



Unsere Verkehrsergebnisse im Dezember 1958

	<u>Dezember 1958</u>	<u>Dezember 1957</u>
Offerierte Tonnenkilometer	15'405'823 + 6%	14'537'422
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'670'472 + 7%	8'080'844
davon : Passagier-tkm	4'669'725 + 2%	4'565'518
Gepäck-tkm	1'262'528 + 4%	1'219'397
Fracht-tkm	1'971'148 + 27%	1'556'859
Post-tkm	767'071 + 4%	739'070
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	56,2%	55,6%

Im Dezember 1958 war unser gesamtes Verkehrsangebot um 6 % grösser als im Parallelmonat des Vorjahres. Zusammen mit der etwas kräftigeren Zunahme der ausgelasteten Tonnenkilometer (7 %) ergab sich im regelmässigen Verkehr ein von 55,6 % auf 56,2 % leicht verbesserter Auslastungsgrad. Wie schon im November, ist dieser Anstieg zu einem grossen Teil der um 27 % gewachsenen Frachtleistung zu verdanken.

In Europa stand der um 8 % verringerten Produktion eine um 3 % gesunkene Nachfrage gegenüber, so dass der Ladefaktor von 46,8 % auf das immer noch unbefriedigende Mittel von 49,5 % anstieg.

Im nahöstlichen Verkehrsgebiet blieb die verkaufte Leistung trotz einer 10 %igen Mehrofferte konstant. Unsere Kurse waren in der Folge noch zu 52,9 % (i. V. : 58,3 %) ausgelastet.

Der Einsatz des DC-6A "Cargoliner" brachte eine 167 %ige Steigerung der Frachtraumofferte. Auf der Nachfrageseite verzeichneten wir eine erfreuliche Zunahme von 210 %, so dass die Auslastung des Frachtraums um 8,1 Punkte auf 57,9 % anstieg. Von den angebotenen Sitzplätzen wurden 61,5 % (i. V. : 71,3 %) verkauft ; dabei war das Platzangebot um 19 % höher.

Bedeutend günstiger als im Dezember 1957 entwickelten sich unsere Südatlantikkurse. Der letztjährige Auslastungsgrad von 49,7 % wurde mit 62,7 % um 13 Punkte übertroffen.

Unsere Japan-Flüge ergaben mit 63,3 % (i. V. : 58,2 %) die höchste Auslastung von allen Verkehrsgebieten.

Das Jahr 1958 in einigen Zahlen

	<u>1958</u>	<u>1957</u>	<u>Zunahme</u>
Offerierte tkm	204'730'386	169'176'531	+ 21 %
Ausgelastete tkm	123'091'544	104'235'336	+ 18 %
Geleistete Passagier-tkm	76'303'934	66'098'436	+ 15 %
Geleistete Gepäck-tkm	19'545'161	16'883'093	+ 16 %
Geleistete Fracht-tkm	20'919'499	15'812'244	+ 32 %
Geleistete Post-tkm	6'322'950	5'441'563	+ 16 %
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	60,1 %	61,6 %	

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Der Entschluss der Swissair, aktiv am Luftverkehr mit Düsenflugzeugen teilzunehmen, ist vor drei Jahren gefasst worden. Im Januar 1956 gaben wir vorerst zwei und später einen dritten DC-8 in Auftrag. Diese drei Einheiten werden den Ansprüchen im Nordatlantikverkehr bis 1963 genügen. In jüngster Zeit haben indessen viele andere Luftverkehrsgesellschaften neben den grossen Langstreckenflugzeugen zusätzlich kleinere Baumuster - wie Convair 880, Boeing 720, Lockheed Electra und Caravelle - bestellt, die sich auch in Gebieten mit geringerem Verkehrsaufkommen und auf kürzern Distanzen eignen. Damit wird sich der Konkurrenzkampf auf allen Abschnitten unseres weltweiten Liniennetzes verschärfen. Auch die Swissair musste daher ihre Materialerneuerung beschleunigen, um ihre Stellung im internationalen Wettbewerb erfolgreich behaupten zu können.

Wir begannen damit, alle zwischen 1960 und 1962 lieferbaren Düsenverkehrstypen auf ihre technische und wirtschaftliche Eignung zu untersuchen. In Anbetracht der verfügbaren Mittel bezüglich Personal, Finanzen und Unterhaltseinrichtungen erschien es zunächst wünschbar, der DC-8-Flotte nur einen, für kurze und mittlere Strecken gleich zweckmässigen Typ beizufügen. Uns schwebte dabei eine ähnliche Lösung vor, wie wir sie bei den Kolbenmotorflugzeugen DC-6B und Metropolitan gefunden hatten, deren Triebwerke bekanntlich identisch und untereinander auswechselbar sind. Innert nützlicher Frist ist jedoch kein Strahlflugzeug zu erwarten, das eine so weitgehende Standardisierung erlauben und zugleich den DC-8 hinsichtlich Reichweite und Grösse harmonisch ergänzen würde. Der Kompromiss einer Düsenflotte von drei Typen für kurze, mittlere und lange Strecken war für die Swissair allein ökonomisch kaum tragbar, erschien aber operationell ideal. Er wurde durch die Vereinbarungen mit dem Scandinavian Airlines System möglich: Swissair und SAS erwerben höchstens je zwei verschiedene Typen und sind trotzdem - als erste Gesellschaften im Weltluftverkehr - in der Lage, bereits nächstes Jahr dem jeweiligen Verwendungszweck angepasste Düsenverkehrsflugzeuge in Betrieb zu nehmen: den DC-8 für grosse Distanzen mit grossem Passagierpotential, den CV-880 für längere und mittlere Etappen mit kleinem Passagieraufkommen und die Caravelle für kurze Flugstrecken. Der Bau und die Auslieferung dieser Flugzeuge ist im Gange; der DC-8 fliegt, die Caravelle hat ihre Bewährungsprobe in über 3000 Flugstunden bestanden, und das Testflugprogramm des CV-880 beginnt Ende dieses Monats.

Die Ablieferung der verschiedenen Einheiten erfolgt voraussichtlich nach folgendem Zeitplan:

- | | | |
|--------------|---|--|
| 1. DC 8 | : | Februar 1960 |
| 2. DC-8 | : | April 1960 |
| 3. DC 8 | : | September 1960 |
| 1. Caravelle | } | Juni 1960 |
| 2. Caravelle | | |
| 3. Caravelle | } | Juli 1960 |
| 4. Caravelle | | |
| 1. CV-880 | } | zwischen Oktober 1960 und Februar 1961 |
| 2. CV-880 | | |
| 3. CV-880 | | |

Heute schon steht in grossen Zügen fest, wo und wie das neue Flugmaterial zum Einsatz kommen wird. Selbstverständlich stehen über viele Einzelheiten des Liniennetzes für 1960 und 1961 endgültige Entscheide noch aus. Es bedarf weiterer Beratungen zwischen den zuständigen Departementen der Swissair und des SAS, bis die zukünftigen Flugpläne bereinigt sind. Ab Sommer 1960 werden wir die Nordatlantikroute mit DC-8 befiegen. Die Caravelle sind für tägliche Verbindungen nach Grossbritannien, Deutschland-Skandinavien und Italien sowie für fünf bis sechs wöchentliche Kurse nach Athen und dem Nahen Osten vorgesehen. Im folgenden Jahr werden die CV-880 über den Südatlantik und nach dem Nahen und Fernen Osten eingesetzt.

Sind diese Flugzeuge einmal im Betrieb, wird unsere Aufgabe darin bestehen, die angebotene Leistung auch zu verkaufen. Unsere Untersuchungen haben gezeigt, dass die zur Deckung der Kosten erforderliche Passagierzahl bei der Caravelle und beim CV-880 nur wenig höher liegt als bei unsern jetzigen Flugzeugen. Die DC-8 benötigen dazu 60 bis 100 % mehr Passagiere. Dies stellt an unsere Verkaufsanstrengungen zweifellos grosse Ansprüche. Dem gegenüber steht die Tatsache, dass die Swissair mit dem neuen Flugmaterial in die Lage versetzt wird, an der Erschliessung eines stets grösser werdenden Marktes weiterhin führend beteiligt zu sein.

A. Baltensweiler
Chef Planungsdienst

DIE WERBUNG FÜR UNSERE DÜSENFLUGZEUGE

Die Propagandaabteilung legt Wert auf folgende Feststellung : Gegenwärtig wird öfters gefragt, warum die Swissair die Werbung für Düsenflugzeuge noch nicht begonnen habe. Unsere Jets werden erst ab Frühling 1960 fliegen. In der Zwischenzeit, vor allem aber während der nächsten acht Monate, müssen wir alles daran setzen, dass wir mit unsern Kolbenflugzeugen einen guten Auslastungsgrad erreichen. Es wäre deshalb falsch, ja gefährlich, heute unsere DC-7Cs, DC-6Bs und Metrolopolitans durch eigene Jetwerbung als veraltete Flugzeuge hinzustellen. Im gegebenen Zeitpunkt werden wir für unsere Düsenflugzeuge eine Propaganda zu machen wissen, die derjenigen anderer Gesellschaften mindestens ebenbürtig sein wird.

PERSONALSTATUS per 31.Dez. 1958

Direktion	8
Generalsekretariat	19
Planungsdienst	26
Zentraler Personaldienst	16
Lehrlingswesen	10
Personalreserve	50
Departement I	296
Departement II	.
Personal Schweiz	394
Personal Ausland	1067
Departement III	.
Bodenpersonal	831
Fliegendes Personal	820
Departement IV	1421
Direktion für die Westschweiz	471
Total	<u>5429</u> =====

PILOTS-in-COMMAND

Zu Pilots-in-Command wurden befördert : die Flugkapitäne Reinhard Geiger und Josef Ghirardello auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten sowie die Piloten Hans Leuthold, Fredy Peyer und Peter Sterchi auf Convair. Wir entbieten ihnen unsere besten Glückwünsche.

HAPPY LANDINGS

Wir gratulieren den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand :

Dept. I : 29.11.58 Viktor Frauenfelder, Abschluss und Budgetdienst.

Dept. III : 26.7.58 Walter Kuhn, Pilot ; 12.9.58 Erwin Max Kaiser, Pilot ; 12.9.58 Willi Steinmann, Pilot ; 27.11.58 Paul Strassmann, Kabinenpersonal ; 29.11.58 Rudolf Eugster, Startdienst ; 22.12.58 Frl. Irmgard Bietenhader (jetzt : Frau Keller) Kabinendienst.

Dept. IV : 1.11.58 Heinz Bolli, Triebwerk-Einbau ; 6.12.58 Alfred Alger, Radiowerkstatt.

ERNENNUNGEN

Im Dept. I : Herr Dr. Heinrich Reimann, bisher Chef des Statistikdienstes, wurde zum Assistenten des Chefs Rechnungswesen ernannt ; als sein Nachfolger im Statistikdienst wurde Herr Dr. Rolf Bächtold bestimmt. - Herr Dr. A. Keller, Chef des Betriebswirtschaftsdienstes, der die Swissair Ende Januar 1959 verlässt, wird ad int. durch Herrn Emil Koch ersetzt.

Im Dept. II : Herr Sven Legnelius, der seit Mitte Mai 1958 die Vertretung Stockholm geführt hat, wird definitiv zum dortigen Swissair-Regionalvertreter ernannt. - Herr Alexander J. Applebaum, zur Zeit im Public Relations Dienst der Tasman Empire Airways Ltd. in Sydney tätig, tritt auf den 1. Februar 1959 als Regionalvertreter von Sydney in die Dienste der Swissair ein. Herr A. Weber, der diese Vertretung organisiert hat, wird nach der Einführung von Herrn Applebaum nach Manchester zurückkehren, um dort seine Tätigkeit als Regionalvertreter wieder aufzunehmen.

Im Dept. III : Im Hinblick auf die Vorbereitungen für die Inbetriebnahme der drei neuen Jet-typen wird die bisherige Stabsstelle "Beratende Piloten" der Abteilung Flugdienst umgewandelt in die Stabsstelle "Operational Engineering". Mit ihrer Leitung werden der bisherige Chef-Checkpilot und sein Stellvertreter, die Flugkapitäne Ernst Hürzeler und Bruno Schmitt, betraut. Als Sachbearbeiter werden Ihnen die Herren Rolf Schilling, Dipl. Ing. ETH, und Rudolf Gasser, bisheriger Mitarbeiter des Planungsdienstes, zugeteilt. - Herr Hermann Ochsenbein, Chef ad int. des Passagierflugdienstes, wurde die Leitung dieser Abteilung jetzt definitiv übertragen. - Herr Heinz Galli, bisher Chef Dispatch Zürich, ist als Nachfolger von Herrn P. Wellauer, der die Swissair auf Ende des Jahres verliess, zum Chef der Operationsplanung ernannt worden. Wir wünschen allen Neuernannten viel Erfolg in ihrer jetzigen Tätigkeit.

VERSETZUNGSPRAXIS UND INTERNE AUSSCHREIBUNGEN

Die Sektion Personalbeschaffung und Selektion des Zentralen Personaldienstes teilt mit : Auf Grund von Besprechungen innerhalb des Personaldienstes und mit der Personalkommission sind neue Richtlinien zur Behandlung von Versetzungsgesuchen herausgegeben worden. Es wird darin einleitend ausgeführt, dass Versetzungen, die im Interesse der Gesellschaft und des Arbeitnehmers liegen, zu begrüßen sind, und dass die Swissair bestrebt ist, ihre Mitarbeiter gemäss Neigung und Fähigkeit einzusetzen und beruflich vorwärts kommen zu lassen (vergl. Weisung PW 826 vom 31-12-58). Im Dezember 1958 ist ferner ein anderes System der internen Ausschreibungen in Kraft getreten. Je auf den 5. und 20. eines Monats werden sämtliche Stellen, die für interne Ausschreibung bestimmt sind, durch Anschlag bekannt gegeben. Dadurch ist die Orientierung unserer Mitarbeiter und ihrer Bekannten, die sich für eine Anstellung bei der Swissair interessieren, erleichtert worden. Die erwähnten

Verbesserungen kommen verschiedenen Wünschen entgegen und werden dazu beitragen, dass die offenen Stellen mit Bewerbern besetzt werden können, die hierfür die besten Voraussetzungen aufweisen. Wir bitten jedoch unsere Mitarbeiter, nur mit Mass und Vernunft von der Möglichkeit, Versetzungsgesuche einzureichen, Gebrauch zu machen.

PERSONALKOMMISSION

Die im April 1958 durch das Personal gewählte Personalkommission hat im vergangenen Jahr in den Monaten Mai, Juni, August, Oktober und Dezember je eine Sitzung abgehalten. Herr K. Linsi (Luftreisebüro Zürich) wurde zum Präsidenten und die Herren K. Meister (Stationsleitung Kloten) und F. Leutwyler (Service Fret Cornavin) zu Vizepräsidenten der PK gewählt. Herr Dr. Berchtold erörterte an einer Sitzung eingehend die allgemeine Lage der Swissair, während Herr Dr. Haas bei einer andern Gelegenheit über die Vereinbarungen zwischen Swissair und SAS orientierte. In den Sitzungen des Jahres 1958 wurden als allgemeine Problem z.B. die Ferienregelung bei der Fünftagewoche, der Sonntagsdienst, die Arbeitszeit des Passagierdienstes (Dept. III) und die Lärmbekämpfung in der Uebermittlungszentrale (Dept. III) aufgegriffen. Ein weiteres Traktandum war die Behörden-tätigkeit der Angestellten während der Arbeitszeit, für die in einem bestimmten Rahmen Urlaub gewährt wird.

Ueber die Qualifikationsblätter und ihre Handhabung ist ebenfalls gesprochen worden; die entsprechenden Anregungen der PK werden vom Personaldienst bei der Ueberarbeitung des Qualifikationssystems soweit wie möglich in Betracht gezogen. Der Personaldienst erläuterte der PK ferner die neuen Richtlinien für die Behandlung von Versetzungsgesuchen. Beide Instanzen haben auch den neuen Lohnauszahlungstermin (27. des Monats) vorbesprochen und zu einigen Anwendungsfällen betr. Essensentschädigung, Abgabe von Verpflegungsgutscheinen und von Verpflegung Stellung genommen. Auch Bekleidungsprobleme konnten mit Hilfe der PK gelöst werden. Die Mitglieder der PK verdienen für ihren zum Teil ehrenamtlichen Einsatz um das Wohl der Swissair-Mitarbeiter volle Anerkennung und den Dank des Personals und der Geschäftsleitung. Ein ausführlicher Tätigkeitsbericht der PK für 1958 kann bei den zuständigen Personaldiensten angefordert werden.

NEUER FLUGKAPITÄN

Das Eidgenössische Luftamt hat Pilot Freddy Hauert zum Flugkapitän ernannt. Wir gratulieren !

IN WENIGER ALS 6 STUNDEN VON NEW YORK NACH DER SCHWEIZ

Die in der Nacht auf den 12. Dezember mit dem DC-7C HB-IBP aufgestellte Bestzeit für die Strecke New York-Zürich von 9 Stunden und 29 Minuten wäre nach den Berechnungen unserer "Paper Jet Group" von einem DC-8 unter den gleichen Bedingungen um über 3 1/2 Stunden unterboten worden. Der Jet-Flug hätte 5 Stunden 57 Minuten gedauert.

40 JAHRE SCHWEIZERISCHER LUFTVERKEHR



Am 8. Januar 1959 jährte sich zum vierzigsten Mal der Tag, an dem die ersten regelmässigen Streckenflüge in der Schweiz begannen. Zum Einsatz gelangte ein Haefeli DH-3, ein Doppeldecker einheimischer Konstruktion. Das Flugzeug versah den militärischen Kurierdienst zwischen der Zürcher Flugplatzdirektion und der Generalstabsabteilung in Bern. Im April 1919 wurden dann auf der zunächst bis Lausanne und später bis Genf verlängerten Linie auch zivile Postsendungen zur Beförderung zugelassen. Unser historisches Bild (oben) zeigt den Verlad von Postsäcken. - Vier Jahrzehnte später rüstet sich auch die Schweiz zum Luftverkehr mit turbinenangetriebenen Flugzeugen. Am 15. Dezember 1958 rollte der erste CV-880 aus den Montagehallen der Convair-Werke in San Diego; zu diesen Anlass waren auch eine Swissair- und eine SAS-Hostess aufgebeten (unsere Aufnahme). Ende Januar wird der neue Typ die ersten Probeflüge absolvieren.



DER WELTLUFTVERKEHR 1958

Die ICAO gab die Weltluftverkehrsergebnisse für 1958 (ohne China und Russland) bekannt. Im Passagierverkehr wurde mit insgesamt 89 Millionen Luftreisenden eine Leistung von 86'000 Mio Fluggastkilometern erzielt. Dabei stellte sich die Zunahme gegenüber 1959 auf 5 %; die Wachstumsrate hatte seit 1946/47 im Mittel alljährlich rund 16 % betragen. Die Beförderung von Luftfracht stieg um 1 % und ergab ein Total von 1'670 Mio tkm. Die Zahl der Luftpost-tkm. erreichte 470 Mio tkm. und war damit um 7 % grösser als im Vorjahr.

SCHNEESTURM IN KLOTEN

Am Sonntag, den 4. Januar, vermochte ein heftiger Schneesturm den Verkehr auf dem Flughafen Kloten während Stunden lahmzulegen. Die vielen zum Abschluss der Neujahrsferien eingeschalteten Verdichtungskurse und die regelmässigen Flüge waren voll ausgebucht, so dass an diesem Tag insgesamt 3'507 Fluggäste den Zürcher Flughafen passierten. Für die Zeit zwischen 14.30 h und 17.30 h waren nicht weniger als 27 planmässige Abflüge vorgesehen. Die ersten Starts konnten indessen nicht vor 16.00 h erfolgen. Vorher mussten die Flugzeuge enteist werden, was für diejenigen der fremden Gesellschaften auf dem Tarmac und für unsere Einheiten im Hangar geschah. Der Ablauf dieser an sich zeitraubenden Arbeit wurde noch empfindlich gestört, indem ein Flugzeug der Panair ins Rutschen geriet und während längerer Zeit die Zufahrt zum Technischen Betrieb versperrte, ein Viscount der BEA im dichten Flockengestöber auf der Piste vermisst wurde und die Traktoren zeitweilig recht hilflos im hohen Schnee schleiften... In der Transithalle, die mit der Bar zusammen 300 Sitzplätze aufweist, drängten sich schätzungsweise 1'400 Passagiere. Diese chaotischen Zustände erforderten von unserem Personal viel Takt und grossen Einsatz. Den Mitarbeitern der Departements III und IV, die zum Teil während anstrengender Ueberstunden ihr Bestes gaben, gebührt volle Anerkennung.

CV-880 UND DC-8- MOCK-UPS IN KLOTEN

In einer Baracke im Dorf Kloten sind die Mock-ups der Bordküchen und bestimmter Kabinensegmente eines DC-8 und eines CV-880 aufgestellt. Die vom Passagierflugdienst zusammen mit dem Organisations- und Rationalisierungsbüro des Planungsdienstes darin durchgeführten Zeit- und Bewegungsstudien ergeben die Grundlage für die endgültige Innenausstattung.

KAPITALERHÖHUNG BEI DER SABENA

Am 15. Dezember 1958 beschloss eine ausserordentliche Aktionärversammlung der SABENA, das Gesellschaftskapital von 500 Mio. auf 750 Mio. bFr. zu erhöhen. Der belgische Staat und Belgisch-Kongo, die bereits 50 % des Kapitals besitzen, beteiligen sich an der Erhöhung mit je 62,5 Mio. bFr.

FLUGPLATZ BRÜSSEL ERHÄLT EINEN TAX FREE SHOP

Ende des vergangenen Jahres wurde auf den Flughafen Brüssel ein Verkaufsladen für zoll- und steuerfreie Waren eröffnet. Der neue "tax free shop" steht allen Lokal- und Transitpassagieren zur Verfügung; ausgenommen sind Fluggäste, die von Brüssel nach dem Lufthafen eines andern Beneluxstaates reisen. Das Geschäft führt vorerst Rauchwaren und Spirituosen. Foto- und Filmartikel, Uhren usw. werden später zu gleichen Bedingungen zum Verkauf kommen.

EIN SCHWEIZER FLUGPIONIER GESTORBEN

Am 19. Dezember 1958 starb in Hünibach bei Thun im Alter von 73 Jahren Albert Rupp, Inhaber des Schweizer Pilotenbrevets Nr. 9, datiert vom 17. Februar 1911. - 1910 trat Albert Rupp in den Albatros-Flugzeugwerken von Berlin-Johannestal ein, zu deren Chefpilot er bereits ein Jahr später avancierte. 1912 lieferte er in Bulgarien und St. Petersburg Militärflugzeuge ab, und 1913 übernahm er einen leitenden Posten bei den LVG-Flugzeugwerken. Ab 1916 widmete sich Rupp in seiner Berliner Wahlheimat, die er erst 1945 verlassen sollte, ganz der Produktion der nach ihm benannten Propellernaben, die auch auf den schweizerischen Militärflugzeugen eingeführt wurden.

NORBERT ARNOLD †

Am Neujahrstag verunglückte Norbert Arnold in seinem 24. Altersjahr bei einem Autounfall tödlich. Der Verstorbene arbeitete als Elektromechaniker in der Sektion IERA (Dept. IV). Er gehörte unserem Mitarbeiterstab seit 1. September 1957 an. Seinen Angehörigen sprechen wir auch an dieser Stelle unser herzliches Beileid aus.


 Das Jahr 1958 im Vergleich
 zu früheren Jahren

	1952-1955 im Durchschnitt	1956	1957	1958
Total der eingegangenen Vorschläge	368	320	316	209
Anzahl der prämierten Vorschläge	59	84	77	70
Verhältnis prämierte/ eingegangene Vorschläge in %	16	26	24,5	33,5
Total der ausbezahlten Prämien	2'951.-	5'020.-	5'200.-	3'730.-
Durchschnittsprämie pro prämierten Vorschlag	47.65	58.70	67.55	53.-
Höchste ausbezahlte Prämie	1'600.-	500.-	600.-	500.-

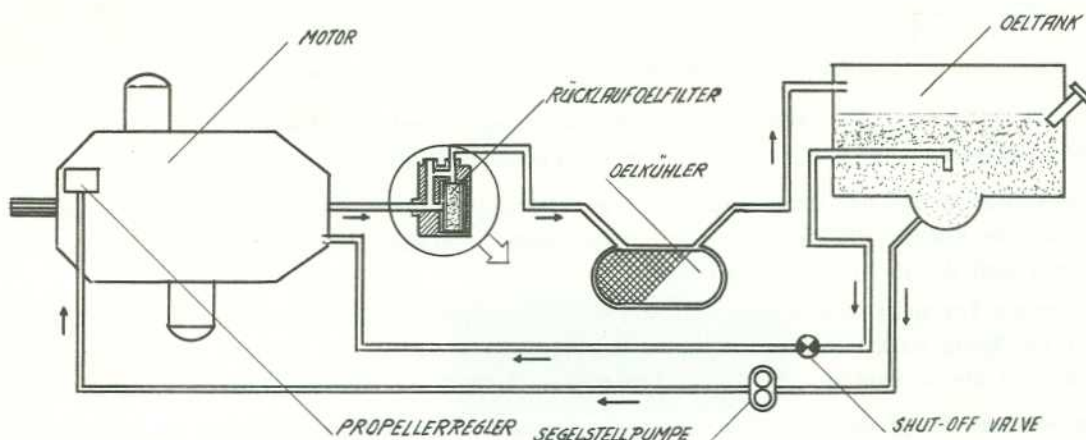
Wie wir das in den vergangenen Jahren stets getan haben, geben wir auch nach Abschluss des Jahres 1958 eine Uebersicht über die Entwicklung des Vorschlagswesens. Dabei zeigen unsere Zahlen in schönster Weise, wie sich unser Vorschlagswesen seit seinem Bestehen konsolidiert hat. Speziell beachtenswert ist der hohe Anteil der prämierten Vorschläge im verflossenen Jahr. Viel seltener als in der Zeit der Einführung unseres Vorschlagswesens gelangen heute nichtverwertbare Ideen zu uns. Der Fortschritt, den wir in dieser Beziehung gemacht haben ist erfreulich, rechnet man doch im allgemeinen im betrieblichen Vorschlagswesen mit einem Anteil der prämierbaren Vorschläge von ca. 20%. Wir haben es auf 33,5% gebracht, d.h. dass jeder dritte Vorschlag, der uns eingereicht wird, tatsächlich eine gute Idee ist.

Wenn nun im Jahre 1959 sich auch das Total der eingegangenen Vorschläge, bei gleichbleibender Qualität, wieder erhöht, so dürfen wir ehrlich zufrieden sein. Darum also, frisch an's Werk: je mehr Prämien wir ausbezahlen können umso lieber ist es uns!

Wir selbst helfen mit zu einem flotten Start ins 1959 und publizieren in der ersten Guten Idee vier Vorschläge, die zusammen mit Fr. 630.- prämiert wurden. Die Gewinner, alles Herren aus dem Dept. IV, sind:

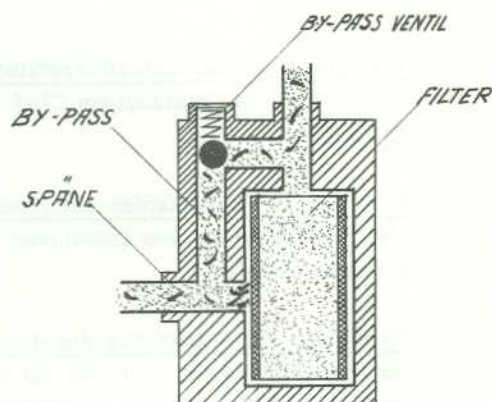
Herr Hans Frey, Triebwerk, Dept. IV	Fr. 450.-	6539
Herr Robert Inhelder, Triebwerk, Dept. IV	" 80.-	4904
Herr Jakob Kuhn, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	" 80.-	4924
Herr Josef Utzinger, Materialverwaltung, Dept. IV	" 20.-	5719

- 6539 Beim Aufsilbern oder Aufchromen müssen diejenigen Flächen der Werkstücke, die nicht einer solchen galvanischen Behandlung unterzogen werden dürfen, abgedeckt werden. In den meisten Fällen geschieht dies durch Auftragen einer Wachsschicht auf die betr. Partien. Dieses Verfahren ist jedoch mit einem ziemlich grossen Arbeitsaufwand verbunden. Für die galvanische Behandlung der Rückhalteplatten des Hauptpleuels und der Kupplungswellen des Laders der R-2800-Motoren schlug Herr Hans Frey vor, an Stelle von Wachs speziell aus PVC-Kunststoff hergestellte Abdeckungen zu verwenden. Die auf Grund des Vorschlages bereits hergestellten Versuchsabdeckungen haben sich in der Praxis bestens bewährt. Erstens lassen sie eine sauberere Plattierung erzielen, als dies bei der Verwendung von Wachs möglich war und zweitens können damit die Vorbereitungs- und Nacharbeiten wie Abdecken, Einwachsen, Reinigen etc. auf ein Minimum reduziert werden, besonders da sich eine nachträgliche mechanische Bearbeitung erübrigt. Dies bringt bei einer galvanischen Behandlung von jährlich ca. 1'150 Stück dieser Werkstücke eine bedeutende Einsparung an Arbeitsstunden.
- 4904 Herr Robert Inhelder konstruierte einen SpeziallötKolben zum Entfernen der Gummischutzbänder der Propellerenteiserkanten. Bisher wurde das Schutzband mit Benzol aufgelöst und mit einem scharfen Instrument abgekratzt, wobei oftmals die sich darunter befindende Enteiserkante beschädigt wurde. Mit dem neuen Werkzeug wird das Verfahren zum Lösen des Schutzbandes wesentlich vereinfacht, indem das Schutzband mit dem auf einen bestimmten Wärmegrad erhitzten LötKolben mühelos abgestossen werden kann.
- Somit bringt die vorgeschlagene Methode nicht nur eine grosse Einsparung an Arbeitszeit, sondern sie bietet auch Gewähr, dass beim Lösen des Schutzbandes die Heizkante nicht mehr verletzt wird.
- 4924 Auf Grund des Vorschlages von Herrn Jakob Kuhn wurde versuchsweise in den Lufteintrittskanal des Rückkühlers und Druckkabinen-Hydr. Oelkühlers der HB-IBU ein Schutzgitter eingebaut. Dieses Gitter hat die Aufgabe, Beschädigungen an den Kühlern, die durch abgelöstes Eis oder andere in den Lufteintrittskanal eingedrungene Gegenstände verursacht werden können, zu verhindern. Erfreulicherweise hat der Versuch gezeigt, dass der so geschützte Rückkühler keine Beschädigungen oder Deformationen mehr aufweist und die Massnahme Gewähr bietet, dass diese Kühlaggregate ihre volle Laufzeit von 12'000 Stunden erreichen können.
- Es ist nun vorgesehen, alle DC-6- und DC-7C-Flugzeuge mit solchen Schutzgittern auszurüsten. Der Einbau erfolgt während den Wertstandzeiten.
- 5719 Herr Josef Utzinger machte die Anregung, die Ersatzteilschubladen im Magazin mit dem den Flugzeugfarben entsprechenden Farben-Code zu bezeichnen. Dadurch wird eine gute Uebersicht darüber erreicht, wo und wie weit sich die Einlagerung der betreffenden Ersatzteile erstreckt. Ausserdem werden dadurch Schönheits- und Ordnungssinn, zwei sehr erwünschte Begriffe im Magazin, gefördert.
- Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :
- 302 Niederspannungskabel. Der Vorschlag, an Stelle des von Bendix gelieferten Niederspannungskabels, skydrolbeständiges Kabel 123-AN G-1930 zu verwenden, muss abgelehnt werden.
- Das vorgeschlagene Kabel weist eine glasfaserarmierte Kunststoffisolation auf, die der Einwirkung hoher Temperaturen, wie sie während des Betriebes vorkommen, nicht standhält. Diese Isolation wird bei einer Temperatur von 150°C brüchig und verbrennt teilweise bereits bei 190°C.
- 4404 Sicherheitserhöhung durch Drehen der Flugzeug-Bestuhlung um 180°. Als vor einigen Jahren sich kurz hintereinander einige schwere Flugzeugunfälle ereigneten, wurde dem Problem, den Passagieren die grösstmögliche Sicherheit zu bieten, ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Dabei wurde auch die Frage der nach rückwärts gerichteten Sitze eingehend studiert. Es zeigte sich aber dabei, dass das Empfinden des Rückwärtsfliegens die Mehrzahl der Flugpassagiere psychologisch negativ beeinflusst und dass es zudem fraglich ist, wieweit durch das Drehen der Sitze eine Erhöhung der Sicherheit erzielt werden kann. Der Sicherheitsfaktor wurde aber insofern erhöht, als man die Konstruktion und Befestigung der Sitze ständig verbesserte. Als neueste Entwicklung gilt der Stuhl mit einem sog. "Energy Absorber", der bei abnormaler Beschleunigung einen Teil der auftretenden Kräfte selbst vernichtet.
- 4553 Einbau eines Rücklaufölfilters zwischen Motorausstritt und Oelkühler bei den R-2800-Motoren. Die Ansicht, dass mit dem Einbau eines Rücklaufölfilters beim Wechseln von defekten Motoren auf das Reinigen der Oelleitungen, Oelkühler, Tank und Segelstellpumpe verzichtet werden kann, ist nicht richtig.



Durch den Einbau eines solchen Filters kann nämlich nicht verhindert werden, dass die vom Motor her stammenden Späne nicht doch durch das ganze Leitungssystem bis in den Tank gelangen. Ein solcher Oelfilter muss ja einen By-pass aufweisen, dessen Ventil sich bei relativ niedrigem Druck öffnet. Damit ist aber der Weg für eine Umgehung des Filters wiederum frei. Nachträglich festzustellen, ob nun Oel über den By-pass geflossen ist oder nicht, ist äusserst schwierig, wenn nicht gar ausgeschlossen. Der Grund, warum der Wright-Motor, wie er auf unseren DC-7C-Flugzeugen verwendet wird, mit solchen Rücklaufölfilters ausgerüstet ist, liegt hauptsächlich darin, dass die feinen Späne und Oelkohlenrückstände für einzelne Lager besonders bei diesem Motoren-Typ gefährlich sind und deshalb zurück gehalten werden müssen. Die Pratt & Whitney-Motoren sind in dieser Hinsicht weniger empfindlich und deshalb hat deren Herstellerwerk nie den Einbau von Rücklaufölfilters vorgesehen.

In weiteren wäre ein solcher Einbau auch viel zu kostspielig. Die meisten der erforderlichen Filterteile müssten neu hergestellt werden, da die Anzahl der noch vorhandenen alten Oelfilter und Rückschlagventile für einen Umbau der ganzen Flotte bei weitem nicht reicht und diese Teile nicht mehr ab Lager erhältlich sind.



48 Warntafel bei eingeschalteter "SPARK ADVANCE". Das Ausschalten der Spark Advance gehört zum normalen Procedure und sollte nicht durch ein spezielles Warnschild in Erinnerung gerufen werden müssen. Bei einer Leistungserhöhung sind noch andere Einstellungen und Schaltungen mit ebenso grosser Wichtigkeit zu berücksichtigen, wie z.B. Mixture-Auto-Rich, RPM erhöhen, Cowflaps öffnen - alles Massnahmen die konsequenterweise ebenfalls zu signalisieren wären. Von einem Bordmechaniker darf aber verlangt werden, dass er die Manipulationen für eine Leistungserhöhung kennt, ohne dass diese im Cockpit angeschrieben werden müssen.

5899 Sachbearbeiter für Ausgabenkontrolle. Die Beachtung einer grösstmöglichen Sparsamkeit liegt in der ureigensten Verantwortung eines jeden Chefs. Die Einsetzung eines vollamtlichen "Spar-Kommissärs" pro Departement würde deshalb lediglich die Verantwortung des Chefs verwässern. Im übrigen wacht bereits der Betriebswirtschaftsdienst des Dept. I mit seiner Budget-Kontrolle darüber, dass "Swissair-wide" die Ausgaben die bewilligte Höhe nicht überschreiten.

5900 Reorganisation Sektion Triebwerk. Diesen Vorschlag, der im Sinne der Ausführungen unseres Herrn Direktionspräsidenten eingereicht wurde, haben wir an den Chef des Departementes Technik weitergeleitet. Er wird dort von den zuständigen Herren als Beitrag zu den Reorganisationsvorschlägen betr. das Departement IV geprüft. Wie weit ihm, allerdings ausserhalb des Vorschlagswesens, stattgegeben werden kann, wird die nächste Zukunft weisen.

- 5922 Projekt "Bienenkorb". Der Vorschlag, Swissair-eigene Kabinen zu beschaffen, die, auf einer Hebebühne montiert, für den Transport der Passagiere vom Flugsteig direkt zur Flugzeugkabine verwendet werden sollen, kann von der Swissair aus folgenden Gründen nicht verwirklicht werden:
1. Die Bereitstellung von Transportmitteln für die Passagiere auf dem Tarmac, die bekanntlich allen Luftverkehrsgesellschaften zur Verfügung stehen, liegt grundsätzlich im Aufgabenbereich des Flugplatzhalters.
 2. Der Kanton Zürich hat entsprechend die Verpflichtung übernommen, Fahrzeuge für den Passagiertransport auf eigene Kosten, die dann den Carriern bei Bedarf mietweise abgegeben werden, anzuschaffen und befasst sich bereits mit deren Planung.
Im neuen Transitwarteraum sind zehn Abrufräume projektiert. Ob nun der Kanton zehn Transportwagen zur Verfügung stellen wird, ist fraglich. Voraussichtlich werden nur so viele angeschafft als notwendig sind, um die entferntesten Positionen bedienen zu können.
 3. Im weiteren bringt die Vorschlag kein neues Ideengut. Sowohl General Motors als auch Mercedes-Benz offerieren heute solche Fahrzeuge, wobei dasjenige der General Motors genau so wie das vorgeschlagene funktioniert. Dass Mercedes-Benz ferner zur Zeit einen Gelenkschlepper entwickelt, aus dessen Passagierkabine eine gedeckte und schwenkbare Teleskoptreppe direkt an den Eingang des Flugzeuges geführt werden kann, sei nur nebenbei bemerkt.
- 6500 Ausschleifen der Zentralbüchse vom Verteilergehäuse auf "sauber" statt auf +5 und +10. Der Aussendurchmesser des in diese Büchse einzufügenden Dichtringes wird durch die ihm zugeordnete Bohrung diktiert. Wird diese Bohrung nun im Durchmesser verändert, so deformiert sich der Dichtring, er wird unrund und dichtet nicht mehr.
- 6604 Verfügbarkeit einer Schreibmaschine in der Sektion IERA. Wir haben den Vorschlag als zweifellos berechtigtes Begehren an den zuständigen Chef weitergeleitet und hoffen, dass er inzwischen den beklagten Zustand geändert hat.
- 6533 Schleifen von Lagerzapfen auf Untermass. Die Auswechselbarkeit der Motorhinterteile muss gewahrt bleiben. Mit der Einführung von Untermass-Lagerzapfen würde diese verunmöglicht und der Vorschlag muss deshalb abgelehnt werden.
- 6565 Stehbolzen zur Befestigung des Actuators der Laderkupplung. Bereits seit einem Jahr werden diese Stehbolzen tiefer eingeschraubt, d.h. bis auf eine Höhe von 21 mm. Dadurch kann der Actuator ein- und ausgebaut werden, ohne am Vergaser anzustossen. Es ist aber wohl möglich, dass an vereinzelt R-2800-Motoren diese Massnahme noch nicht durchgeführt worden ist, doch wird dies jeweils bei der nächsten Motorrevision nachgeholt.
- 6593 Anbringen einer Lederlasche bei den Economy-Class-Stühlen. Es ist bekannt, dass viele Tischchen der Economy-Class-Stühle sich schwer bewegen lassen. Bei der Prüfung der Mittel, die diesem Zustand abhelfen könnten, wurden auch Lederlaschen in Betracht gezogen. Da diese aber unschön wirken, hat man sich entschlossen, die Tischchen mit Griffschalen zu versehen.

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

- 2508 Beleuchtungskörper für Elektro-Wagen
- 5120 Büromaterialausgabe
- 5687 Spanabsaugvorrichtung für Bohrmaschine
- 5695 Abändern der Lederumhüllung an den Legrest
- 5930 Wählerschalter für CB-Feuerlöschanlage
- 6560 Verbesserung am Puller zum Auswechseln der Oelröhrchen
- 6580 Reparatur-Methode für Economy-Stuhllarmlehnen
- 6589 Gasanzünder

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 5890 Fettpresse mit Spez.-Nippel zum Schmieren von Spez.-Lager
6067 Formel zur Errechnung des Durchschnittstarifes für die Poolabrechnung

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

- | | | | |
|------|---|-----|---|
| 5711 | Kontrolle über die Bezüge von Radioröhren | bei | Herrn J. Baumann IERA, Dept. IV |
| 6223 | Transporte mit firmaeigenen Lstwagen | bei | Herrn A. Wehrli, Materialverwaltung, Dept. IV |
| 6226 | Konsignations-Magazin | bei | Herrn A. Wehrli, Materialverwaltung, Dept. IV |
| 6606 | Pressluft-Anschlüsse in der Werft | bei | Herrn J. Bussmann, Betriebsplanung, Dept. IV |

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4074 Leuchtsignal zur Vermeidung von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel.
Es werden mit Rotating Lights, die auf die Schlepptraktoren montiert werden können, Versuche unternommen.
- 5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein.
- 5704 Verchromen der Zylinderbohrungen an den Mertracs. Ein Mertrac wird versuchsweise mit verchromten Zylindern ausgerüstet. Man hofft damit die Laufzeit des Motors von einem auf zwei Jahre erhöhen zu können. Die Resultate dieses Versuches müssen jedoch noch abgewartet werden.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/410/643/691/729/730/735/736/789/790/795/797/799/1424/1454/1455/2516/2845/2849/3357/4074/
4247/4419/4529/4530/4588/4594/4625/4640/4649/4650/4740/4748/4834/4954/5052/5100/5101/5111/5146/
5176/5196/5250/5263/5284/5303/5304/5456/5466/5508/5519/5520/5522/5531/5545/5561/5575/5579/5600/
5632/5656/5668/5670/5674/5694/5701/5702/5711/5714/5765/5769/5771/5775/5795/5803/5813/5825/5826/
5827/5849/5850/5854/5858/5861/5862/5874/5875/5876/5881/5886/5902/5910/5918/5945/5946/5959/5964/
6052/6071/6072/6073/6107/6124/6194/6215/6223/6226/6502/6503/6512/6534/6540/6543/6544/6555/6561/
6573/6585/6591/6599/6606/6613/6619/6622/6625/6630/6678/6684/6695.

* * *



Freizeitorganisation Mitteilungen

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

Tropicana

ist das Motto unseres diesjährigen

S W I S S A I R - B A L L E S

am 31. Januar 1959

im Kongresshaus (Eingang T) Zürich

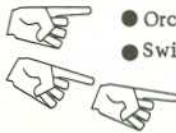
Wir laden Sie ein, an unserem beliebten Fest teilzunehmen

Beginn um 20.30 h

* * *

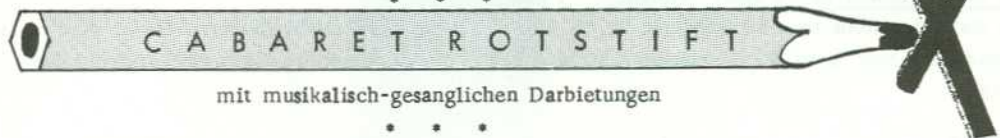
Drei ausgezeichnete Orchester sorgen für Ihre Unterhaltung :

- Orchester Willy Vogt im Traumland Far East (Konzert-Foyer)
- Orchester Ernst Baumann in der exotischen Tropenlandschaft (kl. Tonhalle-Saal)
- Swissair-Musik im wilden Dschungel (Vestibül)



und das "fliegende" Trio San José bekannt aus Fernsehen und Radio
erstmalig öffentlich in Zürich gastierend

* * *



mit musikalisch-gesanglichen Darbietungen

* * *

Unterhaltende Budenstände in den Garderobennischen im Vestibül



G R O S S E T O M B O L A

jedes vierte Los gewinnt

1. Preis: Flugbillet Zürich-Hongkong-Zürich mit einer Woche
Gratis-Aufenthalt im luxuriösen 1.Kl.-Hotel Peninsula

Dekorationen im Konzert-Foyer, im kleinen Tonhallsaal und im
Vestibül entworfen und ausgeführt durch Jac. Tobler, Graphiker, Zürich

Reservieren Sie Ihre Plätze rechtzeitig

Der Vorverkauf hat begonnen

Eintrittspreise : Für Swissair-Angehörige Fr. 11.- (inkl. Billetst.)

Für Fremde Fr. 13.20 (inkl. Billetst.)

keine Paarkarten

Vorverkauf- und Reservationsstellen :

Hirschengraben, Empfang	Kloten :
Swissair Terminus HB, Change	Dept. III, Kasse
Terreniahaus, Frachtannahme	Dept. IV, Kasse
Für Fremde: Swissair-Terminus HB, Change Tel. 341600	

AUF WIEDERSEHEN AM SWISSAIR - BALL !

Ski-Club

Voranzeige : Am 7. und 8. Februar 1959 findet wiederum in Rietbad (Toggenburg) das 22. Swissair-Skirennen statt. Das frühe Datum sollte uns die Gewissheit geben, dass die Skipisten unter einer hohen Schneedecke liegen werden. Wie erinnerlich, wurden die beiden letzten Skirennen in Rietbad verregnet. (Kein Wunder, die Ortsbezeichnungen erinnern zu stark an Nässe, -siehe letztjähriges Skirennen in Unterwasser und jetzt wieder Rietbad. Hoffen wir, dass der Wettergott dem Skiclub diesmal in Rietbad beistehen werde. Red.)

Programm

Samstag : Abfahrt mit geheizten Cars ab Kloten, Glattbrugg, Seebach, Oerlikon und Gessner-Allee.

- am Abend : Startnummern-Verlosung, anschliessend Skikilbi bis Tagwache !

Sonntag-Morgen : Riesenslalom und Spezialslalom

- am Nachmittag : Rangverkündigung

- gegen den Abend : Rückfahrt zum Ausgangsort

Kosten für Carfahrt und Verpflegung inkl. Uebernachten ca. Fr. 26.-.

Der Vorstand des Skiclub hofft auf eine grosse Aktivschar, aber auch Schlachtenbummler sind herzlich willkommen. Anmeldung für Schlachtenbummler: bitte Anschlagbrett beachten.

J. Isler

OL-Gruppe-SWISSAIR

Die OL-Gruppe hat ihre regelmässigen Trainings am 7.1.1959 wieder aufgenommen. Wir bewegen uns recht ausgiebig jeden Mittwoch Abend in der freien Natur in reiner Waldluft, um uns auf die schönen Läufe der kommenden Saison vorzubereiten.

Voranzeige : Alle Kolleginnen und Kollegen machen wir auf unseren Theoriekurs für Kartenlesen und Kompass aufmerksam. Dieser findet statt : Am Mittwoch den 11. und Mittwoch den 18. Februar 1959 im Schulzimmer der Kantine Taubenried, Kloten, jeweils 20.00 Uhr. Eine allgemeine Geländeübung ist auf Samstag den 21. Februar vorgesehen.

Am 21. März 1959 findet der erste Swissair-OL statt. Es können Zweier-Teams in 5 verschiedenen Kategorien starten. Wir bitten alle Interessenten, sich jetzt schon diesen Samstag-Nachmittag für unseren schönen Sport zu reservieren.

Für diese Anlässe bitte Anschlagbrett beachten.

E. Rosser

SPORTS ET LOISIRS

L'ecran Swissair

Une assemblée générale aura lieu dans le courant de janvier, chaque membre sera convoqué individuellement. Nous remercions tous les collègues qui nous ont déjà fait parvenir leur inscription et nous osons espérer que d'autres en feront autant.

L'ecran Swissair forme tous les bons voeux pour ses membres ainsi que pour leur famille.

La cotisation de 1959 sera encaissée à la paye de février.

Le secrétaire : Bersier.

Hockey Club

Section Glace.

Avis à tous les passionnés de ce sport "violent"

- Que nous nous réunissons tous les Lundis à 20.15 à la Patinoire des Vernets (Buvette-Pédat) avec ou sans patins.

- Que les intéressés sont priés de s'annoncer à Mr R.Perroud, Caisse Centrale Cornavin, afin d'obtenir une réduction sur le prix d'entrée.

Club des Echecs

Poursuivant notre tournoi interne nous arrivons, ce mois-ci aux résultats suivants :

Catégorie A				Catégorie B			
Ecuyer	8	parties jouées	6 1/2 points	Sauer	14	parties jouées	10 points
Heinz	5	" "	3 1/2 "	Gfeller	14	" "	10 "
Wälli	7	" "	3 "	Mélanjoie	15	" "	9 "
Glauser	8	" "	3 " etc.	Iseli	10	" "	6 "
				Besuchet	10	" "	6 " etc.

Tennis de table

"ERRATUM" Dans l'édition genevoise des NEWS de Décembre nous avons publié les noms de l'équipe Swissair face à l'équipe de la FINNAIR et nous avons mentionné par erreur celui de Monsieur Tanner. C'était celui de Monsieur Tinner qu'il fallait lire. Nous nous en excusons.

QUANT à l'activité du club elle ne doit pas cesser ! Nous n'avons pas à nous reposer sur nos lauriers ! Et que ceux que la compétition n'intéressent pas ne se retranchent pas derrière ce paravent. Au plaisir de vous revoir.

Ski Club

Le comité du club de ski et montagne présente à tous ses membres ses voeux les meilleurs pour 1959.

Programme d'hiver

11 Janvier : Crozet-Fierney (Jura français) course d'entraînement.

18 Janvier : La Clusaz

1 Février : Concours à la Barillette sur Saint-Cergue (sauf changement)

15 Février : Les Gets

1 Mars : Mégève

15 Mars : Morzine - Le Plenet

29 Mars : les Houches - Chamonix.

Lador

Wer nicht inseriert, gerät in Vergessenheit. - Ein alter Ausspruch der Zeitungsleute.

Clubs, die keine Einsendungen machen, geraten ebenfalls in Vergessenheit.