermöglichen, den Container nur in stromlosem Zustand zu wechseln, doch müsste damit eine weitere Störungsmöglichkeit (Schaltereinstellung usw.) in Kauf genommen werden. Mit der Technischen Information 31 377 vom 1. August 1957 wurde das Bedienungspersonal speziell angewiesen, die Container nur in ausgeschaltetem Zustand zu wechseln. Dies ist nämlich ohne weiteres möglich, besonders da eine spezielle Lampe die jeweilige Schalterstellung zusätzlich anzeigt. Da aber verbrannte Stecker nur ein Teil der an den Containern und Bordbuffet-Anlagen immer wieder festgestellten Beschädigungen sind, werden die verantwortlichen Dienststellen demnächst mit einer Zusammenstellung über die in einem bestimmten Zeitabschnitt aufgewendeten Reparaturkosten erneut auf die Wichtigkeit einer sorgfältigen Behandlung der Buffetgeräte aufmerksam gemacht.

6668 Flammbleche der DC-7C-Motorenhauben. Das Reißen der Flammbleche an der Punktschweisstelle der Bügel hat mit der Konstruktion der Bleche nichts zu tun. Die Ursache liegt bei der Schweißung selber, die auf der vorhandenen Punktschweissmaschine nicht in der gewünschten Güte gemacht werden kann. Es ist aber vorgesehen, diese Punktschweissmaschine durch eine neue zu ersetzen, auf der dann eine einheitliche Schweißung erster Güte erreicht werden sollte.

6688 Mannschafts-Transporter für den Verkehr auf dem Tarmac.
Von einer Anschaffung solcher Spezial-Wagen für den Transport von Bodenpersonal zu den Flugzeug-Abstellplätzen wird aus folgenden Gründen abgesehen :

1. Die Verkehrs-Belastung des Tarmacs durch die bereits vorhandenen Fahrzeuge ist schon gross genug.
2. Der prompte Einsatz des Bodenpersonals bei den angekommenen Flugzeugen ist mehr ein Organisations- als ein Transport-Problem.
3. Bei Störungen an Flugzeugen oder deren Motoren, wo sofort Mechaniker eingesetzt werden müssen, werden diese schon seit langem zusammen mit dem notwendigen Werkzeug per Jeep zum Flugzeug gefahren.

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

- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rück- und Druckkabinen-Hydr.-Oelkühler.
- 5719 Farben-Code an den Ersatzteil-Schubladen.
- 5890 Fettpresse mit speziellem Nippel zum Schmieren der Lager an Trimmklappen, Landklappen und Fahrwerk der CV-440-Flugzeuge.
- 5930 Wählerschalter der CB-Feuerlöschanlage.
- 6560 Verbesserung am Puller zum Auswechseln der Oelröhrchen.

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

- 2695 Kontrolle der Einlagerung von Holdgepäck bei Herrn K. Meister, Stationsleitung Kloten, Dept. III
- 6223 Transporte mit firmaeigenen Lastwagen bei Herrn H. Wehrli, Material-Verwaltung, Dept. IV
- 6226 Consignations-Magazine bei Herrn H. Wehrli, Material-Verwaltung, Dept. IV.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4908 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
- 5557 Kombination von Service-Luftfrachtbrief und Lieferschein.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/302/410/643/729/730/735/736/789/790/795/797/799/1424/1454/1455/2508/2516/2695/3357/4074/4247/4404/4419/4529/4530/4553/4588/4594/4625/4648/4649/4650/4740/4748/4834/4904/4924/4954/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5176/5196/5250/5263/5284/5303/5304/5456/5466/5508/5519/5520/5522/5531/5545/5561/5575/5579/5600/5632/5656/5668/5670/5674/5687/5694/5695/5701/5702/5711/5714/5719/5765/5769/5771/5775/5795/5803/5813/5849/5850/5854/5858/5861/5862/5874/5875/5876/5881/5886/5902/5910/5918/5922/5930/5945/5946/5959/5964/6052/6067/6107/6124/6194/6215/6223/6226/6500/6502/6503/6512/6533/6539/6540/6543/6544/6555/6560/6565/6573/6580/6585/6604/6678/6684/6695.



Freizeitorganisation Mitteilungen

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



Handball-Club

Ueber das letzte Oktober-Wochenende empfingen die SWISSAIR-Handballer ihre Sportskameraden von der DLH aus Hamburg zu einem Gegenbesuch in Zürich. Die Vorrunde, die vor Jahresfrist in Hamburg ausgetragen wurde, endete bekanntlich mit einem 13:5 Sieg der Deutschen.

Allgemeiner Treffpunkt am Samstagnachmittag war unsere Freizeitanlage Buchwiesen, wo die Gäste vorerst bei einem kleinen Imbiss unser gediegenes Clubhaus bewunderten. Dann bildete das Korbball-Spiel unserer neugegründeten Damensektion gegen die Damen der Schweiz, Rentenanstalt in Zürich den Auftakt zum sportlichen Geschehen dieses Tages. Schon das einheitliche Tenue der geladenen Spielerinnen verriet, dass unsere Amazonen es mit einem spielgewohnten Gegner zu tun haben werden. Der Spielverlauf war dann auch entsprechend: lange Zeit wehrten sich unsere Damen hitzig - der Traineranzug, der den Körper warmhalten sollte, wurde ausgezogen - schlussendlich mussten sie aber doch mit 2:9 Toren geschlagen das Feld verlassen. Sie haben sich gut gehalten, und wir publizieren mit Stolz ein Bild aus diesem fairen Spiel.

Inzwischen hatte sich einiges Publikum eingestellt um dem internationalen Freundschaftstreffen SV Lufthansa gegen HC Swissair beizuwohnen. Nach der üblichen Begrüssung und der Uebergabe von Blumen und Erinnerungsgeschenken entwickelte sich vom Anpfiff an ein rassiges, schnelles und spannendes Spiel, dessen Niveau erfreulich hoch stand. Balltechnisch waren die Deutschen unserem Team klar überlegen, aber mit Einsatz und Tempo versuchten unsere Spieler dieses Manko wettzumachen. Es wäre ihnen auch beinahe geglückt und mit etwas mehr Chance hätte das Schlussresultat umgekehrt lauten können, wenn nicht leider gegen das Spielende hin unsere Mannschaft den Zusammenhang etwas verlor. So endete der Match mit einem 12:13 für die Lufthansa, nicht zuletzt aber auch deshalb, weil bei den Siegern ein Oberliga-Spieler mitwirkte, der mit einem halben Dutzend Tore das Resultat wesentlich beeinflusste.

Anschliessend vergnügten sich die beiden Clubs bei einer gemütlichen Metzgete auf dem Land.

M. Fessler

Anmerkung der Red.: Der HC Swissair hat bei diesem Besuch ein Beispiel gegeben, das wir sehr zur Nachahmung empfehlen möchten: alle anwesenden Hamburger-Spieler -und es waren immerhin 15 an der Zahl- waren bei Clubmitgliedern in Privat-Quartieren in Zürich und Umgebung untergebracht!

Ski-Club

Winter-Programm 1958/59

11. Jan. 1959	Tour mit Skikurs Farner	1. März 1959	Tour Tanzboden
18. Jan. 1959	Tour Hochstuckli	14./15. März 1959	Tour Kärfp
24./25. Jan. 1959	Tour Piz Sol	22. März 1959	Tour Andermatt
1. Febr. 1959	Tour Ibergereg	25./26. April 1959	Tour Leckihorn
7./8. Febr. 1959	Swissair-Skirennen Riedbad	Mai 1959	Tour Diavolezza
im Febr. 1959	ASIA-Skirennen	Juni 1959	Tour Sustenhorn
22. Febr. 1959	Tour Käserruck		

Der Skikurs und die Touren werden unter Leitung bewährter Mitglieder durchgeführt.

Der Vorstand

Schach-Club

Vom Wettkampf um den Anderset Dubois Pokal gegen die Genfer Schachfreunde kehrte unsere Zürcher Mannschaft mit 8:4 Punkten geschlagen zurück. Wir hoffen, dass dieselbe Equipe bei der Rückrunde im Februar 1959 in Zürich den Verlustpunkt wieder aufholen kann. Im Firmencup gewann unser Team gegen die Firma Bührie mit 4:2 Punkten.

K.M. Dept. IV

Der Vorstand meldet uns noch, dass die Spielabende, entgegen anderer Meinung, immer noch im Rest. Capitol, Neumühlequai 6, durchgeführt werden, und dass man dort sehr gut und preiswert essen könne. Gleichzeitig wünscht er allen seinen Mitgliedern und Freunden recht frohe Festtage.

 * Der Zentralvorstand der FPS und die Redaktion wünschen allen *
 * Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der Swissair recht frohe Fest- *
 * tage und alles Gute für's kommende Jahr. *
 * * * * *

Philatelisten-Club Swissair

Am 16. Dez. referierte Herr E. Wolfensberger, Kreispostdirektor, Zürich, über "Luftverkehr und Philatelie" zu einem grossen Interessenkreis im Landhus in Zürich-Seebach.

Luftpost und Philatelie, so meinte Herr E. Wolfensberger einleitend, sei weitgehend von der sich rasch entwickelnden Technik abhängig. Dass das Flugzeug sehr bald auch für die Post grosse Bedeutung bekommen würde, war vorauszusehen, da es die Möglichkeit schuf, den Verkehr in grossartiger Weise zu beschleunigen. Von den Markensammlern wurde diese Entwicklung mit grossem Interesse verfolgt. Die Luftpostmarken traten in Erscheinung und so begann auch für die Philatelie eine neue Zeitspanne.

Die erste Beförderung von Postsendungen in der Schweiz auf dem Luftwege erfolgte mit besonderer Erlaubnis der Postverwaltung im Jahre 1913. Es handelte sich um 15 Gelegenheitsflüge mit Luftpostbeförderung, deren Reinertrag für die Förderung der Militäraviatik bestimmt war. Oskar Bider (1891-1919) hat diese Flüge ausgeführt. Der erste Flug erfolgte am 9. März 1913 von Basel nach Liestal. Damit hatte die Geburtsstunde für den schweizerischen Luftpostverkehr geschlagen.

Erst 6 Jahre später gelangte die amtliche Luftpostmarke zur Ausgabe. Die zuschlagspflichtigen Briefpostsendungen wurden mit gewöhnlichen Marken, die aber das Militärfliegerabzeichen aufgedruckt hatten, frankiert. In der Folge erschienen die eigentlichen Luftpostmarken mit Fliegerkopf-Eindecker-Doppeldecker-Vignetten. Dass Ikaros, der erste Mensch, der nach der antiken Sage zum Himmel fliegen wollte, auch auf Luftpostmarken erscheinen würde, war selbstverständlich. In den folgenden Jahren wurden verschiedene Luftpostmarken, die von Schweizerkünstlern entworfen wurden, in Umlauf gesetzt.

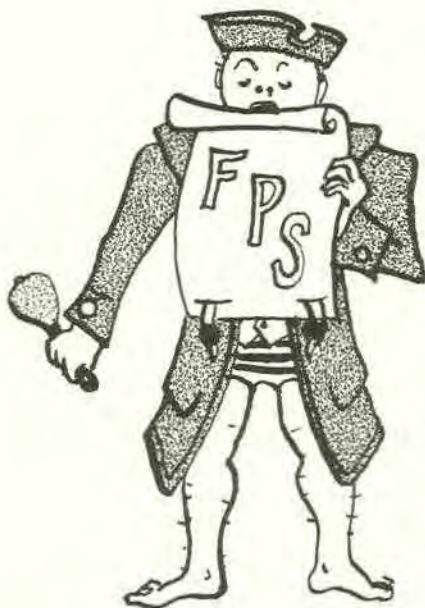
Der 2. Mai 1947 war für die Philatelisten wiederum ein grosser Tag. Zum ersten Mal verkehrte an jenem Tag ein Passagierflugzeug der Swissair zwischen Genf und New York. In Verbindung mit diesem Erstflug, der auch zur Postbeförderung benützt wurde, gab die PTT eine Sondermarke zu Fr. 2.50 heraus. Sie stammt vom Künstler Bernhard Reber, Graphiker in Bern.

Die letzte Sonderflugpostmarke wurde anlässlich der Einweihung des Flughafens Zürich-Kloten am 29./30. August 1953 herausgegeben. Die Graphiker Eugen und Max Lenz in Zürich haben diese Marke zu 40 Rp., die in der blauen Farbe der Swissair gehalten ist und das Hauptgebäude des Flughafens Kloten mit dem Kontrollturm zeigt, entworfen.

Abschliessend sagte der Referent: Die Philatelie ist ein Wissensgebiet besonderer Art, ein Hobby, das vielen Sammlern mehr als blosser Zeitvertreib bedeutet, weil es jeden, der sich damit befasst, über die persönliche Sphäre hinaus in Beziehung zur weiten Welt bringt. Man kann den Postwertzeichen keine Betrachtung widmen, ohne von den Schönheiten der mannigfaltig gestalteten Erde, der kulturellen Entwicklung ihrer Bewohner und den Errungenschaften der Technik ergriffen zu werden. Und dies in besonderem Masse, seit der Luftverkehr die Kontinente einander näher gebracht hat und dadurch die Postverbindungen von Land zu Land und von Mensch zu Mensch enger gestaltet werden konnten.

Gründung einer Sportfluggruppe Swissair.

Am 24. Juli 1958 erfolgte die Gründung der Sportfluggruppe des Personals der Swissair (SFS). Der Verein bezweckt, seinen Mitgliedern die Erlernung und Ausübung des Motor- und Segelflugsportes unter günstigen Bedingungen zu ermöglichen. Auf dem Sektor Segelflug wurde die aktive Tätigkeit bereits aufgenommen. Die praktische und theoretische Ausbildung von über 20 Schülern ist erfreulich fortgeschritten, und weitere Interessenten werden gerne aufgenommen. Auskunft erteilt der Aktuar Herr A. Diener, Planungsdienst, Tel. 340, sowie der Techn. Leiter Herr W. Kobel, Betriebsplanung, Dept. IV, Tel. 2817



VORANZEIGE

SWISSAIR - BALL
IM KONGRESSHAUS
31. Januar 1959

"TROPICANA"

3 ORCHESTER

T O M B O L A : 1. Preis - Flug
nach Hongkong inkl. Hotel

Billet - Vorverkauf ab 5. Januar 1959

Für Swissairangestellte : (exkl. Billetst.) _____ Fr. 10.-
Hirschengraben : _____ Empfang
Swissair Terminus HB : _____ Change
Terreniahaus : _____ Frachtannahme
Departement III : _____ Kasse
Departement IV : _____ Kasse
Nicht-Swissairangestellte : (exkl. Billetst.) _____ Fr. 12.-
Swissair Terminus HB : _____ Change

Reservierte Tische. Tischreservation nur mit gleichzeitigem
Billet-Bezug

