

# 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. II

November 1957

## Unsere Verkehrsergebnisse im Oktober 1957

	1957	1956
Offerierte Tonnenkilometer	15'832'715 + 63 %	9'712'583
Ausgelastete Tonnenkilometer	9'971'144 + 54 %	6'458'646
Etappenpassagiere	87'191 + 26 %	69'228
Fracht in kg	1'319'712 + 37 %	966'569
Post in kg	371'227 + 23 %	301'564
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	63,2 %	66,6 %

In Europa steigerten wir das Angebot um 37 %. Die Nachfrage erhöhte sich aber nur um 19 %. Als Folge davon sank der mittlere Ladefaktor für dieses Verkehrsgebiet auf 58,4 %, verglichen mit 67,1 % im gleichen Monat des Vorjahres.

Im Nahen Osten verliefen die Zunahmen bei Angebot (30 %) und Nachfrage (27 %) ziemlich parallel, so dass bei der durchschnittlichen Auslastung nur ein geringer Rückgang von 72,2 % auf 70,4 % zu verzeichnen ist.

Die Fernost-Strecke verbesserte sich wiederum etwas ; ihre durchschnittliche Auslastung erreichte 56,7 %. Mit 68 % waren die Flüge von der Schweiz nach dem Fernen Osten allerdings besser ausgenutzt als in umgekehrter Richtung (46 %).

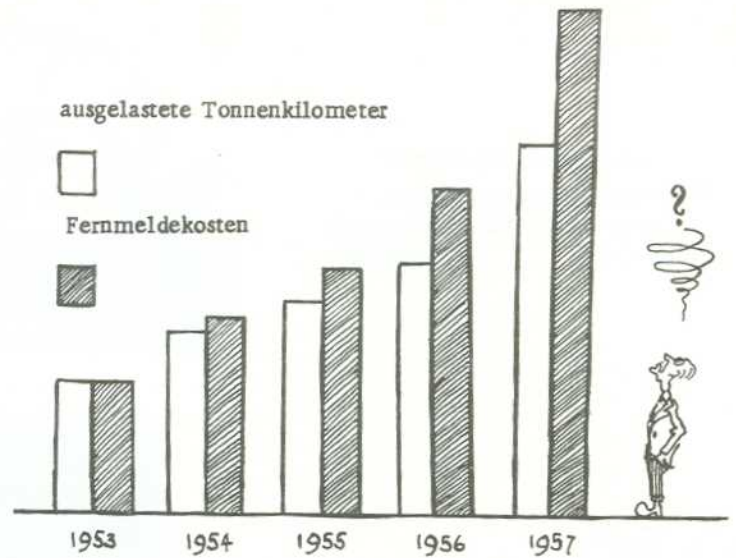
Das weitaus beste Bild ergab der Nordatlantik, wo einer Erhöhung des Angebotes um 31 % ein Anstieg der Nachfrage von 51 % gegenüberstand. Hier stieg die Auslastung um volle zehn Punkte auf 74 %.

Mit einer Auslastung von 51,9 % zeitigte der Südatlantik ein recht schwaches Resultat. In der Richtung Südamerika-Schweiz ergab sich ein mittlerer Ladekoeffizient von 36 %, derweil die Kurse von der Schweiz nach Südamerika zu 68 % ausgelastet werden konnten. In diesem Verkehrsgebiet erhöhten wir allerdings das Angebot um 211 % und man darf nicht allzu unzufrieden sein, ist doch die Nachfrage um 157 % angestiegen. Als Ganzes genommen, hat das Oktober-Ergebnis ungefähr den Erwartungen entsprochen.

Die Fernmeldekosten der Swissair, also die Telephon-, Telegramm- und Telexspesen, stiegen in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres um 57,7% und dürften per Ende 1957 4,5 Millionen Franken ausmachen !! Wenn wir diesen Anstieg mit der Zunahme bei den ausgelasteten Tonnenkilometern verglichen, so wird deutlich, dass die Fernmeldekosten unverhältnismässig stark in die Höhe schnellen. Um dieser Kostensteigerung entgegenzuwirken, muss man sich stets überlegen:

1. Ist ein Anruf oder Telegramm überhaupt nötig;
2. Jedes am Telephon gesprochene oder auf dem Telex geschriebene Wort kostet Geld;
3. Man fasse sich in beiden Fällen möglichst kurz und benütze für Telegramme die im Teletype-Handbook festgelegten Abkürzungen.

Eine konsequente Anwendung dieser drei einfachen Regeln wird mithelfen, die enormen Fernmeldekosten auf ein erträgliches Mass herabzusetzen.



Beförderung zum Flugkapitän - Die Herren Arthur Schneider, Rudolf Hofer und Daniel Friolet haben die zur Erreichung des Flugkapitängrades verlangten Bedingungen erfüllt, wozu wir sie herzlich beglückwünschen.

Neue Pilots-in-Command - Flugkapitän Daniel Friolet ist zum P.-i.-C. auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten ernannt worden. Flugkapitän Edgar Hansen wurde P.-i.-C. auf DC-4 im Sektor Europa; die Flugkapitäne Keith Brown und Francesco Giambalvo sowie Herr Carl Encrantz avancierten zu Pilots-in-Command auf Convair. Wir gratulieren!

Eidg. Luftfahrtkommission - Der Bundesrat wählte zu ihrem neuen Mitglied Flugkapitän Fritz Schreiber, wozu wir ihm unsere besten Glückwünsche aussprechen.

Happy Landing - Herr Walter Borer, Verkehrsdienst, Dept. II, hat sich am 21. 9. verheiratet. Wir wünschen ihm viel Glück in der jungen Ehe!

An der IATA-Tarifkonferenz 1957, die vom 23. September bis 20 Oktober in Miami stattfand, konnte hinsichtlich der Einführung der neuen T-34 Klasse für den Nordatlantikverkehr kein entgeltlicher Beschluss gefasst werden. Das entsprechende Traktandum kommt am 19. November an einer Konferenz in Paris erneut zur Sprache. Dagegen wurden verschiedene Neutarifierungen ins Auge gefasst, die am 1. April 1958 in Kraft treten sollen. Die wichtigsten unter ihnen sind: Erhöhung der Erst- und Touristklass-Tarife im Südatlantikverkehr um 3% bei gleichzeitiger Inkraftsetzung eines besonderen Emigrantentarifs; Heraufsetzung verschiedener Tarife im Europa-, Mittelost- und Fernostverkehr.

Ein bedauernswerter Rücktritt - Auf Ende Jahr verlässt Herr Werner Michel, Chef des Passagierflugdienstes im Departement III, unsere Gesellschaft, um in einem andern Betrieb eine leitende Funktion zu übernehmen. Im Laufe seiner vierjährigen Tätigkeit bei der Swissair hat Herr Michel den Ruf und das weltweite Ansehen unseres Kabinendienstes und namentlich unseres Bordbuffets in hohem Masse gefördert. Herr Michel hat sich nicht nur als hervorragender Fachmann auf dem Gebiete der Gastronomie, sondern auch als administrativer Leiter und Vorgesetzter bedeutendes Ansehen errungen. Geschäftsleitung, Kollegen und Mitarbeiter nahmen mit Bedauern von seinem Abschied Kenntnis und wünschen ihm auf seinem neuen Posten den vollen Erfolg, den seine Fähigkeiten erwarten lassen.

Die Swissair - Photo A.G.

Offenbar haben noch nicht alle Mitarbeiter davon Kenntnis, dass unter dem Namen SWISSAIR-PHOTO A.G. an der Stampfenbachstrasse 12 eine Tochtergesellschaft unseres Unternehmens besteht, die sich zur Hauptsache mit Flugaufnahmen befasst.

Kürzlich hat sich nämlich ein Zürcher Bankgeschäft bei der Swissair nach Flugaufnahmen ihres neuen Sportplatzes erkundigt und von einem Angestellten die Auskunft erhalten, die Swissair mache keine Flugaufnahmen und man hätte sich deshalb an den Aero-Club Zürich zu wenden. Es ist uns daher daran gelegen, an dieser Stelle eine kurze Orientierung über die SWISSAIR-PHOTO A.G. folgen zu lassen.

Jährlich gehen Hunderttausende von Ansichtskarten der SWISSAIR-PHOTO A.G. in alle Welt. Die meisten Geographie-Lehrbücher der Schweizer Schulen sind mit unseren Aufnahmen illustriert, und auch Tages-Zeitungen bringen ab und zu unsere Fotos in ihren Beilagen.

Das Archiv der SWISSAIR-PHOTO A.G. umfasst über 20'000 Flug-Aufnahmen aus allen Gegenden der Schweiz und einen Teil der Aufnahmen von Walter Mittelholzers Pionierflügen.

Eine Auswahl von 200 typischen Schweizerbildern ist in dem Fotobuch "Flugbild der Schweiz" zusammengefasst, mit Begleittexten von Walter Robert Corti, Prof. Dr. Emil Egli, Prof. Dr. Peter Meyer und Prof. Dr. Ed. Imhof versehen. Das Buch ist vergriffen und nur noch in wenigen Exemplaren zum Preise von Sfr. 49.60 im Buchhandel erhältlich. Das Personal der SWISSAIR kann das Buch jedoch bei der SWISSAIR-PHOTO A.G. zum Vorzugspreis von Sfr. 31.20 beziehen.

Eine kleine Ausgabe von 87 Bildern mit einigen Farbfotos und kurzer Legende in deutsch, französisch und englisch ist im Fotobuch "Switzerland" erhältlich. Ladenpreis Sfr. 23.40 - Vorzugspreis für Personal Fr. 15.--.

Dieses Buch eignet sich vorzüglich als Weihnachtsgeschenk.

Die SWISSAIR-PHOTO A.G. übernimmt auch alle Photo-Arbeiten, wie Entwickeln, Kopieren und Vergrössern, für das Swissair-Personal unter Gewährung eines Angestellten-Rabattes auf die Tarifpreise von 20 %.

Gesucht: Ein Herr/Frl. Schneider - Im August dieses Jahres hat ein Angestellter (oder eine Angestellte) der Swissair im Stockholmer Vergnügungspark Skansen an einem Quizz-Wettbewerb mitgemacht und dabei alle Fragen richtig beantwortet. Als Adresse wurde einfach "Schneider, Swissair, Zürich" hinterlassen. Veranstalterin des Wettbewerbes war die Versicherungsgesellschaft FLYGIA, die nun um Bekanntgabe des vollen Namens des Gewinners ersucht um ihm (ihr) einen Preis zustellen zu können. Der (die) Anspruchsberechtigte ist gebeten, sich direkt mit unserer Vertretung in Stockholm in Verbindung zu setzen.

Kloten im europäischen Luftverkehr - Im ersten Semester 1957 rückte der Flughafen Zürich unter den zehn wichtigsten Flughäfen Europas im Passagierverkehr (inkl. Transitpassagiere) von der 8. auf die 6. Stelle, im Frachtverkehr von der 10. auf die 8. Stelle vor. Es ergaben sich folgende Semesterzahlen:

	<u>Passagiere *</u>		<u>Fracht in t</u>
1. London	1'528'744	1. London	22'630
2. Paris	1'133'665	2. Paris	19'215
3. Rom	679'922	3. Amsterdam	13'587
4. Frankfurt	589'251	4. Berlin	9'528
5. Kopenhagen	533'413	5. Brüssel	6'023
6. Zürich	458'799	6. Kopenhagen	5'755
7. Berlin	436'685	7. Frankfurt	5'026
8. Amsterdam	430'745	8. Zürich	4'841
9. Marseille	375'942	9. Rom	4'489
10. Shannon	338'984	10. Hamburg	4'400

\* Transitpassagiere doppelt gezählt.

Der erste volle Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa, welcher der Hauptversammlung in Köln am 11. Oktober unterbreitet wurde, verzeichnet Einnahmen von 80,57 Mio. DM und Aufwendungen von 100,66 (44,14) Mio. DM. Der Fehlbetrag von rund 20 Mio. DM wurde durch Zuschüsse des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen gedeckt. Die DLH beförderte 229'670 Etappenpassagiere. Die mittlere Auslastung betrug 52 %.

Neue IATA-Gesellschaft - Die Iranian Airways Company ist der IATA beigetreten und wurde somit das 81. Mitglied dieser Vereinigung.

Die Japan Air Lines haben ihr Aktienkapital auf 7,1 Milliarden Yen (85 Millionen Sfr.) erhöht und vier DC-7C bestellt.

Frankfurts erste Düsenverkehrs-Piste wurde am 28. Oktober dem Betrieb übergeben. Sie ist 3300 m lang und 60 m breit.

Auch München baut aus - Die für den Münchner Flughafen Riem zuständigen Behörden haben eine Pistenverlängerung von 1900 m auf 2600 m beschlossen.

Kapitalbeschaffung für SAS - Die skandinavische Luftverkehrsgesellschaft nimmt in Schweden, Dänemark und Norwegen eine 6 % -Anleihe in Höhe von 78 3/4 Millionen Schwedenkronen auf, um Neuanschaffungen zu finanzieren.

Eine JU-52 für einen Franken - Die französische Luftwaffe überliess dem Deutschen Museum in München eine Junker JU-52, von denen es in Deutschland, dem Herstellerland, seit dem Kriege keine mehr gab. Das Flugzeug, welches München auf dem Luftwege erreichte, wurde gegen den symbolischen Kaufpreis von einem französischen Franken abgetreten.

Der älteste Flugpassagier der Geschichte - Auf der Strecke Paris-Teheran wurde vor kurzem der vermutlich älteste Flugpassagier in der Geschichte der Aviatik gefeiert. Es handelte sich um eine 110 Jahre alte Armenierin, welche ihre Verwandten in Iran besuchen wollte. Sie hofft zuversichtlich, in sechs Monaten die Rückreise auf dem gleichen Weg anzutreten.

64'000 Flugzeuge in den USA - Nach Angaben des amerikanischen Luftamtes sind gegenwärtig 64'500 Zivilflugzeuge in den USA im Betrieb. Diese Ziffer liegt um mehr als 4000 über dem Vorjahrestotal. Die Verkehrsflugzeuge machten ein Total von 1'735 aus, was einer Zunahme um 16 % entspricht; darunter sind die viermotorigen Maschinen mit 861 vertreten.

PAA 30 Jahre alt - Die Pan American Airways feiern gegenwärtig ihr 30 jähriges Jubiläum. Am 28 Oktober 1927 eröffneten sie ihren Streckendienst zwischen Florida und Havana.

Man ist so alt, wie man sich fühlt - Unter dem Titel "Aviation et Jeunesse" bringt Radio Genf eine monatliche Sendung für Jugendliche, in der Aviatische Fragen beantwortet werden. Jüngst stellt eine 95-jährige Dame, eine regelmässige Hörerin der Sendung, ein interessantes Flugproblem zur Diskussion ....

Caravelle für die Finnair - Die finnische Luftverkehrsgesellschaft hat, unter dem Vorbehalt der Einwilligung der Regierung, drei Düsenflugzeuge des Typs Caravelle bestellt.

Neueintritte - Unser Unternehmen hat nunmehr eine Betriebsgrösse erreicht, bei der die Veröffentlichung der Namen neueingetretener Mitarbeiter ihren Sinn verloren hat. Aus Spargründen verzichten wir daher auf diese Namensliste. Interessenten können jedoch beim Pressedienst in das jeweilige Verzeichnis Einsicht nehmen.

---



Wer sich auf Weihnachten noch eine Prämie sichern will, der soll jetzt schleunigst all die guten Ideen, die ihm schon seit Monaten im Kopf herum purzeln, auf's Papier bringen und uns einreichen. Wir würden uns freuen, recht vielen den Gabentisch mit einer wohlverdienten Prämie zu bereichern.

Heute können wir die Namen von 5 Herren veröffentlichen, die sich mit einer guten Idee eine Prämie und die Anerkennung der Geschäftsleitung verdient haben :

Herr Ernst Rohner, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 140.-	5473
Herr Otto von Niederhäusern, Buchhaltung, Dept. I	Fr. 100.-	4764
Herr Otto Clalüna, Buchhaltung, Dept. I	Fr. 30.-	4737
Herr Ch.O. Marchand, Vertretung Amsterdam	Geschenk von Propa- ganda-Abteilung	84

Herr Ernst Rohner skizzierte eine Vorrichtung zum Reinigen und Fetten der aus Fabrikationsgründen nicht demontierbaren Landeklappenlager.

Diese Vorrichtung besteht aus einer Büchse, zwei Einsätzen für die verschiedenen Lagerdimensionen, zwei Scheiben und einer Verschlussmutter. Die zu reinigenden und schmierenden Lager werden in die Büchse eingelegt, je nach Lagerdimension unter Verwendung eines entsprechenden Einsatzes, und mit der Verschlussmutter abgedeckt. Da die in der Büchse und den Einsätzen vorhandene Rille genau mit der Schmierrille der Lager übereinstimmt, wird das in die Büchse eingepresste Fett durch die mit Löcher versehene Schmierrille in das Lager gedrückt. Mit Hilfe dieser Vorrichtung ist es möglich, den Zeitaufwand für das Reinigen und Fetten der Lager erheblich zu reduzieren.

Ausserdem hat Herr Rohner einen Einsatz angefertigt, mit dem es möglich ist, den Lagerbolzen mittels des Presslufthammers zu demontieren. Gegenüber dem bisherigen Heraussägen des Bolzens bedeutet die vorgeschlagene Demontagemethode eine Verbesserung. Die Betriebsplanung wird das vorgeschlagene Werkzeug noch verbessern.

Die Herren Otto von Niederhäusern und Otto Clalüna haben zusammen einen Plan entworfen, nachdem jeder Swissair-Angestellter im Rahmen seines Lebenskreises die Interessen unserer Gesellschaft (auch im Hinblick auf die nächste Flughafenabstimmung) vermehrt vertreten kann. Sie schlugen vor,

1. jedem Mitarbeiter eine Brochüre zu überreichen, die unter Angabe wesentlicher Zahlen über die wirtschaftliche Bedeutung der Swissair für den Kanton Zürich Auskunft gibt und ferner die noch weit verbreitete Unkenntnis der effektiven Verhältnisse zwischen der Swissair und dem Kanton in Kloten bekämpfen hilft.

Diese Idee wird in etwas einfacherer Art als vorgeschlagen in nächster Zeit vom Presse- und Public-Relationsdienst verwirklicht.

unter den Mitarbeitern Briefverschlussmarken mit dem Swissair-Signet zu verteilen, die dann auf die private Korrespondenz geklebt in aller Welt für die Swissair werben würden.

Nur die Verpflichtung zum Sparen hindert uns, diesen Vorschlag sofort zu realisieren. Er wird jedoch im kommenden Jahr in einem noch zu bestimmenden Rahmen ausgeführt, wobei die Marken noch zusätzlich mit einem zügigen Werbe-Slogen versehen werden sollen.

Ob solche Marken auch an Lieferanten verteilt werden sollen, wird noch abgeklärt, es müsste auf alle Fälle vermieden werden, dass unsere Freiheit als Kunde geschmälert wird.

Jedem Swissair-Angestellten einen Vorrat an sog. Werbe-Visitenkarten mit einem auffordernden Text zur Verfügung zu stellen, die dann der Einzelne bei allen passenden Gelegenheiten abgibt. So z.B. nach einem grösseren Einkauf in der Stadt oder nach dem Besuch eines Restaurants.

Dieser Vorschlag berührt leider einen zu heiklen Punkt der Werbung. Es ist uns bekannt, dass viele Geschäftsleute versuchen, sich mit der vorgeschlagenen Methode diejenigen Geschäfte zu verpflichten, bei denen sie ihre Einkäufe tätigen. Dabei akzeptieren sie, dass der Verkäufer jedesmal das Gefühl behält, einem gewissen moralischen Druck ausgesetzt zu sein. Was aber für private Geschäftsleute recht sein mag, das ist für die Swissair nicht unbedingt billig.

zwei realisierbaren Teile ihres Vorschlages sind jedoch nicht nur an sich ausgezeichnet, sondern von den Herren so gut durchdacht worden, dass sie sich eine angemessene Prämie verdient haben.

Herr Christian Willi reichte einen Vorschlag ein, der sich mit der Kontrolle und Kontierung von Lieferantenrechnungen befasste. Einige der darin aufgeführten Anträge konnten im entsprechenden Sinne verwirklicht werden, während andere noch einer näheren Abklärung bedürfen. Gesamthaft betrachtet, liegt der Wert des Vorschlages darin, dass er zur Lösung verschiedener ungelöster Probleme beitrug.

Herr Ch.O. Marchand bestätigt, dass die Swissair Kalender sehr schön sind und deshalb überall begehrt werden. Er glaubt jedoch, dass sie durch eine kleine Änderung in der Aufmachung noch sehr praktisch gestaltet werden könnten und schlägt deshalb vor, die auf der linken Seite der Kalenderblätter aufgedruckten Monate mit einem perforierten Rand zu umgeben, damit dieser abtrennen abgetrennt werden kann. Dadurch sind immer die Daten des laufenden und des kommenden Monats ersichtlich, was überall sehr geschätzt wird. Diese Anregung fand Anklang und wird für die Kalenderausgabe 1959 in Erwägung gezogen.



Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

777 Swissair-Reisemarken. Die Ausgabe von Swissair-Reisemarken ist für das Publikum nur interessant, wenn dieselben analog der Marken der Schweiz-Reisekasse unter ihrem Nominalwert abgegeben werden. Dies käme jedoch einer indirekten Flugpreismässigung gleich und würde daher gegen die Bestimmungen der IATA verstossen. Um dem Publikum aber trotzdem etwas Ähnliches zu bieten, trat die Verkaufsabteilung "Passage" anfangs 1956 mit einem Swissair-Sparplan an die Öffentlichkeit. Dieser läuft unter dem Motto "Die Flugreise ihres Lebens" und verbindet die Vorteile der Reisemarke mit denjenigen einer Sparversicherung. Das bekundete Interesse hierfür darf als positiv gewertet werden, wurden doch bereits Abschlüsse mit einer Versicherungssumme von ca. 1 Million sFr. getätigt.

782 Dass die Vibration auf den vordersten Sitzreihen der Metropolitan störend wirkt, ist bekannt. Leider lässt sich dieses Problem technisch nicht zufriedenstellend lösen. Eine weichere Auspolsterung der Kopfstützen an diesen Stühlen ist infolge des Stuhlwechsels unzweckmässig. In Anbetracht der Tatsache, dass durch die Auflage eines Kissens diesem Uebelstand weitgehend abgeholfen werden kann, wird das Kabinenpersonal in Zukunft die auf den entsprechenden Plätzen reisenden Passagiere auf die Benützung des Kopfkissens aufmerksam machen.

Wir danken dem Einsender für seine Aufmerksamkeit und für seinen guten Tip.

- 783 Werbefilme. Für die Werbung werden schon seit längerer Zeit Filme verwendet (siehe Swissair-Film- und Kabarettabend in Zürich). Es ist jedoch sehr unzweckmässig zwei Themen im gleichen Film zusammenzulegen, d.h. für den Verkauf und um das Personal gleichzeitig zu werben. Eine Anregung, für die Werbung von Personal einen speziellen Film zu drehen, der als Vorschau in Kinosgeheimnissen gezeigt werden soll, wird von der Geschäftsleitung zur Zeit geprüft.
- 784 Das Vervielfältigen der technischen Flug- und Arbeitsrapporte auf unbedrucktes Papier wurde anlässlich der Auswertungsplanung eingehend geprüft.
- Da der Betrieb mehr und mehr auf Grund solcher Rapporte seine Dispositionen trifft, kommt dem Wert dieser Daten über Druck, Temperatur, Leistung, etc. bei Motorstörungen immer grössere Bedeutung zu. Diese Angaben lassen sich bei vorgedruckten Formularen besser ordnen und erleichtern, in dieser Form verteilt, die Arbeit bei der Auswertung.
- 1421 Flugscheinhüllen aus Papier, werden bereits von der Vertretung New York ausgegeben. Die Idee der Abgabe solcher Umschläge ist also auch in der Swissair nicht neu. Die generelle Aushändigung von Papierhüllen an alle Flugscheinempfänger kommt der hohen Kosten wegen nicht in Frage. Jenen Vertretungen, die solche Flugscheinhüllen unentbehrlich finden, ist es überlassen, dieselben zu eigenen Lasten herstellen zu lassen. Das Advertising-Manual enthält die genaue Vorlage dazu.
- Bei den wertvolleren Plastic-Hüllen für die Langstreckenpassagiere ist es anders. Diese Hüllen werden auch nach dem Flug von den Passagieren gerne weiter verwendet und erinnern so immer wieder an die Swissair.
- 4138 Aenderung der Befestigung der Rheostaten von Pilots- und Copilots-Flight-Panel-Light. Die Rheostaten der Flight-Panel-Beleuchtung auf den Metropolitan müssen so wenig gewechselt werden, dass sich eine Aenderung der Befestigung nicht lohnt. Sollte jedoch die Störungsanfälligkeit dieser Rheostaten zunehmen, so würden eher solche mit grösserer Leistung eingebaut als die Auswechselbarkeit verbessert werden.
- 4746 Betreuung von Skifahrern aus USA. Die meisten in die Schweiz kommenden USA Skifahrer unternehmen ihre Ferienreise auf Grund von Inclusive Tour Arrangements. Ihr Aufenthalt in der Schweiz ist bereits zum voraus durch die Reisebüros organisiert und die Betreuung erfolgt durch die einzelnen Agenturen. Die Gruppenreisen, die eine grössere Anzahl von Personen umfassen, werden während der ganzen Reise immer von einem Tourenbegleiter betreut. Diejenigen amerikanischen Winterferiengäste, die ohne vorbestimmtes Programm in die Schweiz kommen, gehören zu den grossen Seltenheiten. Doch auch sie fahren direkt zu den ihnen empfohlenen Wintersportplätzen und nehmen an Ort und Stelle die Dienste von Agenturen, Hotelportiers u.s.w. in Anspruch. Prominente Einzelreisende und Gruppen werden jedoch durch unsere Dienste in Kloten und Cointrin speziell betreut.
- 4893 Krankentransporte. Die Idee, durch Abnehmen einer Rücklehne, wobei dieselbe zum Ausfüllen der Stuhlzweischenräume dient, einen Krankentransportplatz zu schaffen, ist gut. Es wurden auf diese Art von Kloten aus schon verschiedentlich solche Transporte durchgeführt.
- Ein Weiterausbau dieser Behelfslösung durch Herstellung von zusätzlichen Hilfsmitteln führt aber nicht zu einer restlos befriedigenden Lösung, da diese keine Liegendtransporte erlaubt. Zur Zeit wird jedoch die Möglichkeit geprüft, eine Rücklehne ganz herabklappbar zu konstruieren, um in Verbindung mit einem spez. Legrest auch Liegendtransporte ohne Stretcher durchführen zu können.
- 4895 Die illustrierte Liste über sämtliches Catering-Material kommt. Die Schwierigkeiten im Unterscheiden der vielartigen Ausrüstungsgegenstände sind schon lange bekannt. Es wurde daher bereits vor einiger Zeit die Ausgabe einer entsprechenden Liste mit Abbildungen beschlossen. Leider wurde die Ausarbeitung dieser Liste infolge der Arbeitsüberlastung in der Sommersaison verzögert und die Ausgabe musste auf einen späteren Zeitpunkt zurückgestellt werden.

- 5168 DC-3-Erdungsfedern aus alten Stahlkabeln. Der Grund zum grossen Verschleiss an Erdungsfedern ist nicht in einer zu starren Feder zu suchen, sondern der grössere Teil dieser Erdungsfedern wird durch unsachgemässes Einhängen des Abschleppdeichsels verbogen oder abgebrochen. Die vorgeschlagene Herstellung von Erdungsfedern unter Verwendung von alten Stahlkabeln würde auch bei geringerer Abnützung keine Einsparung bringen. Die Fabrikationskosten der zur Zeit verwendeten Federn sind nämlich viel kleiner als die Kosten des Fabrikationsaufwandes für die Hülsen, die zusätzlich notwendig wurden.
- 5202 Lagerhaltung von Bestandteilen in der Radio- und Instrumentenwerkstatt. Die heute vorhandenen Platzverhältnisse in den betreffenden Werkstätten erlauben das Aufstellen von weiteren Magazinierungs-Einrichtungen nicht. Beim Ausbau der IERA-Werkstätten werden für die Einlagerung von Verbrauchsmaterial in den entsprechenden Räumlichkeiten die geeigneten Voraussetzungen geschaffen.
- 5249 Kompressor-Oeltankentlüftung CV-440. Seit der Ausgabe und Beachtung der Wartungsvorschrift 710.31 / 51335 betreffend Kompressor- und Kühlaggregatlagerung, Ein- und Ausbau von Kompressoren und Kühlturbinen, sowie dem fachgemässen Auffüllen der Kompressoren nach Weisung No. 38 vom 24.4.57, wurde kein abnormaler Verbrauch von hydr.Oel mehr festgestellt. Da der im Vorschlag erwähnte grosse Oelverbrauch die Folge einer unsachgemässen Wartung war und nicht, wie vermutet, von einer Sogwirkung beim Ein- und Ausfahren der Landeklappen herrührte, erübrigt sich die Versetzung der Tankentlüftungsleitungen.
- 5410 Eloxieren der Propellerblätter. In den Jahren 1948 - 1950 wurden versuchsweise einzelne DC-3- und DC-4-Propellerblätter eloxiert. Dabei wurde festgestellt, dass bei einer Dicke der Eloxalschicht von 10 - 15 u die Propellerblätter wohl sehr hart und widerstandsfähig gegen den schädlichen Einfluss (Abrieb) von Staub, Sand, Regen, Hagel, Schnee und Nebel, dass sie aber nach wie vor gegen Steinschlag ungeschützt waren. Andererseits brachte das Verfahren grosse Nachteile mit sich. Nicht nur mussten zum Eloxieren sämtliche Gummiteile wie Propeller-Enteiskanten und Dichtungen entfernt und die Stahlteile (Drucklagerringe) abgedeckt werden, sondern es ergaben sich ausserdem wegen der Differenzen in der Schichtdicke Schwierigkeiten im Ausbalancieren der Propeller. Bei den heutigen Verhältnissen (die meisten Flugplätze sind heute noch staubige Bauplätze) beträgt die Haltbarkeit der Eloxalschicht nur 2 Laufzeiten. Es könnte im günstigsten Fall also, d.h. vorausgesetzt, dass keine Steinschlagbeschädigungen vorhanden sind, bei der dazwischenliegenden Propellerrevision der Aufwand für das Ueberschleifen der Blätter eingespart werden. Diese Einsparung wird jedoch durch den Mehraufwand für die, unter den Nachteilen des Eloxierverfahrens aufgeführten, zusätzlichen Arbeiten in Frage gestellt. Bei dieser Ausgangsbasis rechtfertigt sich daher auch die notwendige Anschaffung einer Eloxieranlage, bestehend aus Beizbad, Eloxierbad, Spülbad, Heisswasserbad und Gleichrichter, vorläufig nicht.
- 5587 Satellitenradachsen-Reinigung. Die Idee, eine Vorrichtung zu konstruieren, an der die Satellitenradachsen aufgesteckt und ins Ultraschallwellenbad getaucht werden können, ist gut.

Bereits vor Eingabe des Vorschlages waren jedoch für die Reinigung der Satellitenradachsen Versuche mit Ultraschallwellen geplant. Die Ergebnisse der inzwischen abgeschlossenen Versuche zeigten, dass der Reinigungsvorgang auf verschiedene Arten möglich ist. Die Betriebsplanung bemüht sich nun, die geeignetste Lösung ausfindig zu machen, wobei auch diejenige dieses Vorschlages geprüft wird.

Sollte sich für die zukünftige Lösung die vom Einsender vorgeschlagene Vorrichtung am besten eignen, so würden wir auf seinen Vorschlag zurückkommen.

#### Attention Idlewild !

Luftfrachtetiketten für unbegleitete Gepäck. (Cargo labels for not accompanied cargo) In Anbetracht der nachstehend aufgeführten Umstände muss von der Einführung von speziellen Luftfracht-Etiketten für unbegleitetes Gepäck abgesehen werden :



1. Dem als Fracht aufgegebenen Passagiergepäck eine Sonderstellung einzuräumen verstösst gegen die Bestimmungen der IATA-Vorschriften, die keine Kategorie von begleiteter Fracht kennen. Für den, gegenüber dem Uebergepäcktarif niedrigeren Frachttarif, muss der Passagier die Nachteile dieser Transportart in Kauf nehmen. (Dies betrifft in diesem speziellen Fall die Lagerung der Gepäckstücke im Zoll-Frachtlager).
2. Als Fracht spediertes Gepäck ist grundsätzlich im Zoll-Frachtlager einzulagern. Unbegleitetes Gepäck, welches auch vor oder nach dem Abflug des Passagiers abgefertigt werden kann, ist am Bestimmungsort, in Erwartung weiterer Instruktionen, ebenfalls im Zoll-Frachtlager zu deponieren.

5608 Aushilfsangestellte. Grundsätzlich wird Hilfe von anderen Firmen nur kurzfristig und für spezielle Zwecke in Anspruch genommen.

Für die Instandstellungs-Arbeiten des Convairs aus Kuwait wurde solche Hilfe beansprucht und zwei ausgebildete Flugzeug-Mechaniker einer auswärtigen Firma wurden aushilfsweise angestellt. Aus verschiedenen Gründen wurde die ursprünglich geplante, kurze Beschäftigungsdauer verlängert. In der Zwischenzeit sind die beiden Mechaniker jedoch wieder an ihre Firma zurückgegeben worden.

5629 Aenderung an der Befestigung der DC-7C-Legrest. Die Ueberlegung, wie der spez. Bolzen der DC-7C-Legrest-Befestigung gesichert werden kann, ist gut. Doch drängt sich diese Aenderung nicht auf, da die Kosten für das ausnahmsweise Ersetzen von verlorenen Bolzen in keinem Verhältnis zu dem Preis der neuanschaffenden Federn stehen.

Die zweite vorgeschlagene Variante ergäbe noch grössere Aenderungskosten und kommt deshalb ebenfalls nicht in Betracht.

5630 Der Vorschlag, ein Verzeichnis über die in der Spenglerei vorhandenen Lehren aufzusteilen, ist nicht neu. Man hat bereits begonnen die in den verschiedenen Werkstätten benützten Werkzeuge, Vorrichtungen und Lehren zu erfassen. Dabei werden gleichzeitig auch die von der Spenglerei verwalteten Fabrikationshilfsmittel in das Verzeichnis aufgenommen.

5636 Lagerung von D-Nieten in der Spenglerei. D-Nieten sind Spezialnieten, die nur an kritischen Punkten verwendet werden dürfen, d.h. dort, wo die zu verbindenden Bauelemente einer grossen Beanspruchung ausgesetzt sind. Im Gegensatz zu den Normal-Nieten bestehen diese aus vergütbarem Material und müssen daher vor dem Schlagen gegläht werden. Um dem Risiko einer Verwechslung aus dem Weg zu gehen und die Verwendung dieser Niete besser überwachen zu können, lässt man sie vorsichtshalber im Magazin lagern und gibt sie nicht in grösseren Mengen an die Werkstätten ab.

Im Weiteren ist zu sagen, dass solche Anregungen einem persönlichen Wunsche entspringen und nicht dem wahren Sinn eines Vorschlages entsprechen.

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

- 4894 Abgabe von Nécessaires.
- 5258 Anbringen einer Sicherung am Propellermontagekran.
- 5231 Anfertigen eines Bohreretuis für Spengler.
- 5280 Aufsilbern und Montieren der Leerlaufwelle in der Sogoelpumpe.
- 5502 Herstellen von Auswertungskarten.
- 5543 Ersetzen des Hohlstiftes an der Arretierung der Fusstützen durch Stahlstiften.
- 5568 Schutzdeckel für das ADF-Panel am CV-440 Pedestal.
- 5572 Einsatz in Spannkopf für Oelkühlerröhrchen-Demontage.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 781 Schneidezange für Gummischläuche.
- 4769 Ueberdachung der Kurrierparkplätze im Hirschengraben.
- 5187 Abdichtung der Boosterpumpen an den Haupttanks.
- 5206 Ersetzen der Nieten an den hintern Motorverschalungsblechen durch Schrauben.
- 5557 Zusammenlegung des Service-Luftfrachtbriefes (AWB) mit dem Lieferschein.
- 5563 Testbox für Strommessungen an der Edison-Feuerwarnanlage.
- 5586 Einbau einer Verkabelung für Heizerpumpen-Test.
- 5607 Einwachsen der Kipphebel für die Bearbeitung der Lagerbohrung.

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

- 4540 Anbringen von Isolierplatten hinter den Anschlüssen der Hot-Liquids der DC-6B bei Herrn K.Schinz, Service-Engineering, Dept. IV
- 5579 Werkzeug zum Montieren der Zylinderfussmuttern und der Pal-Nuts. bei Herrn P.Gerschwiler, Betr.Planung, Dept. IV
- 5585 Spar-Massnahmen. bei Herrn A.Oberli, Büro für Vorschlagswesen, GS

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches.
- 302 Niederspannungskabel.
- 4378 Anfertigen eines fahrbaren Kompressoren-Prüfstandes.
- 4729 Nebelbekämpfung auf dem Flugplatz.
- 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 :

118/302/410/607/643/729/771/779/789/1179/1562/2362/2468/2469/2501/2695/2696/3286/3948/4162/4247/4299/4301/4378/4404/4502/4529/4530/4540/4553/4570/4588/4594/4625/4627/4648/4649/4650/4661/4678/4679/4729/4736/4740/4745/4747/4748/4765/4768/4798/4818/4823/4855/4892/4904/4920/4924/4954/4962/4975/4988/5003/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5151/5156/5176/5182/5184/5194/5196/5197/5211/5250/5251/5260/5262/5263/5265/5266/5270/5283/5284/5291/5401/5407/5414/5425/5439/5447/5450/5456/5478/5504/5508/5519/5522/5523/5531/5545/5560/5569/5570/5575/5579/5582/5585/5589/5601/5603/5619/5620/5624/5637/5639/5640/5649/5656/5659/5662/5663/5666.



# Freizeitorganisation Mitteilungen

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

## Freizeitgestaltung

Richtige Verwendung der Freizeit bedeutet gesundheitliches Vorbeugen. Das ist nicht nur körperliche, sondern auch seelische Hygiene. Es ist für die Aerzte schon lange kein Geheimnis mehr, dass die seelische Erkrankung lange vor der körperlichen kommt. Besitzt - oder findet - der Mensch seinen innern Ausgleich, so neigt er viel weniger zu Nervenkitzelsensationen, er sucht mehr das Belehrsame, das Gesellige, oder die Ruhe.

Die althergebrachte Dreiteilung in 8 Stunden Arbeit, 8 Stunden Schlaf und 8 Stunden Freizeit hinkt heute sehr. Wir alle wissen, dass für den zwei- bis viermaligen Arbeitsweg, die Mahlzeiten und sonstige notwendige Umtriebe ein grosser Teil unserer Freizeit in Abzug kommt. Verbleiben uns für die wirkliche Freizeit nur noch ein paar wenige Stunden, so wollen wir sie wenigstens nutzbringend verwenden. Die Freizeit sollte nicht als Selbstzweck betrachtet werden, sondern als ein Bestandteil des menschlichen Lebens, der sich innig mit den Funktionen - wie der Familie, der Gesellschaft und im besondern der Arbeit - verbindet. Wenn die Arbeitsbedingungen durch angespannte Verhältnisse charakterisiert sind, durch Interesselosigkeit für das Objekt der eigenen Arbeit, durch das Fehlen jeder Werkfreude und durch mangelnde Anteilnahme an Schicksal des Unternehmens, dann wird der Angestellte und der Arbeiter automatisch in der Freizeit jene Befriedigung und Selbstverwirklichung suchen, die ihn in der Arbeit verwehrt bleibt. Das Ziel in diesem Fall wird immer dasselbe sein, die Elemente des seelischen Gleichgewichtsverlustes und des Unbefriedigtseins auf irgend eine Art zu kompensieren.

Freizeit muss uns den Ausgleich zur täglichen Arbeit bringen. Ziel der Freizeitgestaltung ist: alle jene Fähigkeiten zu entfalten, die wir nicht bei der Arbeit entwickeln können. Das gilt auch für das leitende Personal bis zu den höchsten beruflichen Tätigkeiten. Beschäftigen wir uns fortan mit irgend einem Hobby, oder ergreifen eine Sportart die uns die notwendige Erholung bringt.

## Sport et Loisirs, Genève,

hat sich neu konstituiert. Im Zentral-Vorstand zeichnen verantwortlich:

Präsident:	Herr MARTIAL GLAUSER Chef Service de revision.	Kassier:	Herr RUDOLF WAELLI Caisse centrale.
Vice-Präsident:	Herr JEAN MARC VISCHER Réservation	Sekretär:	Herr ROGER E. LADOR Réservation

und bei den Sektionen:	<u>Rink - Hockey - Club:</u>	Herr ROGER PERROUD Caisse centrale.
	<u>Schach - Club:</u>	Herr PAUL ISELI Service de revision.
	<u>Ski - Club:</u>	Herr PIERRE BALLY Bureau de voyages aériens.

Wir wünschen allen in ihrer Tätigkeit vollen Erfolg.

## Handball-Club

Einer Einladung des Sportclubs der Lufthansa folgend, flog die Mannschaft des Handballclubs Swissair über das Wochenende zum 13. Oktober zur Austragung eines Freundschaftsspieles nach Hamburg. Nach dem recht herzlichen Empfang durch die deutschen Sportkameraden, wurde am Samstagnachmittag mit Beginn um 15 Uhr der 2 Mal 45 Minuten lange Match ausgetragen. Unsere routinierten Gegner, die immerhin in der obersten deutschen Firmensportklasse spiegelgewannen mit 13 : 5 Toren verdient. Unsere Handballer hatten wie die Löwen gekämpft. Die Deutschen waren eine Klasse besser. Die auf den ersten Blick etwas hoch scheinende Niederlage darf sich, in Anbetracht unserer ersten "Tuchführung" mit dem Ausland, trotzdem sehen lassen.

Am Sonntag wurde uns die Gelegenheit geboten, den imposanten Hamburger Hafen zu besichtigen. Bei strahlendem Sonnenschein und nicht zuletzt dank der humorvollen Führung durch den Käpten des Handballclub Lufthansa wurde diese Fahrt für jeden von uns ein eindrückliches Erlebnis. Beim anschliessenden gemeinsamen Mittagessen wurden die freundschaftlichen Beziehungen der beiden Clubs gepflegt, was sich in der nachfolgenden Stadtrundfahrt deutlich bemerkbar machte. Die Zeit eilte leider viel zu rasch, denn schon bald hiess es wieder Abschied nehmen. Nach einem gewohnt angenehmen Flug landeten wir wieder wohlbehalten um ca. 21 Uhr in Kloten.

F. Flückiger.

### Ski-Club

Am 8. November 1957 fand im Landhus die 23. ordentliche Generalversammlung des Skiclub-Swissair statt. Den Vorsitz führte, in Abwesenheit des "Big-Boss", der Vice-Präsident, Herr K. Burgener. In ansprechender Weise, in seinem unverkennbaren Berner-Dialekt verstand er es, die Geschäfte innert 2 Stunden unter Dach zu bringen. Die ca. 88 anwesenden Mitglieder bestätigten den Vorstand, mit seinen zwei Ablösungen für den Kassier und Aktuar, für ein weiteres Jahr. Dem zustimmenden Gemurmel der Club-Mitglieder zu entnehmen, hatte der Vorstand seine Arbeit gut gemacht. Nur der Materialverwalter beklagte sich über Mangel an Arbeit für die laufenden Sitzungen und sucht daher dringend 3 Jass-Partner.

Im Anschluss an die Club-Geschäfte wurden 4 interessante Skifilme - "wie man skifahren sollte" - gezeigt. Gegen Mitternacht trotteten wir nach Hause, in Gedanken auf einem schneebehangenen Hügel und sicher mancher von uns zog in den Strassenkurven einen imaginären Kristiana.

### FC Swissair im Halbfinal um den ASIA-Cup

(Airlines Staff International Association - Cup)

Der Viertelfinal brachte uns mit dem Team der Aer-Lingus (Irish Airlines) aus Dublin zusammen und wurde am Samstag, den 19. Oktober 1957, auf dem Hauptspielfeld Neudorf in Oerlikon ausgetragen.

Am Freitag, 18. Oktober, sind die sympathischen Iren bei schönstem Herbstwetter via London kommend mit einem Swissairkurs in Zürich eingetroffen. Ihre optimistische Einstellung für dieses Spiel war offensichtlich, hatten sie doch ein Team aus jungen talentierten und hart kämpfenden Spielern mitgebracht. Dieses Selbstvertrauen bestätigte sich auch während des Spieles, bis sie erkennen mussten, dass sich unser bewährter Riegel nicht öffnen wollte. Inzwischen hatten unsere Leute Morgenluft gewittert und voller Zuversicht einige gut inszenierte Angriffe vor das gegnerische Tor vorgetragen. Nicht genug damit, nach etwa halbstündigem Spiel erspürte unser Halbrechter eine Steilvorlage und jagte geistesgegenwärtig den Ball am verdutzten Torhüter vorbei ins Netz. In der zweiten Hälfte blieb es dem gleichen Spieler ver-

gönnt, sogar ein zweites Tor beizufügen. Unsere Freude war gross, doch es sollte anders kommen. Innert fünf Minuten war der Ausgleich perfekt. Durch einen weiten Bogenschuss genau in die linke obere Ecke liess sich unser Tormann erwischen und musste anschliessend einen Kopfstoss aus kurzer Distanz passieren lassen.



Foto: J. Seifritz, Service Engineering, Dept. IV.

Von rechts nach links: W. Stalder, U. Koller, A. Wiederkehr, E. Burn, E. Kohlbrenner, J. Imhof, M. Ehrensperger, M. Nicora, S. Jaksetich, B. Walter und F. Steiner, die siegreiche Mannschaft der Swissair und links anschliessend die Elf der Aer-Lingus.



Foto: K. Sauter, Betriebsplanung Dept. IV

Szene aus dem Spiel, dem über 500 Zuschauer beiwohnten.

Nun schreibt das Reglement vor, dass nach unentschiedenem Resultat der regulären Spielzeit 2 x 15 Minuten nachgespielt werden müssen. Wird wiederum keine Entscheidung erzielt, so zählt das bessere Cornerverhältnis der Verlängerung. Da das Eckballverhältnis 4 : 2 zu Gunsten der Swissair ausfiel, war die genannte Bestimmung zu unserem Vorteil. Dadurch war unser Weg gesichert, nächsten Frühling gegen die Deutsche Lufthansa in Hamburg um den Halbfinal antreten zu können. Der in ritterlichem Geiste durchgeführte Wettkampf fand in einem fröhlichen Beisammensein beider Teams unter Austausch von gegenseitigen Ehrengaben seinen würdigen Abschluss.

M. Strahm.