

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. 8

August 1957

Unsere Verkehrsergebnisse im Juli 1957

	<u>1957</u>	<u>1956</u>
Offerierte Tonnenkilometer	17'573'783 + 55 %	11'360'683
Ausgelastete Tonnenkilometer	11'136'749 + 39 %	7'999'025
Etappenpassagiere	107'811 + 21 %	88'861
Fracht in kg	1'042'626 + 21 %	864'073
Post in kg	375'202 + 29 %	291'383
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	63,5 %	70,3 %

Im Juli war unser gesamtes Transportangebot um 55 % höher als im gleichen Monat des Vorjahres. Die Nachfrage nahm indessen nur um 39 % zu; es ergab sich in der Folge erneut eine erwartete, das Budget jedoch unterschreitende Senkung des durchschnittlichen Ladefaktors von 70,3 % im Juli 1956 auf 63,5 %. Die um 21 % auf nahezu 108'000 gestiegene Zahl der Etappenpassagiere stellt ein neues Spitzenergebnis dar. Bis und mit Ende Juli übertraf die Zahl der 1957 von uns beförderten Luftreisenden (558'842) das Jahresergebnis von 1954.

Auf dem europäischen Streckennetz, wo wir 47 % unserer Gesamtproduktion anboten, steigerten wir die Verkaufsofferte um 36 %. Bei einer um nur 18 % gewachsenen Nachfrage ging hier die Auslastung am deutlichsten, nämlich von 66,2 % auf 57,4 %, zurück.

Einen wesentlich geringeren Rückgang des Ladefaktors - von 72,2 % auf 71,5 % - verzeichneten wir auf unsern nahöstlichen Kursen (mit Einschluss der Flüge nach Athen und Istanbul). Wir boten in diesem Verkehrsgebiet 38 % mehr tkm als im Juli 1956 an, wobei sich die Zahl der ausgelasteten tkm um 36 % erhöhte.

Lediglich auf unsern Flügen über den Nordatlantik, die 25 % der insgesamt offerierten Flugleistung beanspruchten, stieg die Auslastung, und zwar von guten 75,4 % auf den erfreulichen Durchschnitt von 76,9 %.

Dagegen senkte sich der Ladefaktor im Südatlantikverkehr von 77,9 % auf 68,7 %. Hier hatten wir allerdings das Verkehrsangebot um 128 % gesteigert, wobei die Nachfrage um immerhin 101 % wuchs.

Unsere Kurse nach dem Fernen Osten waren zu 45,5 %, also etwas besser als in den Vormonaten, ausgelastet.

Zu neuen Pilots-in-Command sind ernannt worden : Flugkpt. Walter Meyerhofer auf DC-6B/DC-7C (Nordatlantik), die Flugkapitäne Raymond Martin, Wilfried Schmidt und Brian Smith sowie Pilot Arne Leibing auf DC-4 (Europa). Wir gratulieren herzlich !

Im Departement III sind auf 1. Juli einige organisatorische Aenderungen und Ernennungen in Kraft getreten. Dabei sind neue Betriebszweige der Abt. Flugdienst geschaffen worden. Es handelt sich um das Studienbüro für Navigation unter der Leitung von Herrn Ernst Leuenberger und die DC-8 Paper Jet Arbeitsgruppe, der Herr Max Nibloe vorsteht. Herr Hans Krähenbühl ist gleichzeitig zum Chef der Navros, Navigatoren und Funker ernannt worden. Die Herren Guido Avi, Hans Kessler, Louis Leibundgut und Max Rüdinger amten als Instrukoren für Navigation, während die bisherigen Check-Bordfunke, d.h. die Herren Andres Flückiger, Hans Jörg, Erwin Schadegg und Hans Weidmann, neu der Abteilung Fernmeldedienst unterstellt sind und als Communications Inspectors bezeichnet werden.

Mehr als 100'000 Passagiere in einem Monat konnte im Juni 1957 nicht nur die Swissair, sondern auch der Flughafen Kloten (104'936) melden.

Auf dem Flughafen Zürich wurden im ersten Semester 1957 463'414 Passagiere registriert (22,6 % mehr als im ersten Halbjahr des Vorjahres) ; davon waren 396'682 Lokalpassagiere. Die Zahl der Flugzeugbewegungen stieg auf 49'420 an (+5,9 %). Die gewerbsmässigen Flüge nahmen um 13,1 % zu. 2'423 Tonnen Post (+ 17,3 %) und 6'931 Tonnen Fracht (+ 15,1 %) passierten während den ersten sechs Monaten den Flughafen Zürich.

Im Hinblick auf den Düsenluftverkehr wird gegenwärtig der Frankfurter Flughafen Rhein/Main ausgebaut. Die grösste Landepiste mit einer vorläufigen Länge von 3000 m kann bereits nächsten Monat dem Betrieb übergeben werden. Der Tarmac vor dem Abfertigungsgebäude wird um rund 50'000 m² erweitert und erlaubt dann die Abfertigung von 28 Flugzeugen ; dabei sind vier Abstellplätze bereits für die besondern Bedürfnisse der DC-8 und B-707 bestimmt. - Auch der Ausbau des Prager Flughafens soll nach einer Meldung der zuständigen Behörden für die Aufnahme von Düsenverkehrsflugzeugen beschleunigt in Angriff genommen werden.

Fusion im italienischen Luftverkehr - Die Verwaltungsräte der italienischen Luftverkehrsgesellschaften LAI und Alitalia haben die Fusion ihrer Luftdienste beschlossen. Das Personal der LAI tritt in die neue, fusionierte Gesellschaft über, welche die Bezeichnung Alitalia trägt.

Die SAS verzeichnet im ersten Halbjahr 1957 eine rund 14%ige Erhöhung im Passagierverkehr. Sie beförderte in dieser Frist 638'643 Passagiere (1. Semester 1956 : 558'918).

Wussten Sie schon, dass

- die amerikanische Flugzeugindustrie über 850'000 Personen, wovon mehr als 550'000 allein in der Produktion, beschäftigt ?
- in der britischen Flugzeugindustrie rund 264'000 Personen oder 12'500 mehr als im Vorjahr Arbeit finden, wobei es auf sechs männliche eine weibliche Angestellte trifft ?
- die Douglas-Werke täglich Löhne im Gesamtbetrag von 1'860'000 Dollar ausrichten ?
- die Douglas-Werke allein im Juni 1957 nicht weniger als 16 Verkehrsflugzeuge der Typen DC-6B, DC-7 und DC-7C an die Bestellerfirmen ablieferten ?

DIE TECHNISCHE ECKE

Das Bordnetz des DC-6B (II)*

Wechselstrom-Speisung - Ein Teil der Flugzeuggeräte benötigt eine Wechselspannung von 115 od. 26 Volt mit einer Frequenz von 400 Hertz. Diese Verbraucher sind : Radio-Anlagen, Autopilot und Ueberwachungsinstrumente, Radaranlage, Fluoreszenzbeleuchtung, Benzinstandmessung und verschiedene Verstärker. Diese Anlagen werden durch folgende Stromquellen gespeisen : Zwei durch das Gleichstrom-Bordnetz angetriebene Umformer (Inverter) geben an die genannten Verbraucher eine Leistung von 4 kVA (Kilovoltampère) ab. Bei einem eventuellen Ausfall eines solchen Umformers wird die Speisung durch einen eingebauten Reserve-Umformer (Standby-Inverter) sichergestellt.

Bei einem Netzausfall können diese Umformer nicht mehr von den Bordbatterien gespeisen werden, da die Stromaufnahme zu gross ist. Um trotzdem die wichtigsten Wechselstromverbraucher in Betrieb zu halten, wird über die Emergency-Schaltung ein kleiner Notumformer mit den Bordbatterien verbunden.

Ausserdem ist auf den beiden Motoren 2 und 3 (die dem Rumpf nächstgelegenen) je ein kleiner Wechselstromgenerator montiert, welcher die beiden wichtigsten Flugüberwachungs-Instrumente (künstlicher Horizont und Wendezeiger) weiterhin in Betrieb hält.

* Vergl. Juli-Nr.

Neueintritte - Wir heissen die folgenden neuen Mitarbeiter, die im Juli bei uns eingetreten sind, herzlich willkommen :

Generalsekretariat

Pressedienst

Obrist Carmen

Departement I

Büro für elektronische Daten-
verarbeitung

Moser Lilly

Betriebsbuchhaltung/Kalkulations-
dienst

Bernhardsgrütter Alfons

Statistikdienst

Rotzetter Toni

Kontrollbüro Verkauf

Gugerli Kurt

Lochkartendienst

Buser Alice

Departement II

Rückerstattungen

Wintsch Rosa

Verkehrsplanung

Baumgartner Aloys

Verkehrsdienst

Jaton Pierre-André

Reservationswesen

Bärtschi Greta

Saugy Yves

Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/
Tessin

Meyer Andreas

Departement III

Manual Production

Muster Werner

Statistik

Müller Margrit

Piloten

Fosbrooke John Langton

Giambalvo Francesco

Hansen Edgar

Smith David Charles Paish

Piloten-Aspiranten

Bloch Urs

Christen Siegfried

Niedermayr Peter

Vogt Heinrich

Walser Willy

Wenger Hans

Schule und Training, Instruktion

Zehnder Walter

Crew Assignment

Besson Odette

Frêne Beatrice

Stadtabfertigung Zürich

Boschung Marcel

Naegeli Ernst

Kantine

Neubersch Ilse

Santi Luigi

Schmid Rösli

Flugküche Zürich

Weinbeck Paul

Zurkinder Otto

Kabinenpersonal

Weber Charlotte

Departement IV

Service Engineering

Rutz Heidi

Betriebsstudien

Santschi Peter

Stäheli Ernst

Chemiker

Lang August

Materialabteilung

Faisst Helena

Flugzeugunterhalt

Ammann Walter

Scheifele Albert

Schläpfer Hansruedi

Schwendimann Hans

Staudenmann Hans

Flugzeugüberholung

Beffa Theodor

Buob Paul

Leu René

Sahli Fritz

Flugzeugwartung

Kilchenmann Fritz

Flugzeugreinigung

Walder Elise

Spenglerei

Kleiner Max

Thalmann Paul Erwin

Instrumentenwerkstatt

Zangger Richard

Elektrowerkstatt

Meier René

Radiowerkstatt

Gubler Jakob

Rösch Alex

Triebwerkgruppe II, Montage

Christen Friedrich

Thüring Roland

Mechanische Werkstatt

Müller Ernst

Galvanische Werkstatt
Gross Karl

Direction pour la Suisse Romande
Section Urbaine, Concierge
Steinbüchler Jean

Service Trafic
Lambercy Gaston

Service Passagers
Tache André-Bernard

Arrivées et Départs Cornavin
Marguet Jules
von Holzen Ernst

Service Hôtelier
Fontana Alice

Auslandvertretungen

Frankfurt
Christ Hans-Bodo

München
Lehmann Genia

Prag
Jiraskova Jana

Lissabon
Oliveira Claro José
Da Neta Carlos Santos Gonçalves

New York
Nager Trudi A.
Sulzer Dorothee A.

New York, Abfertigung
Fombrun Carl
Greene John J.
Maresi Cassandra

São Paulo
Bohl Luz Elisa

Buenos Aires
Fernandez-Regno José

Karachi
Khan Fojdar

Allgemeine Personalausbildungsreserve
Bajsa Andor
Chollet Georgette
Meier Rudolf
Meier Walter
Mottl Max
Noel Gilbert

Unsere Werbung im Jahre 1958 - Im Gegensatz zu 1957 wird die Swissair im nächsten Jahr voraussichtlich keine grossen Neuerungen anzubieten haben. Wir müssen uns darauf konzentrieren, das stark vergrösserte Langstrecken-netz zu konsolidieren und die Nachfrage für die Europastrecken zu steigern. Dies ist vor allem notwendig im Hinblick auf das sehr grosse Angebot, welches in einigen Jahren durch die Inbetriebnahme von Düsenflugzeugen entstehen wird. Dabei müssen wir mehr und mehr Gewicht auf die Propagierung der Transitlinien durch die Schweiz legen. Dabei werden wir noch in verstärktem Masse den Slogan "Swissair worldwide" benutzen. - Folgende grössere Projekte sind in Vorbereitung : Beteiligung an der Weltausstellung in Brüssel und an der SAFFA in Zürich; Herausgabe einer zweiten Auflage unserer gedruckten Weltkarte ; vermehrte Propagierung des Bordradar; Ausbau unserer Streckenflugpläne; Herausgabe eines "Around the World"-Prospektes in Zusammenarbeit mit einer andern Luftverkehrsgesellschaft ; diverse Plakate für Langstrecken; Herausgabe der Bordzeitung; Neugestaltung unserer Reiseführer für Langstreckenpassagiere; Vorbereitung der DC-8-Reklame; Fernost- und Südamerika-Film; vermehrte Werbung für Personalnachwuchs (div. Publikationen, Filme, usw.) in Zusammenarbeit mit dem Personaldienst.

Die Propaganda-Abteilung am Hirschengraben ruft zum Zweck eines verbesserten Dienstes am Kunden in Erinnerung, dass sich die Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin auch mit der Werbung (Inserate, Schaufenstermaterial, Film-Verleih, Vorträge durch Angestellte der Swissair, Abgabe von Prospekten und Bildern) in ihrem Verkaufsgebiet befasst. Persönliche, telephonische und schriftliche Anfragen für diese Art Reklame sollen deshalb direkt an diese Stelle am Bahnhofplatz 3 geleitet werden. Zudem machen hin und wieder Briefe aus dem Ausland, deren Absender um Werbematerial bitten, lange "Reisen" innerhalb der Swissair, sodass zwischen dem Versanddatum und der Erledigung unverantwortlich viel Zeit verstreicht. Solche Briefe aus dem Ausland sind deshalb jeweils direkt an die betreffende Landesvertretung zu senden, da diese über das nötige Material verfügt und vielleicht damit einen neuen Kunden gewinnen kann.

Happy Landings - Recht viel Glück in den Ehestand wünschen wir den folgenden Mitarbeitern :

10.5. : Karl Egli, Elektrowerkstatt (IV); 18.5. : Dagogert Stampfli, Sektion Bestellung (IV); 1.6. : Ernst Krebsler, Flugbetrieb (IV); 1.6. : Werner Dreher, Werft (IV); 8.6. : Albert Wiederkehr, Flugbetrieb (IV); 28.6. : Marius Tschuor, Betriebsbuchhaltung (I); 29.6. : Bruno Sieber, Instrumentenwerkstatt (IV); 18.7. : Hans Studer, Verkehrsbuchhaltung (I).

Auf 30 Jahre im Dienste des schweizerischen Luftverkehrs kann unser VIP-Betreuer, Herr Heinrich Kauert, zurückblicken. Wir gratulieren ihm herzlich zu diesem gefreuten Jubiläum !

Die zwanzigtausendste Aufnahme ist kürzlich im Verlag der Swissair Photo AG erschienen. In dieser Zahl sind Bilder aus Spezialaufträgen - wie Fabriken etc. - nicht inbegriffen.

Neue IATA-Mitglieder - Die beiden britischen Luftverkehrsgesellschaften Eagle Airways und Skyways sind der IATA beigetreten. Damit erhöht sich die IATA-Mitgliederzahl auf 79.

Jahresabschlüsse - Die Air France, deren Aktienkapital von 10 Milliarden fFr. zu 98 % im Besitz des Staates ist, schloss ihre Gewinn- und Verlustrechnung für 1956 mit einem Fehlbetrag von 598 Millionen fFr. ab, wobei unter den ausserordentlichen Rückstellungen, die sich auf 1790 Mio. fFr. belaufen, 400 Mio. fFr. für Ersatzteile im Hinblick auf die bevorstehende Inbetriebnahme von Düsenverkehrsflugzeugen figurieren. (Die Air France hat 17 B-707 und 12 Caravelles bestellt). Der Gesamtumsatz von 64,5 Milliarden fFr. war um 12,4 % höher als im Vorjahr. Die Staatszuschüsse beliefen sich auf 3,2 Milliarden fFr. -

Die irische Luftverkehrsgesellschaft Aer Lingus meldet für ihr Betriebsjahr 1956 einen Reingewinn von rund 1,8 Mio. SFr. Sie beförderte rund 450'000 Passagiere sowie 7800 Tonnen Post und Fracht und erreichte einen durchschnittlichen Auslastungsgrad von 70,7 %.

Neue Flugzeugbestellungen - Die TWA hat zu den bereits in Auftrag gegebenen acht Einheiten weitere 25 Düsenverkehrsflugzeuge des Typs Boeing 707 zum Gesamtpreis von 170 Mio. Dollar und 15 Vickers-Viscount für 12 Mio. Dollar bestellt. (Im Juni 1956 erteilte die gleiche Gesellschaft einen Auftrag über 30 Convair-880-Düsenflugzeuge.) - Für die griechische Olympic Airways sind zwei DC-8 in Auftrag gegeben worden. Die Gesellschaft, die für eine dritte Einheit desselben Typs optiert, beabsichtigt, die Flugzeuge ab 1960 auf ihrem Liniennetz einzusetzen. Der DC-8 Auftragsbestand (ohne Optionen) hat sich damit auf 123 erhöht. - Die KLM, die bereits zehn DC-7C bestellt hatte, gab eine weitere Einheit dieses Typs in Auftrag und meldete zugleich eine Option für vier weitere Seven Seas an. Gleichzeitig bestellte die holländische Fluggesellschaft eine Super-Constellation vom Typ 1049-H, wobei sie für zwei Flugzeuge des gleichen Modells optiert.

Nach dem B-707 der B-717 - Die amerikanischen Boeing-Flugzeugwerke kündigten die Produktion eines neuen Düsenverkehrsflugzeuges für Mittelstrecken an. Dieses, der B-717, weist die gleichen äusserlichen Abmessungen auf wie der B-707, ist aber leichter gebaut und kann weniger Brennstoff aufnehmen. Der neue Typ ist ab Mitte 1960 einsatzbereit.

Der letzte Ju-52 im europäischen Luftverkehr, der auf einer nordnorwegischen Lokalstrecke im Einsatz war, ist nach Ecuador verkauft worden. Der Ju-52 war einer der Flugzeugtypen, die sich vor dem Krieg grösster Beliebtheit erfreuten. Er war ein Produkt der deutschen Junkerswerke.

Von und nach Paris befördert die Air France am meisten Flugpassagiere. Dank dem starken Verkehrsstrom London-Paris steht die BEA an zweiter Stelle. Dass jedoch bereits an dritter Stelle - vor TWA, KLM, Sabena und PAA - die Swissair steht, dürfte für uns eine angenehme Ueberraschung bedeuten. Der Jahresbericht 1956 des Flughafens Paris, dem wir diese Angaben entnehmen, bringt eine weitere interessante Zusammenstellung über die Intensität des Passagierverkehrs anderer Flughäfen mit dem der französischen Metropole. An erster Stelle steht London mit 481,451 Passagieren; es folgen 2. Algier (127'325), 3. New York (126'680), 4. Genf (81'939), 5. Casablanca (68'380), 6. Amsterdam (65'635), 7. Nizza (63'788), 8. Rom (60'892), 9. Zürich (59'892), 10. Brüssel 59'320. Die beiden schweizerischen Interkontinentalflughäfen sind weit vor den grossen deutschen Flughäfen klassiert.



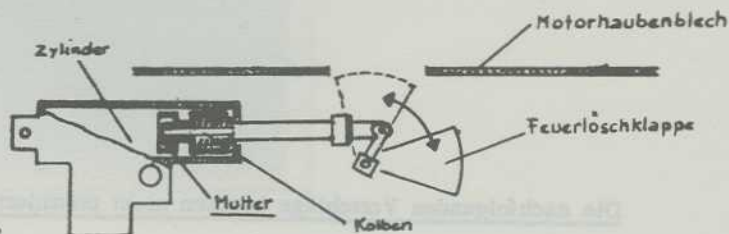
Zwischen der saisonbedingten Mehrarbeit und dem Schmieden von Ferienplänen konnten im Monat August 7 Personal-Vorschläge abgeschlossen und mit einer Prämie ausgezeichnet werden. Die 7 Herren, die für Ihre guten Vorschläge eine Prämie verdient haben, stellen wir hier allen Mitarbeitern vor.

Herr Hans Hurter, Kontrollabteilung, Dept. IV	Fr. 250.-	5246
Herr Ernst Rohner, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 50.-	5510
Herr Louis Egg, Triebwerk, Dept. IV	Fr. 40.-	5496
Herr Fritz Sollberger, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 30.-	5468
Herr Alexander Fischer, IERA, Dept. IV	Fr. 20.--	5492
Herr Jakob Matti, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--	4687
Herr Herbert Tschanz, Techn.Dienst, New York	Fr. 20.--	5254

Herr Hans Hurter schlug vor, auf den speziellen Entbleiungsvorgang der Motoren am Ende der Prüfläufe zu verzichten. Er begründete seinen Vorschlag damit, dass bei der Tankfüllung mit dem Konservierungsgemisch (OZ 73 Benzin + Rust Ban 624 Oel) die Motoren je nach Type im Minimum 10 - 20 Minuten drehen und dass diese Laufzeit genügend sei, um die Motoren neben dem Konservieren auch zu entbleien. Der Wegfall der speziellen Laufzeit für das Entbleien ergibt eine Verkürzung der Motorenprüfläufe und eine wesentliche Einsparung an Treibstoff. Das Triebwerksbüro wird die Konservierungs-Vorschrift 60'498 entsprechend revidieren.

Herr Ernst Rohner stellte den Antrag, die Stopmutter am Verstellkolben zur Feuerlöschklappe im Motoreinbau der CV-440 Flugzeuge durch eine Kronenmutter zu ersetzen und zu versplinten.

Diese Aenderung reduziert die Abnützung des Uebertragungsmechanismus zur Feuerlöschklappe und beeinflusst damit die Sicherheit des Feuerlösch-Vorganges in positivem Sinne.



Herr Louis Egg regte an, im Wasserbad zur Dichtigkeitsprüfung der Oelkühler einen Temperatur-Regler einzubauen. Mit einem solchen Regler ist es möglich, die Wassertemperatur des Bades während dem Prüfvorgang auf der Höhe der entsprechenden Betriebstemperatur des Oelkühlers zu halten. Die Prüfmethode erfährt dadurch eine Verbesserung.

Ausserdem beantragte er, die Konservierungskanne mit einem Sieb zu versehen. Dieses Sieb soll verhindern, dass Späne und Oelkohlen-Rückstände jeweils mit dem Oel wieder in die Kanne zurückgeschwemmt werden.

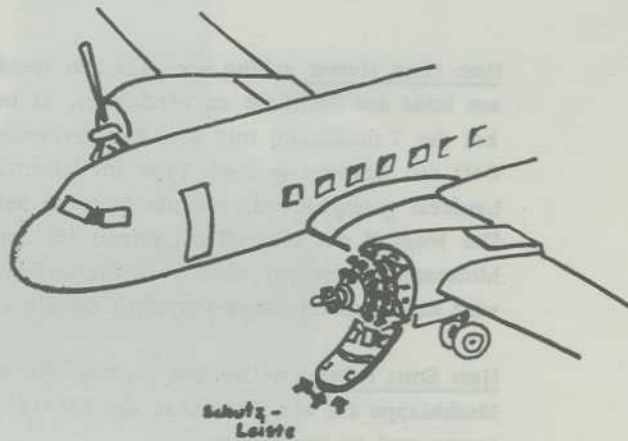
Der von Herrn Fritz Sollberger eingereichte Vorschlag bringt unter einem mindesten Kostenaufwand eine wesentliche Einsparung an Arbeitsstunden. Seine Anregung geht dahin, dass vordere und hintere Gepäckraum-Abschirmtuch der DC-6B-Flugzeuge mit den gleichen Schiebeschnallen zu versehen wie sie neuerdings am DC-7C angebracht sind. Diese Befestigungsart erlaubt nun auch, das Tuch auf dem Tarmac in kürzester Zeit zu wechseln.

Herr Jakob Matti schlug vor, den Befestigungsbügel der Lederschlaufe an den Emergency-Stablampen zusammen-zuschweissen. Damit wird das Herausfallen der Bügel verhindert und das Verlieren der Lederschlaufe vermieden. Die Montage, auch der zusammengeschweissten Bügel, ist gut möglich.

Der Vorschlag von Herrn Alexander Fischer, der beim Radio-Rack der Metropolitan einen zweiteiligen Plexiglasschutz vorsieht, zeigte den Weg zu einer noch besseren Lösung. Die Plexiglasscheibe am Circuit-Breaker wird neuerdings zur Verminderung der Bruchgefahr mit Verstärkungsrippen versehen. Diese Verbesserung wurde mit Werkauftrag Nr. 41'107 bereits angeordnet.

Herr Herbert Tschanz machte darauf aufmerksam, dass das nach unten aufgehende Motorhaubenblech der CV-440 Flugzeuge in geöffnetem Zustand bei Reparatur- und Kontrollarbeiten zerkratzt wird. Er skizzierte eine Schutzleiste die solche Beschädigungen verhütet.

Diese Schutzleiste ist am herunter gelassenen Haubenteil anzubringen, wenn die Arbeiten am Motor nicht in den fahrbaren Plattformen durchgeführt werden können. Die Betriebsplanung ist für die Herstellung solcher Schutzleisten besorgt.



Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 778 Die Abgabe von zusätzlichen Uniformhemden mit kurzen Ärmeln, welche ohne Kravatte getragen werden können, wäre vor allem mit erheblichen Kosten verbunden. Ausserdem ist es fraglich, ob damit bei unseren Witterungsverhältnissen eine einheitliche Tragart erreicht werden könnte. Das neue Uniformreglement, das für die Bekleidung verbindlich ist, schreibt vor, dass

Uniformhemden überall dort, wo uniformiertes Personal mit dem Publikum in Berührung kommt, mit langen Ärmeln, geschlossenen Manschetten und mit Kravatte zu tragen sind. Als einzige Ausnahme wurde bis heute lediglich dem Personal des Startdienstes zugestanden, Uniformhemden mit kurzen Ärmeln und ohne Kravatte zu tragen.

780 Flugzeug-Standläufe. Bei den Vorbereitungsarbeiten des Flughafen-Ausbaues wurde der Bekämpfung des Motorenlärms bei den Standläufen besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Mit der im Rahmen der Erweiterungsbauten vorgesehenen Schalldämpfungs-Anlage hätte dieses Problem gelöst werden können. Nachdem nun aber die Flugplatz-Vorlage abgelehnt wurde und der Umfang des neuen Projektes noch unbekannt ist, wird man vorläufig abwarten müssen.

1064 Balance-Computer. Die Befestigung der Celluloidscheibe ist seit der Verwendung der Computers Gegenstand von Versuchen. Auch die vorgeschlagene Befestigungsart mit Gegenschrauben wurde in Erwägung gezogen, aber dann fallengelassen, da

- die entsprechenden Schrauben in den hierfür notwendigen Abmessungen speziell angefertigt werden müssten,
- der Schraubenkopf auf der Rückseite der DC-6B-Computers in das aufgedruckte Diagramm fallen würde.

Durch sorgfältiges Behandeln dieses Werkzeuges kann der Verschleiss an Celluloidscheiben weitgehend reduziert werden.

3356 Die vorgeschlagene Tabellensammlung für die Taxierung von Luftfrachtsendungen würde, wie der Einsender richtig vermerkte, rund 250 Seiten umfassen. Die notwendige Rechenoperation zur Bestimmung des Frachttarifes bedingt jedoch kaum mehr Zeit, als die Ermittlung desselben aus den vorgeschlagenen Tabellen. Ein solch umfangreiches Werk würde daher die Frachtdienst-Angestellten mehr be- als entlasten.

4337 Einstellen der Tor-Riegel an DC-6B-Türschliessmechanismus. Die bisherige Einstell-Methode entspricht genau den Anleitungen und Vorschriften des Douglas-Service-Bulletins und des Maintenance-Manuals. Mit der Verstellmöglichkeit auf der Rastenplatte lassen sich ohne weiteres die vorgeschriebenen Einstell-Toleranzen erreichen. Es sei anerkannt, dass diese Arbeit viel Geschick und Routine verlangt, doch wird sie mit der Verwendung der vorgeschlagenen Rollen nicht einfacher und erfordert jedenfalls dadurch keinen kleineren Zeitaufwand.

4519 Die Idee, die Medizinal-Sauerstoff-Flaschen durch betriebseigenes Personal aufzufüllen ist nicht neu. Dieses Problem ist jedes Jahr einige Male Gegenstand von Besprechungen. Vorläufig ist jedoch ein Auffüllen der Hochdruck-Sauerstoff-Flaschen durch die Swissair nicht vorgesehen. Ein Hauptgrund für die ablehnende Haltung der massgebenden Stellen liegt in der Gefährlichkeit dieser Arbeit. Dazu müsste neben dem speziell hiezu ausgebildeten Personal noch ein geeigneter Raum bereitgestellt und eingerichtet werden. Durch die Neuregelung der Minimaldrucke in der Sauerstoffanlage, welche zum Teil wesentlich herabgesetzt werden konnten (siehe techn. Zirkular Publ. No. 37050 FLB 743.49) wird der Arbeitsanfall für die Bereitstellung der Sauerstoff-Flaschen merklich verringert.

Neben all diesen Gründen ist die Swissair beim heutigen Personalmangel gar nicht interessiert, Spezialarbeiten aus dem Gebiet einschlägiger Firmen selbst auszuführen.

4759 Die wöchentliche, statt tägliche Abrechnung mit der Kantine Taubenried wird abgelehnt, weil

- bei der täglichen Abrechnung ein Fehlbetrag in der Kasse meistens noch aufgefunden werden kann,
- die Oertlichkeiten für die Aufbewahrung eines grösseren Geldbetrages nicht geeignet sind.

Die wöchentliche, statt tägliche Spesenabrechnung mit einzelnen Angestellten wurde von der Kasse des Departement IV bereits vor Eingang des Vorschlages eingeführt.

Das Vorlochen des "Ausgabe-Beleges Form. 1208", der nur für den internen Gebrauch bestimmt ist, ist ein persönlicher Wunsch, der direkt an den Einkaufsdienst Dept. I zu richten ist.

4801 Swissair-Adressen in den Nord-Atlantik-Flugplänen. Die Angabe der Swissair-Adressen von Köln und Lissabon im Nordatlantik-Flugplan ist keine neue Idee, sondern macht lediglich auf einen Mangel aufmerksam, der bereits bekannt ist. Dazu ist zu sagen, dass an die in Köln oder Lissabon zusteigenden Passagiere besondere Streckenflugpläne abgegeben werden, in denen die bezüglichen Angaben enthalten sind. Für die nächste Flugplanausgabe ist trotzdem vorgesehen, den Abschnitt "Autoabfahrts- und Zentralbuchungsstellen" durch Angabe der Swissair-Adressen beider Städte zu ergänzen.

4816 Verwendung der Hebebühnen-Autos als Nutzlastfahrzeuge durch zusätzlichen Aufbau einer Ladefläche. Die Hebebühnen-Autos sind einzig für ihre spezielle Aufgabe gebaut worden. Um ihren Zweck zu erfüllen, müssen sie ständig als solche verfügbar sein, was bei anderweitiger Verwendung fraglich wäre.

4889 Rückschub der leeren Eptingerflaschen. Auf den Kurzstrecken werden alle Mineralwasserflaschen wieder zurückgebracht. Dies macht mehr als die Hälfte der gesamthaft bezogenen Flaschen aus. Auf den Langstrecken wird der Rückschub solcher Flaschen jedoch problematisch. Das auf diesen Strecken anfallende Volumen und Gewicht an zahlender Fracht lässt eventuelle Rücksendungen nicht befriedigend organisieren. Es müssten auch auf jeder Aussenstation Harassen zur Verfügung stehen, um einen Rücktransport bruch sicher durchführen zu können. Schon vor langer Zeit wurde deshalb die Lösung des Problems so gefunden, dass die Mineralquellen am Glasverlust partizipieren.

4890 Die Idee der Abgabe von Fächern an Passagiere ist nicht neu. Auf der Fernost-Strecke werden unseren Passagieren bereits seit deren Eröffnung Fächer abgegeben. Dass dies auf anderen Strecken nicht geschieht ist eine reine Kostenfrage. Vorherhand erlaubt das Budget eine Abgabe der ziemlich teuren Fächer auf den Nahost-Strecken nicht.

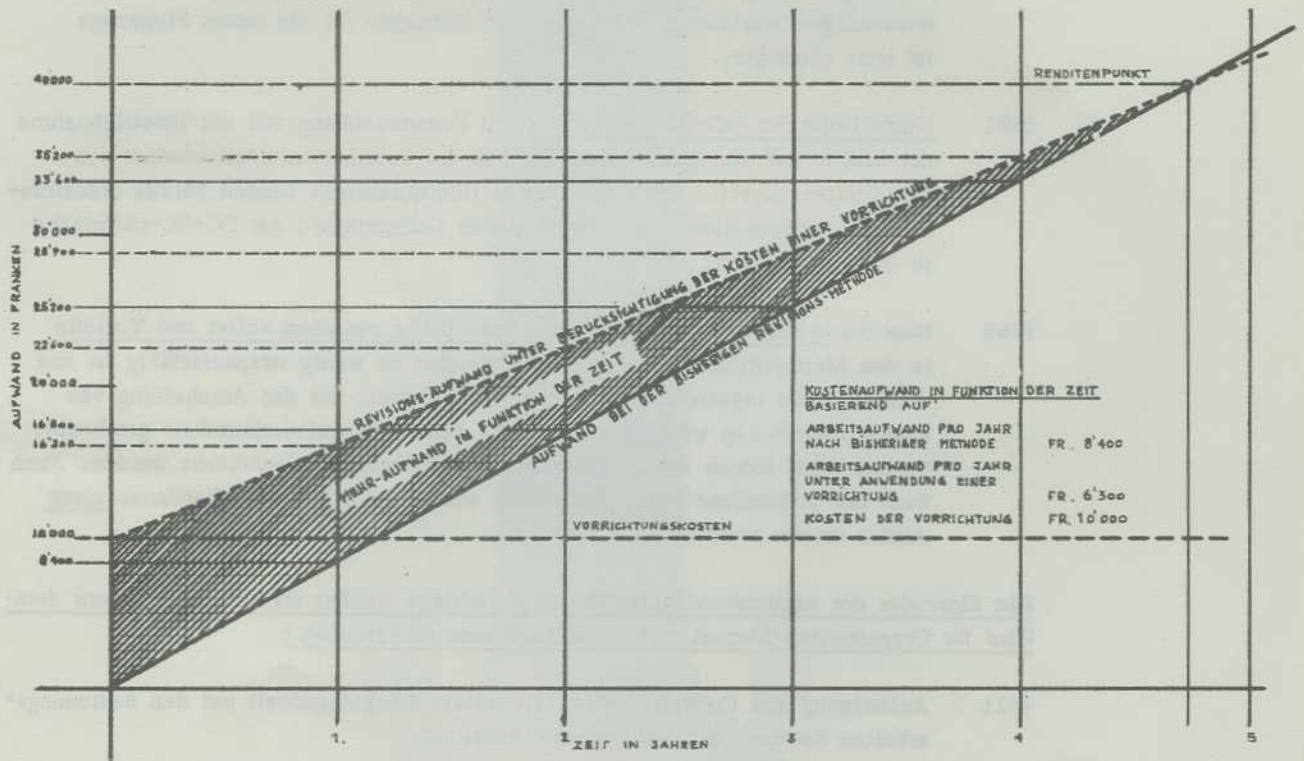
5245 Laufzeit-Reduktion der Motorenprüfläufe auf dem Prüfstand. Anträge für Laufzeiten-Aenderungen von Motoren-Prüfläufen können aus prinzipiellen Gründen nicht über das Vorschlagswesen geleitet werden. Im Einverständnis mit dem Chef der TEK0 wird das Triebwerkbüro jedoch die Ein- und Prüf-Laufprogramme der Pratt + Witney-Motoren neu überarbeiten und den bestehenden Verhältnissen im heutigen Motorenprüfstand besser anpassen.

5296 Siehe Vorschlag No. 780 in dieser Nummer.

5348 Die Idee, den Passagieren der Langstreckenflugzeuge auf der Flugreise ein Musikprogramm zu vermitteln ist uralt. Bereits seit April 1953 wurde über das Bedürfnis eines solchen Musikprogrammes diskutiert und die verschiedensten technischen Möglichkeiten einer entsprechenden Anlage studiert. Auf der in Lissabon havarierten DC-7C, der HB-IBL, war versuchsweise eine Musikübertragungsanlage eingebaut. Ein allgemeiner Einbau wird vom Resultat dieses Versuches abhängig sein.

5509 Das Erstellen eines hydr. verstellbaren Tisches für das Revidieren der Oelkühler kommt vorläufig nicht in Frage. Die Herstellungskosten einer solchen Einrichtung stehen in keinem Verhältnis zu den Einsparungen, die sich damit beim heutigen Revisions-Anfall von Oelkühlern erzielen lassen.

Beispiel :



Ganz allgemein muss gesagt werden, dass die Beschaffung von Vorrichtungen nur gerechtfertigt ist, wenn die Arbeitskosten unter Berücksichtigung der Herstellungskosten für die neue Vorrichtung in einer übersichtbaren Zeitspanne unter den bisherigen Aufwand sinken.

5544 Markieren der Kreuzschraubenzieher. Die Idee, die Kreuzschraubenzieher speziell zu markieren, entspricht nicht dem Sinne eines Personalvorschlages. Wir sind der Ansicht, dass jedem Berufsmann eine gewisse Selbsthilfe zugemutet werden darf.

5547 Ein Oelablasswagen mit Teleskop - Schwenkarm wäre modern und in gewissen Fällen könnte damit eine kleine Zeiteinsparung erzielt werden. Vorläufig jedoch genügen die vorhandenen Ablasswagen auch in ihrer jetzigen Ausführung den Anforderungen. Wenn die Umstände einmal die Beschaffung neuer Oelablasswagen erfordern, so werden dieselben dann bestimmt nach den neuesten Erfahrungen gebaut.

- 5588 Die Installation einer Gegensprechanlage auf den DC-6B- und CV-440-Docks wird schon seit längerer Zeit von der Betriebsplanung studiert. Alle bisher durchgeführten Untersuchungen von verschiedenen Umbau-Projekten, sowie der Beschaffung einer im Handel erhältlichen Anlage waren jedoch negativ. Die Betriebsplanung hat auf Grund dieser Ergebnisse mit der eigenen Entwicklung einer Gegensprechanlage begonnen, die voraussichtlich Ende August abgeschlossen sein wird.
- 5590 Mit dem vorgeschlagenen Aufspannbock für die Oelkühler-Revision lässt sich bestimmt eine kleine Zeiteinsparung erzielen. Doch gelten auch hier für die Ablehnung des Vorschlages die gleichen Argumente die für den Vorschlag No. 5509.
- Ausserdem ist bei solchen Vorschlägen immer zu berücksichtigen, dass im heutigen Zeitpunkt nur ganz wesentliche Verbesserungen an bestehenden Vorrichtungen Erfolg auf die Durchführung haben. Die Beschaffung der dringend notwendigen Werkzeuge und Betriebseinrichtungen für die neuen Flugzeuge ist weit wichtiger.
- 5591 Gummiteile für DC-7C-Leitbleche. Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Stanze hat die Betriebsplanung auch die Fabrikationsmöglichkeiten von Einzelteilen geprüft. Auf Grund dieser Untersuchungen wurden bereits Stanzmesser für die Herstellung von verschiedenen Gummiteilen der DC-7C-Leitbleche in Auftrag gegeben.
- 5598 Dass der weiss/dunkelgrau-karrierte Bodenbelag zwischen Buffet und Toilette in den Metropolitan- und DC-7C-Flugzeugen zu wenig strapazierfähig ist und deshalb öfters repariert werden muss, ist bekannt. Bei der Anschaffung von neuem Bodenbelag wird diesem Mangel besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Vorerst muss jedoch der Lagerbestand dieses Belages aufgebraucht werden. Auch kann der vorhandene Belag nicht ohne weiteres durch den vorhandenen roten Aftrim ersetzt werden.

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

- 4511 Anfertigung von Cockpit-Stühlen als stabile Sitzgelegenheit bei den Bedienungsarbeiten im Cockpit, während der Revision.
- 5144 Versetzen des Prop.-Synchroscop neben die RPM-Indicators in den DC-6B- und DC-7C-Cockpits.
- 5483 Sicherung der Propellerlagerung.
- 5525 Spezialkabel für Oelkühler-Actuator.
- 5557 Zusammenlegung des Service-Luftfrachtbriefes (AWB) mit dem Lieferschein.

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

- 643 QGO-Operating- und Informations-Schedule bei Herrn H.Keller, Betriebsleitung Kloten, Dept. III
- 771 Einführen einer neuen Verrechnungsart für den von Benzinsgesellschaften bezogenen Treibstoff, bei Herrn A.Oberli, Büro für Org.-Manual und Vorschlagswesen.

- | | | |
|------|---|---|
| 2817 | <u>Einbau einer Sperre in das Einzieh-System der Landklappe,</u> | bei Herrn A.Oberli, Büro für Org.-Manual und Vorschlagswesen. |
| 4552 | <u>Blechverkleidung für die Verdunkelungs-Vorhänge im Schulgebäude,</u> | bei Herrn A.Oberli, Büro für Org.-Manual und Vorschlagswesen. |

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches.
- 302 Niederspannungskabel.
- 4378 Anfertigung eines fahrbaren DC-6B/DC-7C-Kompressoren-Prüfstandes.
- 4729 Nebelbekämpfung auf dem Flugplatz.
- 4904 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung.
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr.Oelkühler.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 4737 Fakturenkontrolle Inland.
- 4798 Aero-Camping am Meer. Die Idee, Spezial-Flüge für Camping-Freunde ans Meer durchzuführen, ist gut und auf längere Sicht bestimmt vielversprechend. Damit könnte eine neue Gesellschaftsschicht als Fluggäste gewonnen werden, deren Interessen an Flugreisen bis anhin auf die Zuschauerterrasse des Flughofes beschränkt blieb. Bedauerlicherweise kann in den nächsten 1/2 Jahren dieser Vorschlag nicht realisiert werden. Die Situation in der Einsatzmöglichkeit von Besatzungen und Flugzeugen erlaubt die damit verbundene Charter-Flugleistung vorläufig nicht. Die Idee des Vorschlages wird jedoch weiter verfolgt und die Verkaufsleitung Deutschschweiz/Tessin hofft, im übernächsten Jahr auf diese Angelegenheit zurückgreifen zu können. Der Einsender dieses Personalvorschlages wird gebeten, sich zur gegebenen Zeit wieder mit dem Büro für Vorschlagswesen in Verbindung zu setzen.
- 5249 Oeltank-Entlüftung von CV-440 Kompressoren.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/607/643/729/771/777/779/789/1179/1562/2362/2468/2469/2492/2695/2696/
2817/3286/3948/4070/4138/4162/4247/4252/4270/4299/4378/4380/4404/4405/4502/4516/
4529/4530/4540/4552/4553/4570/4588/4594/4625/4627/4639/4648/4649/4650/4661/4678/
4679/4723/4725/4729/4736/4737/4740/4748/4757/4855/4904/4920/4924/4954/4962/4975/
4983/4988/4992/5003/5052/5101/5184/5111/5113/5120/5129/5137/5145/5146/5151/5156/
5158/5161/5168/5176/5182/5187/5194/5196/5197/5202/5206/5211/5231/5243/5249/5250/
5251/5255/5258/5260/5262/5263/5265/5270/5280/5283/5284/5291/5314/5349/5401/5407/
5410/5414/5432/5447/5450/5456/5473/5478/5493/5502/5504/5508/5519/5522/5523/5524/
5531/5543/5545/5555/5560/5563/5575/5579/5586/5587.



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Die FPS - Mitteilungen im neuen Kleid !

Mit dieser Nummer der Swissair-News konnte endlich ein schon lange gehegter Wunsch seine Verwirklichung finden : von jetzt an werden die Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair (FPS) in der vorliegenden Form als selbständiger dritter Teil der News erscheinen. Wir freuen uns über diese Neuerung und wir möchten an dieser Stelle gleich vorweg der Geschäftsleitung der Swissair unseren Dank aussprechen, die ein weiteres Mal einem unserer Anliegen entsprochen und uns diese Form der Kontaktnahme mit unseren Mitarbeitern ermöglicht hat.

Alles Erreichte aber verpflichtet. Und wenn wir bisher über das Fehlen eines eigenen Informations-Blattes geklagt haben, so müssen wir jetzt beweisen, dass wir tatsächlich etwas zu berichten haben. Das aber sollte uns kaum schwer fallen. Im Gegenteil, wenn jeder Clubvorstand mit Freude mithilft - und ich bitte dies als Aufforderung aufzufassen - so dürfte unser Redaktor Herr O. Ritter bald Mühe haben, alle Texte auf zwei Seiten unterzubringen.

Immer wieder zeigt es sich, dass unser Personal nur ungenügend orientiert ist über die Möglichkeiten, die ihm durch die FPS und die angeschlossenen Sektionen geboten werden. Viele haben die bisher erschienenen Berichte kaum gelesen. Wir hoffen nun, dass die neue gefällige Form unserer Mitteilungen alle ansprechen und vielleicht sogar zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ermuntern werde, beim einen oder andern Club aktiv mitzuwirken.

So möchten wir wünschen, dass die FPS-Mitteilungen als interessanter und wertvoller Teil der News in der ganzen Swissair gute Aufnahme finden werden.

H. Zeller.

Fussball - Club

Schon bald werden die Wettspiele mit dem runden Leder um die begehrten Punkte wieder einsetzen. Die Konditions-Trainings der Aktiven beider Teams laufen auf vollen Touren.

Der bewährte Vorstand, der sich übrigens an der kürzlichen Generalversammlung mit Ausnahme des Materialverwalters für ein weiteres Jahr verpflichtet hat, ist sich der kommenden Aufgaben bewusst.

Wie jedes Jahr in den National-Ligen, so müssen auch in unserer 1. Mannschaft einige Spielerabgänge durch neue Kräfte ersetzt werden. Auch Swissair II bedarf dringend der Verstärkung, wenn sie die Position halten oder vielleicht sogar aufsteigen will.

Als Trainer konnte Herr A. Strickler, Dept. IV (er ist erfahrener SFAV-Instruktor) neu gewonnen werden. Die Vereinsleitung hofft unsere beiden Elf in der am 31. August beginnenden Meisterschaft zu neuen Siegen führen zu können.

E. Ehrensperger.

1/Aug/57

Zentralvorstand

An der 4.ordentlichen Delegiertenversammlung der Freizeitorganisation des Personals der Swissair vom 2. August 1957 wurde der Zentralvorstand wie folgt neu bestellt :

Präsident :	Herr HUGO ZELLER Chef des Büros für Organisations-Manual und Vorschlagswesen, Generalsekretariat.
Vice-Präs. und Aktuar :	Herr HANS FORRER Chef der Sektion Materialverwaltung, Dept. IV
Kassier :	Herr HANS GAUCH Betriebsbuchhaltung und Kalkulation, Dept. I
ASIA - Delegierter :	Herr ARNOLD SEILER Chef Service Uebersee, Luftreisebüro Zch., Dept. II
Beisitzer :	Herr RICHARD KOEHLER Chef der Betriebsgruppen, Dept. IV
Presse und Redaktion des Mitteilungsblattes der FPS :	Herr OSKAR RITTER AVOR, Dept. IV

Der bisherige Präsident der FPS, Herr Hans Keller, musste aus Gründen der Arbeitsüberlastung seine Demission einreichen. Seinem Rücktrittsgesuch wurde unter Verdankung der geleisteten Dienste entsprochen. Herr Keller hat sich besonders für das gute Gelingen der Freizeitanlage Swissair auf der Buchwiese in Zürich-Seebach eingesetzt. Dass wir heute auf eine schöne und von allen Gästen stets bewunderte Freizeitanlage stolz sein dürfen, verdanken wir zu einem grossen Teil seinem unermüdlischen Einsatz. Sie ist recht eigentlich sein Werk.

Der neue Vorstand wird sich bemühen, der FPS weiterhin einen erfreulichen Betrieb zu ermöglichen und die Sektionen in ihrer Tätigkeit weitgehend zu unterstützen.

Handball - Club

Mit dem Erscheinen dieses Blattes geht die Sommerpause der Feldhandballer zu Ende. Der jüngste Spross der Freizeit-Familie ist aber während dieser Zeit nicht untätig geblieben, sondern hat mit einer beachtlichen Teilnehmerzahl das Training regelmässig durchgeführt. Aller Anfang ist schwer, und die Siege hängen recht hoch. Die Aktiven könnten uns davon ein Liedlein singen. Doch glauben sie mit dem bereits erreichten Standard recht zuversichtlich in die Rückrunde starten zu dürfen.

In der Winter-Hallen-Meisterschaft gedenken die Handballer sich gleich mit zwei Teams einzuschalten, sofern eine 2. Mannschaft (heute wenigstens infolge Teilnehmermangel) noch aufgestellt werden kann. Handballbegeisterte - meldet Euch unverzüglich bei den Herren M. Fessler, Tel. 601 Zürich, oder F. Flückiger, Tel. 2866 Kloten, die Euch gerne jede Auskunft erteilen. Selbstverständlich sind auch Passiv-Mitglieder jederzeit herzlich willkommen.

F. Flückiger.

Tennis - Club

Nachdem unsere Damen des weissen Sportes in den vergangenen Jahren mit eher bescheidenen Resultaten aufwarteten, ist ihnen diese Saison ein ganz grosser Wurf gelungen. Die beiden Vertreterinnen unseres Clubs, Frau Rapold und Fräulein Simmen, hatten nämlich der Reihe nach die Damen von der Kreditanstalt, Esso I und Bank-Leu je 3 : 0 besiegt, und dabei nur einen einzigen Satz abgeben müssen. Durch diese Siege qualifizierten sie sich für das Finalspiel gegen die Damen des TC-Bankverein. Auch dieses Treffen entschieden sie klar 3 : 0 für sich, und durften als Belohnung den schönen Wanderpokal für ein Jahr in Empfang nehmen. Wir freuen uns mit den beiden Damen über das neue Schmuckstück für unser Clubhaus, und gratulieren zu dem beachtlichen Erfolg recht herzlich.

P. Bergsma.