

✓ South

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 4

April 1956

Unsere Verkehrsleistungen im März 1956

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

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

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

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

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

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

Die Zahlen für das erste Quartal 1956

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

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

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

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

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

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

Wir wünschen viel Glück im Ehestand!

Was bringt der Sommerflugplan Neues?

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

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

Personalstatus per 31. März 1956

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die ärztliche Ecke
<u>PRO MEMORIA</u>
(bitte ausschneiden)
Die zahlreichen Anfragen lassen es wünschenswert erscheinen, das System der Krankmeldung nochmals in Erinnerung zu rufen.
Bei Abwesenheit von mehr als zwei vollen Tagen - sei es wegen Krankheit oder Unfall -, ist eine Krankmeldung (gelbes Formular) an den ärztlichen Dienst zu senden. Die Formulare können bei allen Personalbüros, Lohnbüro, Büro für Personalversicherung, Stationskasse Kloten, Flight Control, Kasse Dept. IV, Personalbüro Genf, bezogen werden. Sie sind vom Patienten selbst auszufüllen, wobei der behandelnde Arzt nur die Diagnose und die Unterschrift hinzusetzt. Diese Krankmeldungen unterliegen dem ärztlichen Geheimnis und dienen ausschliesslich statistischen Zwecken. Selbstverständlich wird über die Diagnose keine Auskunft erteilt. Bei Arbeitsantritt ist dem ärztlichen Dienst die Genesungsmeldung (rotes Formular) zuzustellen, die vom Angestellten selbst und ohne Inanspruchnahme des Arztes auszufüllen ist.
Bei Krankheit ohne Arbeitsunfähigkeit erübrigt sich eine Meldung. Der Krankenkassenschein für den behandelnden Arzt kann im Büro für Personalversicherung (für Dept. I & II), bei Herrn Weber, Kasse (für Dept. III & IV), Tel. 2878, angefordert werden.
Betriebs- oder Nichtbetriebsunfälle sind umgehend dem Lohnbüro zu melden. Auch diese erfordern, wie oben erwähnt, Krank- und Genesungsmeldung an den ärztlichen Dienst.

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

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

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

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

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

Europa - Nordamerika

PAA	29,7 %
KLM	20,6
TWA	13,5
SWISSAIR	6,1
Airwork	6,0
SAS	5,5
BOAC	5,0
Sabena	4,5
AF	4,3
LAI	2,2
DLH	1,5
EI A1	0,9
Iberia	0,2
<hr/>	
	100,0

Nordamerika - Europa

PAA	21,4 %
KLM	20,8
BOAC	10,6
TWA	10,6
AF	8,3
SAS	7,6
SWISSAIR	6,3
Airwork	5,8
Sabena	4,5
LAI	2,4
EI A1	1,0
DLH	0,4
Iberia	0,3
<hr/>	
	100,0

Das kleine ABC des Luftverkehrs

Welches sind die fünf Luftfreiheiten ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Departement I

Lochkartendienst

Beutler Greta

Statistik

Kurath Gebhard

Studer Margarethe

Departement II

Abtlg. Fracht & Post

Oberli Lilla

Reservationswesen

Zahno Pierre

Luftreisebüro Basel

Graber Hansruedi

Departement III

Personalbüro

Soliva Gabi

Statistik

Schaufelberger Olivia

Sektion Schule & Training

Leisi Greti

Dispatch

Gaberthüel Charlotte

Instruktion

Schlöpfer Hilda

Startdienst

Ledermann Gottfried

Schenk Heinz

Kabinenpersonal

Capeder Hedy

Verpflegungsdienst, Küche

Scheggia Umberto

Bereitstellung

Maurer Christian

Nachbur Theresia

Kabinen-Ausrüstungsdienst

Meier Pia

Abfertigung Zürich

Zobl Emil

Departement IV

Sektion Flugzeugunterhalt

Bührer Jakob

Buni Tazio

Kobler Pius

Loosli Hanspeter

Pedrazzini Pietro

Villiger Hans

Flugzeugwartung

Meier Ernst

Elektrowerkstatt

Gasser Max

Triebwerkgruppe I

Ellenberger Fritz

Triebwerkgruppe II

Bodmer Ernst

Direktion Genf

IERA-Radiowerkstatt

Hotz Roger

Luftreisebüro Genf

Eisenegger Bernard

Abfertigung Cointrin

Kuster Allan

Zimmerli Max

Auslandvertretungen

London

Clark Peter Russell

Lissabon

Vittoriano Antonio

Kairo

Fahmy Mohammed Ali

Malhame Gérard

Beirut

Kairouz Madeleine

New York

McKeon Rose Marina

O'Connell Thomas P.

Allg. Personalausbildungs-

reserve

Bönzli Erwin

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Voranzeige - Der Kunstzirkel beabsichtigt im kommenden Sommer einen

PHOTO - WETTBEWERB

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

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

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

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

Fussball

ASIA-Cup (Airlines Staff International Association).

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

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

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

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

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

1. ASIA-Skimeisterschaften in Val d'Isère.

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

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

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

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

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



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



DIE EHRENTAFEL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr. 299/2843/4176/4247/4373

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

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

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

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

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

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

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