

# 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. 12

Dezember 1957.

## Unsere Verkehrsergebnisse im November 1957

	<u>1957</u>	<u>1956</u>
Offerierte Tonnenkilometer	14'813'595 + 63 %	9'106'217
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'102'782 + 45 %	5'569'383
Etappenpassagiere	64'269 + 32 %	48'698
Fracht in kg	1'369'784 + 23 %	1'118'174
Post in kg	393'750 + 33 %	296'420
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	54,8 %	61,9 %

Mit 14,8 Millionen offerierten Tonnenkilometern war unser gesamtes Verkehrsangebot im Berichtsmonat um 63 % höher als im November 1956. Im regelmässigen Linienverkehr (ohne Berücksichtigung der Charter- und Sonderflüge, die 1956 infolge des "Airlift" ein aussergewöhnliches Ausmass erreicht hatten) betrug die Zunahme sogar 92 %. Dieser rapide Produktionsanstieg konnte auf der Nachfrageseite nicht wettgemacht werden; die Zahl der ausgelasteten tkm nahm "nur" um 45 % zu. Somit blieb die durchschnittliche Auslastung von 54,8 % hinter jener des letztjährigen Novembers (61,9 %) zurück.

In Europa stieg die Zahl der angebotenen tkm um 70 %, die der ausgelasteten tkm lediglich um 44 %. Der mittlere Ladefaktor senkte sich denn auch beträchtlich von 57,1 % auf 48,1 %.

Ein ebenfalls unerfreulicher Auslastungs-Rückgang -von 61,4 % auf 53,1 %- war auf unsern nächstlichen Kursen zu registrieren. Allerdings erhöhten wir hier das Leistungsangebot um 79 %.

Der Nordatlantik war das einzige Verkehrsgebiet, in dem sich Angebotszuwachs und Nachfragemehr (je 40 %) die Waage hielten. Mit 68,2 % blieb der Auslastungskoeffizient praktisch unverändert. Das Resultat ist für diese Jahreszeit sehr gut.

Dass auf unsern Flügen von und nach Südamerika bei einer Angebotserhöhung von 205 % der letztjährige Auslastungsgrad von 58,8 % nicht gehalten werden konnte, ist verständlich. Immerhin stellt der Durchschnitt von 46,5 % einen enttäuschenden Tiefpunkt dar.

Schliesslich mussten wir auch auf unsern Fernostkursen eine im Vergleich zu den beiden Vormonaten leichte Verschlechterung des mittleren Ladefaktors (54,9 % gegenüber 56,7 % im Oktober und 55,4 % im September) in Kauf nehmen. Es ist aber bemerkenswert, dass die Auslastung auf dieser Linie nun dem Mittel entspricht, das auf dem gesamten Streckennetz erreicht wurde.

WIR WUENSCHEN ALLEN UNSERN  
LESERN FROHE WEIHNACHTEN  
UND EIN GLUECKLICHES  
NEUES JAHR

Die Redaktion.

Mutationen im Dept. III - Flugkapitän A.von Tscharner hat seine Funktion als Chef der Abteilung Flugdienst, die er auf ärztlichen Antrag hin vorübergehend nicht ausübte, wieder aufgenommen. Er äusserte jedoch den Wunsch, von der Stellvertretung des Chefs des Dept. III entlastet zu werden. Seinem Begehren wurde entsprochen.

Herr Ad. Gehriger, Fürspreh, wurde mit Wirkung ab 1. Dezember zum ständigen Stellvertreter des Chefs des Departements Operation ernannt. Wir wünschen Herrn Gehriger in seiner neuen Tätigkeit vollen Erfolg.

Zum Pilot-in-Command auf DC-3 avancierte Herr Rudolf Widmer. Herzlichen Glückwunsch !

Zum Flugkapitän konnte Herr Niklaus Wiedmer befördert werden. Wir gratulieren !

Die Aussenvertreterkonferenz 1957 fand vom 26. bis 28. November zum erstenmal ausserhalb Zürichs statt. Als Tagungsort wurde Lausanne gewählt, nachdem die Lausanner und waadtländischen Behörden und Fremdenverkehrsinstitutionen das Gastrecht gewährt hatten.

Die Tagung war von rund 70 Aussenvertretern und etwa 45 in der Schweiz tätigen Mitarbeitern unserer Gesellschaft besucht. Die Teilnehmer hörten interessante Referate der Herren Dr. W.Berchtold, Dr.C.F. Ducommun, L.L.Ambord, A.Baltensweiler sowie verschiedener Aussenvertreter.

Direktionspräsident Dr.Berchtold wies auf die bedeutenden Aufgaben hin, die der Swissair im Hinblick auf die Inbetriebnahme von Düsenverkehrsflugzeugen warten. Es gelte, jetzt eine tragfähige Grundlage zu schaffen; im Zusammenhang mit dem Budget für 1958 bedeute dies, dass man sich nach der Decke zu strecken habe. Der Redner erliess einen Appell an alle Dienststellen, sie sollten sich bemühen, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln ein Maximum zu erreichen.

Herr Sam Nadelmann, New York, und Herr H.Joos, Deutsch-Schweiz/Tessin, führten den Konferenzteilnehmern ihre Sales-Shows vor, die ungeteilten Beifall fanden.

Die Tagung wurde in einem vorzüglichen Geiste durchgeführt. Sie hat die Zusammenarbeit und das Gefühl der Zusammengehörigkeit gefestigt und darf als ein voller Erfolg gewertet werden.

Bereits im Dezember 1958 soll nach neuesten Berichten unser fünfter, Ende Oktober in Auftrag gegebener DC-7C zur Ablieferung gelangen. Ein bis zwei Monate vorher werden wir auch unsern DC-6A-Frachter erhalten.

"Junior Diplomats" nennen sich die fünfzig amerikanischen Zeitungsjungen, welche die Neujahrstage auf Einladung der Schweizerischen Verkehrszentrale in unserm Land verbringen werden. Sie sind die Gewinner eines vom Hearst-Presskonzerns in allen Staaten der Union veranstalteten Wettbewerbs, der unter ihnen nicht nur die tüchtigsten Verkäufer, sondern auch die manierlichsten Verträger von Hearst-Blättern und der Zeitschrift "American Weekly" ermittelte. Die jungen "Gesandten" treffen am 28. Dezember mit unserm Kursflugzeug von New York in Kloten ein. Sie werden anschliessend eine Reise durch Graubünden, nach der Bundeshauptstadt, ins Berner Oberland und an die Gestade des Genfer Sees unternehmen. In Bern werden sie u.a. vom Bundespräsidenten empfangen. Am 6.Januar fliegen sie ab Genf nach New York zurück. - Schon seit vergangenen Sommer erhielt die Swissair in diesem Zusammenhang eine Publizität, deren Wert nur mit der Propaganda- und Public Relations-Aktion des Cinema-Films verglichen werden kann. In Zeitungen, die eine Leserzahl von 35 Millionen erreichen, sind viele, teils ganzseitige Inserate erschienen; dazu liessen auch Radio und Fernsehen die Swissair häufig in Erscheinung treten. Der Höhepunkt der gelungenen Werbekampagne wird aber erst mit der Reise der "Junior Diplomats" erreicht sein.

Vom Hirschengraben an die Weinbergstrasse sind bis Redaktionsschluss die Propaganda- und die Verkaufsabteilung des Dept. II umgezogen.

Amerikanische Curler gewinnen Swissair-Trophäe - Letzten Winter stiftete die Swissair einen Wanderpreis, um den amerikanischen und schweizerischen Curling-Mannschaften entweder in den USA oder in unserm Lande kämpfen. Während im Januar 1957 die Schweizer in verschiedenen einheimischen Kurorten die 20 amerikanischen Wettkämpfer knapp besiegten, unterlagen sie im November den Yankees in den USA deutlich. Die Spiele wurden in Chicago, Madison, Milwaukee, Detroit, Utica und Boston ausgetragen. Wie schon die Amerikaner im letzten Winter, flogen auch die Schweizer Curler zu diesem Zwecke mit der Swissair über den Atlantik. Ihre Reise galt nicht zuletzt der Werbung für den schweizerischen Fremdenverkehr.

Happy Landings - Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeitern zur Verheiratung gratulieren zu dürfen: 31.8.: Ninghetto Ernst, Mechanische Werkstatt (IV); Trachsel Alfred, Flugbetrieb (IV); 28.9.: Gantenbein Max, Instrumenten-Werkstatt (IV); 8.11.: Hitz Bruno, Betriebsplanung (IV); 9.11.: Matter Paul, Elektro-Werkstatt (IV).

In Nizza konnte der neue Flughafen eröffnet werden.

Die South African Airways (SAA) fliegen auf ihrer neuen Strecke (Johannesburg - Léopoldville - Kano (Nigeria) - Zürich - Amsterdam - London) seit 5. Dezember jeden Donnerstag Kloten an. Es handelt sich um die neunzehnte Gesellschaft, die im regelmässigen Linienverkehr den Zürcher Flughafen benützt.

Das Kapital der Alitalia - die aus der Fusion der alten Gesellschaft dieses Namens mit der LAI entstand - ist auf zehn Milliarden Lire erhöht worden.

Alfred Lussi † - Am 29. November verschied, während eines Ferienaufenthaltes in São Paulo, im Alter von 31 Jahren unser Mitarbeiter Herr Alfred Lussi an einem Herzschlag. Wir werden dem auf so tragische Weise Verstorbenen, der 1947 bei der Swissair eintrat und bis zum Schichtmeister des Flugbetriebes (Dept. IV) aufstieg, ein ehrendes Andenken bewahren. Seinen schwergeprüften Angehörigen sprechen wir unser herzlichstes Beileid aus.

### Die technische Ecke

Was geschieht, wenn während eines Fluges Feuer ausbricht?

Alle für den Personentransport zugelassenen Verkehrsflugzeuge müssen mit einer fest eingebauten Feuerlöschanlage ausgerüstet sein. Diese soll besonders die folgenden technischen Systeme schützen: die Motoren; die Heizer zur Warmluftbereitung für Kabine und Enteisung; die zentralen Aggregate der Klima- und der hydraulischen Anlage. Einige Flugzeuge verfügen auch in den Gepäckräumen über Abspritzleitungen.

Die Feuerlöschanlage besteht aus einer Warn- und der eigentlichen Löschvorrichtung. Vor Brandausbrüchen wird die abnorme Ueberhitzung eines Motors, Heizers etc. durch das Ansprechen von thermoelektrischen Elementen oder Schaltern angezeigt, was durch Aufleuchten von Signallampen und durch Glockenzeichen im Cockpit geschieht. Unmittelbar neben den Warnlampen sind die Bedienungsgriffe der Feuerlöschanlage angeordnet. Mit ihrer Hilfe kann das Löschmittel aus einer Flaschenbatterie oder aus einer dem bedrohten System zugeordneten Flasche in den gemeldeten Brandherd dirigiert werden. Geht die Temperatur auf den Normalwert zurück, löschen die Warnlampen im Cockpit aus.

Als Feuerlöschmittel gelangen in unsern Flugzeugen Kohlen-säure (CO<sub>2</sub>), Freon (CBr<sub>2</sub>) und Chlorobromomethan (CH<sub>2</sub>ClBr) zur Verwendung. Sie werden in fest montierten Flaschen unter Stickstoffdruck, der als Treibladung dient, gespeichert und im Bedarfsfall durch Rohrleitungen zum betr. Abspritzring gedrückt, wo sie durch zahlreiche Löcher austreten und verdampfen.

Die genannten Löschmittel weisen Vor- und Nachteile auf. CO<sub>2</sub>, das althergebrachte und bewährte Mittel, gilt als schwer. Die Löschantensitäten der beiden andern sind doppelt so gross, was Gewicht einsparen hilft. Dagegen fördert CH<sub>2</sub>ClBr die Korrosion, während Freon unter gewissen Voraussetzungen giftige Dämpfe erzeugen kann, die - sofern sie in die Kabine dringen - ebenfalls unerwünscht sind.

Installation des Magnettrommelrechners IBM 650 - Die vor Jahresfrist bestellte elektronische Rechenanlage 650 und die neue IBM-Lochkartenanlage wurden in den letzten Tagen am Hirschengraben dem Betrieb übergeben. Mit ihrer Hilfe werden ab Januar 1958 die Passage-, Gepäck-, Fracht- und Post-Abrechnung, die Verkehrs- und Verkaufstatistiken, die Lagerbuchhaltung des Dept. IV, die Salärabrechnung, die Kostenbuchhaltung und Tarifberechnungen besorgt. Im Laufe des nächsten Jahres übernimmt die Anlage weitere Aufgaben. - Die Umstellungsarbeiten in den Monaten Dezember und Januar ergeben noch einige Probleme, so dass den vielen Wünschen betreffend Besichtigung und Demonstration der Anlage vorläufig nicht entsprochen werden kann. Im Februar 1958 kann sie hingegen zweimal wöchentlich von 1800 bis 1900 Uhr Gruppen von 12 - 15 Personen vorgeführt werden. Interessenten wollen sich bitte möglichst gruppenweise im Februar bei Herrn H.Büchi, Büro für elektronische Datenverarbeitung, Hirschengraben, melden. Der Zeitpunkt der Vorführung wird ihnen dann bekannt gegeben. - In der März-Nummer des Swissair-Journals erscheint eine Reportage über den Magnettrommelrechner.

Die am 1. August beschädigte HB-IBL ist in Lissabon von Swissair- und Douglas-Mechanikern repariert worden und kehrte am 18. November in die Schweiz zurück, um wieder im Streckenverkehr eingesetzt zu werden.

Unser USA-Verkehr in den ersten zehn Monaten des laufenden Jahres trug uns, gemessen an der Auslastung aller Nordatlantik-Gesellschaften, den ersten Rang in östlicher Richtung und den fünften Rang auf dem Weg von Europa nach den USA ein.

Mit einem neuen Treibstoff, der aus den Grundelementen Bor und Wasserstoff besteht, soll in ca. 3 Jahren der Prototyp des neuen amerikanischen Bombers WS 110 zu seinem Erstflug starten. Für Verkehrsflugzeuge dürfte der neue Treibstoff vor zehn bis zwölf Jahren nicht zur Verwendung gelangen.

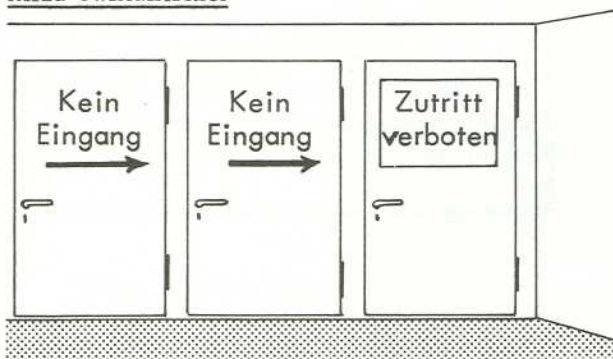
Raumschiffahrts-Ingenieur ist ein neuer Beruf, auf den sich die Absolventen technischer Studien an der Universität von Los Angeles vorbereiten können.

51 Düsenverkehrsflugzeuge, nämlich 40 DC-8 und 11 B-707, sind bis jetzt allein von den United Airlines bestellt worden. Dieser Auftragsbestand erfordert einen Kapitalbedarf von über 275 Millionen Dollar.

Auf 133 Einheiten beläuft sich bis jetzt der Auftragsbestand für DC-8. 14 Fluggesellschaften haben sich für diesen Typ entschieden.

Ein Mädchen aus dem Welschland schrieb der Swissair Genf einen rührenden Brief. Darin steht u.a.:  
"..... Ich habe Ihren Sparplan sorgfältig studiert und möchte anfragen, ob ich monatlich Fr. 1.60 einzahlen dürfte, um später dann die Strecke Bern-Zürich und zurück befliegen zu können. Mehr kann ich mir leider nicht leisten, da ich erst fünfzehn bin und mein Leben noch nicht selber verdiene....."  
Swissair Genf hilft nun mit, die Erfüllung des Wunsches zu beschleunigen.

#### Allzu Swissairliches



Drei Türen mit Anschriften wie Figura zeigt haben wir dieser Tage im Hirschengraben gesehen. -  
Wer's nicht glaubt, zahlt einen Taler.

VIPs sind Very Important Persons. Als solche sind bei der Swissair z.B. gemeldet worden : der "wissenschaftliche Berater" einer Champignons-Kultur und der Schwiegersohn eines bekannten Industriellen. -  
In dubio pro reo ..... ?



Recht frohe Weihnachten und manch gute Idee im neuen Jahr wünschen wir nicht nur den fünf Herren, denen wir heute eine Weihnachtsüber-  
raschung bereiten können, sondern allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern  
der Swissair und hoffen, im 1958 mit guten Vorschlägen förmlich über-  
schwemmt zu werden.

Als Letzte im alten Jahr stellen wir heute vor :

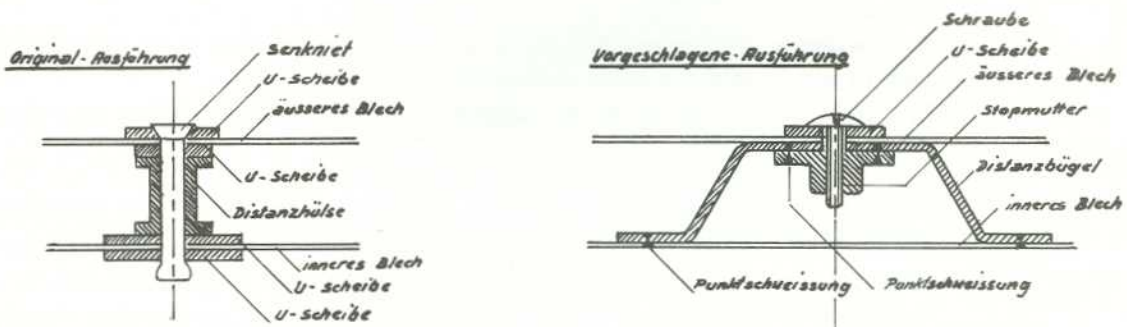
\*\*\*\*\*

*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	Herr Heinz Bichsel, Flugzeugunterhalt Dept. IV	<u>Anzahlung</u>	Fr. 500.-	5206	*	*	*
*	*	Herr Alexander Fischer, IERA, Dept. IV		Fr. 20.-	5568	*	*	*
*	*	Herr Werner Hauser, Spedition Dept. I		Fr. 20.-	4769	*	*	*
*	*	Herr Xaver Voser, Flugzeugunterhalt Dept. IV		Fr. 10.-	5231	*	*	*
*	*	Herr Ed. Affentranger, Betriebsgruppen Dept. IV		Fr. 10.-	5543	*	*	*
*	*					*	*	*

\*\*\*\*\*

Die sich infolge von Spannungsrissen ständig wiederholenden Reparaturen an den hintern Motorverschalungs-  
blechen der DC-7C-Flugzeuge veranlassten Herrn Heinz Bichsel zum Studium einer neuen Art des Zusammen-  
baues dieser Bleche.

Die aus zwei, durch Büchsen distanzierte und mit ca. 15 - 20 Nieten zusammengehaltene Bleche bestehende  
Verschalung muss für jede Riss-Schweissung auseinandergenommen und nachher mühsam wieder zusammenge-  
setzt werden. Der Arbeitsaufwand für diese De- und Montage beträgt zeitlich ein Vielfaches der eigentlichen  
Reparaturarbeit.



Der Vorschlag, die Nieten durch Schrauben und die Distanzbüchsen durch aufgeschweisste Bügel zu ersetzen,  
vereinfacht nun die De- und Montagearbeiten an den Verschalungsblechen ganz wesentlich. Die Erfahrung  
mit den bereits geänderten Blechen übertrifft sogar die erhofften Resultate in Bezug auf Zeiteinsparung und  
Materialschonung, sodass eine genaue Berechnung der Prämie noch nicht möglich ist. Herr Bichsel erhält  
vorläufig eine Prämien-Anzahlung von Fr. 500.-.

Die Zweckmässigkeit des von Herrn Alexander Fischer angefertigten Schutzdeckels für das ADF-Panel am CV-440-Pedestal ist unbestritten. Durch die Verwendung dieser Abdeckung werden die auf diesen Panel angebrachten Bedienungshebel und Schalter bei Kontrollarbeiten im Cockpit vor Beschädigungen geschützt. Bei Bedarf sind weitere Schutzdeckel bei der Betriebsplanung anzufordern.

Herr Werner Hauser begründet seinen Vorschlag zur Ueberdachung der Kurierparkplätze bei der Spedition Dept. I damit, dass dadurch

- das von der Spedition zu verladende Material vor Witterungseinflüssen geschützt wird,
- die viel Platz beanspruchenden Transportkörbe unter diesem Vordach aufgestapelt werden können, wodurch die bisher prekären Platzverhältnisse in der Spedition wesentlich verbessert werden können.

Da diese Ueberdachung den heutigen Bedürfnissen unbedingt entspricht wurde das Projekt im Baubudget 1958 vorgemerkt.

Herr Xaver Voser schlug vor, für die meistverwendeten Bohrer, die bei Arbeiten am Flugzeug gebraucht werden, ein kleines Etui herzustellen, welches sich gut in den Taschen des Ueberkleides versorgen lässt. Das hergestellte Versuchsmuster hat sich bereits bei Arbeiten an eingengten Orten wie z.B. in den Benzintanks insofern gut bewährt, als sich damit das Wechseln der Bohrer einfacher und zuverlässiger bewerkstelligen lässt.

Herr Ed. Affentranger regte an, die Hohlstifte an der Arretierung der Fuss-Stützen in den DC-7C-Flugzeugen durch Stahlstifte zu ersetzen. Die oft abgescherten und deshalb zu ersetzenden Hohlstifte werden entsprechend dem Vorschlag ausgewechselt.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

2501 "Swiss Air Lines Co. Ltd." statt "Swiss Air Transport Co. Ltd."

Als man bei der Gründung der Swissair im Jahre 1931 die englische Firmenbezeichnung festlegte, da stand es der noch kleinen Gesellschaft viel besser an, das englische, bescheidene "Transport" zu verwenden. Mag sein, dass heute auch wir das bei amerikanischen Carriers durchwegs übliche "Lines" übernehmen könnten. Aber lohnt es sich, alle Papiere und speziell auch die Statuten zu ändern, um eine Bezeichnung zu wechseln, mit der wir nun jahrelang gut gefahren (lies geflogen) sind ?

4729/5669 Nebelbekämpfung. Die Annahme, dass durch die Verbrennung von oeldurchtränkten und auf einem Steinhauften zu verbrennenden Putzfäden, oder durch eine Terrain-Abdeckung mit einem Pastic-Belag von 200 Metern Breite beidseitig der Piste eine nebelfreie Gasse erreicht werden können, ist illusorisch.

Eine wirksame Nebelbekämpfung muss auf einen viel grösseren Raum ausgedehnt werden und verlangt deshalb den Einsatz von ganz anderen Mitteln.

In diesem Zusammenhang ist es vielleicht interessant, ein paar Worte über diesen Feind der Fliegerei zu verlieren.

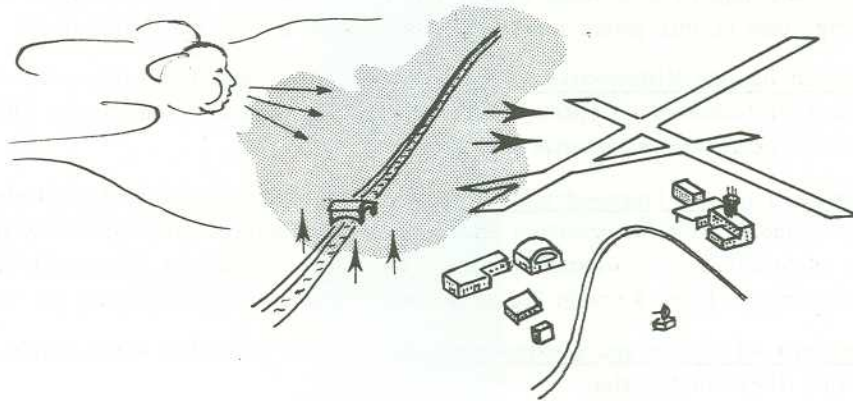
Physikalisch betrachtet besteht Nebel aus feinverteilten, in einem Gas schwebenden Flüssigkeitströpfchen, wie sie durch Kondensation von Wasserdampf in der atmosphärischen Luft entstehen.

Meteorologisch gesehen ist Nebel eine über dem Erdboden liegende Schicht, in der Wassertröpfchen in solcher Zahl verteilt sind, dass sie die Sicht unter 1 km herabsetzen. (Internationale Definition).

Wie entsteht nun dieser Nebel ? Er bildet sich immer, sowohl als Hoch- wie auch als Bodennebel, durch die Abkühlung der Luft, wobei sich die je nach der vorhandenen absoluten Luftfeuchtigkeit stark wassergesättigten Kondensationskerne zusammenschliessen, ohne sich jedoch zu grossen Tropfen zu vereinigen.

Beim Bodennebel, der uns ja bekanntlich die Schwierigkeiten bereitet, kennen wir in unseren Gegenden zwei in ihrer Entstehung verschiedene Arten: den Strahlungs- und den Advektionsnebel. Sie entstehen beide durch die Abkühlung der Bodenluftschichten. Der bei uns häufiger auftretende Strahlungsnebel bildet sich (bei schwachem Wind), wenn sich die Luft an dem durch Wärmeausstrahlung unterkühlten Boden unter ihren Taupunkt abkühlt. Er tritt bevorzugt in Geländemulden und Tälern auf. Der weniger vorkommende Advektionsnebel entsteht bei lebhaftem Wind, wenn warme Luft über eine kalte Unterlage vordringt, z.B. eine Schneedecke. Die Abkühlung wird hier durch die Turbulenzdurchmischung emporgetragen.

Nun wird aber in jedem Fall die Feuchtigkeit selber nur zu einem ganz geringen Teil aus dem in unmittelbarer Nähe der Nebelzone liegenden Boden der Luft zugeführt, sondern wird in der Hauptsache bereits vom Atlantik hergebracht. Allerdings ist zu sagen, dass natürlich der Feuchtigkeitszuschuss aus dem Boden, besonders über Sumpfbereichen, eine vermehrte Nebelbildung hervorrufen kann.



Wie nun diesen Nebel bekämpfen? Bei lokalen Nebelbänken, d.h. bei Nebelbildungen die sich durch den Feuchtigkeitszuschuss aus dem Boden entwickeln (Verdunstungsnebel) können offene Feuer oder ähnliche Wärme entwickelnde Einrichtungen, sofern sie in genügender Menge in Betrieb gesetzt werden können, für eine örtliche Bekämpfung des Nebels genügen. Bei einer kompakten Nebeldecke müssen diese Massnahmen aber versagen, weil sich die Nebelbildung über einen zu grossen Raum erstreckt und allfällig gewonnene Löcher durch den nachdrängenden oder vom Wind zugetriebenen Nebel wieder geschlossen werden. Um solchen ausgedehnten Nebelfeldern wirksam auf den Leib zu rücken, werden z.Zt. Versuche durchgeführt mit dem Zweck, auf chemischem Weg die den Nebel bildenden Wasserpartikel zu Tropfen zu vereinigen und den Nebel in Regen zu verwandeln. Dass eine einigermaßen wirksame Nebelbekämpfung sich auf einen weiten Raum erstrecken muss und deshalb einen grossen Aufwand verlangt, dürfte, nach unseren Ausführungen, jedermann verständlich sein.

Wir unsererseits können zum mindesten kaum glauben, dass sich das Problem auf dem Weg des Vorschlagswesens lösen lässt.

- 4745 Jagd-Parties für Swissair-Agenten. Agenten reisen nicht nach Zürich, um von hier aus an kostspieligen Jagd-Parties teilzunehmen. Sie besuchen uns hier um mit den massgebenden Instanzen geschäftliche Probleme zu besprechen. Der Aufenthalt der Agenten ist zudem für diese mit grösseren und kleineren Verpflichtungen verbunden, sodass es auch zeitlich nicht möglich wäre, mit diesen vielbeschäftigten Leuten solche Attraktionen durchzuführen. Eine Flinte oder ein Jagd-Gewehr machen im übrigen noch keinen Jäger aus.

- 4747 Herstellung von Lichtpausen. Wenn die Reproduktions-Zentrale eine Lichtpaus-Maschine hätte, würde sie ; sie hat aber keine und kann deshalb nicht. Dagegen können nun Plandrucke, die bis jetzt nach auswärts vergeben werden mussten, in unserem Betrieb selbst hergestellt werden. Dem Vorschlag, die für diese Arbeiten üblichen 10% Rabatt auf 20% zu verbessern zu versuchen ist entgegenzuhalten, dass die Swissair eine Luftverkehrsgesellschaft und kein Krämerladen ist. Der Einsender kann versichert sein, dass wir stets bestrebt sind bei auswärts vergebenen Aufträgen den bei allem Anstand günstigsten Preis zu erhalten.
- 4798 Konditionen für Parties und Konsumationen in Restaurants. Die Meinungsäußerung, die in diesem Vorschlag zum Ausdruck kommt, verlangt, durch zu veranlassende Entgegenkommen von Gaststätten billigere Konsumationspreise einzuhandeln. Nun ist aber von der Warte des Fakturen-Kontrolleurs aus nicht ersichtlich, wie weit der Wirt einer Gaststätte bei einer Swissair-Party sein Entgegenkommen schon gezeigt hat. In der Regel spendiert nämlich der betreffende Restaurateur den Apéritif, den Café mit Zutaten oder verrechnet überhaupt das eine oder andere Gedeck nicht. Solche Gesten sollten aber nicht provoziert werden. Zudem sind wir ja auch nicht in der Lage Gegenrecht zu halten und Ermässigungen auf Flugpreise oder Uebergepäcktaxen zu gewähren, wenn diese Leute mit uns fliegen. Diese Einsendung ist eine reine Kritik. Hat der betreffende Autor in seinem Arbeitsgebiet so tadellose Ordnung, dass er mit gutem Gewissen anderer Leute Arbeit kritisieren darf ?
- 4818 Lenkrollen für den Kistenverlag. Die vorgeschlagenen Lenkrollen eignen sich infolge der Anordnung und Bodenbeschaffenheit des Gepäckraumes nicht für das Verladen von Kisten. Für diese Arbeit steht dem Startdienst geeigneteres Material zur Verfügung.
- 4859 Leuchttafeln für die Flugzeug-Startabfertigung. Die vorgeschlagenen Leuchttafeln, die beim Anlassen der Flugzeugmotoren die Handzeichen ersetzen sollen, tangieren eine internationale Regelung und könnten somit höchstensfalls für Swissair-Flugzeuge verwendet werden. In Anbetracht der grossen Zahl der von der Swissair abgefertigten fremden Flugzeuge würde diese Uebermittlungsart nur Verwirrung schaffen.
- 5173 Verzeichnis für Radio- und Elektrobestandteile. Dieser Vorschlag wurde bereits in der "Guten Idee" No.41 vom Juni 1957 kommentiert.
- 5182 Der Vorschlag, den beim Abdichtring der DC-6B und DC-7C Kompressor-Kupplungen eingesetzten Kohlenring unter Verwendung von Araldit, bzw. Devcon mit der Stahlfassung zu verleimen, wird aus den nachstehend aufgeführten Gründen abgelehnt :
- Durch die erhöhte Beachtung, die dem Lappen der Schleifringe geschenkt wurde, sowie durch die Verwendung von Permatex I für das Abdichten der Ringe mussten schon seit einiger Zeit keine Kompressoren oder Kupplungen zufolge übermässiger Undichtheit ausgebaut werden.
  - Die Prüfvorschrift für Step- up Gear Box und Kompressor-Kupplungen des Supercharger-Overhaul - Manuals toleriert eine bestimmte Undichtheit beim Prüflauf nach der Revision, sodass eine absolute Abdichtung gar nicht erreicht werden muss.
- Es wird vermutet, dass die häufig aufgetretenen übermässigen Undichtheiten der Kupplungen folgenden Ursachen entsprungen sind :
- dass z.B. Dichtringe eingebaut wurden, deren Gummimanchette, die auf ihren qualitativen Zustand unkontrollierbar ist, nicht mehr einwandfrei war,
  - oder dass Schleifringe nicht genau planparallel geläpft wurden,
  - oder auch dass das früher beim Einbau der Dichtringe verwendete Dichtungsmaterial ungeeignet war.
- Von weiteren Massnahmen wird daher vorläufig abgesehen.
- 5291 Die selbst angefertigten Spezialbohrer aus Ausschuss-Fräserscheiben, die den gleichen Zweck wie die Zapfenbohrer erfüllen sollten sind leider unfallgefährlich. An den ausprobierten Versuchsbohrer zeigten sich Risse, die darauf schliessen liessen, dass die Bohrer der ausgesetzten Beanspruchung nicht genügen.
- 5414 Stanzwerkzeuge. Die angefertigte Vorrichtung, die erlaubt, auch einzelne Ausschnitte mit dem vorhandenen Stanzwerkzeug rasch und sauber auszustanzten ist sicher gut und lobenswert. Andererseits zeichnet sich ein guter Facharbeiter dadurch aus, dass er es als selbstverständlich betrachtet zu solchen eigenen Lösungen zu greifen. Nachdem der Spenglerei eine neue Stanzmaschine zur Verfügung steht ist eine Normalisierung der Stanzvorrichtungen vorgesehen.



- 5569 Das Anbringen von Gewindebüchsen an dem Aluminiumflansch der ADF-Loop der DC-7C Flugzeuge kann nicht als neue Idee gelten. Es sollte jedem Facharbeiter klar sein, dass ein ausgerissenes Gewinde durch Einsetzen einer Gewindebüchse repariert werden kann.
- 5570 Die bereits angefertigte Ice-Box zum Tiefkühlen der Niete ist ohne Zweifel gut. Doch kann diese Idee nicht prämiert werden, weil hinter dem Vorschlag eine bestimmte Auftragserteilung steht, wohl ohne nähere Anleitung, aber doch in der Annahme, dass der qualifizierte Arbeiter im Stande sei die ihm gestellte Aufgabe befriedigend zu lösen.
- 5585 Sparmassnahmen. Das an den meisten Orten gezeigte Verständnis für die Sparmassnahmen, sowie die in letzter Zeit durchgeführten Verbesserungen haben den Einsender veranlasst, seinen Vorschlag zurückzuziehen.
- 5640 Dem Vorschlag, in jedem Flugzeug 3 - 4 Plastic-Ueberzüge zur Verfügung zu halten um Sitze, die von kleinen Kindern besetzt sind zu überziehen, ist folgendes entgegen zu halten:
- Kleinkinder unter 2 Jahren haben kein Anrecht auf einen Sitzplatz. Für sie wird in der Regel ein Babykorb, der alle notwendigen Utensilien wie Kautschuk, Windeln etc. enthält, mitgegeben. Die Kinder über 2 Jahre, die mit dem ihnen zustehenden Sitzplatz schon zu den "Grossen" gehören, sollten in Begleitung von Mutter oder Hostess die Toilette aufsuchen können. Die nicht zu vermeidenden Einzelfälle, wo trotz aller Vorsicht ein Sitz doch nass wird, rechtfertigen die Anschaffung und ständige Mitführung von Spezialüberzügen nicht. Zudem werden bei jeder Durchgangskontrolle beschmutzte Polsterüberzüge ausgewechselt.
- 5659 Der Ausgleich für die aufgehobene Znünpause des Büropersonals wurde bereits geschaffen, indem im Barackendorf des Dept. IV ein Kaffeeautomat aufgestellt wurde. Wenn das Produkt dieses Automaten vielleicht nicht ganz die Erwartungen erfüllt, so sei als Trost darauf hingewiesen, dass bald ein ganz neuer, gleichartiger Automat auf den Markt kommt, dessen Kaffee demjenigen im Flughafen nicht nachsteht. (Wir haben ihn selber gebührend probiert.)
- 5700 Anbringen eines fest montierten und mit einem Stecker versehenen Kabels am Alternator der DC-7C-Flugzeuge. Die Verlegung eines separaten Kabels vom Brandschott zum Alternator wurde bereits im Mai dieses Jahres, anlässlich eines Pover Bland Interchangeability Meetings beschlossen. Durch die Häufigkeit der Motorenwechsel und der damit verbundenen Verschiebung der Standzeiten musste diese Modifikation zurückgestellt werden. Die Durchführung dieser Arbeiten ist bei den Standzeiten der DC-7C-Flugzeuge vom April/Mai 1958 vorgesehen.
- Ob die CV-440 und DC-7C-Alternators nach der Aenderung gemeinsam eingelagert werden können hängt dann von der Ausführung des Kabels und des Brandschott-Steckers ab.
- Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :
- 781 Schneidezange für Gummischläuche.
- 4894 Abgabe von Nécessairs.
- 5187 Abdichtung der Boosterpumpen an den Haupttanks.
- 5258 Anbringen einer Sicherung an Propellermontagekran.
- 5280 Aufsilbern und montieren der Leerlaufwelle in der Sogoelpumpe.
- 5502 Herstellen von Auswertungskarten.
- 5557 Zusammenlegung des Service- Luftfrachtbriefes (AWB) mit Lieferschein.
- 5563 Testbox für Strommessungen an der Edison-Feuerwarnanlage.
- 5572 Einsatz in Spannkopf für Oelkühler-Demontage.
- 5586 Einbau einer Verkabelung für Heizerpumpen-Test.
- 5607 Einwachsen der Kipphebel für die Bearbeitung der Lagerbohrung.

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

- 4301 Anbringen von Verstärkungen an den Stiebel-Containern.
- 5504 Einbau von unverwechselbaren Steckern an der CV-440-Feuerlöschanlage.
- 5613 Erstellen eines Situationsplanes im Barackendorf im Flughafen.
- 5639 Anbringen eines Halters für Mikrofon in CV-440.

Wir bitten die Einsender folgender Vorschläge, sich zu Erteilung näherer Angaben bei den bezeichneten Herren zu melden :

- 5265 Kühlen der Inverter durch zusätzliches Gebläse während den Standzeiten. bei Herrn H.Vögel  
Service-Engineering Dept.IV
- 5666 Herstellen von verschiedenen Modellen. bei Herrn A.Oberli,  
Büro für Vorschlagswesen GS

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches.
- 302 Niederspannungskabel.
- 4378 Anfertigen eines fahrbaren Kompressoren-Prüfstandes.
- 4904 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung.
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druck-Kabinen Hydr. Oelkühler.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/607/643/729/771/779/789/1179/1562/2362/2468/2469/2567/2508/2595/2696/3286/  
3948/4162/4247/4299/4378/4404/4406/4502/4529/4530/4540/4553/4570/4588/4594/4625/4627/  
4648/4649/4650/4661/4678/4679/4736/4740/4748/4765/4768/4823/4827/4828/4855/4892/4896/  
4904/4920/4924/4946/4944/4962/4975/4988/5003/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5151/5156/  
5176/5184/5194/5196/5197/5211/5250/5251/5260/5262/5263/5265/5266/5270/5283/5284/5401/  
5407/5425/5439/5447/5450/5456/5478/5508/5519/5522/5523/5531/5545/5560/5561/5575/5579/  
5582/5589/5601/5603/5619/5620/5624/5637/5649/5656/5662/5663/5666/5668/5670/5671/5679/  
5680/5694/5701/5702/5704/ 5707/5953/.



# Freizeitorganisation Mitteilungen

---

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

Der Zentralvorstand der FPS und die Redaktion wünschen allen Lesern recht frohe Festtage und im neuen Jahr alles Gute.

## Der Kunstzirkel

wünscht, dass recht viele unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Fünftage-Woche viel Zeit zu Musse, schöngestiger Betätigung oder künstlerischem Schaffen finden.

Wir haben im kommenden Jahr einen Atelier-Besuch, Literaturabend, Burgenfahrt, Musikabend und andere interessante Veranstaltungen vor. Ach Ihnen steht unser Kreis offen.

L. Bollhalder

## Zur Neubesetzung der Platzwartstelle auf unserer Freizeitanlage.

Am 31. Dezember 1957 legt das Ehepaar Rapold seine Tätigkeit als Platzwart unserer Freizeitanlage nieder. Herr und Frau Rapold haben während zweier Jahre die nicht immer leichte Aufgabe erfüllt, unsere Anlage in Ordnung zu halten und besonders während der Bauzeit einen fröhlichen Spielbetrieb zu ermöglichen. Wir danken Herrn und Frau Rapold für ihren Einsatz und hoffen, dass uns wenigstens Herr Rapold noch manche Saison als Tennis-Trainer zur Verfügung steht.

Das neue Platzwart-Ehepaar, Herr und Frau Böniger, Schönauring 102, Zürich-Seebach, tritt am 1. Januar 1958 sein Amt an. Wir wünschen ihm für seine grosse, verantwortungsvolle Tätigkeit alles Gute und bitten alle Besucher unserer Anlage, Herrn und Frau Böniger mit allen Kräften in ihrer Arbeit zu unterstützen.

## Vergünstigungslisten.

Die neue Liste der Firmen, die dem Swissair-Personal bei Einkäufen spezielle Vergünstigungen gewähren, kann bei den Personalabteilungen, bezw. -Diensten der Departemente bezogen werden.

## Der Philatelisten-Club Swissair (Briefmarken-Sammler)

hat sich am 5. Dezember 1957 konstituiert. Als Präsident amtiert Herr Oskar Schnider, Operationskontrolle, Dept. III Tel. 3170. Wir wünschen dem neugegründeten Club in seinem Gedeihen recht guten Erfolg. Allfällige Briefmarken-Besitzer von "Doppelgenf", "Baslerläubchen" oder "Zürich 4", die bei der Gründungsversammlung nicht anwesend waren, melden sich umgehend beim Präsidenten, zwecks Eintausch gegen einige neuere Luftpost-Marken.

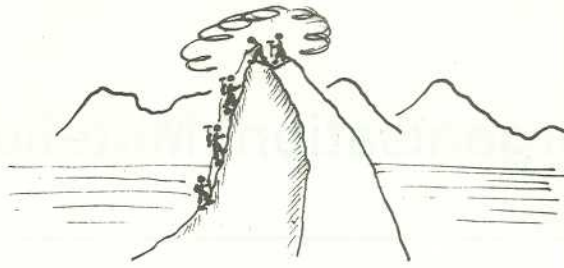
## Do it yourself - Tu es selber.

Ein Ausschuss der FPS prüft momentan die Erstellung einer Freizeitwerkstätte im Kellerraum unseres Clubhauses in Seebach. Ob wir nun schreinern oder Metall verarbeiten wollen, immer fehlt uns das richtige Werkzeug, ein geeigneter Raum oder die fachgerechte Anweisung. Für den Start einer modernen Bastelwerkstätte, mit allen notwendigen Maschinen und Werkzeugen, würde uns ein versierter "Do it yourself-Advisor" zur Verfügung stehen, Um den Interessentenkreis erfassen zu können, melden sich alle Bastler und solche die es werden wollen bis 15. Januar bei Herrn O. Ritter, Tel. 2918, Kloten, woselbst eine kurze Aufklärung gegeben wird. Ende Januar findet ein Orientierungs-Abend statt.

## Pistolengruppe-Swissair.

Im Pistolen-Schützenhaus in Kloten treffen sich am 18. Januar 1958 um 0900 Uhr bei jeder Witterung die Pistolenschützen zur Ausscheidung für die Selektion zum traditionellen Match gegen die SAS, der turnusgemäss diesmal in Stockholm ausgetragen wird. Auf Grund der Resultate werden ca. 10 Schützen einem weiteren Training unterzogen. Geschossen wird nach internationalem Programm für Pistolen 7,65 oder 9 mm, 25 m. Distanz, 30 Schuss auf Matchescheibe, 30 Schuss auf Olympiascheibe. Eine genaue Orientierung erfolgt während der Ausscheidung.

W. Schaltenbrand.

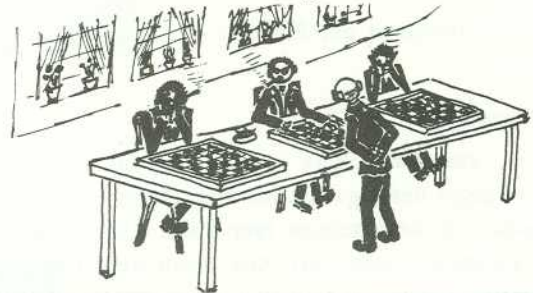


Alpine Sektion  
Eine zünftige Erstbesteigung

## WAS SICH DIE CLUBS IM NEUEN JAHR WÜNSCHEN

### Schach-Club

In Amerika eine Simultanpartie gegen einen russischen Grossmeister austragen zu dürfen.



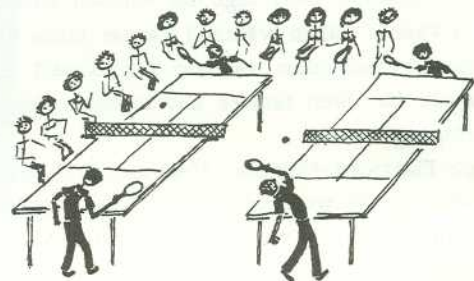
Handball-Club  
Alle Mann rechtsumkehrt und ..... ein Sieg

### Tischtennis-Club

Besseren Besuch seiner Mitglieder



Kunstzirkel  
... dass die Muse uns am freien Samstag küsst (wenn wir Musse haben)



### Fussball-Club

Alle Goals im gegnerischen Kasten (Tor)



Ski-Club  
Schnee und nochmals Schnee bis tief in den Frühling hinein.



### Tennis-Club

Ganz bescheiden, nur viel sonniges und trockenes Wetter.



Boccia-Club  
Noch ein paar Zuschauer, die dann aber später Clubmitglieder werden.

