

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 6

Juni 1956

Unsere Verkehrsleistungen im Mai 1956

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das kleine ABC des Luftverkehrs

Turboprop- und Turbo-Compound-Motoren

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

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

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

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

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

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

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

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

Die ärztliche Ecke

Woher kommt der Rheumatismus?

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

Dr. B. Hässig

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

Generalsekretariat

Suter Johann Anton Dr.

Departement I

Kanzlei und Aktionärbüro

Frêne Sidgrid

Grütter Olga

Speditionsbüro

Reichmuth Emmi

Kontokorrentbüro

Buchegger Josef

Lochkartendienst

Aschwanden Karl

Betriebsbuchhaltung & Kalkulationsdienst

Heiz Rosmarie

Verkehrsabrechnung Pool

Albrecht Judith

Departement II

Studienbüro

Hirsig Rudolf

Sektion Verkaufsbeziehungen

Keller Heidi

Sektion Fracht

Baumgartner Alois

Schmid Marguerite

Luftreisebüro Zürich

Duss Walter

Luftreisebüro Basel

Büche Karl Heinz

Techn. Dienst Blotzheim

Löw Alaman

Departement III

Vervielfältigungszentrale

Klöti Robert

Abteilung Flugdienst, Assistent

Staub Walter

Piloten

Cross Malcolm

Hall Ivor

Fernmeldedienst-Ingenieur

Oechslin Walter

Uebermittlungszentrale

Trüb Heidi

Traffic-School

Altdorfer Paul

Chaubert Claude-Daniel

Huegin Hansruedi

Kindhauser Hansjörg

Marti Siegfried

Mühlematter Kurt

Siegenthaler Rudolf

Sokoloff Wladimir

Stampfli Peter

Startdienst

Bähler Erwin

Buchser Gottlieb

Hegetschweiler Ernst

Abfertigung Kloten, Groundhostessen

Hess Agnes

Künzle Vroni

Abfertigung Zürich

Antonini Hans

Fracht Export

Gassmann Walter

Frachtbuchhaltung

Uttiger Rudolf

Abt. Passagierflugdienst, Kostenkontrolle

Frehner Rosmarie

Sektion Verpflegungsdienst

Hegnauer Doris

Betriebskantine Taubenried

Gehrig Franz

Hauptlager

Ramsauer Hans

Departement IV

Koordinationsstelle f. Umbauten

Pfister Berta

Sektion Bestellung

Aebli Maya

Administration/Budget

Boesch Elisabeth

Lagerbuchhaltung

Brandenberger Kurt

Sektion Flugzeugunterhalt

Hitz Felix

Keller Alois

Krieger Franz

Sauge Pierre

Studer Roland

Viola Alfred

Winkler Hans

Wyss Werner

Flugzeugüberholung

Egloff Hermann

Wiederkehr Jakob

Flugzeugwartung

Gräzer Walter

Weiss Albert

Weiss Hans

Flugzeugwartung IERA

Angst Werner

Spenglerei

Mathis Walter

Saxer Fritz

Sektion IERA

Däscher Alex

Forster Robert

Triebwerkgruppe I, Revision

Fisch Othmar

Mechanische Werkstatt

Strickler Alfred

Thoma Hans

Bauabteilung

Schmid Georg

Direktion Genf

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

Auslandvertretungen

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

Frankfurt Station

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

Allg. Personalausbildungsreserve

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

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

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

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

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

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

Bergsport - Aufruf zur Beteiligung

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

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

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

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

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

1. Kulturelle und soziale Tätigkeit:

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

2. Ferien und Ferienaustausch

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

An Veranstaltungen sind vorgesehen:

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

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

Der Vorstand der ASIA wurde wie folgt neubestellt:

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

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

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

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

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

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

Kloten: Herr Brun (Tel. 2779); Luftreisebüro: Herr Vogt (Tel. 448); Hirschengraben: Herr Pronzini (Tel. 645).
Alle Swissair-Schachfreunde sind eingeladen.



DIE EHRENTAFEL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr. 4260 / 4311 / 4394

Die nachstehenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

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

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

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

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

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

Nr. 326/770/4062.

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