

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSE- &
PUBLIC-RELATIONS-DIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH 1

6. Jahrgang

Nr. 1

Januar 1957

Unsere Verkehrsergebnisse im Dezember 1956

	<u>Dezember 1956</u>	<u>Dezember 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	8'706'835 + 25%	6'948'036
Ausgelastete Tonnenkilometer	5'405'706 + 21%	4'480'152
Etappenpassagiere	46'334 + 29%	35'917
Fracht in kg	980'987 + 20%	820'462
Post in kg	427'129 + 3%	416'348
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	62,4%	64,3%

Der Berichtsmonat hat befriedigende wenn auch nicht hervorstechend gute Resultate gezeitigt. Das Gesamtangebot erfuhr, verglichen mit dem Vorjahres-Dezember, eine Zunahme um 25 %; die um 21 % gesteigerte Anzahl der ausgelasteten Tonnenkilometer vermag diese Mehrofferte zu rechtfertigen. Die Zahl der Etappenpassagiere stieg recht bedeutend um 29 % und die gewichtsmässige Summe der per Luftfracht speditierten Güter um 20 %. Der durchschnittliche Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs senkte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,9 Punkte auf 62,4 %.

In den einzelnen Verkehrsgebieten ergab sich für die flugplanmässig befliegenen Linien folgendes Bild : Der Europaverkehr nahm 44 % unseres Angebots in Anspruch. Die Zahl der offerierten Tonnenkilometer wurde hier um 36 % gesteigert; auf der Nachfrageseite konnte das Gleichgewicht mit einer 25 %igen Zunahme nicht erreicht werden, was sich in einer Senkung der durchschnittlichen Auslastung von 59,0 % auf 54,2 % widerspiegelt.

Unsere Nahost-Kurse, einschliesslich derjenigen nach Athen und Istanbul, waren mit 19 % am Gesamtverkehr beteiligt. Einer Angebotserhöhung von 8 % stand auf der Nachfrageseite eine Zunahme von 24 % gegenüber. Der mittlere Ladefaktor erreichte infolgedessen die beachtliche Höhe von 71,9 % gegenüber 62,9 % im Dezember 1955.

Ueber dem Nordatlantik boten wir 33 % unserer Gesamtproduktion an. Das Angebot stieg um 25 %, die Nachfrage um 20 %. Die Auslastung war um 3,4 Punkte geringer; sie erreichte immerhin noch 69,7 %.

Unser Südatlantikverkehr schliesslich war zu 57,8 % oder um 1,3 Punkte weniger ausgelastet als vor einem Jahr.

Das Jahr 1956 in einigen Zahlen

	1956	1955	Zunahme
Geflogene km	22'070'053	19'103'908	+ 16 %
Angebotene tkm	110'402'912	95'193'537	+ 16 %
Ausgelastete tkm	73'201'432	61'594'149	+ 19 %
Etappenpassagiere	773'956	630'719	+ 23 %
Fracht in kg	10'421'496	8'486'812	+ 23 %
Post in kg	3'608'345	3'317'270	+ 9 %
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	66,5 %	64,8 %	
Geleistete Passagier-tkm	45'914'628	38'880'953	+ 18 %
Geleistete Fracht-tkm	11'852'095	9'077'015	+ 31 %
Geleistete Post-tkm	3'798'911	3'482'531	+ 9 %

Die Eröffnung neuer Strecken und die Einführung der "Metropolitan" haben im Jahre 1956 unser tonnenkilometrisches Gesamtangebot um 16 % anwachsen lassen. Diesem Mehrangebot stand auf der Nachfrageseite eine Zunahme um 19 % gegenüber, was zu der um 1,7 Punkte verbesserten Auslastung führte. An diesem guten Resultat ist unser Langstreckenverkehr wesentlich beteiligt.

Das beförderte Gesamtvolumen verteilte sich wie folgt auf die vier Ladekategorien (in Klammer Vorjahreszahl) :

Passagiere 63 % (63 %), Gepäck 16 % (16 %), Fracht 16 % (15 %) und Post 5 % (6 %).

Neue Pilots-in-Command - Capt. Robert Donovan wurde zum Pilot-in-Command auf Convair, die Piloten John Dixon, Christopher Milne-Fowler und Jeffrey Withers zu Kommandanten auf DC-3 ernannt.
Many happy landings !

Ernennungen - Fräulein Hedwig Brack, bisher Chef der Finanzabteilung Dept. I, trat auf Neujahr als Mitarbeiterin von Herrn Ing. A. Baltensweiler in den Planungsdienst über. Ihr Nachfolger als Chef der Finanzabteilung wurde Herr Fritz Barth, bisher Chef des Organisationsbüros, wo Herr Hugo Zeller seine Nachfolge antritt. Herr Karl Schneider, bisher Chef der Verkehrsbuchhaltung, wurde zum Chef der Buchhaltung, welcher die Allgemeine Buchhaltung und die Verkehrsbuchhaltung unterstellt sind, ernannt. Herr Dr. Albrecht Keller übernimmt als Nachfolger von Herrn Dr. Hürlimann die Leitung des Betriebswirtschaftsdienstes. Herr Paul Schneibel, bisher Chef der Poolabrechnung, steht als Chef der Verkehrsbuchhaltung vor. Zum Chef des Büros für elektronische Datenverarbeitung wurde Herr Heinz Büchi ernannt, während Herr Eduard Abegg zum Chef der Poolabrechnung bestimmt wurde. Wir wünschen allen Neuernannten vollen Erfolg in ihrer künftigen Arbeit.

Von unsern Auslandvertretungen - Unser bisheriger Regionalvertreter in Chicago, Herr Eduard M. Keiser, ist zum Regionalvertreter für Japan in Tokio ernannt worden. In Chicago wird er durch Herrn Martin Bary, bisher Regionalvertreter in Philadelphia, ersetzt. Sein Stellvertreter, Herr Vincent T. Concordia, hat die Leitung der Vertretung Philadelphia übernommen. Herr John M. Mann von Swissair London hat den Posten eines Zweigstellen-Leiters in Hannover angetreten, und schliesslich wurde Herr Mohammed A. Fahmy, Kairo, mit der Leitung der Zweigstelle Port Said betraut. Wir wünschen alles Gute !

Kleine Vorschau auf 1957

Die folgenden Daten dürfen im Swissair-Kalender füglich rot angestrichen werden :

- 1. März: ● Einführung der Touristenklasse im Südatlantikverkehr.
- 7. April: ● Erstmals zweiter wöchentlicher Südatlantikflug mit Ausdehnung der Linie bis Buenos Aires.
- 23. April: ● Erster Flug über Genf, Athen, Kairo, Karachi, Bombay, Bangkok und Manila nach Tokio (Routenänderung ab 9. Juli: Genf-Kairo direkt).
- 5. Mai: ● Nordatlantikroute zum erstenmal über Köln.
- 4. Juli: ● Einführung DC-7C "Seven Seas" nach Rio und São Paulo sowie am
- 7. Juli: ● nach Buenos Aires.
- 9. Juli: ● Zum erstenmal zweiter wöchentlicher Fernostkurs über Genf, Athen, Beirut, Karachi, Kalkutta, Bangkok und Manila nach Tokio.

Versuchsflüge mit dem "Twin Pioneer"

In den ersten Tagen des neuen Jahres traf in Kloten ein von uns bei der Scottish Aviation Ltd. gechartertes neues Flugzeug ein. Es trägt die Typenbezeichnung "Twin Pioneer" und scheint, da es extrem kurze Start- und Landestrecken benötigt, dazu geeignet, bis dahin dem Helikopter vorbehaltene Aufgaben zu übernehmen. Um den neuen Typ auf seine wirtschaftliche und technische Eignung prüfen zu können, haben wir am 19. Januar einen Versuchsbetrieb auf den Strecken von Zürich-Kloten nach St. Moritz und Davos und am 22. Januar einen solchen von Kloten über Genf-Cointrin nach La Chaux-de-Fonds aufgenommen. Die Versuche sollen bis Ende März dauern. Eine genaue Beschreibung des "Twin Pioneer" folgt im nächsten Swissair-Journal.

Unser zweitletzter Convair 240 verliess die Schweiz am 10. Januar. Er hiess "Grisons" und flog für uns unter der Immatrikulation HB-IRP. In den USA wird er den Mohawk Airlines als "N 1013 C" hoffentlich noch lange gute Dienste leisten.

78 Millionen Passagiere haben 1956 in der westlichen Welt Flugreisen unternommen. Die durchschnittliche Reisedistanz war 575 Meilen, das sind ca. 920 km. Ein Beispiel, wie es die ICAO errechnet hat, vermittelt einen Begriff von der Bedeutung dieser Zahlen: Sie entsprechen einem Transport der gesamten Bevölkerung von Frankreich, Belgien und der Schweiz auf dem Luftwege von Kloten nach Barcelona.

Im Londoner Flughafen wurde am 28. Dezember der dreimillionste Passagier des Jahres 1956 registriert.

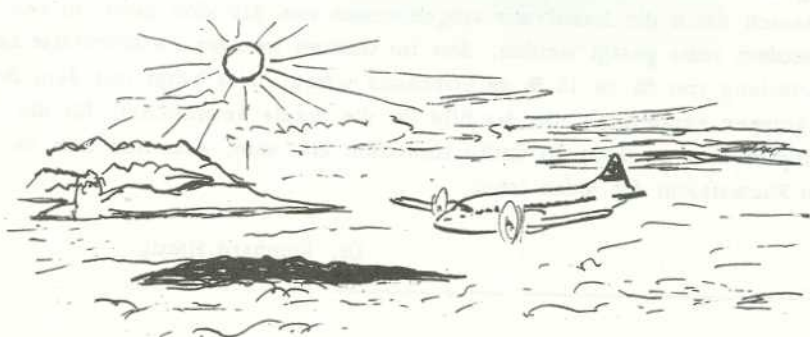
Auf 18'363'000'000 Dollar belief sich am 30. September 1956 der Wert der Auftragsbestände bei den amerikanischen Flugzeug-, Flugmotoren- und Propellerfabriken. Die Angabe stammt aus einer Statistik des amerikanischen Luftverkehrsamtes, die sich auf Untersuchungen bei 53 Unternehmen stützt.

Eine Europavertretung der Convairwerke soll unter der Leitung von Herrn R.D. Cape Ende Januar in Genf eröffnet werden.

Die TAI bestellt vier DC-8 - Die französische Luftverkehrsgesellschaft TAI (Transports Aériens Intercontinentaux) hat kurz vor Weihnachten vier DC-8 in Auftrag gegeben. Er muss noch von der französischen Regierung gebilligt werden. Die Lieferungen sind für zwei Einheiten auf die erste Hälfte des Jahres 1960 und für zwei weitere auf den Beginn des Jahres 1961 vorgesehen. Mit dieser Bestellung ist der gesamte Auftragsbestand an Düsenverkehrsflugzeugen dieses Typs bereits auf 122 gestiegen.

Die technische Ecke

Die Geschwindigkeitsmessung im Flugzeug. - Im Flugzeug ist es - im Gegensatz zum Fahrzeug - nicht möglich, die Distanz mechanisch genau zu messen. Die Geschwindigkeit, d.h. die zurückgelegte Distanz pro Zeiteinheit, muss mit andern Mitteln bestimmt werden. Man benützt dazu ein physikalisches Gesetz, den Satz von Bernoulli. Dieser sagt aus, dass Geschwindigkeit und Druck in einem reibungsfreien und inkompressiblen Medium äquivalent sind. Luft erfüllt diese Voraussetzungen nahezu, sofern die Geschwindigkeiten nicht in der Nähe der Schallgeschwindigkeit liegen. Um das genannte Gesetz anwenden zu können, müssen zwei Druckarten bestimmt werden. An einer Oeffnung quer zur Flugrichtung wird der Gesamtdruck, d.h. statischer Druck plus dynamischer oder Staudruck, gemessen. Eine zweite Oeffnung parallel zur Bewegungsrichtung ergibt den statischen Druck allein. Die Druckdifferenz ist der Staudruck. Bei bekannter Luftdichte ist er ein Mass für die Geschwindigkeit. Die Luftdichte ist jedoch abhängig von Barometerdruck und Temperatur. Das Instrument kann also nur in einem Spezialfall die tatsächliche Geschwindigkeit angeben. Normalerweise wird das Instrument für einen Barometerdruck von 760 mm bei 15°C geeicht. Praktisch ergibt sich nun in allen Fällen die Notwendigkeit, die angezeigte Geschwindigkeit für die herrschenden Verhältnisse umzurechnen. Die angezeigte Geschwindigkeit muss durch die Quadratwurzel aus dem Verhältnis der Luftdichten (herrschende Dichte durch Dichte bei 760 mm Hg und 15°C) dividiert werden. Die so erhaltene Zahl ist normalerweise kleiner als 1, d.h. dass die wahre Geschwindigkeit grösser als die angezeigte wird. Diese berechnete Geschwindigkeit, korrigiert für den Windeinfluss, ergibt den entsprechenden Wert gegenüber dem Boden. Während diese Geschwindigkeit der Navigation dient, braucht der Pilot direkt die angezeigte Geschwindigkeit, also den Staudruck, weil dieser eine wichtige aerodynamische Grösse bedeutet, die für die Flugcharakteristik massgebend ist.



Die ärztliche Ecke

hat sich wieder einmal zu einer vollen Seite ausgewachsen. Sie behandelt ein Problem, das durch die Aufrufe zur Blutspende und zur Bestimmung der Blutgruppe bei den motorisierten Verkehrsteilnehmern vor einigen Wochen eine ganz besondere Aktualität erlangt hat. Damals konnten wir den Beitrag unseres Ärztlichen Dienstes wegen Platzmangel nicht aufnehmen. Indessen hat unser Thema an Aktualität keineswegs eingebüsst. Es lautet :

Die Bedeutung des Rhesus-Faktors

Der Rhesusfaktor ist ein zusätzlicher Blutgruppenfaktor. Die klassischen vier Blutgruppen A, B, AB und O unterteilen sich jede noch in "Rhesus positiv" (Rh+) und "Rhesus negativ" (Rh-). Die Feststellung, jemand gehöre der Blutgruppe A an, genügt demnach nicht. Wenn er nämlich darüber hinaus rhesuspositiv ist, heisst seine Blutgruppenbezeichnung richtig :

A, Rh+.

Die Bezeichnung "Rhesus" stammt vom wissenschaftlichen Namen eines ungefähr 40 cm grossen Affchens, Rhesus macacus, das oft zu vergleichenden Blutstudien herangezogen wurde. Im Blut dieses Affchens gibt es einen an die roten Blutkörperchen gebundenen Faktor, der sich bei 85 % aller Menschen wiederfindet. Diese bilden die grosse Gruppe der Rh+. 15 % sind Rh-. Von grosser praktischer Bedeutung ist diese Unterscheidung bei der Bluttransfusion und der Geburtshilfe.

Nehmen wir an, ein Mann der Blutgruppe A benötige wegen eines schweren Verkehrsunfalles eine Bluttransfusion, die er mit Blut der Gruppe A auch richtig erhalte. Die gleiche Transfusion werde zehn Tage später wiederholt, dabei erlebe der Patient aber einen schweren, ja lebensbedrohlichen Transfusionschock. Geht man der Sache nach so findet man sehr wahrscheinlich, dass er zur Gruppe A, Rh- gehört, aber zweimal A, Rh+ - Blut bekommen hat. Die erste Transfusion wurde zwar gut ertragen, doch sensibilisierte sie den Patienten, d.h. machte ihn überempfindlich auf die falsche Rhesusgruppe, sodass der zweite Kontakt (frühestens neun Tage, aber eventuell auch mehrere Jahre später) in eine schwere Ueberempfindlichkeitsreaktion, den Transfusionschock, ausmündete. Eine Bestimmung des Rhesusfaktors schliesst solche Zwischenfälle aus.

Im Unterschied zum Rhesusfaktor, wo erst der wiederholte Kontakt mit der falschen Gruppe zu einer Ueberempfindlichkeitsreaktion führt, besteht bei den klassischen Blutgruppen schon von Geburt an eine Unverträglichkeit für nicht gruppengleiches Blut.

Rhesusfaktor und Blutgruppe werden entsprechend den Regeln der Vererbungslehre von den Eltern auf die Kinder vererbt. Sind beide Eltern Rh+, so sind es auch die Kinder. Ist ein Elternteil Rh+ und der andere Rh-, so sind selbst dann immer alle Kinder Rh+, weil der positive Rhesusfaktor in der Vererbung durchschlagskräftiger ist als der negative. So wird das Kind eines rhesuspositiven Vaters und einer rhesusnegativen Mutter selber Rh+ sein. Und dieses Kind wird am Ende der Schwangerschaft, wenn ein gewisser Austausch von mütterlichem und kindlichem Blut stattfindet, den mütterlichen Organismus gegen sich selbst sensibilisieren, fast wie das eine Bluttransfusion mit der falschen Rhesusgruppe zur Folge hätte. Dieses erste Kind wird zwar in den meisten Fällen noch gesund zur Welt kommen, aber es hat die Mutter ein für allemal überempfindlich gemacht gegen rhesuspositives Blut. Dies wirkt sich in zwei Richtungen aus : einmal darf einer solchen Frau unter keinen Umständen rhesuspositives Blut transfundiert werden, weil das ihren sofortigen Tod herbeiführen könnte. Zweitens ist jede weitere Schwangerschaft dieser Frau schwer bedroht, da ja alle Kinder Rh+ sein werden. Auf gewissen Familien schien es wie ein Fluch zu lasten, dass das erste Kind zwar normal, alle weiteren Kinder aber nur als Fehl- oder Totgeburten zur Welt kamen oder als sogenannte "gelbe Kinder" (infolge der Zersetzung des kindlichen Blutes durch das mütterliche) die Geburt nur Stunden oder Tage überlebten.

Heute entbindet man solche Frauen früher, z.B. drei Wochen vor dem Termin, zu einem Zeitpunkt, wo noch kein Austausch zwischen kindlichem und mütterlichem Blut stattgefunden hat. Damit verhindert man eine Sensibilisierung der Mutter. Kommt doch einmal ein "gelbes Kind" zur Welt, so wird sofort ein kompletter Blutaustausch durch die Nabelvene vorgenommen und das Kind damit in den meisten Fällen gerettet. Ausserdem muss gesagt werden, dass im Ganzen weniger Zwischenfälle auftreten, als auf Grund der Verteilung von 85 zu 15 % zu errechnen wären. Dies hängt mit dem Bestehen von zahlreichen Untergruppen zusammen, die das Bild für die Praxis freundlicher, für die Forschung aber viel, viel komplizierter machen. Es dürfte immerhin klar sein, dass sich eine Bestimmung von Blutgruppe und Rhesusfaktor für jeden lohnt.

Dr. Bernhard Hässig

Neueintritte - Wir freuen uns, die folgenden neuen Mitarbeiter die im Dezember eingetreten sind, willkommen zu heissen :

Departement I

Hausdienst Hirschengraben
Grob Ernst
Kontierungs- u. Fakturenkontrollbüro
Ballaman René
Müller Heinrich
Sektion Betriebswirtschaftsdienst
Aellig Hugo
Statistikdienst
Schmid Fernand
Kontrollbüro/Passage Abflug
Meierhofer Edmund
Kontrollbüro/Passage Verkauf
Schmid Hans
Tanner Paul
Verkehrsabrechnung Pool
Zeindler Alfred

Dispatcher-Kurs III

Brack Rudolf
Diggelmann Fritz
Guyer Karl
Lüthi Hans
Praxmarer Theo
Straub Hans Ulrich
von Gunten Gottfried
Zurflüh Albert
Uebermittlungszentrale
Bienz Antoinette
Traffic
Erzer Willy
Stadtabfertigung Zürich
Hertel Friedrich
Sekt. Route Documentation
Joye Ruth

Departement II

Studienbüro
Kündig Gabriele
Frachtverkehrsdienst
Zehnder Edith
Rottini Walter
Sektion Fracht - Verkauf
Birchler Georges
Reservation
Barakat Georges-Raymond
Diener Rolf
Dürst Valentin
Erismann Elisabeth
Fink Erwin
Galli Kurt
Kienle Hans
Kraye Karl
Krüger Heinz
Kübele Alex
Kunder Hans
Lyrenmann Ruth
Meier Jeannette
Nabholz Roger
Ohl Manfred
Riedi Reto
Schenker Maria
Zimmermann Georges
Abteilung Aussenvertretungen
Meier Urs

Departement IV

Handbuchbüro
Rüegg Margrit
Sektion Bestellung
Weiss Erich
Flugzeugüberholung
Bossert Rudolf
Flugzeugwartung
Köppel Walter
Meyer Werner
Spenglerei
Braun Adolf
Elektrowerkstatt
Geissberger Lorenz
Koster Albert
Radiowerkstatt
Meier Hans
Triebwerkgruppe II, Montage
Stutz Fritz
Wüst Hugo
Magnetwerkstatt
Melcher Jachen

Departement III

Piloten
Humphries Henry Noel
Sektion Flight Control, Crew Assign.
Heutschi Urs
Keller Josef
Willimann Theres

Direktion Genf

Luftreisebüro Genf
Marchand Louis
Startdienst Cointrin
Bruny Jean
Jacquier Roland
Abfertigung Cointrin
Besse André
Blaser Heinz
Frachtdienst Cointrin
Leresche Paul-César

Auslandvertretungen

London
 Neuenschwander Fritz
 Stephens Raymond George

Dublin
 Whitcroft Gemma

Paris
 Baduel Raymonde
 Maigret Hubert

Amsterdam
 van Gelder Willemijntje

Frankfurt
 Alexandrzak Gisela
 Jamin Georg

Frankfurt Station
 Berndt Ursula

Düsseldorf
 Merkamp Wolfgang

Lissabon
 De Sousa Vitor Manuel

Kairo
 Doummar Gaston

Istanbul
 Zinopulos Avrillos

New York
 Bobyock Elizabeth
 Donnelly James P.
 Guzi Olga
 Hadorn Margrit
 Haenni Willie
 McLoughlin Maire
 Spanner Sandra

New York, Station
 Buergi Peter

Cleveland
 Novak Donald

San Francisco
 Tilton Marie Louise

Atlanta
 Copelan Jamielee

Dallas
 Staton Helen

Allgemeine Personalausbildungsreserve

Bohnet Gottlieb
 Mani Robert
 Sidler Maria Rosa
 Walter François

Personalstatus per 31. Dezember 1956

Direktion	9
Generalsekretariat	18
Planungsdienst	6
Personaldienst	12
Allg. Personalausbildungsres.	38
Departement I	221
Departement II	
Personal Schweiz	336
Personal Ausland	655
Departement III	
Fliegendes Personal	590
Bodenpersonal	638
Departement IV	977
Direktion Westschweiz Genf	381
Total	3'881

Gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 1955 beträgt der Zuwachs 658 Personen.

Sind Sie genügend gegen Nichtbetriebsunfälle versichert? - Die Nichtbetriebsunfälle häufen sich in beängstigender Weise. Skiunfälle sind im Winter besonders zahlreich. Wenn ein Angestellter einen Nichtbetriebsunfall erleidet, so erhält er von der Swissair keinen Lohn während seiner Arbeitsunfähigkeit, sondern nur das Taggeld der SUVA, welches in der Regel 80 % des Lohnes beträgt. Die ersten drei Unfalltage sind überhaupt nicht bezahlt. Zu den meistens hohen Heilungskosten, die von der SUVA nicht immer voll bezahlt werden, kommt somit eine beträchtliche Saläreinbusse. Schon mancher Angestellte ist dadurch in eine finanzielle Notlage geraten. Die Swissair kann in solchen Fällen nicht zu Mehrleistungen herangezogen werden. Dagegen hat jeder Angestellte die Möglichkeit, für wenig Geld bei uns eine Zusatzversicherung abzuschliessen, die ihn zumindest vor Salärreduktionen schützt. Erkundigen Sie sich bei Ihren Kollegen oder bei uns über die genauen Bedingungen dieser Zusatzversicherung und melden Sie sich noch heute schriftlich bei uns an !

Büro für Personalversicherungen, Tel. intern: 586.

Traurige Unfallstatistik der SUVA - Innert nicht ganz 38 Jahren wurden der SUVA 8,3 Millionen Unfälle angemeldet, was einer Viererkolonie von Verunfallten in der Länge von ca. 2000 km oder von Luzern nach Gibraltar entsprechen würde. 152'500 Versicherte, das ist der Sollbestand von ca. neun Divisionen, wurden durch Unfälle invalid und 21'500 verunfallten tödlich; diese Zahl entspricht ungefähr der Wohnbevölkerung von Chur. Die SUVA hat bis heute über 3,3 Milliarden Franken Krankengeld, Renten und Heilungskosten ausgerichtet. Dabei ist bei der SUVA ca. ein Fünftel der Wohnbevölkerung der Schweiz versichert. (Aus den Schweiz. Blättern für Arbeitssicherheit, Juli 1956) -

Allein an Angestellte der Swissair musste die SUVA bis 1954 rund eine halbe Million Franken Krankengeld, Renten und Heilungskosten nur für Betriebsunfälle auszahlen. Die Swissair musste bis 1954 mehr als drei Millionen Franken Prämien für Betriebsunfälle an die SUVA entrichten. - Tun Sie an Ihrem Arbeitsplatz Ihr Möglichstes, um das rasche Anwachsen der bemitleidenswerten Armee der Verunfallten zu verhindern?

Unser Technischer Betrieb wurde im Jahre 1956 von etwa 9700 Personen besichtigt. Es fanden 220 Führungen mit durchschnittlich 45 Personen statt.

Ueber "Luftfracht - die neueste Transportart" - hält Herr Dr. E.Jäger, Chef unserer Frachtabteilung, im Rahmen der "Höheren Kurse für Kaufleute" an der Handelsschule des Kaufmännischen Vereins Zürich einen Kurs, der vier Abende vom 18. Februar bis 11 März in Anspruch nimmt.

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

ASIA-Ski-Cup in Arosa - Am 2./3. Februar 1957 findet das 2. Ski-Rennen um den ASIA-Ski-Cup statt. Nachdem unser Ski-Club diese begehrte von der Air France gestiftete Trophäe letztes Jahr in Val d'Isère gewonnen hat, ist nun die Reihe an uns, den Wettkampf um diesen Wanderpreis zu organisieren. Als Austragungsort haben wir Arosa gewählt, das uns in grosszügiger Weise seine Wettkampf-Organisation zur Verfügung stellt. Auf unsere Einladungen hin haben erfreulicherweise sämtliche ASIA-Mitgliedsgesellschaften positiv geantwortet. Es werden sich somit in Arosa die Vertreter folgender Luftverkehrsgesellschaften im Riesenslalom und Spezialslalom messen :

- Air France, Air Lingus, BEA, KLM, Sabena, SAS Oslo,
- TAI, TWA, UAT, Swissair-Genf und Swissair-Zürich.

Die Mannschaft von Swissair-Zürich rekrutiert sich aus Mitgliedern unseres Ski-Clubs und wird vom Vorstand bestimmt. Wir wünschen dieser Equipe schon heute viel Glück und hoffen, dass der schöne Cup auch im Jahre 1957 unser Clubhaus in Seebach schmücken wird.

Vorstand der FPS.

Fussball-Club - Auf Anregung der "Amicale Sportive Air France" gelang es uns, im Herbst letzten Jahres nach relativ kurzer Vorbereitungszeit zwei Freundschaftsspiele mit Mannschaften der Air France Paris in Zürich zur Durchführung zu bringen. Die Resultate lauteten: SR I - AF I 7 : 3, SR II - AF II 1 : 4. Die Treffen wickelten sich fair und korrekt ab. Unsere erste Mannschaft legte ein ziemlich forsches Tempo vor und war in physischer Hinsicht den Leuten von Paris eher überlegen, was Durchhaltevermögen und Endresultat entscheidend beeinflusste. Dagegen fielen in der AF-Mannschaft einige technisch gut beschlagene Spieler auf. Das Retourspiel wird im Frühling 1957 in Paris zur Austragung kommen. Unsere Mannen werden sich etwelche Mühe geben müssen, diese Revanche zu ihren Gunsten zu entscheiden; es ist anzunehmen, dass die AF auf eigenem Platz in ziemlich verstärkter Formation antreten wird. - In der Meisterschaft des Schweiz. Firmensportverbandes, Region Zürich, präsentiert sich die Rangliste vor der Retourrunde wie folgt :

<u>Serie Promotion</u>	<u>Spiele</u>	<u>Punkte</u>	<u>Serie C Gruppe 1</u>	<u>Spiele</u>	<u>Punkte</u>
1. Migros	7	10	1. Bankverein	9	14
2. Brown, Boveri I	8	10	2. Astoria Zigaretten	8	12
3. Kant. Verwaltung I	8	9	3. Micafil	9	12
4. Swissair I	9	9	4. Derendinger	9	10
5. Neue Zürcher Zeitung	8	8	5. Kant. Verwaltung II	8	8
6. EWZ I	7	6	6. Swissair II	9	6
7. National Registriert. II	7	6	7. Escher Wyss II	9	5
8. Amag I	8	4	8. Privat-Kommerzbank	9	3

Tisch-Tennis - Am 17./18. November 1956 war die Swissair, zusammen mit der Sabena, Gast der Air France in Paris. Zur Austragung gelangte die Vorrunde des ASIA Tisch-Tennis Turniers. Während die Herren gegen ihre viel stärkeren Gegner kein Glück hatten, brachte die Damenequipe einen schönen 7 : 2 Sieg nach Hause. Sie wird somit an den kommenden Finals teilnehmen.

Vergünstigungen -

Das Handschuh-Geschäft Böhny an der Bahnhofstrasse 36, Zürich, gewährt Swissair-Angestellten gegen Vorweisung des Personal-Ausweises auf sämtlichen Käufen einen Rabatt von 10 %.

Das Bekleidungsgeschäft Naphtaly, Stüssihofstrasse 6/7, Zürich, räumt uns einen Rabatt von 5 % ein. Diese Vergünstigung gilt auch für die Zweiggeschäfte in Basel und Bern.



DIE EHRENTAFEL

In dieser Nummer gelangen 6 prämierte Vorschläge zur Publikation. Die Preisträger sind:

Herr Werner Däppen, Materialverwaltung, Dept. IV	Fr. 160.--	4510
Herr Adalbert Berchtold, Lagerbuchhaltung, Dept. IV	Fr. 140.--	2887
Herr Hans Hurter, Kontrollabteilung, Dept. IV	Fr. 60.--	3070
Herr Ernst Erismann, Betriebsplanung, Dept. IV	Fr. 30.--	4307
Herr Robert Inhelder, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 30.--	4931
Herr Fritz Züllig, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--	4916

Herr Werner Däppen machte den Vorschlag, für das Tanken der Verpflegungs-Fahrzeuge im Raume des Dept. III eine Lösung zu suchen, um die Tankfahrten nach der Werft einzustellen. Diese Anregung konnte verwirklicht werden, weil der Swissair eine betriebsbereite Tankanlage gegenüber dem Tarmac zur Verfügung gestellt wurde. Dadurch können in Zukunft die vielen Leerfahrten nach der Werft vermieden werden, woraus sich grosse Einsparungen an Benzin und Arbeitszeit ergeben.

Herr Adalbert Berchtold schlug seinerzeit vor, die Pisten-Fahrzeuge mit Autobenzin statt mit Flugbenzin OZ-73 zu betreiben. Dieser Vorschlag konnte damals nicht verwirklicht werden, weil einerseits dem Bau einer eigenen Tankanlage im Raume des Dept. III die Projekte der Flughafen-Erweiterungsbauten im Wege standen, zudem ergab sich durch eine Betankung in der Werft infolge der damals geringen Preisdifferenz zwischen Flug- und Autobenzin kein wesentlicher Vorteil.

Durch die heutige Verwirklichung des Vorschlages 4510 und der daraus entstandenen neuen Ausgangssituation, wurde die Anregung des damals abgelehnten Vorschlages neu aufgegriffen und in die Tat umgesetzt. Als Belohnung für die daraus erwachsenden Einsparungen konnte der Vorschlag nachträglich prämiert werden.

Herr Hans Hurter machte darauf aufmerksam, dass die Prüfbedingungen im Motoren-Prüfstand während des Winters ungenügend sind. Durch das Ansaugen von kalter Luft werden die Benzinverbrauchs- und Leistungsmessungen stark beeinträchtigt, da für die Erzielung genauer Messresultate die Aussentemperatur einem Standardwert von 12° Celsius haben soll. Auf Grund dieses Vorschlages wird nun im Motoren-Prüfstand eine Vergaserluft-Heizung eingebaut, wodurch die Prüfanlage eine Verbesserung erfährt und genauere Messergebnisse erzielt werden können.

Herr Ernst Erismann schlug vor, die Vorhänge der DC-3 Flugzeuge mit Klemmbügeln zu versehen. Dadurch bleibt der Vorhang beim Verschieben in der gewünschten Lage fixiert. Dies bedeutet eine schon lange gewünschte Verbesserung.

Herr Robert Inhelder machte den Vorschlag, die Blinddeckel an den Propellerreglern mit 2 Klammern am Aggregat festzuklemmen. Durch diese Massnahme wird das Herausfallen der Dichtung vermieden und das Ausfliessen von Oel verhütet. Die Lagergestelle können somit sauberer gehalten werden; auch die durch verschiedene adm. Stellen laufenden Begleitkarten bleiben besser leserlich.

Herr Fritz Züllig machte auf die zur Zeit ungünstige Zuteilung der Kleiderkasten in der Werft aufmerksam. Der Hausdienst wurde beauftragt die Kleiderkasten so zu verteilen, dass neben dem Kasten eines Werkstattarbeiters immer ein solcher eines Schichtarbeiters zu stehen kommt. Diese an und für sich kleine Massnahme trägt viel dazu bei, den Platzmangel zu beheben und manch unfreundliches Wort zu vermeiden.

★ Folgende zur Prämiiierung vorgesehene Vorschläge werden in der nächsten Nummer zum Abschluss gebracht :

- 427 Abdeckung der Landefackel-Austrittsöffnung
- 2659 Drucken des Tagesprogrammes auf die Flugzeug-Einsatzlisten
- 3984 Befestigung der HF - Antenne an CV-440 Flugzeugen
- 4104 Vergüten der Kontaktschienen der Propellerenteisung
- 4541 Einpressen von Bronzebüchsen in die Kipphebel der R-2000 und R-2800 Motoren
- 4691 Reinigung der Motoren-Scheibenolefilter
- 4917 Loch-Entgrater für innenseitiges Entgraten festmontierter Strukturbleche
- 5002 Ausrüsten der Material-Anforderungsblöcke mit einer 2. Kopie.

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

- 2471 Ferienreisen-Austausch
- 4697 Weiterverwendung der alten Lämpfringe
- 4698 Aero-Camping am Meer
- 4715 Reorganisation des Verbuchens und Führens der Beitragskonti der Allg. Pensionskasse
- 4727 Aufnahme der Belastung fremder Dokumente, resultierend aus Rückerstattungen an Passagiere, in die Tabellierfakturen des FRVV
- 4877 Anschaffung von Transportkisten für Sendungen von Zürich nach den Dept. III und IV und v. v.

★ Die Einsender folgender Vorschläge werden zwecks Erteilung näherer Angaben ersucht, sich zu melden.

- 3963 Reduktion der Lagerbestände bei Herr Matt, Sektion Bestellung, Dept. IV
- 4347 Antennenschwerter bei Herr J. Baumann, IERA, Dept. IV
- 4675 Liste von sogen. Ladenhüter-Material bei Herr W. Trottmann, AVOR, Dept. IV
- 4725 Reorganisation des Verbuchens und Führens der Konti der im Stundenlohn-Anstellungsverhältnis stehenden Angestellten bei Herr L. Bollhalder, Allg. Buchhaltung, Dept. I

★ Die Einsender der folgenden Vorschläge werden ersucht, ihre Talons bis am 31.1.57 dem Organisationsbüro einzusenden, ansonst diese Vorschläge als erledigt betrachtet werden.

- 4144 Aenderung der Anschrift der Wegweisertafel bei der Werft, von Flugbahnhof in Flughof
- 4182 Masslehre für Fahrwerkschalter

★ Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 609 Die Anschaffung eines plombierten Anhängers für die Station Basel würde das Transport-Problem dort nicht verbessern, weil in den meisten Fällen das Traktionsmittel fehlen würde. Die gelegentlich auftretenden Transportschwierigkeiten lassen sich vorläufig leicht durch Zuzug von Camionneuren überbrücken.
- 2465 Einführen von 4-Coupon Uebergepäcktickets. Die Praxis hat gezeigt, dass sich mit ganz wenigen Ausnahmen alle Gepäck-Abfertigungen mit den heute im Gebrauch stehenden 3-Coupon Uebergepäcktickets erledigen lassen. Somit besteht vorläufig kein Bedürfnis für 4-Coupon Uebergepäcktickets.
- 4561 Positionslampen im Heck der Metropolitan Flugzeuge. Die Original-Positionslampen wurden bereits an den ersten Metropolitan Flugzeugen durch 2-polige ersetzt. Eine Plexiglas-Abdeckung kommt vorläufig nicht in Frage, da sonst an der Struktur Aenderungen vorgenommen werden müssten.
- 4622 Ausbildung von Bodenpersonal auf dem Flight-Simulator. Der Flight-Simulator wurde bereits im Juli 1956 zur Ausbildung von Bodenpersonal benützt. Im Ausbildungsprogramm für das Bodenpersonal des Dept. IV sind weitere Instruktionkurse vorgesehen. Es ist aber nicht möglich, eine entsprechende Ausbildung auf breiter Basis durchzuführen, da der Einsatz im Simulator die letzte Phase einer theoretisch-praktischen Grundausbildung ist, die vollständige Kenntnisse der Motoren und Anlagen des DC-6B voraussetzt.
- 4658 Gewichtseinsparung durch Ausbohren der Kleiderbügel. Bei der Anschaffung des heute verwendeten Kleiderbügels nahm man aus ästhetischen Gründen ein gewisses Mehrgewicht in Kauf. Seit der Einführung der Metropolitan und DC-7C Flugzeuge, befasst sich der Borddienst mit der Suche nach einer grundlegend neuen Lösung.
- 4675 Liste von sogen. Ladenhüter-Material. Der Vorschlag kommt leider zu spät. Diese Angelegenheit war bereits Grund einer Besprechung zwischen den verantwortlichen Dienststellenchefs und soll demnächst verwirklicht werden.
- 4682 Ausrüsten der Quellenventile mit federbelasteten Schaltern (Momentary Switch). Aus funktionstechnischen Gründen können die eingebauten 2-Positionen Schalter nicht durch federbelastete Schalter ersetzt werden. Die Klappe des Quellenventils bleibt bei allfälligen Störungen nur sicher ausgekuppelt, wenn sich der Schalter in der ON-Position befindet, d.h. das Solenoid unter Spannung steht.
- 4683 Ersetzen des vorhandenen Dimming-Relays in den CV-440 Flugzeugen. Gemäss Versuchsauftrag Publ. Nr. 31211, wird das Dimming-Relay in eine spezielle Relay-Box mit eingebauter Funkenlöschung montiert. Der Anschluss dieser Box wird mit Hilfe einer Steckerverbindung vorgenommen. Diese Aenderung schafft eine grosse Arbeitserleichterung und schützt das Relay. Der entsprechende Auftrag wurde jedoch bereits vor Eingang dieses Vorschlages erteilt.
- 4690 Montage der CV-440 Inverter auf Shock-Mounts. Bereits bei der Inbetriebnahme wurde die störende Vibration der Inverter festgestellt und eine Neumontage beschlossen. Um jedoch die Austauschbarkeit mit den Invertern der DC-7C zu gewährleisten, wurde diese Aenderung bis zum Eintreffen dieser Flugzeuge zurückgestellt. Die Neukonstruktion, bei der zur Montage 4 Shock-Mounts vorgesehen sind, ist zur Zeit in Bearbeitung und dürfte demnächst ausgeführt werden.

- 4726 Abschreibung der Fahrzeuge. Die Mutationen bei den Fahrzeugen sind viel häufiger als bei den Betriebseinrichtungen. Es ist daher eine genaue Abschreibungskontrolle notwendig, die durch die detaillierte Abschreibungsliste in hohem Masse erfüllt ist.
- 4728 Einführung von schwarzen Caran d'Ache Minen. Dieser Vorschlag ist ein persönlicher Wunsch. Schwarze Minen können mit einer Material-Anforderung über den Einkauf bezogen werden. Eine Lagerhaltung lohnt sich jedoch bei dem geringen Verbrauch nicht.
- 4860 Cockpit-Treppen für den Gepäck-ein- und auslad an den DC-3 Flugzeugen. Mit dem Entfernen der an diesen Treppen vorhandenen Einsteckhülsen wurde bereits letzten Sommer begonnen. Bei den noch nicht geänderten Treppen wird diese Arbeit bei nächster Gelegenheit nachgeholt.
- 4925 Stempelkarten-Fach auf Convair- und DC-6B-Dock. Zur Zeit wird in der Motorenwerkstatt ein neuer Dispograph ausprobiert. Wenn sich dieser eignet, werden auch die Docks damit ausgerüstet.
- 4985 Korrespondenz-Kurzzeichen. Die herausgegebenen Korrespondenz-Kurzzeichen entsprechen einem betrieblichen Bedürfnis und erleichtern den internen Verkehr. Wenn heute noch Missverständnisse wegen der Kurzzeichen vorkommen, so liegt der Grund dafür in der falschen Anwendung derselben.
- 4990 Radschuhe. Festdistanzierte Radschuhe lassen sich bei unserem Flugzeugpark nicht zweckmässig anwenden, weil jeder Flugzeugtyp einen andern Raddurchmesser aufweist. Jedes Flugzeug würde seinem Typ entsprechende Radschuhe benötigen, somit die Arbeit am Start erschweren.
- 5126 Altmetall-Boxen. Die bestehenden Altmetall-Boxen müssen in nächster Zeit den Werft-Erweiterungsbauten weichen. Die Errichtung von neuen und zweckmässigeren Boxen ist geplant.

★ Folgende Vorschläge befinden sich im Versuchsstadium:

- 118 Neugestaltung des Flugplanhandbuchs. Die mit der technischen Ausarbeitung beauftragte Arbeitsgruppe befasst sich weiterhin mit dieser Angelegenheit.
- 302 Niederspannungskabel. Zur Zeit werden Versuche durchgeführt. Der Vorschlag muss bis Mitte 1957 pending gehalten werden.
- 770 Bemalen der Propellerenden mit weisser und roter Scotchlight-Farbe. Der Versuch wird ab 17.1.57 an der HB-IRN wiederholt und kann ca. Ende Februar abgeschlossen werden.
- 4378 Anfertigen eines fahrbaren DC-6B/DC-7C Kompressoren-Prüfstandes. Die Druckkabinen-Tests für eine abschliessende Beurteilung sind noch nicht genau abgeklärt.
- 4395 Anfertigen von Spezial-Rolli zum Deponieren der Motor-Einbaubleche und -Hauben. Die endgültige Entscheidung ist demnächst zu erwarten.
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr. Oelkühler. Der Versuch auf HB-IBU kann erst nach einer Laufzeit von ca. 5000 Std. soweit beurteilt werden, dass über die Ausrüstung aller DC-6B und DC-7C Flugzeugen befunden werden kann. Der Abschluss ist deshalb nicht vor Mitte 1958 zu erwarten.

4994 Vergüten der Instrumenten-Gläser. Versuche werden durchgeführt und der Entscheid ist demnächst fällig.

★ Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

4689 Schutzhülle für Pedestal. Es wurden 2 Schutzhüllen zu Versuchszwecken in Auftrag gegeben.

4902 Erstellen eines Unterstandes für Transportböcke. Dieses Problem muss noch zurückgestellt werden, bis die Pläne der neuen Werft-Umbauten von der Bau-Abteilung bereinigt sind.

★ Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/302/410/606/607/642/770/771/789/1554/1589/1648/2467/2468/2469/2470/2471/2696/2817/
2843/3601/3892/3914/3963/4069/4098/4105/4111/4138/4162/4182/4247/4252/4253/4280/4299/
4337/4347/4378/4380/4395/4502/4511/4515/4530/4552/4553/4570/4588/4594/4620/4625/4626/
4627/4628/4630/4638/4641/4648/4649/4650/4652/4653/4654/4661/4667/4671/4672/4676/4678/
4679/4688/4689/4692/4698/4718/4723/4725/4729/4733/4876/4902/4904/4920/4921/4924/4954/
4962/4975/4977/4983/4988/4992/4994/5101/5107/5113/5117/5120/5121/5125/5146/5153/5245/
5247/5250/5274/5297/5298.