

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

7. Jahrgang

Nr. 4

April 1958

Unsere Verkehrsergebnisse im März 1958

	<u>März 1958</u>	<u>März 1957</u>
Offerierte Tonnenkilometer	15'636'336 + 56 %	9'997'768
Ausgelastete Tonnenkilometer	9'257'245 + 35 %	6'881'392
davon : Passagier-tkm	5'546'204 + 33 %	4'180'468
Gepäck-tkm	1'445'176 + 33 %	1'086'028
Fracht-tkm	1'704'744 + 40 %	1'219'123
Post-tkm	561'121 + 42 %	395'773
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	59,2 %	68,9 %

Im Berichtsmonat ergab der Unterschied zwischen Angebotszunahme und Nachfragemehr einen im Vergleich zu den beiden Vormonaten günstigeren Auslastungsgrad von 59,2 %, der allerdings noch um volle 9,7 Punkte hinter dem im März 1957 erreichten Resultat von 68,9 % zurückblieb ; im Februar war er 9,4 Punkte und im Januar "nur" 8,8 Punkte schlechter als in den entsprechenden Perioden des Vorjahres.

Auf den Europaverkehr entfiel mit 42 % nach wie vor der Löwenanteil der Gesamtproduktion. Hier steigerten wir das Angebot um 37 %, während die Nachfrage bloss um 18 % zunahm. Der durchschnittliche Ladefaktor erfuhr in der Folge eine Verschlechterung von 61,3 % auf 52,5 %.

Auf unsern nahöstlichen Kursen, die im März 1957 zu 77,6 % ausgelastet waren, machte sich ebenfalls eine bedeutende Verschlechterung des Auslastungskoeffizienten bemerkbar. Dieser betrug noch 60,1%, da die Zahl der offerierten tkm um 41 %, die der ausgelasteten tkm indessen um lediglich 10 % zugenommen hatte.

Weniger drastisch gestaltete sich die Diskrepanz zwischen Angebot (+ 18 %) und Nachfrage (+ 8 %) über dem Nordatlantik, wo wir eine mittlere Auslastung von 70,3 % (1957 : 76,9 %) erreichten.

Eine erfreuliche Aufwärtsentwicklung verzeichnen wir diesmal in unserem Südamerikaverkehr wo der um 126 % erhöhten Produktion eine um 109 % gesteigerte Nachfrage gegenüberstand. Der in den beiden ersten Monaten dieses Jahres auf ein bedenkliches Niveau gesunkene Auslastungsgrad wurde auf 62,5 % verbessert ; damit war er trotz des mehr als verdoppelten Angebots um nur 5,1 Punkte geringer als im März 1957.

Einen ebenfalls bessern Ladefaktor als in den beiden Vormonaten ergaben unsere Kurse nach Japan. Er blieb mit 57,5 % indessen unter dem Durchschnitt des Gesamtverkehrs.

Was kennzeichnet die Economy - Klasse ? -

Die Swissair führt, mit Ausnahme des De Luxe-Kurses SR 410/411, auf allen ihren Nordatlantikflügen die verbilligte Economy-Klasse und kombiniert sie teils mit Tourist- und erster, teils nur mit erster Klasse.

- Neuartige Sitze

Dem von Sitzlehne zu Sitzlehne verringerten Abstand wird durch neue, ebenfalls sehr bequeme und verstellbare Sitze Rechnung getragen, die reichlichen "legroom" gewähren.

- Einfachere Verpflegung

Auf dem eigentlichen Atlantiksektor erhalten die Passagiere lediglich kalte Sandwiches mit Tee, Kaffee, Milch und Mineralwasser nach Wahl. Alkoholische Getränke, Unterhaltungslektüre, Zigaretten, Schreibpapier und give-aways werden selbst gegen Bezahlung nicht mehr abgegeben. - Es gibt keine Garderobe; die Passagiere müssen ihre Mäntel etc. zusammengefaltet in den "hatrack" legen.

- Freigepäckgrenze

Diese beträgt, wie in der Touristenklasse, 20 kg pro Fluggast. Uebergepäck wird zum üblichen Ansatz verrechnet: für jedes kg 1 % des einfachen Erstklasstarifs.

- Diverses

Spielzeug für Kinder, Babynahrung und Babykörbe befinden sich an Bord. Salzlose, vegetarische und koschere Sandwiches werden, sofern bei der Buchung angefordert, abgegeben.

DIE GENERALVERSAMMLUNG DER AKTIONAERE VOM 2. APRIL

wählte

als neues Mitglied für die durch den Tod von Dr. R.V. Heberlein entstandene Vakanz Herrn Ing. J.F. Gugelmann, Delegierter des Verwaltungsrates der Gugelmann & Cie AG, Textilwerke AG, Langenthal, in den Verwaltungsrat;

beschloss

- eine Erhöhung des Aktienkapitals um 50 % von 42 auf 63 Millionen Franken (die Verteilung - 70 % privat, 30 % öffentliche Hand - bleibt gleich). Ein Bankenkonsortium hat die 21 Millionen Franken fest übernommen, um sie zur Zeichnung anzubieten;
- eine Statutenänderung, welche die Beschränkung der Dividendenhöhe aufhebt.

Die Zahlen für das erste Quartal 1958

	<u>Januar-März 1958</u>	<u>Januar-März 1957</u>	<u>Zunahme in %</u>
inkl. Sonder- und Charterverkehr			
Offerierte Tonnenkilometer	44'431'891	28'146'243	+ 58 %
Ausgelastete Tonnenkilometer	24'084'052	17'927'382	+ 34 %
davon : Passagier-tkm	14'278'779	10'772'161	+ 33 %
Gepäck-tkm	3'766'188	2'855'305	+ 32 %
Fracht-tkm	4'457'325	3'192'383	+ 40 %
Post-tkm	1'581'760	1'107'533	+ 43 %
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	54,2 %	63,6 %	

Der Verkehr auf den zehn wichtigsten westeuropäischen Flughäfen im Jahre 1957

<u>A. Passagiere</u>			<u>B. Fracht</u>		
	<u>+/- in %</u>		<u>in Tonnen</u>	<u>+/- in %</u>	
1. London	3'550'415	+ 14.7	1. London	45'755	+ 13.3
2. Paris	2'514'480	+ 11.6	2. Paris	37'538	- 1.1
3. Rom	1'553'951	+ 9.7	3. Amsterdam	27'694	+ 9.7
4. Frankfurt	1'337'159	+ 13.2	4. Berlin	17'748	- 36.4
5. Kopenhagen	1'206'118	+ 19.8	5. Brüssel	12'833	+ 17.4
6. Berlin	1'002'510	+ 2.3	6. Kopenhagen	12'007	+ 15.2
7. Zürich	1'002'001	+ 22.4	7. Hannover	11'316	- 33.8
8. Amsterdam	923'258	+ 9.4	8. Frankfurt	11'211	- 4.2
9. Marseille	860'597	+ 9.9	9. Zürich	10'244	+ 19.9
10. Stockholm	685'848	+ 30.1	10. Rom	9'195	+ 3.5

Diese Angaben beruhen auf den vom Flughafen Paris analysierten Verkehrszahlen, bei denen die Transitpassagiere zweimal gezählt, die Fracht indessen ohne den direkten Transit ausgewiesen wurden. Die prozentuale Veränderung bezieht sich auf das Vorjahr.

Die Air France gab ihre Verkehrsergebnisse für das Jahr 1957 bekannt. Die Gesamtleistung von 387 Mio tkm war um 8 % höher als 1956. Es wurden 2,51 Mio (+ 7 %) Passagiere, 57,9 Mio kg Fracht und 16,7 Mio kg Post befördert. Der Auslastungsgrad wird mit 70 % (im Vorjahr 71 %) angegeben.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden ernannt :

Flugkpt. Hans Kuhn auf DC-6B/DC-7C auf dem Sektor Südatlantik ; Flugkpt. Robert Staubli auf DC-6B/DC-7C für den Nordatlantik ; die Flugkapitäne Ronald Day und Daniel Friolet auf DC-6B (Far East) ; Pilot Hans Jenny und die Flugkapitäne Robert Scheitlin und Hans Stutz auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten ; die Piloten Max Dübendorfer ; Ernst Fischli, Eugène Heiz, Hans Kaufmann, Lambert von Konsensegg und Robert Leuenberger auf Convair sowie Pilot Walter Spycher auf DC-3. Wir wünschen allen recht viel Glück !

Weitere Ernennungen im Dept. III -

Frau Charlotte Weber- Dudli wurde zur Gruppen-Chefhostess ernannt. Den Flugkapitänen T.S. Jackson und J. Brägger wurden die Funktionen von Routecheck-Piloten DC-3 Europa übertragen. Wir gratulieren !

Personalstatus per 31. März 1958

Direktion	8
Generalsekretariat	19
Planungsdienst	21
Zentraler Personaldienst	16
Lehrlingswesen	2
Allg. Personalausbildungsreserve	31
Departement I	275
Departement II	
Personal Schweiz	374
Personal Ausland	977
Departement III	
Bodenpersonal	783
Fliegendes Personal	769
Departement IV	1'193
Direktion für die Westschweiz	467
T o t a l	4'935
	=====

Happy Landings - Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeitern zum Eintritt in den Ehestand herzlich viel Gutes zu wünschen : 8.2. : Karl Städeli, Materialplanung, Dept. IV mit Margrit Göldi, Bodenpersonaldienst, Dept. III ; 19.3. : Raymond Stillhart, Manual Office, Dept. III mit Margrit Häuptli, Selektionsdienst, Dept. III ; 22.3. : Hans Adolf Stutz, Pilot ; 29.3. : Armin Spühler, Passagierdienst, Dept. III.

An der Weltausstellung von Brüssel (vom 17. April bis 19. Oktober) beteiligen wir uns im Rahmen der Gruppe Verkehr zusammen mit SBB, PTT, Rheinschiffahrt, Privatbahnen und Strassenverkehr an der schweizerischen Ausstellung. Diese befindet sich neben dem eigentlichen Schweizer Pavillon in einem Wäldchen und schildert die Tätigkeit der Verkehrsträger unseres Landes. Unser Anteil am grossen Aufwand der Weltausstellung ist selbstredend recht bescheiden. Die Schwierigkeit besteht darin, etwas typisch Schweizerisches zeigen zu können, da ja unsere Flugzeuge ausländischer Herkunft sind. Wir konzentrieren uns deshalb auf den Hinweis, dass die aktive Beteiligung der Schweiz am Weltluftverkehr nicht selbstverständlich ist und betonen die Tradition der schweizerischen Präzisionsindustrie und unseres Gastgewerbes, die der Swissair Spitzenleistungen ermöglicht.

An der SAFFA in Zürich (vom 17. Juli bis 15. September) sind wir gemeinsam mit SBB und PTT in einer 350 m² messenden Schau vertreten, die vor allem für die Frauenberufe in diesen drei Betrieben wirbt. Die Swissair errichtet als Blickfang einen erhöhten Stand in Form eines Flugzeugrumpfes, der über eine Treppe bestiegen und über eine andere wieder verlassen werden kann. Im Innenraum kommt mittels Text, Bild und Gegenstand die Tätigkeit der Air- und Ground-Hostess sowie der Schalter- und Reservationsangestellten zur Darstellung. Zudem vermitteln ein Streckennetz und farbige Bilder einen kleinen Eindruck von den Schönheiten der von uns angefliegenen fremden Länder.

Acht neue Plakate, die für Swissair-Reisen nach Europa, Nordamerika, Südamerika, Indien, Japan, dem Mittleren Osten, dem Mittelmeer und der Schweiz werben, gelangten dieser Tage an unsere Vertretungen zum Versand. Sie wurden von den Basler Graphikern Fritz Bühler und Donald Brun gestaltet.

Filmabende und Flughafenabstimmung - Swissair-Mitarbeiter, die vor der Flughafenabstimmung im Kanton Zürich Filmabende organisieren möchten oder Interessenten für eine solche Veranstaltung kennen, sind gebeten, sich mit dem Presse- und Public Relations-Dienst in Verbindung zu setzen. Die genannte Dienststelle ist in der Lage, gratis einen 16 mm-Farbfilm der Shell Film Unit zu vermitteln. Der ausgezeichnete Streifen heisst "Unter uns die Erde" und ist hervorragend geeignet, das Verständnis für die Bedeutung des Luftverkehrs zu fördern. Die Vorführungsdauer beträgt ca. 35 Minuten.

Schweizerischer Flugpionier gestorben - In seinem Geburtsort Genf verstarb Ende März Paul Wyss, Inhaber des schweizerischen Fliegerbrevets Nr. 8. Der 1885 Geborene widmete sich seit 1907 der Fliegerei. 1911 erwarb er in Pau auf einem Blériot-Eindecker das Pilotenbrevet und erflog noch im gleichen Jahr mit 770 Metern den schweizerischen Höhenrekord.

Der Sommerflugplan enthält folgende Neuerungen :

- elf wöchentliche Verbindungen nach Lissabon (unter Einschluss der dort transitierenden Linien nach New York, São Paulo und Buenos Aires);
- zwei wöchentliche Nonstop-Kurse nach Tel Aviv;
- zwei wöchentliche Flüge nach Damaskus;
- von zwölf wöchentlichen USA-Kursen (ab 1. Juni) ein Nonstopflug New York - Zürich.

Am Studentenflugkurs 1958, der vom 7. bis 19. April in Grenchen stattfand, nahmen 21 Interessenten teil. Zweck des Kurses war, den Teilnehmern Gelegenheit zu geben, ihre Eignung für den Pilotenberuf abzuklären.

Deutsche und französische Geschäftsberichte für das Jahr 1957 sind auf schriftliche Anforderung hin beim Presse- und Public Relationsdienst erhältlich. Die englische Ausgabe erscheint im Mai; Interessenten können sich indessen vormerken lassen.

Es darf niemandem zugemutet werden, dass er alle 4800 Namen der Swissair-Angestellten auswendig lerne. Wer also intern telefoniert, hat darauf Anspruch, zuerst nicht einen Personennamen, sondern den der angerufenen Dienststelle zu vernehmen. Ein solch korrektes Verhalten am Telefon erspart nicht nur unnötige Rückfragen, sondern entspricht auch einer vor zwei Jahren von der Geschäftsleitung erlassenen und seither leider vielerorts wieder in Vergessenheit geratenen Weisung. Man mache sich zur Regel, am Telefon immer zuerst den Namen der Dienststelle und erst dann denjenigen der sprechenden Person zu nennen.

Cinerama Holiday, jener Film, der so erfolgreich für die Swissair wirbt, wurde im Februar in London nach einer Laufzeit von über zwei Jahren vom Programm abgesetzt. Rund 1'800'000 Personen hatten die Vorführungen besucht.

Die "Swissair-Gazette", eine vierteljährlich von der Propaganda-Abteilung herausgegebene Bordzeitung für unsere Passagiere, wird inskünftig auch an das Personal abgegeben.

DANGER!



in einem Büro gesehen..

MEN AT WORK!!

HABEN SIE SICH JE UEBERLEGT,

dass es nicht gleichgültig ist, wie lang Sie Ihre Telexmeldungen fassen? -

Die folgende VIP-Notiz ging im Januar an unsere Vertretungen auf der Fernoststrecke bis Bangkok:

```

HEGE SWROS RC
                SVWA SWRAP
                        SSCA
                                ODAP

MKKK SWRAP
                WCCC SWRAP VB TO ES

WBBB SWRES
                MBBB SWRAP TO VB
HEZH SWRVC OC VQ OG OJ OB LZ ON VB
VIP MESSAGE NR M 507 LEPORI GIUSEPPE
ACCOMPANIED BY HIS SON LEPORI GIOVANNI
SWISS FEDERAL COUNCILOR PREFERABLY SPOKEN
LANGUAGE ITALIAN FLYING ZRH BOM 21 JAN
500FR CCU ZRH 04FEB 503FR
                HEZH SWR.. 211110

```

Die Uebermittlung dieses scheinbar einfachen Textes kostete uns die "Kleinigkeit" von - 82 Franken! Schuld an diesem "Wucherpreis" trägt einmal die Tatsache, dass die Meldung wesentlich zu lang war. Beispiele: Dass es sich um eine "message" handelt, ist klar; dass der Sohn aller Wahrscheinlichkeit nach auch Lepori heisst, braucht nicht speziell erwähnt zu werden; die Aussage "accompanied by his son" lautet einfacher "and son"; usw.

Zudem muss man wissen, dass ab Karachi alle Meldungen auf dem PTT-Netz weitergeleitet werden. Dabei verschlingt vor allem die Adressengruppe eine bedeutende Wortanzahl. Es hätte sich also gelohnt, einen vereinfachten Wortlaut zweimal - wovon einmal für alle Stationen ab Karachi - durchzugeben, und zwar so:

```

SSCA
                ODAP SWRAP
                        HEGE SWROS RC
HEZH SWRVC OC VQ OG OJ OB LZ ON VB
VIP507 LEPORI GIUSEPPE AND SON GIOVANNI
SWISS FEDERAL COUNCILOR LANGUAGE ITALIAN
ZRH BOM 21JAN 500FR CCUZRH 04FEB 503FR
HEZH SWR.. 211110

```

Und ein zweites Mal mit der entsprechenden Adressengruppe:

```

MKKK SWRAP
                MBBB WCCC SWRAP TO
                        WBBB SWRES

```

Dieses Vorgehen wäre uns mit Fr. 40,75, also zu weniger als der Hälfte, belastet worden!

Wir nehmen kaum zu Unrecht an, dass auch Sie über eine solch naheliegende Möglichkeit, unsere Kosten zu senken, staunen; denn - Hand aufs Herz! -

HABEN SIE SICH WIRKLICH JE UEBERLEGT,
WAS FERNMELDUNGEN KOSTEN?

Ungarn - Hilfe des SWISSAIR - Personals

Die nachstehende Rechnung gibt Ihnen Auskunft über unsere Tätigkeit seit Beginn der ungarischen Revolution 1956 bis Ende 1957. Die Rechnung wurde von Herrn W. Hosang, Chef Revisoratsbüro, geprüft und in Ordnung befunden. Der Zweck der Ausgaben entspricht den in unserem Zirkular vom 31.1.1957 gemachten Angaben.

Einnahmen 1956	7'542.75	
1957	<u>33'574.--</u>	41'116.75

Ausgaben

Pestalozzidorf Trogen (Ungarnhaus)	23'756.25	
Studentenhilfe	7'714.--	
Verschiedene Einzelhilfen	1'491.65	
Spesen	<u>30.10</u>	32'992.--
Bestand 31.12.1957		<u>8'124.75</u>

Das Ergebnis der Hilfe des Swissair-Personals ist erfreulich. Das Pestalozzidorf und die Studenten danken dafür.

Unsere beiden Studenten beschliessen ihr Studium im Frühjahr 1959. Bis dahin hoffen wir sie durch unsere Stipendien unterstützen zu können. Wir würden uns auch freuen die Hilfe für die Ungarnkinder-Kolonie im Pestalozzidorf Trogen - wenn auch gekürzt weiterführen zu können. Zusammen benötigen wir dazu in diesem Jahre rund Fr. 18'000.--.

Dürfen wir daher erwarten, dass alle Mitarbeiter Ihre gezeichneten Patenschaften weiterführen? Neueingetretene, die sich der Hilfsaktion anschliessen, können untenstehenden Talon benützen.

Für das Stiftungskomitee

L. Bollhalder

K. Linsi

Abtrennen und einsenden an SWISSAIR-Personal-Ungarn-Hilfe, Hirschengraben 84, z.Hd. von Herrn F. Jörg.

Ich zeichne eine Ungarnhilfe / Pestalozzidorf - Patenschaft von monatlich (mind. Fr. 1.--)
Fr. vom bis und bin damit einverstanden,
dass mir der Betrag allmonatlich vom Gehalt abgezogen wird.

Name :

Vorname :

Dienststelle :

Unterschrift :

Sehr geehrter Herr Schuler,

für Ihren Brief vom 18.2.1958 und für die zurückgesandten Photos danke ich Ihnen herzlich. Ihren Bericht habe ich mit grossem Interesse gelesen. Ich bewundere Ihre ausserordentliche Aktion, mit der Sie unseren Ungarn-Kindern soviel helfen, und ich bin überzeugt, dass all die schönen Spenden dazubeitragen, die 20 jungen Menschenkinder einer besseren Zukunft entgegenzuführen.

Nochmals, lieber Herr Schuler, meinen herzlichen Dank für alles.

Mit den besten Grüßen
KINDERDORF PESTALOZZI TROGEN
der Dorfleiter :

(A.Bill).



Bis zum Redaktionsschluss für diese Nummer der Guten Idee hat es leider nicht gereicht, die zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge völlig abzuschliessen. Wir bitten deshalb die betroffenen Einsender um Geduld bis zur nächsten Ausgabe und begnügen uns für diesmal mit der Publikation der abgelehnten Vorschläge.

Es sind dies :

- 681 Spezielle Frachtetiketten für die verschiedenen Prioritäten. Der Vorschlag ist vom ladetechnischen Standpunkt aus sicher gut, trägt jedoch den Gegebenheiten des Frachtbetriebes zu wenig Rechnung.
- Die praktische Durchführung des Vorschlages würde bedingen, dass die Frachtcolis entweder zum vorneherein bereits bei der Annahme mit der entsprechenden Prioritätsetikette versehen, oder dass dieselben kurz vor dem Verlad angebracht würden.
- Die Einteilung der Frachtladung nach Prioritäten kann stets erst kurz vor dem Abflug, und zwar in Zusammenarbeit mit Reservation und Load Control, erfolgen. Es ist deshalb nicht möglich, die Frachtstücke vorgängig mit der definitiv gültigen Prioritätsetikette zu versehen. Das Anbringen einer zusätzlichen Prioritätsetikette kurz vor dem Verlad würde eine beträchtliche Mehrarbeit bedeuten, die jeweils in den kritischen Zeitpunkt der Ladungsvorbereitungen für den Abflug fallen würde. Mit andern Worten müsste die Erleichterung für die Transitstationen mit einem Mehraufwand auf der Home Base bezahlt werden. Ausserdem würden die Transitstationen vor neue Probleme gestellt, indem die Prioritätsbestimmung der Home Base nicht unbedingt auf die Transitstationen übertragen werden kann.
- Der Einsender wird gebeten, die festgestellten Unzulänglichkeiten und Schwierigkeiten auf dem Dienstweg der Stationsleitung zur direkten Weiterbehandlung mit Zürich zu melden.
- 2511 Fusstützen an den Sitzen der CV-440-Flugzeuge. Ueber das Entfernen der Fusstützen kann nicht diskutiert werden. Diese Stützen wurden montiert und teuer bezahlt, um den Passagieren die Sitzgelegenheit so angenehm wie möglich zu gestalten. Dass ohne diese Stützen das Reinigen der Kabine besser vor sich gehen würde, ist klar, doch ebenso sicher ist, dass dieselben nicht als Schikane für die Putztruppe angebracht wurden. Vielleicht gibt's einmal Flugzeuge, die Haltestangen à la Zürcher Tram statt Sitze haben : dann wird das Putzen eine Freude sein !
- 5440 Etui für Materialbezugskarten. Mit der Einführung der IBM-Lochkarten wurde auch das Problem einer entsprechenden Schutzhülle behandelt. Als Uebergangslösung behalf man sich mit Zellophanhüllen, während Versuche mit Karton-Etuis gemacht wurden.
- Die Anschaffung der vorgeschlagenen Plexiglas-Etuis wäre zu kostspielig. Zudem könnten sie nicht überall verwendet werden.
- 5637 Spritzdosen für Zinc-Primer. Von einer Anschaffung von selbsttätigen Spritzdosen für Zinc-Primer wird vorderhand abgesehen, da der Preis hierfür zu hoch ist und sie noch keine Garantie für ein einwandfreies Grundieren bieten.
- 5679 Reinigung von Motorgehäuseteilen. Es stimmt, dass z.Z. die Nachreinigung von Gehäuseteilen im Kalt- und Warmwassertunnel durchgeführt wird, doch ist diese Lösung nur als vorübergehend zu betrachten. Sie wird wieder verlassen, sobald der Ausbau des spez. Spülbades beendet ist.

5767 Schwingungsdämpfer. Die auftretenden Schwingungen werden dank der Elastizität des Gummikerns gedämpft. Erhält nun der Gummikern nach einer gewissen Betriebszeit bleibende Deformationen, so verringert sich in gleichem Masse seine Elastizität wie er sich verändert, d.h. er ist nicht mehr fähig, die Schwingungen genügend zu dämpfen. Den Distanzschwund der zusammengedrückten Gummikerne durch Unterlegen von Metallscheiben auszugleichen würde somit keine Verbesserung bringen. Unter das Minimum zusammengedrückte Gummidämpfer müssen ganz einfach ersetzt werden.

5801 Dem Vorschlag, die Ofengitter für den Verpflegungsdienst aus Stahlrohren herzustellen, kann aus folgenden Gründen nicht entsprochen werden :

- Die Herstellung aus Stahlrohren wäre infolge der kleinen Biegeradien viel zu teuer.
- Um ein inwendiges Verschmutzen zu verhüten, müssten alle Rohre an den Enden verschlossen werden, was die Kosten weiter erhöhen würde.
- Das Widerstandsmoment eines Rohres ist um weniges kleiner als dasjenige einer vollen Stange mit gleichem Durchmesser. Da jedoch aus Platzgründen Rohre mit wesentlich grösserem Durchmesser nicht verwendet werden können, würde auch die im Vorschlag vermutete grössere Stabilität und Lebensdauer keineswegs erreicht. Dazu käme noch, dass das Richten von verbogenen Rohren bedeutend mehr Schwierigkeiten verursachen würde.

Um jedoch die Flickarbeit herabzusetzen werden bereits seit Anfang dieses Jahres die neuen Gitter hartgelötet statt wie bisher punktgeschweisst. In dieser Beziehung kommt der Vorschlag leider zu spät.

Betreffend dem Verchromen ist zu bemerken, dass nur einige wenige Gitter versuchsweise verchromt wurden. Diese werden aber sukzessive aus dem Verkehr genommen, da die Unzweckmässigkeit dieser Oberflächenbehandlung schon lange erkannt worden ist.

5851 Gebrauchte Ordner, welche noch einigermaßen gut erhalten sind und eine gebräuchliche Normalgrösse aufweisen, werden fortlaufend wieder zum Gebrauch abgegeben.

5911 Propeller-Regler-Wechsel auf Aussenstationen. Wenn ein Trouble eindeutig auf den elektrischen Teil des Reglerkopfes (Stepmotor) lokalisiert werden kann, so wäre der Wechsel nur dieses Teils anstelle des ganzen Reglers prinzipiell möglich. Da jedoch der Regler als Einheit eingestellt wird, ist eine Trennung des Ober- und Unterteiles unzweckmässig. Ein Zusammenbau von nicht auf dem Prüfstand eingestellten Einheiten würde eine Nachstellung der max. Drehzahleinstellung erfordern, womit die Einsparung an Arbeitszeit für das blosses Wechseln des Reglerkopfes grösstenteils oder ganz wieder verloren ginge.

Die vorgeschlagene Lösung ist auch daher zu kompliziert, weil 3 verschiedene Ausführungen des Zahnkolbens im Stepmotor vorhanden sind, welche die entsprechende konische Feder benötigen. Ausserdem würde die vorgeschlagene Methode den Nach- und Rückschub sowie die Untersuchung der Regler sehr erschweren. Was das Problem der Bolzenbrücke anbetrifft, so ist darauf hinzuweisen, dass Angaben in bezug auf die Regler-Stehbolzen in den fachdienstlichen Vorschriften über Torquemoment, Installation usw. enthalten sind.

5926 Verwendung der Kugellager der Hydr. Pumpe PF 17 für zwei weitere Motorlaufzeiten. Dieser Vorschlag betrifft eine Laufzeitenänderung, welche aus prinzipiellen Gründen nicht über das Vorschlagswesen behandelt werden kann. Den Vorschlag jedoch haben wir seinem Sinne entsprechend als Laufzeiten-Aenderungs-Antrag an die Laufzeitenkommission weitergeleitet.

5927 Testgerät für Servoverstärker. Der Bau des vorgeschlagenen Testgerätes erübrigt sich, da eine solche Testeinrichtung bereits vorhanden ist. Trotzdem möchten wir dem Einsender für seinen Vorschlag danken, da dieser eine elegantere Lösung darstellt. Das bestehende Gerät wird entsprechend modifiziert.

6046 Scotch-Tape-Bänder. Wir danken dem Einsender für seine Aufmerksamkeit. Das erwähnte Verpackungsband wird jedoch bei uns teilweise schon seit längerer Zeit verwendet. Immerhin ist zu bemerken, dass dieses Band die Schnüre nicht nur deshalb nicht verdrängen kann, weil es bedeutend teurer ist als diese, sondern auch weil halt ein grosses Paket besser zu tragen ist, wenn es verschnürt statt verklebt ist.

6127 Büro-Umzüge. Bei dem stetigen Personalzuwachs müssen notgedrungen auch die Büros erweitert werden. Um die einzelnen Dienststellen räumlich möglichst beisammen zu behalten, lassen sich leider oft weit ineinandergreifende Büroverlegungen nicht umgehen. Leider kann der eingereichte Vorschlag nicht verwirklicht werden. Wenn ihn der Einsender besser durchdacht hätte, so wäre es schon selber darauf gekommen, dass die von ihm proponierten "Cirkus-Knie Wohn- und Stallwagen" bei Gewitter hoffnungslos im seichten Klotener Grund versinken müssten, wenn darin Büros eingerichtet werden sollten. Man stelle sich nur die Flächenbelastung vor durch die in einen solchen Wagen zu ruhen kommende "Arbeits- und Papierlast" !

6350 Verständigung bei Funktionskontrollen, Groundchecks und Standläufen. Dem Problem, wie bei laufenden Motoren zwischen dem Cockpit und dem Boden die Verständigung verbessert werden kann, wird seit langem die volle Aufmerksamkeit geschenkt. Es wurden auch bereits wiederholt Versuche mit Telefonverbindungen und Funkgeräten durchgeführt, die jedoch keine befriedigende Lösung brachten.

Während bei einer telefonischen Verbindung der Motorenlärm den hauptsächlichsten Störungsfaktor bildet, sind beim Funkverkehr die Schwierigkeiten in der für alle Flugzeuge gleichbleibenden Frequenzuteilung zu suchen. Als sicherste und zugleich einfachste Methode erweist sich immer noch die Zeichengebung. Trotzdem wird das ganze Problem weiter verfolgt.

6353 Bordkarten. Im Hinblick auf die enorme Entwicklung des Flugverkehrs dürfte bei den ständig zunehmenden Passagierzahlen das Interesse für ein derartiges Kilometerblatt bald abflauen. Und der Propagandawert würde sich genau entgegengesetzt der sich ständig vermehrenden Kosten verhalten: je mehr Karten ausgegeben würden je weniger wären sie eine Trophäe. Ausserdem wäre die zusätzliche Belastung für die Piloten und das Kabinenpersonal, besonders bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, zu gross, besonders wenn noch Unterschriften gegeben und Kilometerstände überprüft werden müssten.

6354 Durchschlagsverfahren für Swissair-Tickets. Die Verwendung von "No carbon required" - (NCR) Papier für Swissair-Flugscheine wurde schon wiederholt geprüft. Aus folgenden Ueberlegungen wurde jedoch am alten Verfahren festgehalten:

1. Das Durchschreibevermögen des NCR-Papiers ist von der 4. Kopie an eindeutig schlechter als bei der im Swissair-Flugschein verwendeten Karbonisierung. Ueberdies erzeugt die NCR-Imprägnierung eine blaue, im Vergleich zur schwarzen Karbonisierung weniger gut lesbare Schrift.
2. Das NCR-Papier ist bedeutend empfindlicher gegen (ungewollte) Flächendrucke.
3. Die Verwendung des NCR-Papiers würde die Herstellungskosten der Flugscheine um ca. 30 % erhöhen.

Ausserdem wird gegenwärtig die Einführung von Lochkarten-Tickets geprüft, sodass die Umstellung auf ein neues Durchschlagsverfahren nicht aktuell ist.

6355 Seiden-Shawls für Air-Hostessen. Die Hostessen haben einen leichten, überall verstaubaren Regenmantel, dessen Kapuze sich sommers bestens zum Schutze der Frisur eignet. Im Winter sind die teuren Häupter unserer Lieben gut vor Witterungseinflüssen geschützt, indem auch der Wintermantel eine anknöpfbare Kapuze besitzt.

Dürfte wohl der Grund für den Vorschlag zur Abgabe von über das Beret zu tragenden Seiden-Shawls in einem neuen Mode-Cri zu suchen sein? Vielleicht, aber wer soll das bezahlen?

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

- 4837 Anbringen von Gleitschutz in den DC-3-Flugzeugen
- 4898 Beschriften der Teleskop-Treppe der CV-440-Flugzeuge mit SWISSAIR
- 5194 Begleitpapiere für Extern-Aufträge
- 5283 Dichtungsbalg für Turbine
- 5663 Zange für Kontakte der Wellenschaltersegmente
- 5929 Anfertigen eines Test-Oscillators

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 4899 Reservemahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen
- 5407 Spezielzange für Durable-Druckknöpfe
- 5523 Polsterdüse für Staubsauger
- 5387 Satellitenradachsen-Reinigung
- 5821 Frachtcontainer DC-6B/DC-4
- 5957 Sampling-Abrechnung

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 Druckkabinen-Hydr.Oelkühler.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/302/410/607/643/729/735/736/771/789/791/1056/1179/1453/2362/2468/2469/2508/2511/
2595/2596/3286/4074/4162/4247/4378/4404/4502/4502/4529/4530/4553/4570/4588/4594/4625/
4646/4648/4649/4650/4661/4736/4740/4748/4768/4773/4827/4828/4838/4855/4874/4892/4904/
4924/4954/4962/4965/5025/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5150/5151/5156/5164/5176/5196/
5197/5250/5262/5263/5265/5266/5284/5401/5425/5456/5466/5478/5508/5519/5522/5527/5531/
5545/5560/5575/5579/5589/5600/5601/5603/5619/5656/5661/5664/5668/5670/5674/5676/5694/
5697/5701/5702/5704/5710/5715/5765/5769/5771/5775/5791/5795/5800/5803/5807/5809/5811/
5813/5841/5849/5852/5854/5856/5858/5861/5862/5863/5910/5914/5917/5918/5919/5922/5930/
5932/5945/5946/5955/5956/5958/5959/6040/6042/6049/6107/6124/6351/6352.



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Mehr Freizeit — ?

Eine kürzlich durch den Twentieth Century Fund vorgenommene Erhebung über die Entwicklung der Produktivität in den Vereinigten Staaten stellte fest, dass ein Arbeiter mit den modernen Werkzeugen und Maschinen in 40 Stunden die gleiche Leistung vollbringt wie vor fünfzig Jahren drei Arbeiter zu je 70 Arbeitsstunden. In der Schweiz wurde 1877 die Arbeitsdauer auf 11 Stunden im Tag und 1918 auf 48 Stunden in der Woche festgesetzt. Die Arbeitsintensität hat sich aber so gesteigert, dass sich eine weitere Arbeitszeitverkürzung rechtfertigt. Unsere fortschrittlich eingestellte Geschäftsleitung hat uns denn auch die 5-Tagewoche gewährt. Die Arbeitszeitverkürzung kann aber nicht als Selbstverständlichkeit hingenommen werden.

Freizeit fördert die Leistung. Es ist statistisch erwiesen, dass kürzere Arbeitszeit die Produktions-Ergebnisse verbessert, die Unfallfrequenz verringert und die Absenzen reduziert. Gut erholte Mitarbeiter haben mehr Freude am Beruf, sie denken mehr mit und beteiligen sich auch mehr am Vorschlagswesen. In einem deutschen Unternehmen gingen als Folge der Arbeitszeitverkürzung u. a. innert 2 Monaten 500 Verbesserungsvorschläge von 1200 Mitarbeitern ein. Bei der Einführung unserer Fabrikgesetzgebung betrug die mittlere Lebenserwartung nur 40 Jahre. Heute beträgt sie zwischen 66 und 71 Jahren. Der besser ausgeruhte Mensch bleibt länger arbeitsfähig. Es ist auch für den Betrieb wichtig, wenn dessen Mitarbeiter bis zur Pensionierung in ihren Leistungen nicht nachlassen.

Leider hat die Erhöhung der Freizeit auch ihre Schattenseiten. Eine davon ist das Auftreten der Schwarzarbeit. Besonders gilt dies, wenn auch nicht ausschliesslich, bei den handwerklichen Berufen. In unserem Betrieb sind Fälle bekannt, wo Mitarbeiter recht eigentlich einer Doppelarbeit nachgehen; sei es, dass sie nach Arbeitsschluss für eine Handelsfirma auf Reisen gehen, sei es, dass sie für eine Lebensversicherungsgesellschaft hausieren. Solche Erscheinungen stellen nun den Sinn der Bestrebungen um vermehrte Freizeit völlig in Frage. Welchem Arbeitgeber kann man unter solchen Umständen noch zumuten, seinen Mitarbeitern mehr Freizeit einzuräumen, wenn diese, statt sich bei Spiel und Sport von der "einseitigen und intensiven Beanspruchung" zu erholen, den Rest ihrer Kräfte an Schwarzarbeit verkaufen? Wir sind uns bewusst, dass solchen Auswüchsen schwer beizukommen ist, auch nicht mit noch höheren Löhnen. Wir sind aber auch überzeugt, dass die positiven Aspekte der grösseren Freizeit überwiegen werden und widmen deshalb einer sinnvollen Freizeitgestaltung unsere ganze Aufmerksamkeit. Sie erschliesst uns herrliche Möglichkeiten, nicht nur beim Sport, sondern auch in Haus und Garten, auf Reisen und last but not least: bei den vielen noch ungelesenen Büchern.

Clubhaus Swissair

Im Clubhaus wurden bei der Inventur-Aufnahme folgende liegengelassenen Gegenstände gezählt: 3 Herren-Leibchen, 8 Hemden, 2 Damen-Pullover, 1 Herren-Pullover, 8 Turn- oder Tennishosen, 1 Damen-Tennis-Kostüm, 10 Frottier-tücher, 4 Waschlappen, 8 Paar Socken, 11 Paar Tennisschuhe, 1 Racket-Spanner, 1 Hut mit den Initialen WA und 2 Tennismützen. Die Wäsche wurde von Frau Böniger gewaschen, gebügelt und zum Abholen sortiert. Die Eigentümer werden gebeten, die Utensilien in den nächsten Tagen gegen angemessene Entschädigung für das Instandstellen abzuholen. Ueber Wäsche, die während der nachfolgenden Saison nicht abgeholt worden ist, verfügt der Vorstand der FPS.

Bal Swissair à Genève vom 8.3.1958

Das Comité d'organisation du Bal Swissair, unter seinem Präsidenten, Hrn. W. Wälli, hat dieses Jahr neue Wege beschritten. Nicht in der Wahl des Lokals für den Anlass (was würde sich besser eignen als das Grand Casino?), auch nicht in Bezug auf die Dekorationen, die von Hrn. Georges Schoeni meisterhaft hingezaubert wurden, wohl aber bei

April 58/9

der Frage der Revue. Dieses an sich beliebte, mit jedem Jahr aber anspruchsvollere und vor allem kostspieligere Swissair-Kaleidoskop wurde erstmals fallen gelassen. Und siehe da, der Ball war trotzdem ein Erfolg. Natürlich, es brauchte entsprechend bei den Orchestern nicht gespart zu werden, und wohl kaum je zuvor konnte es sich jemand leisten, einen Claude Luter aus Paris für einen Abend zu engagieren, nebst den Orchestern Jean Warren und José Santos. So brauchte sich niemand zu wundern über die Stimmung, die bald in allen Sälen herrschte. Und an Details sind uns speziell in Erinnerung geblieben die zwei reizenden, kleinen Japanermädchen, die beim Entrée allen Damen Mimosen anboten, das stilecht luscie Café arabe mit seiner Bar und der riesige Gabentisch der Tombola. Wusste wohl Göttin Fortuna, dass sie zum letzten Mal eine Swissair-Tombola zu verteilen hatte? Uebermütig verschwendete sie ihre Küsse: ein Arbeiter von Cointrin zog heim nicht nur mit einer schönen goldenen Armbanduhr, sondern gleich noch mit je einem Ticket Genf-Zürich und Genf-Athen. Ihn hat sie wohl speziell gut gemocht!

War es ein Ball, ein Fest? Nein, es war ein Genfer Ball, ein Genfer Fest: fröhlich, heiter, charmant, wie eh und jeh.

H. Zeller.

Kegel-Club

Der auf Grund des seinerzeitigen Aufrufes probeweise gebildete "Kegelversuchsbetrieb" wurde mit Datum vom 5. Februar 1958 durch den neugegründeten Kegel-Club Swissair abgelöst. Im 14tägigen Turnus treffen sich die Kegler jeweils am Montag von 20 - 23 Uhr im Restaurant Rosenau in Zürich-Seebach zum gemütlichen "Schub". Interessenten sind gebeten, sich bei Herrn K. Frei, Dept. III, Tel. 3121, zu melden.

Fussball-Club

Der Jahresbericht der Technischen Fussball Kommission Region Zürich gibt uns Aufschluss.

	<u>Saison 1956/57</u>	<u>Saison 1957/58</u>
Teilnehmende Mannschaften	76	84
Verbandsspiele	574	640
Lizenzierte Spieler	1809	1911

Bei der Durchführung der Fussball-Meisterschaft im Rahmen des Firmensportes wurden jede Saison nur 50 Schiedsrichter gemeldet. Dies sind 30 Pfeifenmänner zuwenig, und wer sich unparteiisch glaubt, kann sich sofort melden.

Der Ausschuss der TK Fussball hielt in der Saison 1956/57 insgesamt 46 Sitzungen ab, um die reibungslose Durchführung des Meisterschaftsbetriebes, trotz des Mangels an geeigneten Sportplätzen, zu sichern.

Erwähnt wurde noch, dass nur Dank dem Entgegenkommen der Geschäftsleitungen, welche jährlich tausende von Franken dem Firmensport spenden, die Fussballmeisterschaften durchgeführt werden können.

Club-Mitteilungen. Vor dem Meisterschaftsbeginn konnten infolge schlechter Terrainverhältnisse nur zwei Freundschafts- resp. Trainingsspiele ausgetragen werden.

- 1.3.58 Swissair II - Knorr-Thayngen 7 : 3
- 2.3.58 Niedergösgen - Swissair I 4 : 5

Am 22.3.58 traten unsere Mannschaften zum ersten Rückrundenspiel an, wobei beide Teams die 2 Punkte den glücklicher spielenden Gegnern überlassen mussten. Ganz besonders stand unsere erste Mannschaft unter einem Unglückstern, indem ihre Stürmer fast pausenlos das gegnerische Tor berannten und nur 2 mal skorten, während die Vorderleute des FC-Migros mit ihren wenigen Angriffen 4mal ins Schwarze trafen. Am darauffolgenden Samstag machten es unsere Elf wieder gut und schickten dafür die MFO mit 5 : 0 nach Hause.

Resultate :

22.3.58 Swissair II - SRO II	0 : 2	29.3.58 Swissair II - Fleischwaren AG	3 : 2
Migros - Swissair I	4 : 2	Swissair I - MFO	5 : 0

M. Strahm

Damen-Korbball

Der Handball-Club Swissair hat auf Anregung einiger Damen-Passivmitglieder den Versuch gestartet, eine Damen-Korbball-Sektion zu gründen. Der Erfolg war recht zufriedenstellend. Um aber einen interessanten Spielbetrieb aufziehen zu können, braucht die Sektion noch mehr Teilnehmerinnen.

Das Training wird jeden Mittwoch 20 Uhr durchgeführt und von einer dipl. Sportlehrerin geleitet. Unser Trainingsort ist die Turnhalle Buchwiesen bei der Freizeitanlage Swissair Buchwiesen. Fräulein G. Calgari, Tel. 444 Zürich oder Fräulein T. Steinmeyer, Tel. 2918 Kloten werden Ihnen gerne Auskunft geben. Wir wünschen der Damen-Korbball-Sektion recht guten Erfolg und hoffen, dass sich noch viele Damen für diesen schönen Sport melden werden.

F. Flückiger.