

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 12

Dezember 1956

Unsere Verkehrsergebnisse im November 1956

	<u>November 1956</u>	<u>November 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	9'106'217 + 39 %	6'563'312
Ausgelastete Tonnenkilometer	5'569'383 + 34 %	4'149'042
Etappenpassagiere	48'698 + 34 %	36'213
Fracht in kg	1'118'174 + 25 %	892'331
Post in kg	296'420 + 4 %	284'738
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	61,9 %	63,3 %

Die beträchtliche Verkehrsbelegung im Berichtsmonat lässt sich auf die UNO-Luftbrücke von Neapel nach Abu Suweir und eine Reihe weiterer Sonder- und Charterflüge zurückführen. Sie drückt sich - verglichen mit den Novemberergebnissen des Vorjahres - bei Angebot, Nachfrage und Etappenpassagieren in Zunahmen von durchwegs mehr als einem Drittel aus. In unserer Frachtbeförderung erreichten wir ein neues Spitzenergebnis, das die gewichtsmässige Frachtsumme unserer ersten acht Betriebsjahre übertrifft. Der durchschnittliche Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs, der diesmal nur etwa 85 % des Ganzen ausmacht, blieb mit 61,9 % etwas hinter dem Vorjahresresultat zurück.

Unser Europaverkehr war zu 43 % an der totalen Produktion beteiligt. Der um 36 % gesteigerten Zunahme des Angebots stand eine um 28 % erhöhte Nachfrage gegenüber. Der mittlere Ladefaktor senkte sich von 60,8 % auf 57,1 %.

Die Kurse nach Athen, Istanbul, Kairo, Beirut, Tel Aviv und Damaskus beanspruchten noch 14 % unserer gesamten tonnenkilometrischen Produktion. Die politischen Ereignisse im Mittleren Osten bewirkten im Linienverkehr eine 18 %ige Senkung von Angebot und Nachfrage; die Auslastung hielt sich mit 61,4 % praktisch auf gleicher Höhe wie im November 1955 (61,0 %).

Im Nordatlantikverkehr boten wir 37 % unserer Produktion an. Angebot und Nachfrage erfuhren einen Zuwachs von je 21 %, und der Auslastungsfaktor erreichte 68,4 % gegenüber 68,7 % vor einem Jahr.

Ueber dem Südatlantik vermochten wir die durchschnittliche Auslastung von 56,7 % auf 58,8 % zu verbessern.

.....
WIR WÜNSCHEN ALLEN UNSERN LESERN FROHE WEIHNACHTEN UND EIN GLÜCKLICHES NEUES JAHR !
.....



Unser zweiter DC-7C "Seven Seas" - traf am Samstag, den 8. Dezember, um 13.30 Uhr in Zürich Kloten ein. Die Besatzung bestand aus den Flugkapitänen A. von Tscharnier, F. Schmid und F. Schreiber, Funker P. Auberson, Navigator A. Reber und den Bordmechanikern A. Zeller und H. Fehr. Die beiden neuesten Einheiten unserer Langstreckenflotte standen auf dem Tarmac nebeneinander und liessen eindruckliche Vergleiche mit andern Typen zu. Die ersten beiden DC-7C erhalten die Namen "Zürich" (HB-IBK) und "Genève" (HB-IBL).

Neues Mitglied der Swissair-Direktion - In seiner Sitzung vom 10. Dezember hat der Verwaltungsrat Herrn Armin Baltensweiler, Chef des Planungsdienstes, zum Mitglied der Geschäftsleitung gewählt.

Das ist Kundendienst - Im "Beobachter" vom 30. November lesen wir unter der Rubrik "Bravo" den folgenden Bericht :

"Meine Schwägerin, deren Mutter unerwartet starb, versuchte, noch rechtzeitig aus Vermont (USA) heimzukehren, um an der in Glarus stattfindenden Beerdigung teilzunehmen. Nach 500 km Autofahrt meldete sie sich in New York bei der Swissair, die unverzüglich die notwendigen Formalitäten erledigte und für einen Platz im nächsten Flugzeug sorgte. Sie avisierte auch Kloten sowie die Trauerfamilie selbst von der genauen Ankunft meiner Schwägerin und bat - weil die Zeit sehr knapp war - die Zollbehörden um ein ungehindertes Passierenlassen. Darüber hinaus sorgte sie dafür, dass in Kloten eine Kabine zum Umziehen bereitgestellt und ferner das Gepäck direkt zu unserem Privatauto gebracht wurde. Das mit dem Erfolg, dass wir noch rechtzeitig in Glarus angelangt sind ! Diese Hilfsbereitschaft hat uns allen einen tiefen Eindruck gemacht." - Wir leiten das Bravo des Beobachters an unsere beteiligten Mitarbeiter in New York und Kloten weiter.

Neue Pilots-in-Command - Die folgenden Piloten sind zu Pilots-in-Command auf Convair ernannt worden : Adolf Bertschi, Malcolm Cross, Paul Habegger, Otto Maier, David Moreillon und Walter Sigrüst. Pilot Jakob Schärer rückte zum Kommandanten auf DC-3 vor.

Die technische Ecke

Die Luftaufbereitung - d.h. die Zubereitung "schmackhafter" Kabinenluft - ist die letzte Arbeitsstufe einer Klimaanlage im Flugzeug. Da die Aussenluft zur Druckbelüftung der Kabine verdichtet wird, erhöht sich ihre Temperatur; diese Erhöhung kann bis zu 50° C betragen. Bei hoher Aussentemperatur ist das unerwünscht. Durch Rückkühlung in einem mit Aussenluft versorgten Kühler kann deshalb die Verdichtungswärme wieder entzogen werden. Die Druckluft lässt sich aber auch zum Antrieb einer Turbine verwenden, die ihrerseits ein weiteres Aggregat der Klimaanlage - meistens ein Gebläse - antreibt. Nach erfolgter Arbeitsleistung der Verdichterdruckluft weist sie am Austritt der Turbine einen viel kleineren Druck, aber auch eine tiefere Temperatur auf. Die Kühlwirkung ist die natürliche Folge der Luftexpansion. Die genannte Turbine wird deshalb als Kühlturbine angesprochen.

Bei tiefen Aussentemperaturen muss die Verdichterluft weiter erwärmt werden. Die hierfür bestimmte Heizung soll möglichst wenig Gewicht und Volumen aufweisen. Entweder nützt man vorhandene Wärmequellen oder für die Heizung vorhandenen Brennstoff aus. Das ergibt zwei Möglichkeiten: Ausnutzung der Auspuffgase (CV-440) oder Benzinverbrennungsheizer (DC-6B und -7C). - Zur Luftaufbereitung in der Klimaanlage eines modernen Flugzeuges gehören immer die folgenden grundsätzlichen Mittel : Heizer - sorgt bei tiefer Aussentemperatur für die notwendige Erwärmung der Verdichterluft; Rückkühler - dient zur Abführung der Verdichterwärme; Kühlturbine - ermöglicht bei hoher Aussentemperatur eine weitere Abkühlung der bereits rückgekühlten Verdichterluft. Jetzt muss lediglich noch dafür gesorgt werden, dass die Verdichterluft im Sinne einer automatisch arbeitenden Temperaturregulierung durch die entsprechenden Aggregate geschickt wird, bevor sie zur Belüftung in die Kabine gelangt. Die Luftaufbereitung muss aber auch einer unzulässig hohen Erwärmung und Befeuchtung der Kabinenluft durch die Wärme- und Wasserdampfabgabe der Passagiere entgegenarbeiten. Bei hohen Aussentemperaturen ist dazu eine Aufbereitung von Kabinenluft durch Kühlung und Entfeuchtung notwendig. In grossen Flughöhen, also auch bei tiefen Temperaturen, ist dagegen Heizung und nötigenfalls auch Befeuchtung notwendig. Die Befeuchtung der Luft kann kostspielig werden, da auf einem Langstreckenflug von einigen Stunden Dauer grosse Mengen Wasser an Stelle von zahlenden Passagieren mitgeführt werden müssen. Gründliche Untersuchungen ergaben, dass trockene Luft schon bei mittleren und vor allem bei hohen Temperaturen angenehmer und gestünder als feuchte ist. Bei den heute üblichen Flughöhen kann der herabgesetzte Luftfeuchtigkeitsgrad ohne Nachteil in Kauf genommen werden, wenn die Kabinentemperatur entsprechend - d.h. auf etwa 24° C - erhöht wird. Die natürlich bedingte Luftentfeuchtung hilft aber auch mit, den Wasserniederschlag an Kabinenwänden und Fenstern zu vermeiden.

IATA Gesellschaften im Dienst der Ungarnhilfe - Von einigen IATA-Gesellschaften wurde ab 10. November auf einer Luftbrücke zwischen den Vereinigten Staaten und Europa der Transport von nahezu 100 Tonnen Lebensmitteln und Kleidern für ungarische Kinder in die Wege geleitet. Die Initiative ist von Fluggesellschaften verschiedener Länder spontan ergriffen worden; sie spezieren die Güter kostenlos.

86 Flugzeuge im Tag über dem Nordatlantik - Das amerikanische Luftverkehrsamt meldete für die Monate Juli und August 1956 einen Tagesdurchschnitt von 86 den Nordatlantik überquerenden zivilen Verkehrsflugzeugen.

5 DC-8 für die UAT - Die französische Luftverkehrsgesellschaft Union Aéromaritime de Transport hat fünf Düsenflugzeuge von Douglas-Typ DC-8 bestellt. Der Auftrag, der noch der Billigung durch die französischen Regierung bedarf, sieht den Kauf von drei Einheiten im ersten Halbjahr 1960 und eine Option auf zwei weitere, zu Beginn des Jahres 1962 lieferbare Flugzeuge vor.

125 Metropolitan sind bis jetzt insgesamt bei den Convair-Werken bestellt werden. Dieses Flugzeugmuster hat damit einen Erfolg, der auch die von der Swissair getroffene Wahl glänzend rechtfertigt.

Kapitalerhöhung bei der Lufthansa - An ihrer Generalversammlung vom 5. Dezember beschlossen die Aktionäre der Deutschen Lufthansa, das Kapital ihrer Gesellschaft von 80 auf 120 Mio. DM zu erhöhen. Die Chase Manhattan Bank New York gewährte ihr einen Kredit von 10 Mio. Dollar.

Mehr Fremdkapital für die BOAC und BEA - Den beiden staatlichen britischen Luftverkehrsgesellschaften BOAC und BEA wurde auf Grund eines neuen Gesetzes das Recht eingeräumt, ihre Limiten zur Aufnahme von Fremdkapital heraufzusetzen. Für die BOAC wurde sie von 80 Mio. auf 160 Mio. Pfund Sterling erhöht, während die BEA jetzt Anleihen bis zu einer Gesamthöhe von 60 Mio. statt wie bisher 35 Mio. Pfund Sterling aufnehmen darf.

Zum Betrieb innerfranzösischer Flugdienste ist 1954 die "Air Inter" gegründet worden. Diese Gesellschaft soll demnächst ihre Dienste aufnehmen und gleichzeitig ihr Aktienkapital von einer auf vierhundert Millionen französische Franken erhöhen.

Die neue Swissair-Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin nimmt zu Jahresbeginn 1957 ihre Tätigkeit in den neuen Räumlichkeiten an der Bahnhofstrasse 3 in Zürich auf.

Nordatlantik-Frachtverkehr - Am Samstag, den 24. November 1956, hat die Güterbeförderung durch die Swissair über den Nordatlantik einen neuen Höchststand erreicht. An diesem Tage gelangten mit unsern beiden Kursen SR 410 und SR 790 folgende Mengen zum Versand:

	Fracht	Post	Total
SR 410 (Erstklass-Kurs)	3'651 kg	1'106 kg	4'757 kg
SR 790 (Frachtkurs)	4'059 kg	568 kg	4'627 kg
Total	7'710 kg	1'674 kg	9'384 kg

Mit diesen Zuladungsmengen waren, bei gleichzeitig guter Passagierbesetzung von SR 410, die beiden Flugzeuge vollständig ausgelastet.

Die ärztliche Ecke

"Airline Doctors" und ihre Aufgaben - Des öfters befragt man uns über den eigentlichen Aufgabenkreis des Ärztlichen Dienstes. Hier ein paar Stichworte dazu:

1. Die erste Aufgabe ist die Fliegermedizin, d.h.:
 - die ärztliche Verbindung mit der Weltgesundheits-Organisation, der ICAO und IATA, der Aero Medical Association, dem Eidg. Luftamt und der Fliegertruppe;
 - die Lösung ärztlicher und hygienischer Probleme für Besatzungen und Passagiere im Flugzeug und auf Zwischenhalten;
 - die Selektion, Beratung und Betreuung des fliegenden Personals und die Zusammenarbeit mit Luftamt und Militär bei den Kontrolluntersuchungen.
2. Beratungen und Untersuchungen für ausländische Mitarbeiter - besonders in Tropengebieten -, Tauglichkeitsuntersuchungen, Impfungen und Instruktionen für diese Gebiete.
3. Eintrittsuntersuchungen für die ganze Swissair, Beratung der Pensionskasse, Ueberwachung des Gesundheitszustandes und der Absenzen im ganzen Betrieb.
4. Gewerbemedizin: Gewerbeärztliche Ueberwachung, Führung des Samariter- und des Unfallverhütungsdienstes.
5. Ärztlicher Unterricht für Besatzung und Bodenpersonal.
6. Beratende Zusammenarbeit mit allen Dienststellen.
7. Natürlich sind wir gerne bereit, uns auf Wunsch um Swissair-Angestellte auch ärztlich-praktisch zu kümmern. Nur ergeben sich dabei gewisse Einschränkungen durch die Belastung mit unsern übrigen Pflichten, durch die mit dem Aerzteverband getroffenen Vereinbarungen und durch die Notwendigkeit, dem fliegenden Personal und den Angestellten im Ausland die Priorität einzuräumen, wofür wir um Verständnis bitten.

Dr. H. Gartmann

Neueintritte - Die folgenden neuen Mitarbeiter, die wir herzlich willkommen heissen, sind im November in unsere Dienste getreten :

Generalsekretariat

Pressedienst

Meier Elisabeth Antoinette

Planungsdienst

Zahnd Roger Dr.

Departement I

Speditionsbüro

Brun Heidi

Devisen & Transfer

Singer Ursula

Hauptkasse

Bachmann Franz

Buchungsbüro

Scheidegger Agnes

Statistikdienst

Kessler Peter

Verkehrsabrechnung/Passage

Campana Athos

Kontrollbüro/Passage Verkauf

Maître Joseph

Kontrollbüro Post

Nussbaumer Armin

Passagier- & Gepäckabfertigung

Zellweger Heidi

Startdienst

Fröhlich Hans

Kramer Hans

Schättin Franz

Traffic

Diethelm Othmar

Eichenberger Kurt

Habegger Ruedy

Vogler Martin

Traffic-School

Besson Raymond

Brède Charles-Auguste

Britt Robert

Dürmüller Rudolf

Enderlin Hanspeter

Fuchsloch René

Furrer Theodor

Jordi Heinz

Kaeser Marcel

Kummer Kurt

Marti Gustav

Oetiker Heinz

Peter Fritz

Plattner Heinz

Salvisberg Hans

von Felbert Peter

Frachtdienst Import

Brand Peter

Piciotti Luigi

Stadtabfertigung Zürich

Heiniger Max

Rüedi André

Kantine Taubenried

Sergio Michèle

Kabinen-Ausrüstungsdienst

Signer Luise

Vogelbacher Ludwig

Kabinenpersonal-Aspiranten

Ackermann Anne-Marie

Bertschinger Heinz

Caminada Raymond

Dünner Heidi

Fraefel Cyril

Frey Rolf

Gantner Margrith Elisabeth

Gehring Klaus

Gilliéron Edgar

Hefti Hans

Hoffmann Alfons

Hofstetter Elisabeth

Kielholz Gertrud

Departement II

Sekretariat Dept. II

Hegwein Maria

Sektion Verkaufsförderung

Siegfried Renate

Sektion Fracht-Verkauf

Herzog Fritz

Abteilung Propaganda

Althaus Willi

Troesch Christine

Luftreisebüro Zürich

Surbeck Beate

Station Blotzheim

Meyer Marianne

Departement III

Manual Production

Lehmann Emma

Piloten

Donovan Robert

Hemsworth Neville

Merriam Donald

Navigatoren

Springer Willem-Frederik

Piloten-Aspiranten

Berger Werner

Mooy Jan Willem

Sektion Flight Control

Stierli Alex

von Lerber Theo

Navigation Office

Luchsinger Vreni

Künzler Johann Ulrich
Küpfer Theodor
Michel Nelly
Peter Armin
Roth Ernst
Roth Max
Spuhler Renate
Sutter Heidi
Schär Susanne
Schoch Erika
Schoch Heidi
Schönenberger Brigitte
Tanner Aline
Täschler Fritz
Unternährer Hans
Vasta Bruno
von Siebenthal Peter
Zimmermann Hildegard
Zingg Béatrice Rosa

Departement IV

Sektion Administration
Reichmuth Walter
Ingenieur-Abteilung
Leutenegger Dora
Sektion Betriebsstudien
Fässler Willy
Sektion Bestellung, Budget
Sutter Brunhilde
Lagerbuchhaltung
Müller Rudolf
Flugzeugüberholung
Dreher Werner
Furrer Fritz
Jud Werner
Leutwyler Roland
Müller Joachim
Wiederkehr Albert
Flugzeugwartung
Stadelmann Konrad
Spenglerei
Gysin Paul
Imfeld Siegfried

Sektion IERA
Irmiger Ernst Heinrich
Instrumentenwerkstatt
Hürlimann Alfred
Elektrowerkstatt
Trinkler Johann
Radiowerkstatt
Merz Rudolf
Ruppeiner Max Ernst
Sigrist Reinhard
Zylinderwerkstatt
Hüni Willy

Direktion Genf

Flugzeugunterhalt
Fardel Lucien
Fundbüro
Jordi Josefa
Fracht Export
Trost Raymond
Verpflegungsbetrieb Cointrin
Chevalley Jean-Claude

Auslandvertretungen

Manchester
Mettler Hans
Paris
Gorisse Jacques
Düsseldorf
Müller Günther
Hamburg, Stadtbüro
Fink Walter
Kairo
Abdel Azim Saad Pasha
Recife
De Oliveira Nythamar

Allgemeine Personalausbildungsreserve

Bänziger Lilly
Ehrler Gottfried
Müller Arthur
Noak Werner
Tobler Hansjürg
Trezzini Fernanda

Ernennungen in der Abteilung Passagierflugdienst - Herr Hans Gurtner, bisher Chef Sektion Kabinenpersonal, wurde zum Strecken-Inspektor ernannt und untersteht in dieser Stabsfunktion direkt dem Chef der Abteilung. Herr Georg Sidler hat die Funktion des Chefs der Sektion Kabinen-Personal neu übernommen, während Herr Hermann Ochsenbein bereits per 1. Juli 1956 zum Chef der Sektion Borddienst befördert wurde. Wir wünschen den Neuernannten viel Erfolg.

Happy Landings - Wir freuen uns, den nachgenannten Mitarbeitern zu ihrer Vermählung gratulieren zu dürfen :
15.9.: Sievi Remo, Radio-Werkstatt (Dept. IV) ; 22.9.: Egger Kurt, Technischer Dienst Basel (IV) ; 29.9. : Ernst Hans Flugbetrieb (IV) ; 29.9. : Weber Hans, Kontierungs- und Fakturenkontrollbüro (I) ; 20.10. : Jotterand Charles, Swissair Athen (II) ; 27.10. : Blaser Richard, Sektion AVOR (IV) ; 7.11. : Weissinger Ernst, Spenglerei (IV) ; 1.12. : Schwab Ursula (jetzt Frau Bachmann), Telex Hirschengraben (II).

An der Zürcher Volkshochschule hält Herr Dr. Bossard, Chef unseres Psychotechnischen Dienstes, ab 11. Januar einen Kurs über das Thema "Mensch und Betrieb". Ueber zweihundert Teilnehmer haben sich bereits eingeschrieben.

Allgemeine Pensionskasse

Die Anrechnung von Versicherungsleistungen an die Renten der APK - In den letzten Swissair-News berichteten wir grundsätzlich über die Todesfall-Leistungen der APK. Wir möchten unsere Ausführungen in dieser Nummer ergänzen. Die Witwen- und Waisenrenten der APK kommen auch dann voll zur Auszahlung, wenn der Verstorbene private Lebens- oder Unfallversicherungen abgeschlossen hatte. Hingegen kürzt die APK ihre Renten automatisch dort, wo gleichzeitig von der SUVA eine Rente bezahlt wird. Das gleiche Recht steht der APK in Fällen zu, wo Todesfall-Leistungen aus allfälligen von der Swissair für den Verstorbenen abgeschlossenen Versicherungen ausbezahlt werden, oder wo die Hinterlassenen realisierbare Haftpflichtansprüche gegenüber Dritten geltend machen können. Immerhin wird die Kürzung kaum je mehr als die Hälfte der Witwenrente betragen. Eine Kürzung der APK-Waisenrenten ist sogar ausgeschlossen. Das Kürzungsrecht soll verhindern, dass zwischen einem Krankheits- und einem Unfalltod krasse Unterschiede entstehen. Bei einem Unfalltod sollen die Hinterlassenen von den obligatorischen Versicherungen nicht eine Vielzahl von Renten erhalten, die zusammen mitunter das Salär des Verstorbenen übersteigen könnten, wenn ihnen bei einem Krankheitstod nur die Renten der Pensionskasse und der AHV zukommen. Versicherungstechnisch ist die Kürzung der Renten im Unfalltod ein Solidaritätsbeitrag der begünstigten Hinterlassenen von Verunfallten an die Invaliden und stark benachteiligten Hinterlassenen von Kranken. Es ist zu bedenken, dass eine Pensionskasse auf andere obligatorische Versicherungen abgestimmt sein muss, wenn keine Ungerechtigkeiten entstehen sollen. - Kürzungen und Verrechnungen werden praktisch von allen staatlichen und privaten Pensionskassen vorgesehen. Meistens gehen diese noch weiter, indem sie von ihren eigenen Renten die vollen SUVA- und zum Teil sogar die AHV-Renten in Abzug bringen. Die Hinterlassenen eines Swissair-Angestellten haben daher in vielen Fällen gesamthaft grössere Versicherungsleistungen zugut als die anderer Arbeitnehmer. Trotzdem ist der einzelne Swissair-Angestellte der Pflicht nicht enthoben, für den Schutz seiner Familienangehörigen im Todesfall selber nach besten Kräften zu sorgen.

Dr. F. Kummer

Der Druckfehlerteufel hat uns im APK-Artikel der November-News einen üblen Streich gespielt. Die Ziffer für das Kapital der speziellen Todesfallversicherung für das Sterbealter von 40 Jahren muss richtig Fr. 3'040.- (nicht 3'404) lauten.

MITTEILUNGEN DER FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER SWISSAIR

Kunst-Zirkel - Die Ergebnisse unseres Photo-Wettbewerbes

Am 30. November beurteilte die Jury (Fräulein H. Brack, Chef Finanzabt., und die Herren Bingler, Berufsphotograph, R. Nordmann, Propagandachef, und Max Blöchliger, Zolldeklarant) die zu unserm Photo-Wettbewerb eingegangenen Bilder. Man war allgemein der Auffassung, es hätten noch mehr und noch bessere Arbeiten eingehen dürfen. Die Thema-stellung wurde oft missverstanden. Es konnte trotzdem in allen vier Kategorien je ein erster Preis von Fr. 100.- zuerkannt werden. Die Preisgewinner sind: Kategorie A-1 (Porträt, schwarz-weiss): 1. Arosa, "Peter": Peter Wydler, Abt. Betriebsplanung, Dept. IV. 2. Pluto 3, "Alter Fischer von Mykonos": Rudolf Widmer, Pilot/Funker, Dept. III. 3. Cornelia, "Keltische Zigeunerin in Schottland": Benj Häfelfinger, Rechnungswesen Deutschland, Frankfurt. Kategorie A-2 (Ferienstimmung, schwarz-weiss): 1. Foto Frosch, "Wandern im Licht": Kurt Schinz, Ing.-Abt., Elektrobüro, Dept. IV. 2. Foto Frosch, "Schabernack" (derselbe). Kategorie B-1 (Stilleben, Farbendias): 1. Odysseus "Spiel im Sand": Hans Jakob, Elektrobüro, Dept. IV. 2. Pluto 3. "Der Granatapfel" (wie 2. Rang Kat. A-1). 3. Foto Frosch, "Begegnung" (wie 1. und 2. Rang Kat. A-2). Kategorie B-2 (Landschaft; Farbendias): 1. Pharao, "Abendstimmung am Nil": Werner Hosang, Abt. Inspektorat, Dept. I. 2. Corvatsch, "Corvatsch": Heiner Stricker, Sektion AVOR, Dept. IV. 3. Cornelia, "Strasse 66, Texas, USA": (wie 3. Rang Kat. A-1).

no teamwork



Schachklub - Die zweite Partie des Zürcher Firmen Cup vom 21. November 1956 gegen Kantonale Beamte endete für uns mit einer Niederlage. Das Resultat lautet 4/2 : 2/2 -

Der alljährlich ausgetragene Wettkampf Zürich - Genf um den Auderset-Dubois Pokal brachte den Genfern einen überlegenen Sieg über unsere kombinierte B- und C-Mannschaft. Die Revanche wird voraussichtlich im Januar stattfinden.

Vergünstigungen - Die Glatttag, Grosswäscherei AG in Glattbrugg, gewährt unserm uniformierten Personal Spezialpreise für das Waschen und Bügeln von Uniformhemden/- und -blusen. Der reduzierte Preis beträgt pro Hemd Fr. 1.20, pro Bluse Fr. 2.-.

Die Firma Carl Lorenzi, Messerschmiede, Stampfenbachplatz 4, Zürich, räumt den Swissair-Angestellten einen Rabatt von 10 % auf sämtlichen Verkaufsartikeln ein.



DIE EHRENTAFEL

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

Herr Rudolf Probst, Sektion Administration, Dept. III	Fr. 350.--	4812
Herr Hans Schenk, Kontroll-Abteilung, Dept. IV	Fr. 300.--	362
Herr Ernst Brupbacher, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 180.--	3217/4911
Herr Ernst Bosshardt, Produktions-Abteilung, Dept. IV	Fr. 80.--	3404
Herr Walter Grossenbacher, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 70.--	4501
Herr Ernst Reiser, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 50.--	4568
Herr Hans Rüdistöbli, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 10.--	4508
Herr Ernst Baumberger, Sektion Materialverwaltung, Dept. IV	*	4912

Herr Rudolf Probst konstruierte eine Montage-Schablone für die Uebertragung von Filmen auf Druckerplatten. Diese besteht aus einer durchsichtigen Schablonenplatte mit eingravierter Netz- und Zahlen-einteilung, die mit 4 Stiften auf die Druckerplatte gesteckt wird. Die Anwendung dieser Schablone ermöglicht - im Gegensatz zum bisherigen Abmessen mittels Masstab, das keine Gewähr für absolute Genauigkeit bot - ein rascheres und präziseres Montieren und Zentrieren der Filme auf die Offsetfolien. Daraus resultiert eine beträchtliche Einsparung an Arbeitszeit und eine Verminderung der Materialkosten.

Herr Hans Schenk machte den Vorschlag, das Gewinde der Kurbelwellen-Spannbolzen nicht mehr zu verzinnen, sondern zu verkupfern. Durch diese Aenderung in der Oberflächenbehandlung wird erreicht, dass die Bolzen mindestens 2 Motorlaufzeiten länger verwendet werden können, was eine grosse Materialeinsparung bedeutet.

Herr Ernst Brupbacher machte die Anregung, an Stelle der bisherigen Benzintankdeckel-Dichtungen aus Aluminium und Gummi, "Nebar" Gummikork-Dichtungen zu verwenden. Da jährlich ca. 80 solche Dichtungen gewechselt werden müssen, ergibt sich durch das Wegfallen des Aufkittens eine Einsparung an Arbeitszeit. Die Verkürzung der Montagezeit hilft vor allem bei Durchgangskontrollen mit, allfällige Verspätungen zu vermeiden.

Ferner schlug der gleiche Einsender vor, die langen Schraubenzieher mit einer Ratsche zu versehen; dadurch wird beim Lösen der Strukturdeckel eine Arbeitserleichterung und eine schonendere Behandlung des Materials erreicht.

Herr Ernst Bosshardt baute eine Vakuum-Spannvorrichtung für das Parallelplandreihen von Broncedruckscheiben der Satellitenräder. Die Verwendung dieses Spannwerkzeuges ergibt eine Einsparung an Arbeitszeit. In Anbetracht der Durchführung des Service-Bulletins Nr. 1351 wurde dieser Vorschlag seinerzeit abgelehnt. Da dieses Bulletin bis heute nicht zur Ausführung gelangte und laufend solche Scheiben mit dieser Spannvorrichtung bearbeitet werden, erhält der Vorschlag seine volle Berechtigung.

Herr Walter Grossenbacher machte den Vorschlag, für die Auslass-Ventile, Uebermass-Führungsbüchsen mit $\emptyset + 40$ herzustellen. Dadurch ist es möglich, pro Jahr ca. 12'000 Stunden an Zylinderlaufzeit zu gewinnen, wodurch 2 Zylinder eingespart werden können. Die Ing. Abt. hat bereits solche Büchsen in Auftrag gegeben.

Herr Ernst Reiser machte die Anregung, die beiden Griffhälften am Fahrwerkbetätigungshebel mit Bohrungen zu versehen, damit der Betätigungshebel mit einem Bolzen in der Stellung "Neutral" blockiert werden kann. Seine Idee hilft bestimmt mit, Unfälle zu verhüten.

Herr Hans Rüdistöhl schlug vor, Schutzgamaschen anzuschaffen, um beim Schweißen und Ausbrennen die Schuhe und Hosenstösse vor wegsprühenden Metalltropfen zu schützen.

Herr Ernst Baumberger machte die Anregung, die Schubladen in den neuen Magazingestellen mit kippbaren Anschlägen zu versehen. Dadurch wird es möglich, die Schubladen herauszuziehen, ohne die Arretierung wegschrauben zu müssen. Auf Grund dieses Vorschlages werden die neu bestellten Magazingestelle mit Kippansschlägen geliefert.

* Die Firma Metallbau A.G., Lieferantin der Gestelle, wird ihm die Prämie direkt überweisen.

Folgende zur Prämiiierung vorgesehene Vorschläge, können aus terminlichen Gründen erst in der nächsten Nummer zum Abschluss gebracht werden :

2887 Tanken von Autobenzin anstelle von Benzin OZ 73 durch die Start-Fahrzeuge.

3070 Einbau einer Vergaserluft-Heizung im Motorenprüfstand.

4307 Anbringen von Klemmbügel zum Fixieren der Vorhänge in den DC-3 Flugzeugen.

4510 Auftanken der Fahrzeuge des Verpflegungsdienstes im Raume des Dept. III

4916 Neuzuteilung der Kleiderkasten in der Werft-Garderobe.

4931 Befestigen der Blinddeckel an den Propellerreglern.

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

427 Abdeckung der Landefackel-Austrittsöffnung.

3065 Segeltuchtasche für Werft- und Flugbetriebsmechaniker.

4810 Blachen für Gepäckwagen

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

3963 Reduktion der Lagerbestände. bei Herr Matt, Sektion Bestellung, Dept. IV

4347 Schlecht an den Sender angepasste Antennenschwerter. bei Herr J. Baumann, Sektion IERA,
Dept. IV

4698 Aero-Camping am Meer. bei der Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin.

Die nachstehenden Vorschläge sind zur Prämiiierung vorgesehen. Die Einsender werden ersucht, ihre Talons dem Organisationsbüro einzuschicken.

4104 Kontaktschienen der Propeller-Enteisung.

4144 Aenderung der Wegweisertafel bei der Werft.

4541 Einpressen von Bronze-Büchsen in die Kipphebel der R-2000 u. R-2800 Motoren.

4691 Reinigung der Scheiben-Oelfilter.

4906 Werkzeug zur Demontage der Trim Flight Tab.

4917 Loch-Entgrater.

5002 Material-Anforderungsblöcke.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 412 Unleserliche Kopien der Bestellungen-Aufträge. Dass die letzten Kopien der Bestellungen-Aufträge schwer leserlich sind, ist für den Techn. Einkauf nicht neu. Er hat sich seit langer Zeit bemüht, diesem Umstand durch die Verwendung von besserer Papier- resp. Carbonpapier-Qualität abzuwehren, leider ohne Erfolg. Zur Zeit steht jedoch die Einführung eines Vervielfältigungsverfahrens zur Diskussion, welches diesen Uebelstand ausschliesst.
- 2466 Farbwechsel für Streckenflugpläne, ja oder nein ? Bei der Einführung der Streckenflugpläne im Jahre 1947 wurde der Wunsch geäussert, die Farbe mit jeder Ausgabe zu wechseln. Dieser Farbwechsel wurde dann 3 1/2 Jahre eingehalten.
Einem Vorschlag von 1951, bei allen Ausgaben die gleiche Farbe beizubehalten, wurde während den nachfolgenden 4 1/2 Jahren nachgelebt.
Seit Oktober 1955 wird die Farbe bei jedem Flugplanwechsel wiederum geändert.
- 4133 Absperrmaterial. Bei der Ausführung von Tief- oder Hochbauten ist das Absperrmaterial der Strassen- und Wegstücke Sache der betr. Unternehmer, welche auch über das entsprechende Absperrmaterial verfügen. Für die betriebsbedingten Absperrmassnahmen sollte das vorhandene Material genügen.
- 4632 Ersetzen der bestehenden Bestellungen-Formularblöcke durch Umdruck-Matrizen. Durch das Anwachsen der an den Bestellungskopien interessierten Stellen, musste notgedrungen die Anzahl der Kopien erhöht werden. Zur Zeit wird ein Vervielfältigungsverfahren geprüft, das geeignet erscheint, gut leserliche Kopien herzustellen.
- 4635 Abschlussdeckel über die Abgasturbinen-Oeffnungen, zur Verhütung von Schäden während den Standzeiten. Mit dem Eintreffen des ersten DC-7C Flugzeuges wurde dieses Problem aufgegriffen und befindet sich zur Zeit im Studium. Für die Aufmerksamkeit danken wir trotzdem.
- 4662 Werkzeughalter zum Gewindeschneiden auf der Drehbank. Das vorgeschlagene Werkzeug ist in der genau gleichen Ausführung im Handel erhältlich. Da es jedoch nur in beschränkter Masse anwendbar ist, d.h. nur für Gewinde- ϕ bis 8 mm, lohnt sich die Anschaffung desselben nicht.
- 4703 Weglassen des Wortes "intern" bei den Briefbogen A4, um das gleiche Formular auch als nachfolgende Seiten etc. zu verwenden. Dieser Vorschlag ist durch den in Vorbereitung befindlichen Neudruck überholt.
- 4717 Dispatcherdienst in New-York, durch die Besatzungsmitglieder des Frachters SR 790/1. Vor der Eröffnung des Idlewild Dispatches wurde das Problem bereits studiert, musste aber aus folgenden Gründen fallen gelassen werden : 1. Die Besatzungsmitglieder sind nicht als Dispatcher ausgebildet, besitzen somit weder die zur Ausübung dieser Arbeit notwendige Luftamt- oder Firmalizenz.
2. Der Dispatcher befasst sich nicht nur mit der Flugvorplanung, sondern auch mit Fluganalyse, Flugüberwachung, Briefing, Debriefing, Ladeplanung und operativen Entscheidungen. Eine einwandfreie und verlässliche Durchführung dieser verantwortungsvollen Arbeit verlangt umfangreiche und gründliche Kenntnisse der Materie, die nur in den Dispatcherkursen vermittelt werden können.
3. Der Dispatch Dienst arbeitet 24 Stunden pro Tag, wobei die Morgenschicht doppelt besetzt ist. Es werden daher pro Woche 5 Leute benötigt, die mit allen Aufgaben vertraut sind.
- 4724 Beziehungen der SWISSAIR zu den Gesellschaften der Ostblock-Staaten. Solche Probleme können nicht über den Weg des Vorschlagswesens behandelt werden.
- 4815 Lenkrollen für den Kistenverlad. Die im Startdienst vorhandenen Hebeeisen mit Rollen (Johnson Bars) sind für den Verlad von sperrigen Gütern besser geeignet. Die vorgeschlagenen Lenkrollen gestatten wohl eine den Frachtraumboden schonende Verschiebung der Güter, das Abheben der Kisten von den eingehackten Rollen würde jedoch eine Beschädigung des Blechbodens nicht ausschliessen.
- 4907 Abzugvorrichtung für Zünd-Verteilerplatten. Dieser Vorschlag kommt leider zu spät. Mit dem Auf-läppen von Graphitpulver auf die sandgestrahlten Verteilerplatten, hat die Ing. Abt. nach einer längeren Versuchsreihe eine erfolgversprechende Lösung gefunden, welche das Brandstellen erzeugende "Bürstenfeuer" weitgehend eliminieren soll. Diese Oberflächenbehandlung der Verteilerplatten ergibt eine Verbesserung der Gleitfähigkeit zwischen Platte und Kohle, wodurch eine gleichmässige Kontaktwirkung und eine Verminderung der Kohlenabnützung erreicht wird.
Laut Auftrag Nr. 60'665 wird ab sofort an allen Zünd-Verteilerplatten der CV-440 und DC-6B, diese Oberflächenbehandlung durchgeführt. In der Folge dürfen die Verteilerplatten nicht mehr geschliffen werden.
Wie bis jetzt vorauszusehen ist, fällt bei den DC-7C Flugzeugen das Schleifen dieser Verteilerplatten ebenfalls weg.

- 4944 Abortanlagen in der Werft. Das Anbringen einer grösseren Schutzwand ist nicht nötig, da bei geöffneter Tür die Sicht durch den Ein- oder Austretenden verdeckt wird.
- 4971 Einbau von Warnlampen an den Docks. Der Einbau von Warnlampen an den Docks, die von allen Arbeitsstellen am Flugzeug eingesehen werden können, würde eine sehr umfangreiche Installation verlangen. Die Kosten hierfür stünden in keinem Verhältnis zum erreichbaren Gewinn. Eine einfachere Ausführung eines optischen Warnsignals ergäbe aber keine befriedigende Lösung. Die sicherste und einfachste Art, die Kurzschlussgefahr zu eliminieren, lässt sich durch die heute angewendete Arbeitsorganisation erreichen, die folgendermassen aufgebaut ist :
Bei Revisionen und Kontrollen sind die Standzeiten in zwei Arbeitsperioden aufgeteilt. Im ersten Teil der Standzeit steht das Flugzeug mit abgetrennten Stromquellen im Dock, während im zweiten Teil das Flugzeug bis zum Ende der Standzeit am Stromnetz angeschlossen bleibt. Sind in der zweiten Periode Arbeiten an Aggregaten oder Systemen auszuführen, die während der Arbeitsdauer vom Stromnetz abgeschaltet bleiben müssen, sind die entsprechenden Stromkreise am Circuit-Breaker Panel vom Stromnetz abzutrennen. Diese lokale Unterbrechung ist am Circuit-Breaker Panel durch Anbringen eines mit Namen und Arbeitshinweis versehenen Klebstreifens zu markieren, wobei jedes Aus- und Einschalten nur im Einverständnis mit dem Dockchef resp. Schichtenführer vorgenommen werden darf. Bei Einhaltung dieser Arbeitsabwicklung sollte eine Kurzschlussgefahr gänzlich vermieden werden können.
- 4986 Säulenbohrmaschine auf den Docks. Die Montage von teuren Säulenbohrmaschinen auf den Docks lohnt sich in Anbetracht des geringen Bedarfes nicht. Die anfallenden Serien- und Vorbereitungsarbeiten an Blechen werden, von wenigen Ausnahmen abgesehen, in der Spenglerei ausgeführt. Ausserdem steht in der Zubehör-Werkstatt, vor dem Convair-Dock eine Säulenbohrmaschine zur Verfügung.

Folgende Vorschläge befinden sich im Versuchsstadium :

- 118 Neugestaltung des Flugplanhandbuches. Es wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich schon seit längerer Zeit mit der techn. Ausarbeitung befasst. Kann bis auf weiteres nicht abgeschlossen werden.
- 302 Niederspannungskabel. Kann vor Mitte 1957 nicht abgeschlossen werden.
- 770 Bemalen der Propellerenden mit weisser und roter Scotchlight-Farbe. Kann voraussichtlich zu Beginn des nächsten Jahres abgeschlossen werden.
- 4378 Anfertigen eines fahrbaren DC-6/DC-7 Kompressoren-Prüfstandes. Vorgängig einer abschliessenden Behandlung müssen noch die Druckkabinentests genau abgeklärt werden. Abschluss ungewiss.
- 4395 Anfertigen von Spezial-Rolli zum Deponieren der Motor-Einbaubleche und Hauben. Kann voraussichtlich anfangs nächstes Jahr abgeschlossen werden.
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkab.-Hydr. Oelkühler. Es wurde versuchsweise ein Schutzgitter auf der HB-IBU eingebaut. Diese Versuchsausführung kann jedoch erst nach einer Laufzeit von 5000 Stunden (ca. 1 1/2 Jahr) soweit beurteilt werden, dass über die Ausrüstung aller DC-6B und DC-7C Flugzeuge befunden werden kann.
- 4994 Vergüten der Instrumenten-Gläser. Kann voraussichtlich im Februar 1957 abgeschlossen werden.

Folgender Vorschlag musste noch zurück gestellt werden :

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

Der Einsender des nachstehenden Vorschlages wird gebeten, den Talon einzusenden.

- 4182 Masslehre für Fahrwerkschalter. Für die technische Abklärung dieses Vorschlages benötigen wir noch verschiedene persönliche Auskünfte.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/412/416/607/609/642/770/771/789/1554/1589/1648/2465/2466/2659/2696/2817/2843/3613/
3963/3984/4069/4098/4104/4105/4111/4133/4138/4162/4182/4221/4247/4252/4253/4261/4280/4299/4337/
4347/4378/4380/4395/4502/4511/4515/4552/4553/4561/4570/4588/4594/4620/4622/4625/4630/4632/4635/4637/
4641/4658/4661/4662/4667/4682/4688/4689/4691/4692/4698/4703/4715/4717/4723/4724/4725/4726/4815/4860/
4876/4877/4902/4904/4907/4920/4921/4924/4944/4954/4962/4971/4975/4983/4985/4986/4988/4990/4992/4994/
5101/5107/5120/5121.

<u>Rückblick :</u>	<u>1952</u>	<u>1953</u>	<u>1954</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>
Total der eingegangenen Vorschläge :	436	264	414	360	320
Anzahl der prämierten Vorschläge :	69	43	45	79	84
Total der ausbezahlten Prämien :	990.-	1310.-	2660.-	6845.-	5020.-
Durchschnitt pro prämierten Vorschlag :	14.35	30.45	59.10	86.65	58.70
Höchste Prämie des Jahres :	50.-	300.-	300.-	1600.-	500.-
Mutmassliche Kosteneinsparung/Jahr :	9900.-	13100.-	26600.-	68450.-	50000.-

Das Total der ausbezahlten Prämien, sowie der Durchschnitt pro prämierten Vorschlag liegen dieses Jahr tiefer, weil noch verschiedene verheissungsvolle Vorschläge aus technischen Gründen nicht abgeschlossen werden konnten. Zudem wurden diese Ergebnisse im Jahre 1955 von der bisher höchsten Prämie von Fr. 1600.-- stark beeinflusst.

Wir hoffen, dass alle diejenigen, welche bis heute nicht unter den Prämienträgern figurierten, im neuen Jahr mehr Erfolg haben werden.

Gleichzeitig wünschen wir für 1957, dass die Vorschläge nicht nur enthalten "man sollte", sondern auch zeigen wie man es besser machen kann. Probleme vom Zaun reissen, ohne auf eine Lösung hinzuweisen, sind keine Vorschläge. Mit einer ausführlichen Bearbeitung des Vorschlages erspart ihr den Mitarbeitern des Vorschlagswesens Mühe und Arbeit und trägt viel zur speditiven Behandlung der Probleme bei.



Ein Vorschlag, der leider auch nicht berücksichtigt werden konnte : Zwecks Weiterentwicklung und Vertiefung des technischen Verständnisses soll dem Personal technisches Spielzeug mit nach Hause gegeben werden.