

SWISSAIR

Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:
Presse und Public Relations
Dienst Zürich



Pour nos collaborateurs

Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations Genève

6. Jahrgang

Nr. 10

Oktober 1957

Unsere Verkehrsergebnisse im September 1957

	<u>1957</u>	<u>1956</u>
Offerierte Tonnenkilometer	17'071'598 + 58 %	10'776'214
Ausgelastete Tonnenkilometer	11'202'393 + 47 %	7'623'099
Etappenpassagiere	112'835 + 30 %	86'507
Fracht in kg	1'041'697 + 16 %	896'874
Post in kg	332'655 + 13 %	293'383
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	65,8 %	70,8 %

Mit diesen Resultaten ist der September besser ausgefallen als die beiden vorangehenden Monate. Ausgezeichnet abgeschnitten haben die Verkehrsgebiete Mittlerer Osten und Nordatlantik mit durchschnittlichen Auslastungsgraden von 79,5 resp. 75,7%. Der Südatlantik ergab mit nur 57,7% ein merklich schwächeres Resultat. Im Fernen Osten endlich ein deutlicher Fortschritt: durchschnittlich 55,4%, gegenüber 44,8% im August; hoffentlich hält diese Bewegung an, sodass die Linie bald ihre Kosten deckt! In Europa wurden 60,7% erzielt, was etwas besser ist als im Vormonat, aber schlechter als im September 1956.

Der Gesamtauslastungsfaktor von 65,8% ist befriedigend, obschon das Budget noch etwas optimistischer war und mit 66% rechnete. Leider haben wir aber die veranschlagte Produktionsziffer wieder nicht erreicht. Zur budgetierten Produktion fehlten 2,3%. Hauptgründe: Knappheit an Besatzungen - Ausfall eines Fernostkurses wegen Beschädigung eines DC-6B in Tokio - und vor allem der Umstand, dass einer unserer kostbaren DC-7C immer noch in Lissabon ausser Gefecht ist!

Nachdem im August der Produktionsausfall noch grösser war, und auch der Juli schon ein recht mässiges Resultat ergeben hatte, ist es notwendig, eine konzentrierte Anstrengung zu unternehmen, um das laufende Jahr zu einem günstigen Abschluss zu bringen. Im Hinblick auf die enormen Aufgaben, die in der nächsten Zeit mit der Einführung des Düsenflugzeug-Betriebes vor uns liegen, ist ein guter Jahresabschluss 1957 eine unbedingte Notwendigkeit für unsere Gesellschaft und damit für uns alle. Der Endspurt bis Neujahr

muss mit möglichst geringem Aufwand durchgestanden werden; ein entsprechender Sparbefehl der Geschäftsleitung ist sämtlichen Abteilungen und Ausservertretungen zugegangen. Wenn alle entschlossen zupacken und jede entbehrliche Ausgabe vermeiden, wird das Ziel erreicht werden.

Das Schweizerkreuz in Uruguay - Am 7. Oktober landete unser DC-7C HB-IBN "Bern" zum erstenmal in Montevideo, dem neuen Etappenort auf der Linie nach Buenos Aires.

Den Namen Thurgau erhielt am 16. September offiziell unser Metropolitan HB-IMP. Als Patin amtete die Gattin des thurgauischen Regierungspräsidenten Dr. W. Stähelin; der Regierungsrat nahm an der Feier in corpore teil.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden ernannt: Pilot Niklaus Wiedmer auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten, Flugkpt. Paulo Cajado auf Convaire und die Piloten Georges von Allmen, Werner Keller, Willi Meier und Willi Neuwander auf DC-3. Wir wünschen alles Gute!

Ins Aerztliche Komitee der IATA wurde für eine Amtsdauer von zwei Jahren der Chef unseres Aerztlichen Dienstes, Herr Dr. H. Gartmann, wieder gewählt.

Happy Landings heisst unser Wunsch an alle unsere neuvermählten Mitarbeiter. Es sind:

25.5.: Siegrist Rudolf, Dokumentenzentrale (I);
20.6.: Althaus Willi, Propaganda (II); 27.7.: Lehn-
herr Willy, Flugbetrieb (IV); 2.8.: Strasser Heinz,
Verkaufsplanung (II) mit Brunner Verena, Verkehrs-
abt.(II); 28.8.: Koller Hansuli, Endbuchung (II);
14.9.: Freihofer Fritz, Hydraulische Werkstatt (IV),
Stucki Alfred, Radio-Werkstatt (IV); 16.9.: Duss
Walter, Luftreisebüro (II); 17.9.: Zangger Richard,
Instrumenten-Werkstatt (IV); 20.9.: Ryser Fred,
Elektro-Werkstatt (IV); 21.9.: Frauenfelder Kurt,
Motoren-Prüfstand (IV), Handschin René, Werft (IV),
Klingler Walter, Abschluss- & Budgetdienst (I),
Miller Adolf, Lohnbüro (I), Känzig Theo, Fracht-
buchh.(I); 26.9.: Knecht Wilhelm, Lohnbüro (I);
27.9.: Aeschbacher Maria (jetzt: Frau Schmidt),
Swissair Basel; 28.9.: Friedli Werner, Motoren-
Magazin (IV); 28.9.: Maurer Viktor, Werft (IV).

Karl Biber † - Am 6. Oktober verunglückte Karl Biber, Angestellter unseres Zürcher Luftreisebüros, auf einer Klettertour an den Altenalptürmen im Alter von 47 Jahren tödlich. Wir werden dem geschätzten Mitarbeiter ein ehrendes Andenken bewahren und kondolieren seinen Angehörigen sehr herzlich.

Die ärztliche Ecke

Die asiatische Grippe - Der Name dieser Virus-Krankheit leitet sich vom Ort ihres 1. Erscheinens im April dieses Jahres, nämlich Hongkong und Singapore, her. Von dort hat sie sich bis nach Europa verbreitet. Es scheint, dass sie gegenwärtig auch bei uns grössere Bevölkerungskreise befällt und epidemischen Charakter annimmt. - Zu den ersten Symptomen gehören in vielen Fällen ein ausgesprochenes Durstgefühl, einige Stunden später etwas Halsschmerzen und meist schon innerhalb von 24 Stunden Temperaturen von 39° und darüber. Typisch sind starke Kopfschmerzen, Schmerzen in der Muskulatur, in den Knochen und Gelenken. Häufig sind diese Erscheinungen begleitet von einem trockenen Husten, der von einem Luftröhrenkatarrh herrührt, wobei die Lungen frei bleiben. Das Fieber und die übrigen Erscheinungen klingen relativ rasch ab. Der Patient ist im allgemeinen am 4. oder 5. Tag zwar etwas geschwächt, aber sonst frei von Symptomen. In den Tagen kurz nach dem Fieberanfall treten hin und wieder überraschend akute Schwächeanfälle auf, die bis zur kreislaufbedingten Ohnmacht führen können. -

Die asiatische Grippe unterscheidet sich von früher bekannten Grippeformen durch die Plötzlichkeit und Heftigkeit ihres Auftretens und ihre relative Gutartigkeit. Komplikationen, z.B. nachfolgende Lungenentzündung, sind selten, während sie in der Grippeepidemie 1918 die meisten Todesfälle gefordert haben. Andererseits scheint die Ansteckungsgefahr gross zu sein. Häufig hat sie bis zu 60 oder 70 % betragen. Auf einem Dampfer, der von Panama nach London unterwegs war, erkrankten 92 Personen, von denen aber in London nur noch 5 krank ankamen. Man kann also mit der relativen raschen Wiederherstellung der Betroffenen rechnen. - Zur Behandlung stehen bis heute, wie bei vielen andern Viruskrankheiten, keine spezifisch wirksamen Medikamente zur Verfügung. Der Körper muss die Krankheit selber überwinden, wobei er sich zugleich gegen sie immunisiert. Wir helfen ihm dabei durch absolute Bettruhe für mindestens 3 Tage, leichte Nahrung, reichliche Flüssigkeitszufuhr sowie durch Einnahme von etwas schweiss-treibenden und schmerzlindernden Mitteln (Treupel, Alcacyl, Aspirin etc.). Penicillin ist gegen die Grippe selber absolut wirkungslos. Hingegen kann man damit allfällige Nebeninfektionen, denen der geschwächte Körper eher ausgesetzt ist, bekämpfen. - Zur Vorbeugung gegen die asiatische Grippe wird heute in USA, England und Frankreich ein Impfstoff hergestellt, der aber vorläufig nur in sehr beschränkter Menge erhältlich ist und fast ausschliesslich für die Bevölkerung dieser Länder reserviert bleibt. Die Wirksamkeit dieser Impfung ist allerdings sehr umstritten. Sie erzeugt bei den Geimpften oft ähnliche Krankheitserscheinungen wie die Grippe selber. Da die Grippe, wie gesagt, hoch infektiös ist, sind Vorkehrungen zur Verhütung der Ansteckung wenig aussichtsreich. Am besten bewährt sich immer noch eine milde Chinin-
Prophylaxe. Deshalb wurde dafür gesorgt, dass jeder Swissair-Angestellte die Möglichkeit erhält, täglich eine kleine Menge Chinin während längerer Zeit zu sich zu nehmen. Die abgegebene Chinindosis ist unschädlich; lediglich Frauen, die in Erwartung sind, sollen kein Chinin zu sich nehmen.

Dr. B. Hässig.

Personalstatus per 30. September 1957

Direktion	8
Generalsekretariat	18
Planungsdienst	23
Zentraler Personaldienst	16
Allg. Personalausbildungsreserve	42
Departement I	251
Departement II	
Personal Schweiz	362
Personal Ausland	910
Departement III	
Bodenpersonal	766
Fliegendes Personal	666
Departement IV	1131
Direktion für die Westschweiz	440
	<hr/>
Total	4633
	=====

Amerikanische Flugzeuge für Oststaaten - Die jugoslawische Luftverkehrsgesellschaft JAT bestellte bei den Douglas Werken zwei DC-6B-Langstreckenflugzeuge, die gegen Ende 1958 ausgeliefert werden sollen. Die polnische LOT erwarb von der Sabena drei Convair-240. - Beide Verkäufe bedurften der Einwilligung der amerikanischen Behörde.

Das Ende der Metropolitan-Produktion ist von den Convair-Werken auf April 1958 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt wird die Produktion des Düsenverkehrsflugzeuges CV-880 aufgenommen. Der erste Metropolitan verliess das Werk im Dezember 1955. Bis April soll die Produktion einen Umfang von 176 Einheiten erreicht haben.

834,5 Millionen ausgelastete Passagierkilometer in einem Monat, und zwar im August dieses Jahres, sind das höchste von einer Fluggesellschaft in einem einzigen Monat je erreichte Ergebnis. Rekordhalter sind die amerikanische United Airlines. Die entsprechende Zahl für die Swissair beträgt 98,4 Millionen.

Neueintritte - Wir heissen die folgenden, im September neu bei uns eingetretenen Mitarbeiter herzlich willkommen:

Planungsdienst

Flugzeugprojekte
Helg Alfred

Departement I

Spedition
Imholz Gertrud
Büro für Inlandabrechnungen
Jost Ursula
Passageabrechnung
Caviezel Mia
Lochkartendienst
Müller Rosmarie

Departement II

Passagen Verkaufsbeziehungen
Morf Friedhold
Fracht-Verkehrsdienst
Böhlen Paul
Fracht-Verkaufsbeziehungen
Humbert Liliane
Verkehrsabteilung
Zulliger Walburga
Reservationswesen
Leuenberger Willi

Departement III

Navigationsbüro
Besson Jacques
Walser Heinrich

Traffic-School

Ackermann Alex
Bänninger Bruno Peter
Baumgartner Jakob
Brenni Raimondo
Forster Werner
Gafner Rudolf
Ganz Ulrich
Honegger Ernst
Huber Willy
Juriens Roger
Keiser Walter
Louis André
Mottier Reynold
Müller Otmar
Rau Marcel
Reiter Paul
Risch Henri Paul
Schlageter Klaus
Schluep Urs
Schmid Otto
Schultheiss Hanspeter
Tapis Armand
Tobler Hans-Rudolf
Widmer Hans

Startdienst
Fasnacht Robert
Huber Albert
Meier Ernst
Wiederkehr Karl
Fracht Export
Müller Remo
Tissot Armand
Passagierdienst, Auskunftsangest.
Peter René
Passagierdienst, Groundhostessen
Bützberger Rita
Duft Anne Marie
Stadtabfertigung Zürich
Bänninger Max Walter
Strässle Albert
Kabinen-Ausrüstungsdienst
Büsser Franz
Departement IV
Betriebsstudien
Schilling Hans
Triebwerke
Müller Albert
Einkauf Ausland
Meier Beatrice
Arbeitsvorbereitung
Arnold Albert
Flugzeugunterhalt
Hausammann Robert
Jegen Anton
Kläger Anton
Mäder Josef
Muff Josef
Rutz Fredy
Schretzmann Walter
Flugzeugüberholung
Michel Ernst
Flugzeugwartung
Buck Walter
Rossi Julius
Flugzeugwartung IERA
Arnold Norbert
Wieland Hanspeter
Schlosserei
Schnell René
Instrumentenwerkstatt
Matter Otto
Rüedi Josef
Trümpy Hans
Triebwerkgr. I, Revision
Arnold Hermann
Baer Otto
Honegger Markus
Meier Kurt
Triebwerkgr. II, Montage
Hoppler Jakob
Keller Hansueli
Kempter Kurt
Zylinderwerkstatt
Zeugin Emil

Triebwerkgr. II, Einbau
Flühmann Peter
Personalabteilung Dept. IV
Flückiger Fanny
Direction pour la Suisse Romande
Réservation
Hotz Alice
Telex
Maire Yvette
Service Trafic
Caprez Jean
Service Fret, Emballeurs
Bally Pierre-Alexandre
Service de Piste
Schaufelberger John
Auslandvertretungen
London
Baldo James
Köln, Stadtbüro
Penzich Waldemar
Köln, Station
Bornstein Ludwig
Stuttgart
Schoeps Friedrich
New York
Buchser Walter P.
Connor Marion K.
Field Lisa
Oczkowski Elizabeth
Rader Ronald C.
Wajsfelner Susan B.
Wou Paula
New York, Abfertigung
Marta Ruth
Stark Walter
Philadelphia
Logan John A.
Montevideo
Véja Alphonse
Tokio
Hamamoto Akone
Bombay
Kirpalani Kishen
Khalak-Dina Akbar Ahmed
Allgemeine Personelausbildungsreserve
Diebold Edmund
Köchli Selina
Lindenmann Beatrice
Paolini Margrit
Peter Serge
Peter Henri
Wuest Ernst

Ein vierzehnjähriger Japaner sucht einen schweizerischen Briefwechselfartner im Alter von 14 bis 18 Jahren. Masako Tomiyama (73 Chigahara Imamura, Anjo, Aichi, Japan) sammelt Briefmarken und farbige Postkarten. Er ist Mitglied des Youth Council for International Contact. Der Briefwechsel sollte in englischer Sprache erfolgen.



Trotz unseren grössten Bemühungen konnten nicht mehr als acht Anregungen prämiert werden. Doch befinden sich noch mehrere gute Vorschläge vor dem Abschluss und wir hoffen, dass einige davon in der nächsten Nummer unter den prämierten zu finden sind. Die prämierten Träger von diesem Monat heissen :

Herr Viktor Breitenmoser, Stat.-Leitung Kloten, Dept. III	Fr. 50.-	4819
Herr Max Buntschu, Triebwerk, Dept. IV	Fr. 50.-	5555
Herr Roland Meister, IERA, Dept. IV	Fr. 30.-	5524
Herr Rudolf Kaufmann, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 20.-	4111
Herr Ernst Stauffer, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 20.-	4511
Herr Bruno Keller, Stat.-Leitung Kloten, Dept. III	Fr. 20.-	5243
Herr Heinz Wetzler, Motorenprüfstand, Dept. IV	Fr. 20.-	5493
Herr Robert Hürlimann, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 10.-	4983

Herr Viktor Breitenmoser machte mit seinem Vorschlag auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten im Holdsystem aufmerksam. Als besondere Verbesserung schlug er vor :

- die bisher 6-stelligen Nummern auf den Hold-Etiketten durch eine 4-stellige Zahlenreihe zu ersetzen.
- die Etikettensätze, d.h. jeder Nummersatz von 1000 - 9999 in einer andern Farbe zu drucken.
- die Hold-Etiketten von einer einzigen Stelle aus zu verteilen.

Diese vorgebrachten Anregungen bringen folgende Vorteile mit sich :

- 4-stellige Nummern führen weniger zu Verwechslungen.
- die Aufteilung nach Farben ermöglicht auf den ersten Blick die im Hold allzulange eingelagerten Gegenstände zu erkennen.
- die Herausgabe und Verwaltung der Holdtags durch eine zentrale Stelle erleichtern die Ueberwachung.

Ausserdem gab der Vorschlag zugleich den Anstoss zu einer Reorganisation des ganzen Holdsystems, wobei die vorgeschlagene Methode in die Neuregelung einbezogen werden konnte.

Herr Max Buntschu fertigte für das Demontieren der Stösselführungen und Kipphebeldeckel an den Motoren einen speziellen Rohrsteckschlüssel an.

Bisher mussten die Muttern mit einem normalen Steckschlüssel gelöst und jede einzelne Mutter von Hand entfernt werden. Diese Arbeit war infolge der schlechten Zugänglichkeit sehr zeitraubend. Mit dem vorgeschlagenen Spez.-Schlüssel, der ca. 50 cm lang ist, können die Muttern sowohl gelöst als auch entfernt werden, indem der Schlüsselschaft als Magazin die demontierten Muttern aufnimmt.

Die Arbeitszeit für die Demontage der entsprechenden Motorteile wird dadurch wesentlich verringert.

Herr Roland Meister beantragte, für die Einstellung der Oelkühler-Actuators spezielle Prüfkabel anzufertigen.

Für die Einstellung der Kühlerklappen ist der Actuator, je nach Klappen-Position, auf- oder zulaufen zulassen. Bisher musste die entsprechende Actuator-Stellung unter Beizug eines Elektro-Mechanikers mit Hilfe von Schema und prov. montiertem Kabel herbeigeführt werden.

Die vorgeschlagenen Prüfkabel können nun an die bereits vorhandene Dock-Prüfverkabelung angeschlossen werden und lassen den Actuator automatisch in die "close" resp. "open" Position laufen, je nach der entsprechenden und bezeichneten Verdrahtung des Kabelsteckers.

Neben einer Zeiteinsparung ergibt sich daraus auch eine Verminderung der Brandgefahr. Die Betriebsplanung wird sofort einen Auftrag für die Herstellung solcher Prüfkabel erteilen.

Der Vorschlag von Herrn Rudolf Kaufmann, die funktionelle Ueberwachung der Scheibenheizung an den Metropolitan durch messen der Wechsellspannung zu verbessern, wurde seinerzeit abgelehnt. (gute Idee Nr.42/57)

Nun hat sich aber in der Zwischenzeit ergeben, dass die vom Service-Engineering schon damals studierte Methode einer Strommessung nicht wirtschaftlich ist. Man ist deshalb wieder auf die Anwendung einer Spannungsmessung zurückgekommen, die im Prinzip dem Vorschlag von Herrn Kaufmann entspricht. Somit hat er nachträglich eine Prämie verdient.

Herr Ernst Stauffer regte an, einen leichten zusammenklappbaren Cockpit-Stuhl herzustellen. Der Stuhl ist als Sitzgelegenheit während den Bedienungsarbeiten im Cockpit gedacht, da bei den Revisionsstandzeiten die normalen Cockpit-Stühle ausgebaut sind. Er wird die bisher verwendeten Kisten (!) ersetzen und den jeweiligen Einbau eines Normalsitzes für die Durchführung der Steuer- und Bremsfunktions-Kontrollen, die eine stabile Sitzgelegenheit verlangen, überflüssig machen.

Herr Bruno Keller bemerkte, dass am Gepäckraum der Metropolitan keine Gepäcksicherung vorhanden ist. Er schlug daher vor, dort ein Tuch anzubringen, damit beim Oeffnen der Türe das Gepäck nicht nachrutscht und auf den Boden des Tarmac fällt. Da der mit diesem Vorschlag aufgedeckte Misstand zu unliebsamen Konsequenzen führen kann, wurden mit Werkauftrag Nr. 57'043 die fehlenden Gepäcksicherungen sofort in Auftrag gegeben. Andererseits verdient die Aufmerksamkeit von Herrn Keller prämiert zu werden.

Herr Heinz Wetzel schlug vor, die Backen der zum Lösen der Hochspannungskabel gebräuchlichen 6-kt Spezialschlüssel konisch anzuschleifen.

In ihrer Originalform können diese Spezialschlüssel für die R-2800 Motoren ohne weiteres verwendet werden, sind jedoch für die gedrängte Bauart der EA-1 Wright-Motoren zu massiv. Wie die Erfahrung gezeigt hat, wird durch das Abschleifen der Schlüsselbacken eine wesentlich bessere Zugänglichkeit zu den hintern Kerzen der EA-1 Motoren und eine Vergrößerung des Drehweges erreicht.

Die Betriebsplanung ist zur Zeit an der Arbeit, die mit der Ausführung dieses Vorschlages im Zusammenhang stehenden Probleme zu lösen.

Herr Robert Hürlimann stellte fest, dass die Hülsenschrauben für die Parts-Kataloge auch bei Einbau-Ergänzungen im DC-7C, wie z.B. beim Anbringen der Toilettenkästchen verwendet werden. Um beim Gebrauch derselben weitere Umtriebe zu vermeiden, schlug er vor, diese Schrauben bereits verchromt oder kadmiert an Lager zu legen.

Der Vorschlag Nr. 5566, bei den Passagiertischen der DC-7C Flugzeuge mit Kunstleder überzogenes Resocel von 0,5 mm Dicke zu verwenden, ist gut und wird mit Werkauftrag Nr. 57'040 sofort ausgeführt.

Dieser Tischbelag muss im Gegensatz zu dem bisher gebrauchten und direkt auf die Tischoberfläche aufgeleimten Vinyl nicht ständig nachgeleimt werden. Neben dem Wegfall einer bisanhin ständig notwendigen Reparatur gibt diese Machart dem Passagiertisch ein saubereres Aussehen.

Der Einsender dieses Vorschlages verzichtet auf die ihm zugestandene Prämie und wir entsprechen deshalb gerne seinem Wunsche, seinen Namen nicht zu publizieren. Nichtsdestoweniger sprechen wir ihm unseren Dank für seine gute Idee aus.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 4270 Der Ausschank von Autobenzin durch die Swissair, zu einem unter dem Tanksäulentarif liegenden Preis, muss neben andern Gründen auch aus prinzipiellen Erwägungen heraus abgelehnt werden. Neben dem personellen und administrativen Mehraufwand, der eine Tankstelle mit sich bringt, verstösst eine solche Konkurrenzierung der ortsansässigen Benzinausschankstellen gegen die "Public relations Policy" unserer Gesellschaft. Der Umstand, dass andere Firmen für ihr Personal betriebseigene Tanksäulen eingeführt haben, bedeutet für uns kein Kriterium. Die Swissair, als schweizerisches Luftverkehrs-Unternehmen ist im Gegensatz zu andern Industrie-Unternehmungen einer viel strengeren Kritik durch die Oeffentlichkeit ausgesetzt.
- 4405 Der Vorschlag, mittels progressiven Lohnabzügen die Steuerzahlung der Angestellten auf die Swissair zu übertragen ist nicht opportun. Die Untersuchung über die oekonomischen und personalpolitischen Aspekte haben folgendes ergeben :
1. Die Bezahlung der persönlichen Steuern der Angestellten und das vor- oder nachherige Inkasso durch den Arbeitgeber verursachen eine wesentliche administrative Belastung. Wohl könnte die Swissair bei einer sofortigen Bezahlung der Steuerschulden ihrer Arbeitnehmer in den Genuss des Steuerrabattes kommen, doch wäre dieser kleiner als der Zins für das Kapital, das für diese Zahlung eingesetzt werden müsste.
 2. Die vorgeschlagene Zahlungsart greift nach schweizerischem Empfinden zu stark in die private Sphäre des Angestellten ein. Die Bezahlung der Steuern ist eine reine Budgetfrage des privaten Haushaltes, die jeder Bürger selbst lösen können sollte.
- 4516 Der Versuch, durch Umdrehen der Halteplättchen und Anbringen einer stärkeren Feder die Serviertischen der DC-6B Touristklass-Stühle in aufgeklapptem Zustand fixiert zu halten, verlief negativ. Die entsprechende Fachdienststelle befasst sich weiterhin mit diesem Problem und sucht nach einer besseren Lösung.
- 4723 Luftfracht-Werbebriefe. Wir schätzen den Unternehmungsgeist und das Interesse des Einsenders der 10 Werbebriefe. Es ist nicht ausgeschlossen, dass gelegentlich die eine oder andere Idee der entworfenen Luftfracht-Werbebriefe ausgewertet wird. Dass der Initiant aus freien Stücken auf eine Belohnung verzichtet anerkennen wir mit bestem Dank.

4757 Die Angabe der Versicherungsanmelde-Nummer auf den Luftfrachtbriefen ist für grössere Frachtbetriebe mit starkem, stossweisen Verkehrsanfall nicht durchführbar. Um einen flüssigen Betriebsablauf zu gewährleisten, werden in den grösseren Frachtbetriebsstellen, wie z.B. in Kloten, die Versicherungsanmeldungen gesamthaft pro Tag, erst am späten Abend oder während dem Nachtdienst, geschrieben. Deshalb kann die Nummer der Versicherungsanmeldung erst nachträglich auf die Buchhaltungskopie übertragen werden. Zudem werden diese Nummern nur bei Schadenfällen und auch dann nur im Verkehr mit den Versicherungsgesellschaften benötigt. Und glücklicherweise machen diese Schadenfälle nur einen kleinen Teil des gesamten versicherten Frachtvolumens aus.

4767 Salärauszahlung in auf Franken abgerundeten Beträgen. Vorschläge die das gleiche Problem behandeln wurden schon mehrmals eingereicht und mussten jeweils aus folgenden Grund abgelehnt werden.

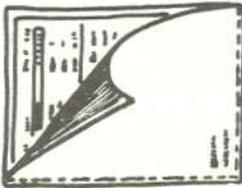
Der sich aus einem solchen System ergebende Mehraufwand im Lohnbüro, übersteigt den kleinen Zeitgewinn für die Hauptkasse.

Ausserdem würde dies im Hinblick auf die Einführung der Lohnabrechnung auf dem IBM-Computer verschiedene neue Probleme aufwerfen, deren Lösungen nicht einfach sind.

Wir bitten deshalb, in dieser Angelegenheit keine Vorschläge mehr einzureichen.

4771 Reduktion des Couvert-Verbrauches. Um den Couvertverbrauch zu reduzieren, womit jährlich etliche Franken eingespart werden können, sind schon verschiedene Massnahmen getroffen worden.

z.B. wird das Manual-Office für den Versand von Handbuch-Nachträgen demnächst ganz einfache und billige papierene Einlegetaschen verwenden.



Die Platzausnutzung beim Adressieren von bereits beschriebenen C4-Couverts ist jedoch Sache der Absender und sollte nicht durch besondere Massnahmen vorgeschrieben werden müssen.

Die Vermehrung der 5 Adressfelder bei den C6-Dienstcouverts auf deren 9 würde keine grosse Einsparung bringen, da nach 5-maligem Gebrauch diese Couverts meistens abgenützt sind.

4992 Die Idee, die Propeller-Domkolbenbüchsen durch Ausschleifen für eine weitere Laufzeit verwendbar zu machen, ist nicht neu. Diese Revisionsmethode wird bereits seit 1951 an den 23 E 50 Domkolbenbüchsen angewendet.

Wir danken dem Einsender aber trotzdem für den Hinweis, dass dieses Vorgehen auch für die DC-6B und CV-440 Domkolbenbüchsen gebraucht werden kann. Die entsprechende Rep.-Vorschrift 60*792-1 wird revidiert und die vorgeschlagene Revisions-Methode auch auf die übrigen Typen ausgedehnt.

5134 Es kommt zum Glück nicht öfters vor, dass Angestellte der Swissair das Vorschlagswesen dazu benutzen, ihrem Aergers über einen Misstand im Betrieb Luft zu machen. Herr J.G. bildet da die, in diesem Falle unerfreuliche Ausnahme, die die Regel bestätigt. Wir hätten sein Elaborat auch hemmungslos dem Papierkorb übergeben, wenn er nicht so stolz darauf und an einer Antwort interessiert gewesen wäre. Schade, dass er nicht den richtigen Ton gefunden hat. Seinen Kommentar hätte er sich ersparen können, den hätten wir schon gemacht, dafür wäre er gut beraten gewesen, den Weg anzugeben, um den geschilderten Misstand abzuhefen.

5145 Die Idee, einen Aktenvernichter anzuschaffen ist nicht neu. Entsprechende Anregungen wurden schon von der Reproduktionszentrale des Dept. III gemacht. Die Verwendung eines so teuren Aktenvernichters in den in Frage kommenden Dienststellen lässt sich jedoch wirtschaftlich nicht rechtfertigen, während der zentrale Betrieb eines solchen Apparates zu grosse Umtriebe bringen würde. Auch liegt für das Produkt der Aktenvernichtung, die Papierwolle, kein Bedarf vor, da die Spedition mit dem ihr aus eintreffenden Sendungen zur Verfügung stehenden Verpackungsmaterial auskommt.

- 5302 Aenderung der Flugzeug-Abgangsmeldung. Diese Angelegenheit ist schon seit einiger Zeit Gegenstand von Untersuchungen zwischen den Abteilungen Flug- und Bodendienst. Es wird gegenwärtig ein entsprechender Vorschlag behandelt der viel weiter geht als derjenige des Einsenders. Bereits wurde versuchsweise dazu übergegangen, für einzelne Strecken die namentliche Aufführung der Passagiere in den Abgangsmeldungen wegzulassen.
- 5314 Buchungs- und Ablieferungsslip für Frachtsendungen. Das Problem der Ankunfts- und Auslieferungsbestätigungen wurde bereits in früheren Jahren und erst kürzlich wieder eingehend überprüft. Das Untersuchungsergebnis weist folgende ablehnende Punkte auf:
1. Eine dem Vorschlag entsprechende Ankunfts- und Auslieferungsbestätigung verstösst gegen das durch die IATA festgelegte Prinzip, wonach der normale Ablauf des Frachtverkehrs nicht mit Extra-Leistungen belastet werden soll. Rückmeldungen an die Versandstationen v.v. sollen sich nur auf Fälle von Unregelmässigkeiten beschränken.
 2. Das vorgeschlagene System hätte nur dann Erfolg, wenn die Meldungen lückenlos eingehen. Auf Stationen wo Unregelmässigkeiten in der Weiterleitung der Fracht vorkommen, d.h. dort wo eine entsprechende Bestätigung wünschbar wäre, bestünde wiederum keine Gewähr für eine zuverlässige Rückmeldung.
 3. Mit Ausnahmen sind die Swissair-Abfertigungsdienste ausserhalb der Schweiz lokalen Organisationen oder Gesellschaften übertragen. Diese sind nicht ohne weiteres Bereit, die mit einem derartigen System verbundene Mehrarbeit zu übernehmen.
 4. Da die einlaufenden Bestätigungen jeweils nach dem Eingang sofort Verarbeitet werden müssten, wäre die Einführung eines solchen Systems mit einem beträchtlichen Arbeitsaufwand verbunden, was auch für Zürich gilt.

Diese angeführten Gründe sprechen gegen eine generelle Einführung des Vorschlages.

Buchungsetiketten mit Streifengummierung kommen nicht in Frage, weil gummiertes Papier billiger ist.

- 5349 Markierungszettel für beschädigte Gepäckstücke. In jenen Fällen, wo bereits beschädigte Gepäckstücke vom Abfertigungspersonal angenommen werden müssen, ist die Beschädigung gemäss STM 3.3.1 auf den beiden Gepäckabschnitten (claim tag und strap tag) einzutragen. Dieser Vermerk sollte genügen, um für die wenigen beschädigten Gepäckstücke auf zusätzliche Markierungs-Etiketten verzichten zu können.
- 5611 Oellager-Einrichtung. Nach dem Bezug des neuen Oellagers zeigte es sich, dass die tägliche Benützung von längerer Dauer ist als vorgesehen. Trotz der Absicht, dort keinen festen Arbeitsplatz einzurichten, wurde inzwischen der Aufenthaltsraum mit Tisch, Kleiderschrank und Telefon ausgerüstet.

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

- 84 Swissair-Kalender.
- 781 Schlauch-Schneidezange.
- 5187 Abdichtung der Boosterpumpen an den Haupttanks 1 u. 4 der DC-6B.
- 5502 Herstellen von Auswertungskarten.
- 5563 Testbox für Strommessungen an den Edison-Feuerwarnanlagen.
- 5568 Schutzdeckel für ADF-Panel am Pedestal der CV-440.
- 5586 Einbau einer Verkabelung für den Heizerpumpen-Test an DC-6B/DC-7C.
- 5607 Einwachsen der Kipphebel an den DC-7C Motoren.



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Welche Clubs sind der FPS angeschlossen ?

Um Ihnen den Beitritt zu einem oder andern Club zu erleichtern, führen wir nachfolgend die Präsidenten der der FPS angeschlossenen Sektionen auf. Unter der Club-Bezeichnung ist der Jahres-Mitgliederbeitrag notiert.

Alpine Sektion

Aktiv: Fr. 8.- Passiv: Fr. 5.-

Herr HUGO ZELLER

Chef des Büros für Organisations-Manual und Vorschlagswesen, GS, tf. 580

Boccia-Club

Aktiv und Passiv noch unbestimmt

Herr RUDOLF KELLER

AVOR, Dept. IV tf. 2918

Fussball-Club

Aktiv: Fr. 13.50 Passiv: Fr. 5.-

Herr RICHARD KOEHLER

Chef der Betriebsgruppen, Dept. IV, tf. 2775

Handball-Club

Aktiv: Fr. 15.- Passiv: Fr. 5.-

Herr MEINRAD FESSLER

Reservation, Dept. II, tf. 601

Kunstzirkel

Aktiv: Fr. 3.50

Herr LEO BOLLHALDER

Chef der Allg. Buchhaltung, Dept. I, tf. 398

Schach-Club

Aktiv: Fr. 5.- Passiv: Fr. 2.-

Herr ROBERT BRUN

Techn. Verzollung, Dept. IV, tf. 2779

Ski-Club

Aktiv: Fr. 8.-

Herr WILLY ZWEILY

IERA Instrumentenwerkstatt Dept. IV, tf. 2821

Tennis-Club

Aktiv: Fr. 65.- Passiv: Fr. 5.-

Herr ERNST WILLI

Chef AVIONICS, Planungsdienst, tf. 2876

Ehepaar: Fr. 100.-

Tisch-Tennis-Club

Aktiv: Fr. 15.-

Fräulein HEIDI SENN

Verkaufsleitung Deutschschweiz/Tessin

Ehepaar Fr. 20.-

Dept. II, tf. 543

Wenn Sie nähere Angaben über einen Club wünschen so wenden Sie sich bitte an den betreffenden Präsidenten. Er wird Ihnen gerne über alle Details Auskunft geben.

Kurz - Mitteilungen

Wir erinnern, dass das Parkieren auf dem Buchwiesen-Schulhausplatz vor unserem Clubhaus in Zürich-Seebach für jegliche Vehikel verboten ist. Auch der Schönauring-Bogen eignet sich der vielen Kinder und der engen Durchfahrt wegen äusserst schlecht zum Parkieren.

Die Ferienhaus-Aktion Arosa und Ober-Iberg wurde infolge Frequenz-Mangel suspendiert.

Die Veröffentlichung der Vergünstigungen für das Swissair-Personal erfolgt vierteljährlich. Die Listen sind bei den Personaldiensten bzw. -Abteilungen der Departemente zu beziehen.

Unser Vertreter bei der ASIA (Airlines Staff International Association) Herr SEILER meldet uns, dass in Bälde eine Internationale-Ferienaustausch-Aktion in die Wege geleitet wird. Wir gelangen zu gegebener Zeit mit näheren Angaben an Sie.

Eine Equipe des Swissair-Schach-Clubs geht am 28/29 Sept. 57 nach Amsterdam und kämpft um den ASIA-Cup gegen KLM.

Eine Interessengruppe des Kunstzirkel besuchte in Basel die Ausstellung "Basler Privat Besitz" unter kundiger Führung des Konservators der Kunsthalle Basel.

Alpine - Sektion

Die dritte Tour, die die Alpine Sektion in dieser Saison unternahm, führte zehn Mitglieder am 3./4. August 1957 auf den 2928 Meter hohen Uri-Rotstock. Mit Bahn und Schiff fuhren die Alpinisten am Samstagnachmittag zum Ausgangspunkt Isleten, von wo aus in dreistündigem Marsch die auf 1486 Meter gelegene Unterkunft auf der Musenalp erreicht wurde. Nach dem einfachen Nachtessen konnte das Team ergriffen einem Sennen zuhören, der inmitten der trotzenden, roterglühenden Felswände über die weite Gegend den Alpsegen rief.

Die Tagwache am Sonntag wurde so angesetzt, dass um 5 Uhr die kleine Kolonne wieder marschbereit war. Zwei Stunden später stand sie bereits 1000 Meter über der noch im Schatten liegenden Alp. Auf dem "Chessel" wurde die Normalroute verlassen und der Absturz der Ostflanke des Uri-Rotstockes überklettert. Anschliessend blieb noch die Traversierung des weiten Firnfeldes und der letzte Aufstieg vom Sattel zum Gipfel, wo eine herrliche Rundsicht die Mühen unserer Bergsteiger lohnte.

Von den 2493 Metern Höhendifferenz, die im Aufstieg vom Umersee zum Gipfel zu überwinden waren, wurden im Abstieg nur noch ca. 1900 Meter zu Fuss zurückgelegt. Bei Rütli im Grosstal stand ein kleiner Bus zur Verfügung, gerade gross genug um die zufriedene und gutgelaunte Schar in flottem Tempo hinunter zum See zu bringen.

Ziemlich müde, aber glücklich über das Erlebnis einer schönen Tour, liess sie sich dann wenig später von Schiff und Bahn wieder nach den häuslichen Herden zurückführen.

H. Zeller

Ski - Club

Mit 4 Gruppen zu je 3 Mann beteiligte sich der Ski-Club-Swissair am Volksschiessen der Armbrustschützen in Kloten. Gruppe "Wilhelm Tell" bestehend aus den Herren Walter Schneider, Franz Scheiber und Fritz Borter erzielten dabei ein beachtliches Resultat. Mit 123 Punkten Schossen sie den zweiten Rang heraus. Die Gruppen "Sherpa", "Heftplaster" und "Steihäger" landeten der Reihe nach im 5. 7. und 18. Rang.

Pistolen - Gruppe

Am 7. September 1957 wurde in Kloten der traditionelle Pistolenmatch zwischen einem SAS-Team aus Stockholm und der Swissair-Pistolengruppe ausgetragen. Die Basis bildete das internationale Programm: Distanz 25 Meter, 30 Schüsse auf Match-Scheibe und 30 Schüsse auf Olympia-Scheibe. Beiderseits gingen je 6 Mann ins Feuer, von denen das niedrigste Resultat jeweils gestrichen, die übrigen fünf zum Mannschafts-Klassement addiert wurden.

Den Wanderpreis in Form eines Modelles der DC-6B verteidigten die Skandinavier mit gutem Erfolg.

Gruppenwertung :	1. SAS	2471 Punkte	
	2. Swissair	2442 Punkte	
Einzelwertung :	1. Herr Arvedson	SAS	526 Punkte
	2. Herr Dahlin	SAS	523 "
	3. Herr Hugentobler	Swissair	523 "
	4. Herr Pfister	Swissair	499 "
	5. Herr Schaltenbrand	Swissair	491 "
	6. Herr Lüthi	Swissair	489 "

ferner im 10. Rang Herr Rieker SWR mit 440 Punkten

Disziplin-Sieger :	Herr Arvedson	SAS	265 Punkte auf Match-Scheibe
	Herr Hugentobler	SWR	268 Punkte auf Olympia-Scheibe

Leider fehlten, infolge Militärdienst und Ferien, unserem Team 2 gute Schützen, die dem Vernehmen nach schon 530 und mehr Punkte geschossen haben. (Red.)

H.U. Hugentobler

Fussball - Club

Mit dieser Nummer haben wir das besondere Vergnügen, Ihnen das 10-jährige Bestehen des Fussball-Club-Swissair anzeigen zu können.

Gleichzeitig mit dem kleinen Jubiläum hat unsere 1. Mannschaft auch ihr angestrebtes Ziel, den Aufstieg in die Serie "A" (oberste Spielklasse der Firmensportler) erreicht. Wir freuen uns zusammen mit den Aktiven zu diesem schönen Erfolg.

Um gut vorbereitet die Meisterschaft 57/58 antreten zu können, wurden einige Freundschaftsspiele vereinbart. Die 2. Mannschaft reiste anfangs August zum FC-Knorr nach Thayngen. Eine Woche später war der FC-Warteck aus Basel zu Gast und amdemtags spielte das 1. Team gegen den FC-Cham. Zum Abschluss wurde noch der FC-Weinmann aus Schaffhausen (letztjähriger Schweizermeister) und die Elf der Verkehrsbetriebe Luzern empfangen.

Am 24. August begann unsere 2. Garnitur die Meisterschaft mit einem hohen Sieg in Schlieren und sicherte sich 8 Tage später in Kloten weitere 2 Punkte. Im 3. Meisterschaftsspiel konnte trotz Umdisponierungen 1 Punkt aus Wallisellen gerettet werden.

Mit etwelcher Spannung griff unsere 1. Mannschaft am 31. August in den Kampf ein. Das Team musste auswärts auf dem kleinen Platz der Brauerei Hürlimann antreten und holte sich gleich dank gutem Zusammenspiel den vollen Erfolg. Nicht vorauszusehen war der Sieg eine Woche später über die jungen, schnellen Elf des FC-Migros.

Voranzeige für den ASIA-Cup

Am Samstag 19. Oktober 1957 spielt in Zürich die Air-Lingus (Irland) gegen die Swissair um den ASIA-Cup Viertelfinal. Bei diesem Spiel wird unser Schweizer - Riegel gegen das irische Stopper-System auf die Probe gestellt. Der Sieger wird im Frühling 1958 in Deutschland gegen die Lufthansa um den Halbfinal antreten können. Wir bitten alle Leser, dieses Datum für das sicher interessante Spiel vorzumerken und hoffen eine grosse Besucherzahl begrüßen zu können. Einzelheiten werden zur Zeit durch Anschläge bekanntgegeben.

M. Strahm



Freizeitorganisation Mitteilungen

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



Tennis - Club

ASIA - Cup, Swissair gegen Aer-Lingus 5 : 0

Zum Bild links: Mit den Offiziellen und den Spielern der Aer-Lingus stellen sich die siegreichen Vertreter der Swissair vor; von rechts nach links: Herr Bergsma, Herr Bötschi, Fräulein Simmen, Frau Rapold und der Dritte von links Herr Ritzli. Im Hintergrund das Clubhaus der Aer-Lingus.

Abtschrift des Gratulations-Telex an unseren ASIA-Vertreter Herr SEILER: swissair won tennis match five games to nil - congratulations - byrne - 14.Sept.1957.

Fräulein Simmen, Groundhostess, erzählte beim Interview folgendes: Für die Selektion zum ASIA-Cup nach Dublin wurde die Spieler-Auswahl besonders sorgfältig getroffen, da die Gewinn-Chance gegen die Irländer,

die das Tennisspiel erfunden haben sollen, äusserst klein war. Bei der Besichtigung der Gras-Tennisplätze, für uns ein ungewohnter Anblick, schwand die Hoffnung ganz dahin! Dann aber anderntags nach einem gehörigen Schluck "White Horse" nahmen wir den Kampf auf und bodigten unsere Gegner in einem einstündigen Match gleich 5 : 0. Glücklicherweise über unsern Sieg und begleitet mit den besten Wünschen des AER-LINGUS-Teams traten wir den Heimweg an.



Zum Bild links: Hoch tönt das Lied vom braven Mann; in 150-stündiger Frondienst-Arbeit erstellten ein paar uneigennützigke Boccianer eine Beleuchtung für die Spiel-Bahn in der Freizeitanlage in Seebach.

Boccia - Club

Nur noch an warmen, schönen Abenden wird auf der Boccia-Bahn gespielt. Bald werden die Kugeln ganz unter Dach versorgt. Dann werden die Diskussionen vom Spielplatz an den "grünen Tisch" verlegt, um eigentlich nebenbei die neuen Schlachtenpläne für die Sommersaison 1958 auszudecken, mehr aber um einige gemütliche Abende zu verbringen.

In der vergangenen Saison wurde nicht immer nach der Vorschrift des Reglementes gespielt, manche Kugel wurde schief abgegeben, aber auch manches "oh" hörte man, wenn die geschobene Kugel durch Zufall nahe zum Baling rollte. Und doch - jeder Abend wurde uns zum Erlebnis, man spürte die Boccia-Freunde haben vieles gemeinsam; Kameradschafts- und Teamwork-Geist, auch zu einem geselligen Hock nach dem Spiel waren die meistens noch zu haben.

Noch ist die Mitglieder-Limite nicht erreicht, unser Präsident, Herr R.Keller, Tel. 2918 freut sich auch Ihre Anmeldung zu erhalten. Unsere

Mitglieder-Beiträge wurden wie folgt festgesetzt. (Vorbehaltlich der Anträge in der konstituierenden Versammlung) Aktiv: Fr. 8.-, Ehepaar: Fr. 10.-, Passiv: Fr. 4.-

N. Näf