

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

Nr. 8

5. Jahrgang

August 1956

Unsere Verkehrsleistungen im Juli 1956

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

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

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

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

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

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

Die ärztliche Ecke

Ueber das Kopfweh

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

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

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

Dr. B. Hässig

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die technische Ecke

und bringt als ersten Beitrag:

Was ist ein Verbund-Triebwerk?

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

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

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

Happy Landings - Es freut uns, zu den folgenden Vermählungen Glück wünschen zu können:
Staub Ernst, Kontierungs- und Fakturenkontrollbüro (Dept. I): 7.7.56;
Forchhammer René, Luftreisebüro Zürich (Dept. II): 16.5.56

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

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

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

Personaldienst

Büro für Personalversicherungen
Kehrer Maria

Departement I

Hauptkasse/Wertschriftenverwaltung
Rutschmann Walter

Lochkartendienst
Hess Trudy

Dokumentenzentrale Kloten
Kappeler Inge

Statistikdienst
Fischer Bruno

Verkehrsabrechnung/Passage
von Flüe Hans

Kontrollbüro/Passage, Verkauf
Kägi Armin

Kontrollbüro Fracht
Müller Ernst

Departement II

Abteilung Verkehr
Hug Madeleine

Verkehrsplanung
Arnold Pia

Frachtbuchhaltung Basel
Gisin Rolf Peter

Station Blotzheim
Bendy Emil

Mettler Oskar

Departement III

Sekt. Route Documentation
Piller Jean-François

Assistent Abteilung Bodendienst
Eggenberger Christian

Startdienst
Ehrler Hans

Luginbühl Otto

Passagierdienst, Schalterangestellte

Schlatter Albert

Passagierdienst, Groundhostessen

Hemmi Maria

Hilfiker Marlis

Stadtabfertigung Zürich

Riederer Maria

Schneebeli Ferdinand

Kabinen-Ausrüstungsdienst

Wächter Marta

Departement IV

Studienbüro

Gasser Rudolf

Sektion Bestellung, Budget

Laeng Lory

Sektion Materialverwaltung

Schmid Albert

Schwarz Wilhelm

Lagerbuchhaltung

Güntert Leo

Sektion Flugzeugunterhalt

Hensch Werner

Spenglerei

Hanselmann Andreas

Malerei

Knecht Heinrich

Hausdienst

Hofmann Johann

Utzinger August

Elektrowerkstatt

Collet Claude

Radiowerkstatt

Bösch Eugen

Schuler Felix

Direktion Genf

Abfertigung Genf

Sacher Stefan

Endbuchung Genf

Bovey Marcel

Telex

Gnädingler Marlise

Abfertigung Cointrin

Burnat Jean-Pierre

Waldner Peter

Verpflegungsbetrieb Cointrin

Rossmann Alain

Auslandvertretungen

Lissabon

Pereira Henriques Antonio

Beirut

Jerdak Adel Gebran

Istanbul

Davran Sadi

New York, Abfertigung

Andersen Burton E.

Perez Socrates

Rio de Janeiro

Whichello Keith

Allg. Personalausbildungsreserve

Badoux Auguste

Bösinger Margaret

Dreher August

Gehrig Hansruedi

Gerhard Kurt

Keller Marguerite

Koblet Lucie

Meier Beatrice

Müller Kurt

Pszenyczniuk Esther

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

Patenschaften für Pestalozzidorf-Kinder durch Swissair-Angestellte

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

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

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

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

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

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

Wer sind unsere Patenkinder ?

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

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

Wie wird man Patin oder Pate ?

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

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

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

Personaldienst

Personalkommission
Zürich - Kloten

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

Teilnahme - Erklärung

Name :

Vorname :

Dienststelle :

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

Ort :

Datum :

Unterschrift :

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



DIE EHRENTAFEL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr. 1555 / 3217 / 4170 / 4182 / 4591

Sich melden bitte :

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

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

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

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

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

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

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

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

Nr. 326/770

Vorschläge im Versuchsstadium :

Nr. 362/427/4132.
