

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. 2

Februar 1957

Unsere Verkehrsergebnisse im Januar 1957

	<u>Januar 1957</u>	<u>Januar 1956</u>
Offerierte Tonnenkilometer	9'064'669 + 32%	6'884'123
Ausgelastete Tonnenkilometer	5'330'223 + 25%	4'260'329
Etappenpassagiere	50'623 + 24%	40'879
Fracht in kg	733'572 + 15%	637'286
Post in kg	310'229 + 18%	263'201
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	58,6%	61,9%

Wenn der Berichtsmonat auslastungsmässig eher enttäuschte, so ergaben sich doch bedeutende Verkehrszunahmen, die im wesentlichen der Leistung unserer DC-7C und Convair Metropolitans zu verdanken sind. Das Angebot an Tonnenkilometern nahm, verglichen mit dem letztjährigen Januar, um 32 % zu. Die Nachfrage stieg um 25 %, die Zahl der Etappenpassagiere um 24 % und das Gewicht der beförderten Fracht um 15 %. Der durchschnittliche Auslastungsgrad senkte sich dagegen von 61,9 % auf 58,6 %.

Europa beanspruchte 53 % unseres Gesamtangebotes. Der Löwenanteil der Mehrproduktion fiel diesem Verkehrsgebiet zu. Die Zunahme an offerierten Tonnenkilometern betrug hier, verglichen mit dem Januar des Vorjahres, 59 %. Da die Nachfrage jedoch lediglich um 38 % anstieg, senkte sich die mittlere Auslastung um 8 Punkte auf 52,4 %.

Unser Verkehr nach Athen, Istanbul und dem Nahen Osten machte 16 % der totalen Produktion aus. Dem günstigen Verhältnis der Angebots- und Nachfragezunahme von 3 % zu 23 % entsprach eine Steigerung des durchschnittlichen Ladefaktors um 10,8 Punkte von 56,4 % auf 67,2 %.

Auf unsern Nordatlantikkursen boten wir 26 % der produzierten Tonnenkilometer an. Einer Erhöhung des Angebots um 10 % stand auf der Nachfrageseite eine Steigerung von 6 % gegenüber, sodass sich der Auslastungskoeffizient um 2,1 Punkte auf 68,2 % senkte.

Erfreuliche Erfolge

Kürzlich durchgeführte Verhandlungen zwischen der Schweiz einerseits sowie den USA und Grossbritannien andererseits ergaben, dass die Swissair

- ★ 1. auf der Nordatlantikkroute Köln und Lissabon, sowie
- ★ 2. auf der Fernstrecke Hongkong anfliegen darf.
(5. Freiheit zwischen Hongkong und Tokio allerdings ausgeschlossen)

Die Kurse über den Südatlantik waren zu 49,7 % oder nahezu gleich wie im Vorjahr (50,0%) ausgelastet.

Der Gesamtertrag für das Jahr 1956 erreichte rund 159 Millionen Franken und ist somit im Vergleich zu 1955 (130 Mio. Fr.) um rund 23 % angewachsen. In ähnlichem Ausmass sind indessen auch die Kosten angestiegen.

Flughafenergebnisse 1956

	Zürich-Kloten		Zunahme in %	Genf-Cointrin		Zunahme in %	Basel-Mülhausen		Zunahme in %
	1956	1955		1956	1955		1956	1955	
Passagiere *	825'302	696'323	+ 18,5	566'601	474'758	+ 19,3	113'060	85'600	+ 32,1
Fracht in t *	12'743	10'760	+ 18,4	7'595	7'133	+ 6,5	2'499	2'010	+ 24,3
Post in t	4'221	3'775	+ 8,2	2'502	2'214	+ 13	552	828	- 33,3

* Passagiere und Fracht im Transit sind doppelt gezählt.

Westdeutsche Flughäfen - Das Passagieraufkommen aller zehn Flughäfen in Westdeutschland belief sich im Jahre 1956 auf 3,55 Millionen Fluggäste, gegen 2,86 Millionen im Jahre 1955. Der Flughafen mit dem grössten Fluggastaufkommen ist unverändert Berlin mit 991'686 Passagieren vor Frankfurt (827'731), Hamburg (476'667), Düsseldorf (381'674) und Hannover (334'095). Köln-Wahn steht vor Nürnberg und Bremen an drittletzter Stelle und verzeichnete letztes Jahr 72'802 Passagiere.

Neue Pilots-in-Command - Die Piloten Ruedy Meier, Hugo Dietschi, Emil Ehrat, Willy Weiss und Alfred Zuberbühler sind zu Convair-Kommandanten ernannt worden. Flugkapitän Claude Oscroft erhielt den Rang eines Pilot-in-Command auf DC-4 im Sektor Europa. Die Flugkapitäne Andrea Bezzola und Theo Schwarzenbach avancierten zu Kommandanten auf DC-6B und DC-7C im Nordatlantikdienst. Stanley Hale, Colin Henry sowie Michael Maas rückten zu Pilots-in-Command auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten vor. Wir gratulieren herzlich !

Jahresabschlüsse - Die folgenden Luftverkehrsgesellschaften haben - wenigstens teilweise - ihre Verkehrsergebnisse pro 1956 veröffentlicht: Die KLM produzierte 407,2 Mio. tkm oder 11,6 % mehr als 1955. Davon waren 251,6 Mio. tkm ausgelastet. Die Zahl der Etappenpassagiere belief sich auf 820'000 oder rund 13,1 % mehr als im Vorjahr. An Luftfrachtgütern wurden 23,6 Mio kg befördert (= + 13,8 %).

Die ärztliche Ecke

Ueber die Zuckerkrankheit. - Stärkeprodukte wie Brot, Kartoffeln, Teigwaren usw. sind ein Hauptbestandteil unserer Nahrung. Beim Uebergang ins Blut wird ein grosser Teil davon in Zucker verwandelt, der unter dem Einfluss eines Hormons - des Insulins aus der Bauchspeicheldrüse - unverzüglich weiterverarbeitet wird. Dieses Hormon fehlt beim Zuckerkranken; sein Körper kann den Zucker nicht verwerten, sondern scheidet ihn mit dem Urin aus. Die führenden Symptome dieser meist in mittleren Jahren auftretenden Krankheit sind denn auch - objektiv - Zuckerausscheidung mit dem Urin, hohe Blutzuckerwerte, ev. schlecht heilende Wunden, und - subjektiv - Durstgefühl und allgemeine Müdigkeit. Noch schwerwiegender als der Verlust der für den Körper wichtigsten Energiequelle, eben des Zuckers, ist die in der Folge auftretende Umstellung des ganzen Stoffwechsels mit der Bildung giftiger Stoffwechselprodukte. Diese stürzen den unbehandelten Diabetiker in plötzliche tiefe Ohnmacht und bringen ihm den Tod. - Bis 1923 musste man dem Leiden und Sterben dieser Menschen tatenlos zusehen. Damals gelang es den beiden jungen Forschern Banting und Best in Toronto, Kanada, aus den Bauchspeicheldrüsen von Rindern Insulin zu gewinnen. Einem Zuckerkranken injiziert, ersetzt dieses den vom Körper nicht mehr produzierten Stoff und führt zum Verschwinden aller Erscheinungen der Krankheit. Eine eigentliche Heilung ist damit zwar nicht erreicht, da die Injektionen lebenslänglich fortgesetzt werden müssen. Es ist bis heute unbekannt, warum es bei einzelnen Menschen zum endgültigen Versagen der Insulinproduktion kommt. Aber die intensive experimentelle Forschung, die unausgesetzt weitergeht, wird sicher auch dieses Problem lösen und damit die Möglichkeit einer wirklichen Heilung der Zuckerkrankheit bringen.

Dr. med. B. Hässig.

Der mittlere Auslastungsgrad erreichte 61,8 %. SAS beförderte 1956 rund 1,25 Mio. Luftreisende oder 28,6 % mehr als im Vorjahr. - Mit der Air France flogen zum erstenmal mehr als 2 Mio. Passagiere; der Zuwachs betrug hier gegen 1955 24 %. Das Gewicht der speditierten Luftfracht stieg gegenüber dem Vorjahr um 15 % auf 55 Mio. kg. - Für die Deutsche Lufthansa war 1956 das erste volle Betriebsjahr; es ergab 228'680 Etappenpassagiere, 1'961 Tonnen Fracht und 1'056 Tonnen Post.

Von unseren Auslandsvertretungen - Die bevorstehende Eröffnung unserer Fernostlinie machte die folgenden neuen Auslandsorganisationen notwendig: Die Swissair-Vertretung "Ferner Osten" mit Sitz in Tokio ist zuständig für Japan, die Philippinen, Hongkong und Thailand. Ihr Chef, Herr Zacharias Kälin, hat seine Tätigkeit schon seit einiger Zeit aufgenommen. Ebenfalls in Tokio befindet sich die Swissair-Vertretung Japan; sie steht unter der Leitung von Herrn Eduard Kaiser, früher Swissair Chicago. Auf den Philippinen werden unsere Interessen von der Firma F.E. Zuellig Inc. in Manila als Generalagentin wahrgenommen; zu deren Unterstützung unterhält die Swissair am gleichen Platz einen eigenen Vertreter, Herrn Francis A. Pfiffner. Die Vertretung Hongkong ist noch unbesetzt. Für Thailand amtiert in Bangkok die Firma Diethelm & Co. als Swissair-Generalagent. Dort ist auch der Sitz der Zentralen Reservationsstelle für die Fernoststrecke; ihr steht Herr Rudolf Müller vor. Die Swissair-Vertretung für Indien, Pakistan und Goa befindet sich in Bombay. Ihr Chef ist noch nicht bestimmt. Herr André Clemmer von unserer Skandinavien-Vertretung hat die Leitung ad interim übernommen. Der Vertretung Bombay steht als Chef Herr Willy Salzborn vor, während Herr Franz Fräfel als Vertreter nach Kalkutta entsandt wird; hier ist noch kein Generalagent bestimmt. Für Pakistan und Goa erfüllt die Firma World Tours & Cruises in Karachi die Funktion einer Generalagentur.

In den USA wurden drei neue Regionalvertretungen eröffnet. Eine davon ist in Atlanta und steht unter der Leitung von Herrn Panaghis A. Anastasatos; sie dient der Betreuung der Staaten Alabama, Georgia, North und South Carolina, Florida, Louisiana und Mississippi. Die zweite befindet sich in Dallas; ihr Chef ist Herr George Nagorski. Zu ihrem Kompetenzbereich gehören die Staaten Texas und Oklahoma an. Ferner hat Herr Eill Hofmann seine Tätigkeit als Swissair-Regionalvertreter in Washington D.C. aufgenommen. - Zur Intensivierung unserer Verkaufsanstrengungen in Finnland tritt anfangs März in Helsinki unter Führung von Herrn Hannu Kiri eine neue Regionalvertretung in Funktion. - Bei unseren Vertretungen in Grossbritannien traten einige Personalwechsel ein. So übernimmt anstelle von Herrn Fräfel, der nach Kalkutta versetzt wird, Herr August Weber die Leitung der Regionalvertretung Manchester; A. Weber wird in Glasgow durch Herrn Peter H. Kessler abgelöst. - Allen Neuernannten wünschen wir guten Erfolg in ihrer Tätigkeit!

Die technische Ecke

Was ist ein Künstlicher Horizont? - Der Künstliche Horizont ist ein Blindfluginstrument, das dem Piloten die fehlende, zur Beurteilung der Fluglage aber erforderliche Horizontsicht ersetzt. - Das wichtigste Element in einem Künstlichen Horizont ist der Kreisel. Unter einem Kreisel versteht man einen Rotationskörper, dessen Masse gleichmässig um die Drehachse verteilt ist, so dass der Schwerpunkt mit dem Drehpunkt zusammenfällt. Bei älteren Horizontmodellen wird der Kreisel als Turbine ausgebildet und mit Luft angetrieben; bei neueren stellt der Rotor eines Elektromotors den Kreisel dar. Wird dieser Kreisel im Instrumentengehäuse vollkardanisch gelagert und auf eine grosse Drehzahl gebracht (ca. 20'000 T/min.), so hat er die Eigenschaft, trotz Neigen des Gehäuses seine Lage im Raum beizubehalten. Mit dem Kreisel sind ein Horizontbalken, der den natürlichen Horizont darstellt, und eine Horizontscheibe verbunden; beide sind durch das Instrumentenglas sichtbar. In der Mitte des Instrumentengehäuses ist zudem ein kleines Flugzeugsinnbild angebracht. Da der Horizontbalken durch den Kreisel im Raum stabilisiert wird, kann aus der Stellung des Flugzeugsinnbildes zum Horizontbalken die gegenwärtige Flugzeuglage zum natürlichen Horizont abgelesen werden. Im Horizontalflug deckt sich das Sinnbild mit dem Horizontbalken. Im Steigflug erscheint das Sinnbild oberhalb, im Sinkflug unterhalb des Horizontbalkens. In einer Linkskurve z.B. sieht man die rechte Flügelspitze des Sinnbildes über dem Horizontbalken, währenddem die Horizontscheibe den zugehörigen Querneigungswinkel in Grad anzeigt. - Am Künstlichen Horizont ergibt sich also dasselbe Bild, wie wenn man die Flügelspitzen mit dem natürlichen Horizont vergleichen würde.

Neues Lochkartensystem - Die Geschäftsleitung hat beschlossen, das bis jetzt verwendete Remington Rand-Lochkartensystem auf Anfang 1958 durch eine Anlage der IBM (International Business Machines) zu ersetzen. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die Bestellung für die elektronische Univac-Rechenanlage rückgängig gemacht und an deren Stelle ein IBM-Magnettrommelrechner vom Typ 650 gemietet. Diese Umstellung erfolgte, weil die provisorisch bestellte Univac-Anlage weder innerhalb der gewünschten Frist noch in genügend erprobtem Zustand hätte geliefert werden können. Die Swissair wird somit ab 1958 eine der modernsten elektronischen Datenverarbeitungs-Anlagen der Schweiz erhalten. Damit lässt sich eine wirtschaftlichere Verarbeitung des grossen Beleganfalles erreichen.

Die Europäische Flugplankonferenz der IATA fand vom 15. bis 17. Januar zum erstenmal in der Schweiz statt. Tagungsort war Arosa; den Vorsitz führte Herr H. Sommer, Chef unserer Verkehrsabteilung. Die Sommerflugpläne werden dieses Jahr am 14. April in Kraft treten und bis 5. Oktober gültig bleiben.

Die Douglas Aircraft Co. hat die folgenden provisorischen Ergebnisse des am 30. November 1956 abgelaufenen Geschäftsjahres bekanntgegeben:

	1956	1955
Reingewinn	33'202'000 Dollar	28'215'262 Dollar
Umsatz	1'073'515'000 "	867'504'228 "

Der Auftragsbestand erreichte per 31. Dezember 1956 einen Wert von 2'232'000'000 Dollar; davon entfallen auf Bestellungen von zivilen Verkehrsflugzeugen 1'129'000'000 Dollar.

Die Auftragsbestände der amerikanischen Fluggesellschaften für neue Düsen- oder Turboprop-Flugzeuge bezifferten sich anfangs 1957 auf 424 Einheiten. Diese verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Typen : 89 Douglas DC-8, 70 Boeing B-707, 116 Lockheed Electra, 40 Convair 880, 14 De Havilland Comet, 90 Vickers Viscount und 5 Bristol Britannia.

Amerikanische Luftverkehrsergebnisse - Alle amerikanischen Fluggesellschaften, unter Einschluss der Helikopter- und Frachtunternehmen, verzeichneten 1956 wieder erhebliche Steigerungen ihrer Verkehrsergebnisse. Ihre gesamten Einkünfte stiegen um 13,6 % auf 1'856 Millionen Dollar; davon entfielen 1'537 Millionen Dollar auf Passage-Erträge.

Die Ethiopian Airlines haben zwei DC-6B in Auftrag gegeben und sich die Option auf eine dritte Einheit dieses Typs gesichert. Die Ablieferung der fest bestellten Flugzeuge ist auf die Monate Mai und Juni 1958 vorgesehen. Damit sind bis jetzt insgesamt 850 Flugzeuge der DC-6- und DC-7-Serie an zivile Luftverkehrsgesellschaften verkauft worden.

Die älteste Fluggesellschaft der Welt ist, wenn wir unsern Handbüchern Glauben schenken, - die Swissair ! Diese Gesellschaft hat nämlich am 10. Mai 1856 die erste Seite eines "International Passenger Tariff" herausgegeben, was für die Zeit des Neuenburger Handels und acht Jahre vor der Gründung des Roten Kreuzes als eine äusserst fortschrittliche Tat gewertet werden muss. (Die Redaktion der "Swissair News" ist bereit, jederzeit den Beweis schwarz auf weiss anzutreten.)

Im Idiotikon zwar noch nicht, aber in einer angesehenen Schweizer Zeitung lasen wir dieser Tage eine trübe und typisch schweizerische Uebersetzung für den Ausdruck "Lounge", d.h. für die Club-Ecke in unsern "Seven Seas". Sie heisst: - Jassnische !

Eine amerikanische Baseballmannschaft, die "Brooklyn Dodgers", kaufte einen Convair "Metropolitan", um inskünftig ihre Auswärtsspiele ansetzen zu können, ohne auf Flugpläne angewiesen zu sein....

Steckenpferd-Jubiläum - Herr Kauer aus Olten betreibt ein seltenes, aber gefreutes Hobby, nämlich Swissair-Flüge auf der Strecke Basel-Zürich. Jüngst genoss er seinen fünfzigsten Retourflug zwischen den beiden Städten und wurde als ein nicht alltäglicher Jubilar gebührend gefeiert.

Wussten Sie schon,

- dass die Zahl der von uns 1956 beförderten Etappenpassagiere ziemlich genau der gesamten Einwohnerschaft der Städte Zürich, Genf und Basel entspricht ?
- dass 1956 unsere Flugleistung in km mehr als doppelt so gross war als im Jahre 1952 ?
- dass die Swissair, gemessen an ihrem Personalbestand, zu den zehn grössten Privatunternehmen der Schweiz gehört ?

- dass die Zahl unserer Piloten auf Ende des vergangenen Jahres 224 betrug ?
- dass der erste Flug eines DC-8 am 14. März 1958 stattfinden soll ?
- dass Marokko kurz vor Jahresende als 70. Mitgliedstaat der ICAO beigetreten ist ?

Neueintritte - Die folgenden neuen Mitarbeiter, die wir herzlich willkommen heissen, sind im Januar 1957 bei der Swissair eingetreten :

Generalsekretariat

Aerztlicher Dienst
Hoch Jacqueline Madeleine

Personaldienst

Dr. Wasser Emil

Departement I

Sekt. Departements-Sekretariat

Dieht Madeleine

Speditionsbüro

Schneiter Marcel

Buchhaltung

Schneider Leni

Lohnbüro

von Graefl Carla

Sekt. Betriebswirtschaftsdienst

Dr. Keller Albrecht

Departement II

Büro für Verträge und IATA

Dr. Leuenberger Hanspeter

Fracht-Verkaufsbeziehungen

Lang Erika

Luftreisebüro Zürich

Lentjes Hans-Eduard

Verkaufsleitg. Deutsch-Schweiz/Tessin

Blaser Walter

Departement III

Postverteilung, Materialbezugstelle

Troxler Walter

Piloten

Hall Alan George

Hall Rex

Patch Stanway P. Thomas

Petzer Allen Walter

Schilling Eriksen Emerson

Crew Assignment

Bauhofer Dora

Notam Office

Kern Lilli

Uebermittlungszentrale Flughafen

Gerig Franz

Büro für Betriebsverträge

Künzle Robert

Traffic

Jucker Emil

Frachtdienst

Vogt Peter

Passagierdienst

Fankhauser Hans

Groundhostessen

Arn Nelly

Harzenmoser Astrid

Pfunder Elsbeth

Simmen Lucia

Stadtabfertigung

Benz Jörg

Berger Beatrice

Blumer Jakob

Frei Peter

Borddienst

Furrer Gertrud

Kantine Taubenried

Sommer Marie

Kabinen-Ausrüstungsdienst

Ghezzi Benita

Peter Rosa

Oppliger Rosa

Wäscherei

Leuenberger Appollonia

Kabinenpersonal-Aspiranten

Bachman Ruth

Baur Margaretha

Beuttner Marianne

Böhny Dory

Feldmann Sylvia

Hochreutener Annemarie

Klopfenstein Elisabeth

Küng Gertrud

Kunz Heinz

Neuenschwander Verena

Schaefer Lotte

Stalder Julia

Tchekoff Tatjana Vera

Thee Ursula

Trachsel Heinz Hermann

Weibel Sylvia

Departement IV

Projektierung und Beschaffung

Röthlin Albert

Spedition

Godenzi Remo

Sektion Flugzeugunterhalt

Broger Freddy

Cuttat Kurt

Dreier René

Henauer Ernst

Herrmann Hans-Ulrich

Hunger Hans

Knüsel Josef	Düsseldorf
Rindisbacher Hansuli	Steinkopf Willi
Stampfli Hans	Stuttgart
Streuli Hans-Peter	Würtz Helga
Stutz Willy	Wien
Suter René	Schurtz Elisabeth
Flugzeugüberholung	Wenzel Rudolf
Gugger Max	Wien, Station
Schlatter Rodolphe	Nickl Hans Peter
Flugzeugwartung	Reiff Elke
Lehnherr Willy	Prag
Garage	Huck Hugo Paul
Nicora Max	Kairo
Instrumentenwerkstatt	Abdel Malek Daisy
Sieber Bruno	Essaye Henry Joussef
Elektrowerkstatt	Saikali Michael
Matter Paul	Tolba Ezzat
Meier Peter	Istanbul
Raurich Vicente	Koenka Vitali
Radiowerkstatt	Jerusalem
Hummer Othmar	Pano Yusef
Mechanische Werkstatt	Dakar
Heubi Hans-Joachim	Blainville Ada
Bauabteilung	New York
Bucher Josef	Aubel Raimund
Lips Armin	Kohler Paul W.
Neier Anton	McAvoy Patricia Ann
<u>Direktion Genf</u>	Voeller Willi
Luftreisebüro Genf	Washington
Lautenschlager Kurt	Hofmann William E.
Reservation Genf	Rio de Janeiro
Couturier Gaston	Lorenz Silca Adelheid von Eye
Abfertigung Cointrin	Buenos Aires, Station
Perrollaz Paul	Acciavati Alfredo
Frachtdienst Cointrin	Tokio
Berger Charles	Aoba Michiko
Berseth Daniel	Oshima Midori
<u>Auslandvertretungen</u>	Seki Kazuo
London	Takahashi Nachiko
Maurer Roy	Bombay
Ramsbotham John	Salzborn Willy
Paris	Coelho Pamela
Rietsch Christiane	Fernandes Sebastian
Paris, Station	Misquita Loretta Marie
Jean Françoise	<u>Allgemeine Personalausbildungsreserve</u>
Merval Jacques	Braun Emanuele
Frankfurt	Perrin René
Klee Willi	Sticker John
Berlin	Treichler Rudolf
Lenz Dorothea	Uhr Leni

Happy Landings - Wir freuen uns, den nachfolgenden Neuvermählten unsere besten Glückwünsche entbieten zu können: 20.10.56 - Schlagenhaut Karl, IERA-Flugbetrieb (Dept. IV); 7.11.56 - Weissinger Ernst, Spenglerei (IV); 14.12.56 - Weiss Werner, Flight Simulator (IV); 7.1.57 - Muscheidt Peter, Luftreisebüro Basel (II); 11.1.57 - Stadler Willi, Werft (IV).

Gute Genesung wünschen wir den folgenden Mitarbeitern, die auf der neuesten Swissair-Krankenliste figurieren: Bänzinger Edwin (IV), Billeter Nelly (III), Blattner Hans-Jürg (IV), Bösiger Elisabeth (III), Fischer Alfred (III), Fischer Ernst (II), Gasser Max (IV), Gygax Willy (III), Häring Walter (II), Isler Jakob (IV), Kläger Emil (IV), Klieber Dorothee (III), Raust Micheline, Siegrist Max (III), Stoll Alfred (IV), Würgler Paul (I), Capeder Heidi (III), Kühni Margrit (III), Ranz Rolf (III).

Unsere Wünsche richten sich selbstverständlich auch an alle jene Kranken, die auf dieser Liste nicht mehr aufgeführt sind.



Mitteilungen der Freizeitorganisation der Swissair

ASIA-Ski-Cup in Arosa - Am 2. bis 3. Februar gelangte das 2. Skirennen um den ASIA-Ski-Cup in Arosa zur Austragung. Ein Bericht über die Rennen folgt im nächsten "Swissair-Journal". Wir begnügen uns hier mit der auszugsweisen Wiedergabe der Rangliste für die Mannschaftswertung:

1. SAS Oslo I - 2. Swissair Zürich I - 3. Air France Paris - 4. Swissair Zürich II - 5. Swissair Genève. - Von insgesamt elf Mannschaften stellte die Swissair drei, die sich in den fünf ersten Rängen einreihen.

elo



DIE EHRENTAFEL

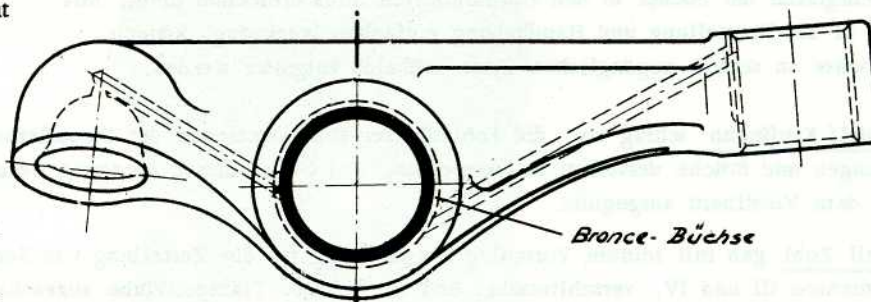
In dieser Nummer gelangen 12 prämierte Vorschläge zur Publikation. Die Preisträger sind:

Herr Robert Grob, Kontrollabteilung, Dept. IV	Fr. 600.--	4541
Herr Werner Meier, Buchhaltung, Dept. I	Fr. 70.--	4715
Herr Albert Borgo, IERA, Dept. IV	Fr. 60.--	3984
Herr Serge Jaksetich, Buchhaltung, Dept. I	Fr. 50.--	4727
Herr Eugen Mühlebach, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--	427/2659
Herr Rudolf Kistler, IERA, Dept. IV	Fr. 40.--	4182
Herr Robert Inhelder, Sekt. Triebwerk, Dept. IV	Fr. 40.--	4697
Herr Fritz Züllig, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 30.--	4917
Herr Rudolf Kaufmann, IERA, Dept. IV	Fr. 20.--	4104
Herr Emil Zobl, Einkaufsdienst, Dept. I	Fr. 20.--	4877
Fräulein Gertrud Morf, Techn. Einkauf, Dept. IV	Fr. 10.--	4144

Herr Robert Grob schlug vor, die über das zulässige Mass abgenützte Achsbohrung der Kipphebel von den R-2800 Motoren auszubüchsen. Diese Revisions-Methode ersetzt das bisher nach jeder Laufzeit notwendige Aufkupfern, sowie die zusätzliche Nachbearbeitung an denjenigen Kipphebeln, deren Bohrung eine ungleichmässige Kupferschicht aufwies.

Für die Herstellung der Büchsen können die nicht mehr benötigten R-1830 Auslass-Ventilführungen verwendet werden.

Dieser Vorschlag ergibt eine wesentliche Zeiteinsparung und wird gemäss der Revisions-Vorschrift Nr. 60'824 sofort durchgeführt.



Sollte es sich im Betrieb erweisen, dass die eingepressten Bronze-Büchsen zwei oder mehrere Laufzeiten erreichen, wird die Prämie entsprechend der zusätzlichen Einsparung erhöht.

Herr Werner Meier regte an, die Kontoblätter der Allg. Pensionskasse zu vereinheitlichen und beim Verbuchen der Beiträge ein Journal zu verwenden. Diese Neuerung bedeutet eine wesentliche Verbesserung in der Arbeitsabwicklung. Sie erlaubt ein flüssigeres Arbeiten und hilft Fehler vermeiden.

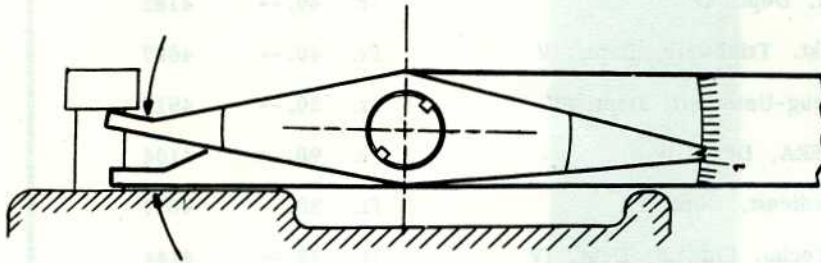
Herr Albert Borgo konstruierte nach eigener Idee, eine Spannzange für die Antennenbefestigung am Schwert. Mit dieser neuen Befestigungsart ist es möglich, die Antenne schneller und einfacher auszuwechseln als bisher. Zugleich ergänzte er die Antennenabspannung am Stabulo mit einem Drahtdurchführungsrohr, wodurch das Abscheren des Antennendrahtes bei starken Schwingungen eliminiert wird. Diese Verbesserungen an der CV-440 Antennenanlage werden bereits angebracht.

Herr Serge Jaksetich veranlasste mit seinem Vorschlag, dass die Belastung von Rückerstattungen an Passagiere in die Tabellenfakturen der Verkehrs-Buchhaltung eingebaut werden. Diese Lösung erübrigt das Erstellen und Bearbeiten von Einzelfakturen, wodurch Arbeitszeit und Papier eingespart werden können.

Herr Engen Mühlebach regte an, die Abdeckung der Landefackel-Austrittsöffnungen aus Oelpapier oder einem ähnlichen, nässeunempfindlichen Material herzustellen. Die bisher verwendeten Papierabdichtungen waren durch die Einwirkung der Feuchtigkeit einem grossen Verschleiss unterworfen. Sie werden nun durch solche aus Aluminiumfolien von 0,06 mm Dicke ersetzt.

Ferner machte er den Vorschlag, die Start- und Landezeiten auf die Flugzeug-Einsatzlisten aufzudrucken. Dadurch fällt für alle, die auf diese Angaben angewiesen sind, die tägliche Uebertragung der Zeiten vom Flugplan auf die Einsatzlisten weg. Auf Grund dieses Vorschlages werden schon seit einiger Zeit die Abgangszeiten auf den Flugzeug-Einsatzlisten aufgeführt.

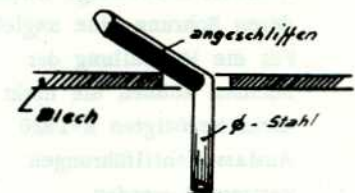
Herr Rudolf Kistler entwarf eine Masslehre für die Einstellung der Fahrwerkschalter an den DC-4 und DC-6B Flugzeugen. Diese Lehre besteht aus 2 sich scherenartig öffnenden Schenkeln. Auf dem den Tastfingern entgegengesetzten Teil ist ein Schenkel mit einer Skale versehen, während der andere als Zeiger ausgebildet ist. Durch das Einstellen des entsprechenden Masses auf der der Lehre, ergibt sich eine Vereinfachung der Einstellung des Fahrwerkschalters.



setzten Teil ist ein Schenkel mit einer Skale versehen, während der andere als Zeiger ausgebildet ist. Durch das Einstellen des entsprechenden Masses auf der der Lehre, ergibt sich eine Vereinfachung der Einstellung des Fahrwerkschalters.

Herr Robert Inhelder machte darauf aufmerksam, dass durch folgende Art die abgenützten Läppringe weiterverwendet werden können: Je 2 Ringe abgenützter Läppringsätze sind mit 2 oder 3 Schrauben zusammenzumontieren, wobei jeweils die Schlitz des untern Ringes auf eine Tiefe von 30 mm nachgefräst werden müssen. Die fortlaufende Wiederholung dieses Vorganges ergibt, dass die Läppringe 60 statt wie bisher 30 mm abgenützt werden können.

Herr Fritz Züllig fertigte ein Lochentgrater an, der hauptsächlich für das innen-seitige Entgraten der Löcher in den festmontierten Strukturblechen dient. Mit diesem, in der Herstellung und Handhabung einfachen Werkzeug, können selbst Löcher an schwer zugänglichen Orten mühelos entgratet werden.



Herr Rudolf Kaufmann schlug vor, die Kohlenhalter-Kontaktschienen der Propellerenteisung zu vergüten, um weitere Rissbildungen und Brüche derselben zu vermeiden. Auf Grund dieser Anregung werden zukünftig diese Kontaktschienen vor dem Versilbern ausgeglüht.

Herr Emil Zobl gab mit seinem Vorschlag Veranlassung für die Zustellung von Sendungen von Zürich nach den Departementen III und IV, verschliessbare und beschriftete Transportkörbe anzuschaffen. Mit der Verwendung solcher Transportmittel im Pendelverkehr Zürich - Kloten, lassen sich die Lieferungen reibungsloser durchführen.

Fräulein Gertrud Morf beantragte die Abänderung der Wegweisertafel bei der Werft von "FLUGBAHNHOF" in "FLUGHOF"

Folgende zur Prämierung vorgesehene Vorschläge können erst in der nächsten Nummer abgeschlossen werden :

- 4691 Reinigen der Motoren-Scheibenofilter.
- 5002 Ausrüsten der Material-Anforderungsblöcke mit einer 2. Kopie.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

- 4347 Antennenschwert mit kurzgeschlossenen Antennenenden.
- 4638 Zündkerzen-Schlüssel.
- 4676 Schleifspindel für Zylinderschleifmaschine.
- 4689 Schutzhülle für Pedestal.
- 5247 Klebstreifen für Kabelbezeichnung.

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

- 4729 Nebelbekämpfung bei Herrn E. Schiantarelli, Betriebsplanung, Dept. IV
- 4733 Vorgedruckte Lohnblätter bei Herrn W. Trottmann, AVOR, Dept. IV
- 4735 Umzüge von Büros bei Herrn E. Wettstein, Liegenschaftenverwaltung, Dept. I
- 5277 Punktschweisszange bei Herrn J. Bussmann, Betriebsplanung, Dept. IV

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 770 Anbringen von Leucht-Farbstreifen an den Propellerblattspitzen. Auch die neuesten Versuche die Propellerblattspitzen mit Leuchtbändern zu versehen, um bei Nacht die Propellerebene zu markieren, sind wiederum negativ verlaufen. Eine einigermaßen ansprechende Wirkung der Leuchtmasse ergibt sich nur aus einem zum Sichtwinkel in bestimmten Grenzen verlaufenden Licht-einfall. Die dabei erzielte Wirkung steht jedoch in keinem Verhältnis zum grossem Verschleiss an Scotlight-Streifen. Ein Aufspritzen von Leuchtfarbe bietet ebenfalls keine Gewähr für eine gute und dauerhafte Haltbarkeit.
- 1589 Die Zustellung der Manual-Blätter ohne Benützung von Couverts, sondern mit angehefteten Begleitschreiben würde wohl eine Einsparung an Couverts bringen. Durch den offenen Versand und das Wegreissen der mit Bostitch angehefteten Begleitpapiere würden jedoch die sauberen Manual-Blätter dermassen leiden, dass der Vorschlag nicht durchgeführt werden kann.

Die Arbeitszeit-Einsparung bei einer einheitlichen Verwendung des Formates A4 für die Begleitschreiben ist grösser, als die Papiereinsparung durch wahlweise Verwendung kleinerer Formate.
- 2338 Die Freigabe zum Start mittels Handzeichen ist international geregelt und kann somit nicht durch Verwendung von Tafeln oder andern Hilfsmittel ersetzt werden.
- 2470 Telephon-Verbindungen während QGO. Die Verbesserung der ungenügenden telefonischen Verbindungen in Basel während den QGO-Perioden, wird vom Fernmeldedienst schon seit geraumer Zeit studiert. Mit dem vorgeschlagenen "Stehenlassen" einer Verbindung würde keine allgemeine Verbesserung erzielt, sondern nur eine maximale, jedoch schlecht ausgenützte Verbindung in einer einzigen Richtung erreicht. Im Falle Basel würden dabei in allen andern Richtungen die Verbindungsmöglichkeiten um 20 % gekürzt.
- 2471 Die Vermittlung von Ferienplätzen im Ausland übersteigt den Rahmen der Personalbetreuung durch die SWISSAIR. Die Freizeit-Organisation befasst sich jedoch bereits seit einiger Zeit mit dieser Frage und wird demnächst das Personal darüber orientieren.
- 2492 Unterhaltsarbeiten an Rechenmaschinen. Dieser Vorschlag ist eine Reklamation. Es besteht ein Service-Vertrag für den Unterhalt der diversen Büro-Maschinen. Sofern die darin enthaltenen Bestimmungen den Anforderungen nicht genügen, können dieselben geändert bzw. verbessert werden. Ein entsprechender Antrag ist auf dem Dienstweg einzureichen.

- 3892 Verwendung des Oels aus stillgelegten Motoren. Die Ursache und Folgen von Troubles die zur Stilllegung eines Motors geführt haben, bleiben während des Fluges meist unbekannt. Somit ist es zu gefährlich, Oel von einem "gesegelten" Motor den noch laufenden Triebwerken zuzuführen.
- 4098 Fest in die Kabine eingebaute Schutzläufer. Der Raumbedarf, sowie das Gewicht eines mit einem Federsystem ausgestatteten Rollkasten und die notwendigen 10 Meter Schutz-Teppich sind zu gross, um diesen Vorschlag realisieren zu können. Das Verschmutzen der Kabinen-Teppiche durch das Boden-Personal kann mit dem Einlegen von Schutzläufern während dem Arbeiten weitgehend verhindert werden. Diese Teppiche sind dann jeweils kurz vor dem Einsteigen der Passagiere wieder zu entfernen.
- 4151 Signal-Stablampen. Der Flugbetrieb verfügt bereits schon seit längerer Zeit über 2 selbst hergestellte Signal-Stablampen.
- 4395 Wagen für den Transport und das Deponieren der Motorhauben und Motor-Einbaubleche werden schon lange bei andern Flug-Gesellschaften verwendet. Eine Anschaffung solcher spez. Rolli ist auch für unsern Betrieb vorgesehen. Da jedoch diese Transportwagen bei zweckentsprechender Ausführung ziemlich gross gebaut werden müssen, würden sich bei den heutigen Platzverhältnissen Komplikationen ergeben.
- 4626 Halter für das Ausschrauben heisser Zündkerzen. Dieses Problem ist bereits gelöst. Die Betriebsplanung hat Schläuche in Auftrag gegeben, welche sich infolge ihrer Flexibilität besonders dafür eignen.
- 4628 Korrespondenz-Kurzzeichen für Magazin. Nachdem neuerdings für die Arbeitsaufträge, Bezugscheine, Rep. Etiketten etc. die alten gebräuchlichen Dienststellen-Bezeichnungen verwendet werden, ergeben sich daraus wieder die genauen Magazin-Bezeichnungen.
- 4671 Die Oelkühler-Spültrommel ist so plaziert, dass Unbefugte nicht in deren Gefahrenbereich kommen. Die Gefährlichkeit selber wird durch die vom Mann weglaufende Rotation der Spültrommel stark vermindert. Die Unfallgefahr ist somit nicht grösser als bei einer Drehbank oder Bohrmaschine. Da bisher die periodischen Kontrollen durch das Fabrik-Inspektorat und den Unfall-Verhütungsdienst keinerlei Beanstandungen ergeben haben, wird von einer Aenderung des bisherigen Zustandes abgesehen.
- 4692 Oel-Oefen in den Bürobaraken. Bei vorschriftsgemässer Behandlung funktionieren die vorhandenen Oelöfen einwandfrei. Das Verrussen der Oefen tritt nur bei unsachgemässer Manipulation auf. Es liegt im Interesse des betr. Büropersonals, sich genau an die Weisungen des Hausdienstes zu halten.
- 4718 Zustellen von Auftrag-kopien an Betriebs-Buchhaltung/Kalkulationsdienst. Dieser Vorschlag ist ein persönlicher Wunsch. Die Zustellung der Auftragskopien kann ohne weiteres auf dem Dienstweg verlangt werden.
- 4921 Deponieren von schmutzigen Putzlappen. Auf Anweisung des Feuerwehrkommandanten wurden nach dem Brandfall vom 11. 10. 56 sofort 12 weitere Transportfässer angeschafft. Es sollten jetzt für das Depo- nieren schmutziger Putzlappen genügend Fässer vorhanden sein.
- 5107 Standortmarkierung der Propellerblatt-Schalter. Die Propellerblatt-Nummer wird schon seit längerer Zeit mit dem Elektrograph auf der Propellermanschette angebracht. Dadurch ergibt sich eine von aussen sichtbare Markierung der Blattschalter.
- 5121 Das Ersetzen der starren Relay-Verbindungen in der Wheel Well Junc. Box durch flexible Kabel ist aus Sicherheitsgründen abzulehnen. Flexible Verbindungen in der Wheel Well Junc. Box, die starken Vibrationen unterworfen ist, können leicht Kurzschluss erzeugen und damit Brandausbrüche verursachen. Auch die Zeiteinsparung von nur 1/4 Std. beim Wechseln der einzelnen Relay, die eine Laufzeit von 3800 Std. aufweisen, würde eine Aenderung im entsprechenden Sinne nicht rechtfertigen.
- 5125 Laugen- und Säureabfuhr. Laut Weisung des Kantons-Chemikers darf das Abfuhrwesen keine Laugen und Säuren mehr führen. Dieselben werden in unserem Betrieb durch die Betriebschemiker in der Schlammgrube neutralisiert. Für die bessere Badentleerung ist bereits eine Absaugpumpe angefordert worden. Dem ganzen Problem wird bei den Werft-Umbauten besondere Aufmerksamkeit geschenkt.
- 5142 Wagen für Instruktionsblätter. Dieser Vorschlag kommt zu spät. Anlässlich des Flugzeugunterhalt-Rapportes vom 29.1.57 wurde die Ausführung von transportablen Sammlungen von Instruktionsblättern beschlossen.

- 5153 Inventarkontrolle der persönlichen Werkzeuge. Der Vorschlag ist berechtigt, aber nicht neu. Alle bisher unternommenen Anstrengungen in dieser Richtung scheiterten jedoch am bestehenden Personalmangel. Es ist nun vorgesehen, geeignete Leute die vorübergehend nicht in den Werkstätten beschäftigt werden können, für die Werkzeug-Inventarkontrolle einzusetzen.
- 5286 Schläuche an Feuerlöschflaschen. Die an den fahrbaren Feuerlöschflaschen montierten Schläuche sind 4 Meter lang, was für eine Brandbekämpfung genügen sollte. Längere Schläuche sind für eine rasche Handhabung unhandlich. Zudem fallen die Treppen und Hilfsgerüste mit der Verwendung des provisorischen Docks für die DC-4 Revisionen weg.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

- 118 Neugestaltung des Flugplanhandbuchs. Die mit der technischen Ausarbeitung beauftragte Arbeitsgruppe befasst sich weiterhin mit dieser Angelegenheit.
- 302 Niederspannungskabel. Die Versuche werden fortgesetzt. Der Vorschlag muss bis Mitte 1957 pendent gehalten werden.
- 4378 Anfertigen eines fahrbaren DC-6B / DC-7C Kompressoren-Prüfstandes. Die notwendigen Unterlagen für eine abschliessende Beurteilung sind noch nicht ausgearbeitet.
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr. Oelkühler. Die Versuche mit der HB-IBU werden fortgesetzt.
- 4994 Vergüten der Instrumenten gläser. Versuchsweise sind einzelne Instrumente damit ausgerüstet worden.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 4698 Aero-Camping am Meer. Bis zum Abschluss der Verhandlungen mit den Interessenten muss dieser Vorschlag noch pendent gehalten werden.
- 4902 Unterstand für Transportböcke. Die Detail-Pläne für die Werft-Umbauten sind noch nicht bereinigt. Der Vorschlag bleibt noch zurückgestellt.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/606/607/642/643/738/771/789/1554/1648/2341/2467/2468/2469/2492/2493/2696/2817/
3601/3914/4069/4105/4111/4138/4151/4162/4247/4252/4253/4280/4299/4337/4378/4380/4502/4511/
4515/4530/4532/4552/4553/4570/4588/4594/4620/4625/4627/4630/4641/4648/4649/4650/4652/4653/
4654/4661/4667/4672/4678/4679/4688/4698/4723/4725/4729/4730/4731/4733/4734/4735/4736/4876/
4884/4902/4904/4920/4924/4954/4962/4975/4977/4983/4988/4992/4994/5011/5042/5101/5113/5117/
5120/5144/5145/5146/5151/5152/5156/5158/5201/5203/5206/5211/5225/5231/5245/5246/5250/5270/
5274/5275/5277/5280/5282/5286/5290/5291/5297/5298/5300.