

NEWS

SWISSAIR

Für unsere Mitarbeiter
Herausgeber:
Presse- und
Public Relations-Dienst, Zürich

Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations, Genève

For our Staff
Published by:
Press and
Public Relations Office, Zurich

8. Jahrgang

Nr. 8

August 1959

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM JULI 1959

	<u>Juli 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>Juli 1958</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	19'050 + 7%	17'729
Ausgelastete Tonnenkilometer	12'812 +10%	11'670
davon : Passagier- und Gepäck-tkm	10'254 + 8%	9'532
Fracht-tkm	2'083 +23%	1'686
Post-tkm	475 + 5%	452
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	67,5%	65,6%

Im Juli 1959 nahm das Verkehrsangebot gegenüber dem vorjährigen Vergleichsmonat um 7%, die Nachfrage jedoch um 10% zu. Als Folge davon stieg der durchschnittliche Auslastungsgrad um 1,9 Punkte auf 67,5% (Budget 64%).

In Europa sank die Produktion um 5%, die Nachfrage indessen nur um 1%. Der mittlere Ladefaktor stellte sich auf 58,5%, verglichen mit 56,4% im Juli des letzten Jahres.

Weiterhin erfreulich verlief das Nordatlantikgeschäft. Bei den Passagierflügen war die Zahl der offerierten Tonnenkilometer um 7% grösser; die verkaufte Leistung wuchs aber um 13%, so dass der Auslastungskoeffizient auf 81,7% anstieg, was einer Verbesserung um 4,4 Punkte gleichkommt. Bei den Frachtkursen vermochte die Nachfrage (+ 308%) mit dem massiven Mehrangebot von 333% nicht ganz Schritt zu halten, weshalb der Auslastungsgrad von 65,9% auf 62,0% nachgab; bei der Fracht ist die Hochsaison nicht zur gleichen Zeit wie beim Passagierverkehr.

Im Nahen Osten nahmen angebotene und ausgelastete Tonnenkilometer um je 15% zu; der mittlere Ladefaktor blieb mit 62,3% praktisch unverändert.

Ein im Vergleich zum Vorjahr wiederum unbefriedigendes Resultat liefert das südatlantische Verkehrsgebiet. Neben einer um 8% höhern Produktion bildete sich die Nachfrage um 14% zurück. Während wir im Juli 1958 einen Ladefaktor von 82,7% verzeichneten, waren es im Berichtsmonat noch 65,9%.

Der Ferne Osten ergab dagegen erneut ein gutes Ergebnis: bei unveränderter Offerte verbesserte sich die Auslastung von 62,4% auf 67,9%.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Damit eine Unternehmung existieren kann, muss sie eine Leistung erbringen, d.h. sie muss ein Produkt produzieren und für dessen Absatz sorgen. Zwischen der Leistung einer Verkehrsunternehmung und derjenigen einer Fabrikationsunternehmung besteht nun ein wesentlicher Unterschied. Während eine Fabrikationsunternehmung ihre Leistung auf Lager legt und in einem spätern Zeitpunkt veräussern kann, fällt bei einer Verkehrsunternehmung die Produktion und die Konsumation unmittelbar zusammen. Aus diesem Grunde kommt gerade bei einer Luftverkehrsgesellschaft der Auslastung eine entscheidende Bedeutung zu. So sagt uns ein Auslastungsgrad von 60 %, dass 60 % der von uns erbrachten Leistung verkauft worden ist und entsprechende Erträge brachte, während 40 % der Produktion nicht beansprucht wurde. Eine Erhöhung des Auslastungsgrades bedeutet somit, dass die Erträge ungefähr im gleichen Masse zunehmen, während auf der Kostenseite nur unmerkliche Mehrkosten entstehen.

Es ist deshalb für uns als Luftverkehrsgesellschaft ausserordentlich wichtig, durch günstige Flugplangestaltung, erstklassigen Service und einen sehr gut gewarteten Flugzeugpark zusätzliche Passagiere und vermehrtes Transportgut zu gewinnen und damit unsere Auslastung zu erhöhen.

Im ersten Quartal vermochten die Verkäufe der erhöhten Produktion nicht ganz zu folgen, was zu einem entsprechenden Rückgang des Auslastungsgrades führte. Rückblickend auf das erste Halbjahr lässt sich erfreulicherweise feststellen, dass dieser Rückstand trotz der verschärften Konkurrenz aufgeholt werden konnte. Kumulativ steht der nunmehr 8 %igen Angebotssteigerung eine gleich hohe Nachfragesteigerung gegenüber. Damit konnte auch der Auslastungsgrad auf gleicher Höhe wie im Vorjahr gehalten werden.

Der heute vorliegende Zwischenabschluss per 30. Juni zeigt wiederum die bereits am Ende des ersten Quartals festgestellte günstige Entwicklung unseres Betriebsergebnisses. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich unsere Betriebsrechnung wie folgt verändert :

Position	1959 Mio. Fr.	1958 Mio Fr.	Veränderung in %
Kosten	112,9	103,3	+ 9
Erträge	126,7	113,3	+ 12
Betriebsgewinn	13,8	10,0	+ 38
Abschreibungen	10,2	11,8	- 14
Reingewinn bzw. -Verlust	+ 3,6	- 1,8	-

Dieser Ueberblick zeigt, dass die um 9 % gestiegenen Kosten mit Bezug auf die 8 %ige Mehrproduktion leicht überproportional zugenommen haben. Diese Entwicklung ist hauptsächlich auf die immer mehr ins Gewicht fallenden Jet-Vorbereitungskosten zurückzuführen.

Da die Auslastung auf dem Vorjahresstand gehalten werden konnte, brachte uns der offerierte tkm gleich viel ein wie letztes Jahr, nämlich Fr. 1.18. Ferner sind die Erträge aus Nebenleistungen (Abfertigung, Bordbuffet, Schulung, Technische Arbeiten für Dritte) wesentlich höher als im Vorjahr.

Dank dieser Tatsache weist denn auch der Betriebsgewinn eine Steigerung um 3,8 Mio. Fr. oder 38 % auf, so dass nach Abzug der Abschreibungen ein Reingewinn von 3,6 Mio Franken verbleibt.

Dieses erfreuliche Resultat wird uns erlauben, die im Hinblick auf den bevorstehenden Einsatz unserer neuen Strahlflugzeuge dringend notwendig werdenden zusätzlichen Abschreibungen unserer bestehenden DC-7C Flotte vorzunehmen. Der Uebergang zu den Strahlflugzeugen wird uns damit wesentlich erleichtert.

E. Grob
Chef Departement II

CONVAIR-600 STATT CV-880 ?

Seit der Auftragserteilung über 5 CV-880-Strahlverkehrsflugzeuge im Oktober 1958 haben die Convair-Werke den neuen Typ CV-600 "Coronado" in Arbeit genommen. Der CV-600 wird mit neuartigen Doppelstromtriebwerken ("turbofans") ausgerüstet, die eine Verbesserung der Nutzlast, der Reichweite, des spezifischen Brennstoffverbrauchs und der Geschwindigkeit herbeiführen werden. Unser Verwaltungsrat wird Ende September darüber befinden, ob unsere Bestellung auf CV-600 abgeändert werden soll.

SWISSAIR-WERBUNG FÜR STRAHFLUGZEUGE

Unser Angebot an Passagierplätzen (und Frachtraum) wird ab Frühjahr 1960, mit der Inbetriebnahme unserer ersten Strahleinheiten, sprunghaft in die Höhe schnellen. Dieser Umstand erfordert eine aktivierte Werbung.

Wir müssen uns dabei vorab bewusst sein, dass wir bei weitem nicht die erste Gesellschaft mit Strahlflugzeugen sind. Die Ausgangslage für unsere Jet-Werbung ist deshalb auch ganz anders als bei den Unternehmen, die bereits heute Strahlflugzeuge einsetzen. Diese müssen dem Publikum die neuen Flugzeugtypen vorerst bekanntmachen, ihre Vorteile drastisch vor Augen führen und eventuelle Hemmungen beseitigen.

Nächstes Jahr werden aber Jets keine absolute Neuigkeit mehr sein. Es wäre deshalb auch verfehlt, wenn wir das Vorgehen der andern Gesellschaften kopierten, d.h. unsere Strahlflugzeuge mit entsprechend grossem Aufwand vorstellten.

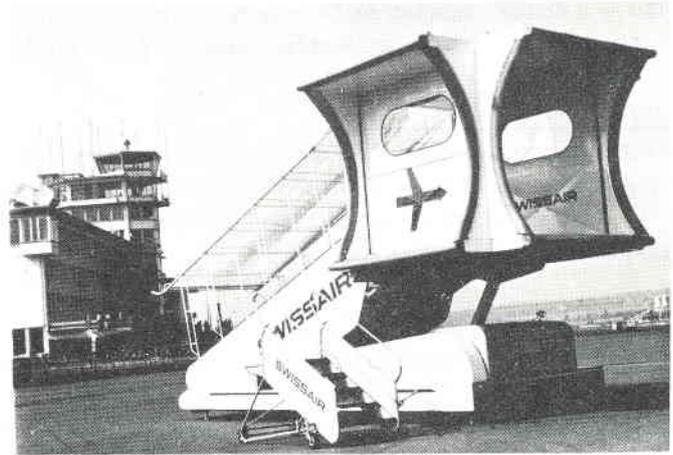
Um die erhöhte Produktion verkaufen zu können, muss der Markt ganz allgemein erweitert werden. Mehr Leute müssen mehr fliegen. Es gilt, in neuen Publikumsschichten die Lust zu wecken, nach fernen Ländern zu reisen und dazu das Flugzeug zu benützen.

Deshalb wird die Swissair das Hauptgewicht ihrer Werbung auf die Propagierung von Destinationen, das heisst auf die von uns angeflogenen Städte und Gebiete, legen. Der ganzen Welt soll der Name "Swissair" und die Tatsache, dass wir nicht nur von und nach der Schweiz fliegen, geläufig werden. Ferner ist wichtig dass wir immer wieder auf den gepflegten Swissair-Service, die aufmerksame Bedienung und die vorzüglichen Mahlzeiten hinweisen - kurz, die Fluggäste davon überzeugen, dass die Begriffe "Swissair" und "das Beste" identisch sind. Wir werden dieses Ziel mit allen zur Verfügung stehenden Werbemittel - mit Inseraten, Plakaten, Prospekten, Filmen, Vorträgen, Ausstellungen etc. - zu erreichen suchen.

KORREKTUR

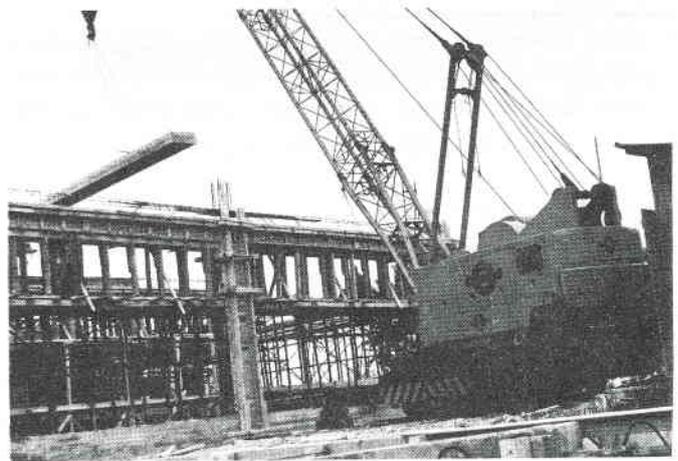
Die Swissair Photo AG macht uns darauf aufmerksam, dass ihre korrekte Adresse Sumatrastrasse 27, Zürich 6 (nicht Stadtkreis 7, wie in den letzten "News" irrtümlich gemeldet) lautet.

DAS BILD DES MONATS



David und Goliath

Bei den Flughafenbesuchern in Kloten stösst unsere kürzlich eingetroffene, erste DC-8-Einstiegtreppe, mit der zur Zeit an andern Flugzeugtypen Versuche angestellt werden, auf besonders reges Interesse. Unser Bild zeigt das mit einem VW-Industriemotor betriebene, 6,5 m hohe und 3 1/2 Tonnen schwere Ungetüm neben dem DC-3-"Stägeli".



Der Schulhaus-Erweiterungsbau in Kloten unter Dach

Anfangs August erhielt der östlich unseres Klotener Schulgebäudes entstehende Trakt, der die beiden Jet-Simulatoren beherbergen wird, seine Bedachung. Die dazu verwendeten 36 kastenförmigen Dachelemente aus stahlarmiertem Beton wurden auf dem Platz vorfabriziert und mit einem Kran auf die Betonunterzüge gehoben. Die Montage nahm nur 8 Stunden in Anspruch. Ein einzelnes Element wiegt trotz seiner respektablen Abmessungen (Länge 9 m, Breite 1 m, Höhe 30 cm) "nur" 2,5 Tonnen. Diese Tatsache ist dem Umstand zu verdanken, dass die Balken - bei einer Betonwandstärke von 6 cm - hohl sind. Die in der Schweiz nur selten angewandte Methode gilt dank der Einsparung von Beton und Arbeitszeit als besonders rationell. Die Decke ist so tragfähig, dass gegebenenfalls eine zweite Etage aufgestockt werden kann.

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zum DC-6 Pilot-in-Command auf dem Sektor Nordatlantik wurde Flugkpt. Malcolm Cross ernannt, während die Piloten Willy Plüss und Guido Schaefer zu Convair-Kommandanten und Flugkpt. Michael Day zum DC-3-Kommandanten avancierten. Wir wünschen den Neuernannten weiterhin guten Erfolg.

NEUE DIENSTSTELLE IM DEPT. III

Als neuer Zweig der Stabstelle Operational Engineering der Abteilung Flight Operations wurde auf 1. August das Airport Engineering geschaffen. Die neue Dienststelle befasst sich mit der Beschaffung und Auswertung aller operationellen Daten der von der Swissair angeflogenen oder neu anzufliegenden Flugplätze. Mit dieser Aufgabe wurde Herr Werner Busenhardt, dipl. Bau-Ing. ETH, Pilot, betraut.

FRACHTCHARTERFLÜGE

Im ersten Halbjahr 1959 führte die Swissair 39 Frachtcharterflüge aus. In 29 Fällen setzte sie dazu ihre eigenen Flugzeuge, vorab den DC-6A "Cargoliner", ein. Für die übrigen Flüge benützte sie Einheiten fremder Gesellschaften, wobei sich die Zusammenarbeit mit der Balair besonders erfreulich gestaltete. Unter der beförderten Fracht seien erwähnt ; Umzugsgut, Büromaschinen, Uran, Affen, Gold und Banknoten. Destinationen waren u. a. ; Warschau, Istanbul, Pusan (Korea) und Bagdad, während unter den Abflugorten Detroit, Prag, London, New Delhi und Beirut figurierten.

1000 KINDER IN UNSEREM TECHNISCHEM BETRIEB

Die Migros-Klubschule führte diesen Sommer "Ferienkurse für Daheimgebliebene" durch. Zürcher Schulkindern, die nicht in den Genuss einer Ferienreise gelangten, wurde die Gelegenheit zu Betriebsbesichtigungen, Bastelarbeiten und Ausflügen geboten. Im Rahmen dieser Veranstaltungen besuchten in der Zeit vom 13. Juli bis 15. August rund 1000 zehn- bis vierzehnjährige Kinder unsern Technischen Betrieb.

KÄSE FÜR PHILIPPINEN-SCHWEIZER

Aus Anlass der Bundesfeier liess die Swissair-Vertretung für die Philippinen der in Manila versammelten Auslandsschweizer-Festgemeinde einen 60pfündigen Laib Schweizerkäse überreichen. Im Dankesbrief des Präsidenten des Schweizerklubs steht unter anderem der nette Satz ; "Wir hoffen, dass diese Käseübergabe am 1. August zur Tradition werde ; doch seien Sie versichert - ob Käse oder kein Käse, die Schweizer werden weiterhin Swissair fliegen."

MR. WORLDWIDE GEWINNT TROPHÄE

Eine aus zwölf Nummern bestehende Serie von Swissair-Werbebriefen, die in allen Verkehrsgebieten zum Versand gelangt und in den U.S.A. zudem als Inseratenkampagne ausgewertet wird, ist anlässlich eines jährlichen Wettbewerbs der nord-amerikanischen Direct Mail Advertising Association zum "Direct Mail Leader 1959" erklärt und mit einer Trophäe ausgezeichnet worden. Die Briefe - über welche allerdings, wie man der Objektivität halber sagen muss, die Meinungen ausserordentlich weit auseinandergehen - haben die Abenteuer des "Mr. Worldwide" zum Gegenstand. Dieser Swissair-Globetrotter wird vom bekannten Kabarettisten Walter Roderer dargestellt ; die Photographien stammen von Michael Wolgensinger. Die geistigen Väter Mr. Worldwides sind Bert Diener (Verkaufsförderung Passagen) und Max Schneider (Propaganda-Abteilung) ; wir gratulieren ihnen zu diesem Erfolg.

HEIMAT-PROPAGANDA

Unsere Vertretung für Nordamerika in New York hat unter dem Motto "Home is where the heart is" eine neuartige Werbekampagne begonnen. Diese appelliert an das Bedürfnis der zahlreichen europäischen Ansiedler in den Vereinigten Staaten und Canada, ihrer Heimat einen Besuch abzustatten. Ein Prospekt, der auf die günstigen Verbindungen der Swissair sowie auf Zahlungserleichterungen und Sondertarife hinweist, ist nicht nur englisch, sondern auch deutsch, italienisch, griechisch, polnisch, jugoslawisch und tschechisch gedruckt und u. a. an die in diesen Sprachen erscheinenden Zeitungen der U.S.A. versandt worden. So haben die Linguisten von Swissair-New York zum Beispiel herausgefunden, dass der Leitspruch von der "Heimat", die dort ist, wohin sich das Herz sehnt" in griechischer Uebersetzung folgendermassen lautet ;

Τὸ Σπίτι εἶναι ἐκεῖ ποὺ εἶναι ἡ Καρδιά

(Dreimaliges schnelles Nachsprechen fördert die Zungenfertigkeit ungemein!)

DIE SCHWEIZER FLUGHÄFEN IM ERSTEN HALBJAHR

	<u>Zürich</u>	<u>Genf</u>	<u>Basel</u>
<u>Gewerbmässiger Verkehr</u>			
<u>1. Flugzeugbewegungen</u>			
Linienverkehr	18'495	10'885	3'613
Bedarfsverkehr	<u>3'622</u>	<u>1'805</u>	<u>2'198</u>
Total	22'117	12'690	5'811
Zu- oder Abnahme	+ 3,4%	- 0,9%	- 0,17%
<u>2. Passagiere</u>			
a) Lokal			
Linienverkehr	449'977	266'033	39'931
Bedarfsverkehr	<u>20'163</u>	<u>7'526</u>	<u>20'536</u>
Total	470'140	273'559	60'467
b) Direkter Transit (einmal gezählt)			
Gesamttotal	<u>41'869</u>	<u>39'479</u>	<u>27'860</u>
Zunahme	+ 9,7 %	+ 9,9 %	+ 4,3 %
<u>3. Fracht in Tonnen</u>			
Zunahme	+ 26,6 %	+ 23,0 %	+ 8,8 %
<u>4. Post in Tonnen</u>			
Zu- oder Abnahme	- 1,3 %	- 4,2 %	+ 117 %

DER WELTLUFTVERKEHR 1958

Die Verkehrsergebnisse der 86 IATA-Gesellschaften für das Jahr 1958, die 87 % des Weltluftverkehrs (ohne China und Russland) bewältigten, ergaben folgendes Bild:

	<u>Linienverkehr 1958</u>	<u>Zu- oder Abnahme gegenüber 1957</u>
Geflogene km	2'361'000'000	+ 8,6 %
Offerierte Tonnenkilometer	14'814'000'000	+ 10,4 %
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'446'000'000	+ 9,3 %
davon : Passagier- und Freigepäck-tkm	6'532'000'000	+ 7,1 %
Uebergepäck-tkm	165'000'000	+ 10,0 %
Fracht-tkm	1'320'000'000	+ 21,5 %
Post-tkm	429'000'000	+ 10,3 %
Auslastungsgrad	57,0 %	- 0,6 Punkte

WOHER STAMMEN DIE VERKEHRSFLUGZEUGE ?

Einem Bericht der Aerospace Industries Association zufolge verfügten die IATA-Gesellschaften im April 1959 über 3'197 Verkehrsflugzeuge. Davon stammten 2'642 Einheiten oder 82,6 % aus den U.S.A. (B-707, Stratocruiser, Convair-240/340/440, DC-3, DC-4, DC-6, DC-7, Constellation, Superconstellation, Martin 2-0-2/4-0-4 und C-46 Commando), 14,2 % aus Grossbritannien (Viscount, Viking, Heron, Dove, Rapide, Britannia, Hermes und York), 0,8 % aus Frankreich (Caravelle, Breguet etc.) und 1,9 % aus Kanada. Der Rest von 0,5 % entfällt auf Flugzeuge östlicher Herkunft.

AUSSENVERTRETER-KONFERENZ

Die diesjährige Konferenz unserer Ausenvertreter findet vom 4. bis 6. November in Basel statt.

HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeitern zu ihrer Vermählung alles Gute wünschen zu dürfen :

Planungsdienst : 15.7. Werner Heim, Bauabteilung.

Dept. I : 11.7. Werner Brunner, Frachtabrechnung; 14.7. James Lussy, Archiv.

Dept. III : 1.6. Arthur Oberholzer, Frachtannahme; 6.6. Walter Bade, Passagierdienst; 11.6. Josef Regli, Terminus 11.7. Bernhard Oettli, Crew Assignment.

Dept. IV : 12.5. Arnulf Braun, Radio-Werkstatt; 26.6. Henry Flück, Materialverwaltung; 1.7. Kurt Racine, Technische Kontrolle IERA.

EIN PILOTENFILM

Am 27. August wird in Bern ein im Auftrag der Abt. für Flugwesen und Fliegerabwehr, des Eidg. Luftamtes und der Swissair erstellter Kurzfilm "Auskunft im Cockpit" uraufgeführt, der mithelfen soll, für den Pilotenberuf zu werben. Der Streifen wurde von der Condor-Film AG gedreht; als Hauptdarsteller hatten sich Anne-Marie Blanc, Paul Hubschmid und Robert Freitag zur Verfügung gestellt. Hohe Persönlichkeiten werden die festliche Premiere mit ihrer Anwesenheit beehren; u. a. haben die Herren Bundespräsident Chaudet und Bundesrat Streuli ihre Teilnahme zugesagt. - "Auskunft im Cockpit" wird dem schweizerischen Kinopublikum ab Herbst dieses Jahres im Beiprogramm zum deutschen Spielfilm "Helden" vorgeführt.

HABEN SIE SCHON GEWUSST

..... dass die Swissair im Jahre 1958 an ihre jüngsten Passagiere Spielwaren im Gesamtwert von über 14'000 Franken abgab?

..... dass die IATA nach dem kürzlich erfolgten Beitritt von Sudan Airways jetzt 88 Mitgliedgesellschaften zählt?

..... dass die grösste Fischereigenossenschaft von West-Bengalen der Swissair nun bereits zum zweiten Mal den ersten internationalen Preis für den besten Wandkalender zuerkannte?

DC-8-REKORDFLUG

Ein DC-8 (kontinentale Version) der Delta Air Lines stellte am 22. Juli einen offiziellen Rekord für Verkehrsflugzeuge auf der Strecke von Long Beach, Kalifornien, nach Miami auf. Er legte die 4008 km messende Distanz von Küste zu Küste in einem Nonstop-Flug von 4 Stunden und 43 Minuten zurück und erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von 942 km/h.

..... UND LANGSAMSTER FLUG EINES SWISSAIR-FLUGKAPITÄNS

Eine Notiz in der westschweizerischen Presse besagte, dass der Ballon "Mungg" am 23. Juli nach über siebenstündigem Flug von Olten her kommend in der Nähe von Pontarlier mit einer Hofratslandung Boden gewann. Dem Korb entstiegen neben dem Ballonpiloten Gustav Eberhardt zwei an schnellere Flüge gewohnte Mitarbeiter der Swissair, nämlich Flugkapitän Horst Meyner und der Stellvertreter unseres Propagandachefs, Walter Weber. Es lebe die Gemächlichkeit!

SEIT VIERZIG JAHREN VERKEHRSFLUGZEUGE

Im Juli 1919 wurde der F-13 der deutschen Junkers-Flugzeugwerke, das erste eigentliche Verkehrsflugzeug der Welt, in Betrieb genommen. Dieser Ganzmetalleindecker bot fünf Passagieren Platz und erreichte mit seinem 240 PS-Motor eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 135 km/h. 1922 überquerte ein F-13 der Ad Astra, pilotiert von Henri Pillichody, auf einem Streckenflug nach Nürnberg zum erstenmal in der Geschichte des schweizerischen Luftverkehrs unsere Landesgrenze.

"CAMERA"-SONDERNUMMER ÜBER DIE LUFTFAHRT

Die Monatszeitschrift "Camera" (Verlag C.J. Bucher AG, Luzern), trat im Juli mit einer besonders schönen und reichhaltigen Sondernummer über die Luftfahrt vor die Öffentlichkeit. Beiträge hervorragender Wissenschaftler aus verschiedenen Ländern sind durch erstklassiges Photomaterial ergänzt.

DIE GUTE IDEE

SWISSAIR

Nr. 67

August 1959

Herausgegeben durch:

Büro für
Organisations-
Manual-
und Vorschlagwesen



Wir freuen uns heute wieder die Namen von sieben Prämiengewinnern publizieren zu können und beglückwünschen die nachstehend genannten Herren herzlich zu Ihrer guten Idee.

Herr Heinrich Kundert, Flz.-Unterhalt,	Dept. IV	Fr. 160.-	4588
Herr Bruno Brunner, Section-technique,	Genève	Fr. 50.-	797
Herr Albert Stutz, Flz.-Unterhalt,	Dept. IV	Fr. 50.-	5886
Herr Werner Ringgen, Geräte-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 30.-	6282
Herr Albert Stengele, Materialabteilung,	Dept. IV	Fr. 30.-	6762
Herr Gottlieb Bohnet, Administration,	Dept. III	Fr. 20.-	4834
Herr Max Fischer, Materialabteilung,	Dept. IV	Fr. 20.-	6850

Die gute Idee

5888 Herr Heinrich Kundert machte seinerzeit den Vorschlag, für die Unterlagen der Leitbleche an den R-2800-Motoren Neoprene, statt wie bisher Gummi mit Stoffeinlage zu verwenden. Die daraufhin durchgeführten praktischen Versuche haben dann auch eindeutig ergeben, dass sich die aus Neoprene hergestellten Unterlagen im Betrieb bedeutend besser bewähren als diejenigen aus Gummi mit Stoffeinlage. Es zeigte sich nämlich, dass sich die Anzahl der pro Motoren-Revision zu wechselnden Unterlagen um die Hälfte reduziert hat, d.h., dass durchschnittlich pro Motor-Revision 7 Dichtungen plus die entsprechende Arbeitszeit für das Wechseln derselben eingespart werden können.

Prämienantrag : Fr. 160.-

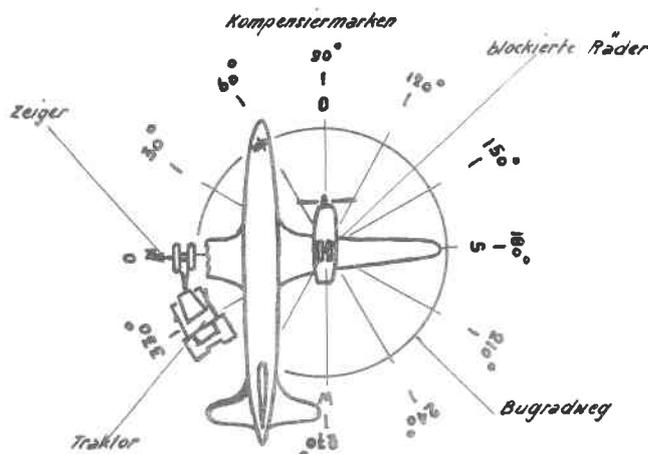
5886 Herr Albert Stutz schlug vor, für die Montage der Wasserheizer am DC-7C-Buffet sog. fliegende Briden zu verwenden. Diese Befestigungsart vereinfacht den Heizer-Ein- und -Ausbau ganz wesentlich, weil sie den Zugang zu den Befestigungsschrauben gegenüber der vorherigen Ausführung bedeutend verbessert.

Der Vorschlag wurde während den Blockzeiten 1958/59 bereits verwirklicht.

Prämienantrag Fr. 50.-

797 Herr Bruno Brunner hat eine neue Methode zum Kompensieren des Kompasses der DC-6- und CV-440-Flugzeuge entwickelt. Die Neuerung beruht auf folgendem System :

Das zu kompensierende Flugzeug ist mit dem rechten Hauptfahrwerk auf die Drehscheibe zu stellen und das Rad durch Herunterbinden des Bremspedals zu blockieren. Die Bugradsteuerung ist auszuhängen und das Rad so zu stellen, dass die Achse auf das Drehscheibenzentrum hinweist. In die Nabe des linken Hauptfahrwerkes wird nun ein Zeiger gesteckt, welcher vom Führer des an diesem Fahrwerk stossenden Traktors beobachtet werden kann.



Damit kann das Flugzeug vom Traktorfahrer unter wesentlich leichteren Bedingungen auf den gewünschten Kompasskurs gefahren werden. Dass deshalb diese Arbeit auch weniger routinierten Fahrern überlassen werden kann wirkt sich besonders für Genf vorteilhaft aus.

Prämienantrag : Fr. 50.-

6282 Um den Gussdrehtisch in der Strahlkabine vor allzu starker Abnutzung zu schützen, deckte Herr Werner Ringgen diesen mit einer Gummimatte ab. Es zeigte sich, dass damit der Drehtisch wirklich geschont wird und statt dreimal pro Jahr nur alle zwei Jahre ersetzt werden muss.

Prämienantrag : Fr. 30.-

6762 Zur weiteren Unterteilung der Blechtable der Magazingestelle fertigte Herr Albert Stengele eine Trennwand als Muster an. Da seine Ausführung nicht nur allen Ansprüchen genügt, sondern im Vergleich zu den handelsüblichen Elementen viel einfacher und für das Magazin zweckmässiger ist, wird sein Vorschlag akzeptiert und ihm die verdiente Prämie zugesprochen.

Prämienantrag : Fr. 30.-

4834 Herr Gottlieb Bohnet machte darauf aufmerksam, dass beim Einschieben der Manuals in die Bordmechanikerschublade die Manualblätter von den Abteilwänden oft beschädigt werden. Als Abhilfe schlug er vor, die 3 Längswände durch eine einzige höhere Wand zu ersetzen und vorn eine Querwand anzubringen. Durch diese Aenderung wird der Platz zum Einschieben der Manuals vergrößert, die Bücher werden geschont und der Besatzung stehen stets saubere Unterlagen zur Verfügung.

Der Vorschlag wird durch die Bordmech.-Aspiranten verwirklicht.

Prämienantrag : Fr. 20.-

6850 Auf den Vorschlag von Herrn Max Fischer hin werden in die Anschlag-Gummitteile P/N 2149836-SWR Distanz-Büchsen eingeleimt, um das zu starke Anziehen der Befestigungs-Elemente zu verhindern. Ferner wird in Zukunft für die Herstellung dieser Teile eine bessere Gummiqualität verwendet. Diese Massnahmen sollen die Rissbildung zwischen den Bolzenköpfen verhindern.

Prämienantrag : Fr. 20.-

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

410 Veteranenehrung. Ueber die Ehrung der Dienstjubilare besteht eine Weisung des Direktionspräsidiums, welche namentlich die Leistungen der Swissair anlässlich des Jubiläums festlegt. Die Regelung der Dienstaltersgeschenke entspricht im wesentlichen den Gepflogenheiten der Schweiz. Industrie und der SBB. Besondere Flugreisen sind in der erwähnten Weisung nicht vorgesehen, da ja die dienstälteren Mitarbeiter bereits im Reglement für die Transportvergünstigungen besser gestellt sind. Auch ein besonderer Beitrag auf das persönliche Konto der Pensionskasse wird nicht gewährt, und zwar weil die dienstälteren Mitarbeiter einen solchen Beitrag jeweils bei der Verteilung der Zuwendungen aus dem Geschäftsergebnis der Swissair erhalten.

1227 Babykörbe. Es ist bekannt, dass die verfügbaren Babykörbe für Kinder zwischen 1 und 2 Jahren meistens zu klein sind. Eine grössere Konstruktion wäre technisch wohl möglich, würde aber besonders in jenen vielen Fällen, wo der Korb leer herumgeführt werden muss, zuviel Platz beanspruchen. Zudem ist es gefährlich, Kinder, die bereits stehen können, in einem am Hat-Rack festgemachten Babykorb unterzubringen. Um diesem sicher begründeten Nachteil abzuwehren, wurde bereits vor Eingang dieses Vorschlages die Ingenieur-Abteilung mit der Konstruktion einer Art Babysitz für Kinder beauftragt.

1446 Verwendung von Servierboys auf Flugzeugen. Der vorgeschlagene Servierboy ist seit über einem Jahr auf fast allen unseren Flugzeugen im Gebrauch. Er wird auf den Kurzstrecken als Verkaufs- und auf einigen Langstrecken als Servierwagen benützt. Zum Verteilen, bezw. Einsammeln von Plateaux kann er aber nicht gebraucht werden, da diese Arbeit bei seiner Verwendung eher mehr Zeit erfordert. Zudem lässt er sich in der Touristenklasse nur zur Hälfte öffnen, wodurch er zur Aufnahme von Plateaux zu klein wird.

- 1588 Redaktion der "Gute Idee". "Hier irrt Goethe!" sind wir versucht zu sagen beim Lesen der Behauptung des Einsenders, dass die Kommentare zu den abgelehnten Vorschlägen ja nur einen Mitarbeiter interessieren würden.
- Eines der Geheimnisse der Lebendigkeit unseres Vorschlagswesens (und dass es lebendig sei wagen wir nun zu behaupten!) liegt darin, dass wir uns Mühe geben bei der Kommentierung aller, und eben auch der abgelehnten Vorschläge. Fast möchten wir sagen, dass uns die Antwort an den unbekanntem Einsender eines abgelehnten Vorschlages noch mehr am Herzen liegt als der Text für jemanden, der ja schon durch eine Prämie befriedigt wird.
- Es gibt aber noch andere Gründe, die gegen eine Aufgabe der Kommentare zu den abgelehnten Vorschlägen sprechen. Z.B. der Verlust einer Möglichkeit, die Mitarbeiter der Swissair über alle denkbaren Probleme unseres Betriebes zu orientieren. Gerade weil wir auf eine seriöse Kommentierung Wert legen glauben wir behaupten zu dürfen (als Behauptung Nr. 2!) dass diejenigen, die unsere Ausführungen regelmässig lesen, sich mit der Zeit ein ganz ansehnliches Wissen über unseren Betrieb aneignen können und dass mancher auf Probleme hingewiesen wird, von denen er bisher keine Ahnung hatte.
- Ferner helfen uns die Kommentare zu den abgelehnten Vorschlägen, indem sie den Mitarbeitern bekannt machen, über welche Fragen bereits Vorschläge eingereicht und nicht honoriert wurden. So werden manche Doppel- oder Dreifach-Vorschläge vermieden.
- Bleibt die Frage des Papierverbrauchs. Kommen wir aber da nicht an den Punkt wo wir bekennen müssen, dass es überall, sei es zu Hause, in einem Unternehmen oder anderswo, Gebiete gibt, auf denen eine betonte Sparsamkeit falsch am Platze ist. Bei der Swissair und übrigens in jedem andern Betrieb, der das betriebliche Vorschlagswesen kennt, ist das Vorschlagswesen ein solches Gebiet. Was wir nämlich hier ausgeben, das kommt vielfältig wieder zurück, und wenn auch nicht alles in klingender Münze, so doch unzählbar im geweckten Interesse der Mitarbeiter zu ihrer Arbeit und zum Unternehmen.
- 2348 Anbringen von speziellen Kindersitzen in der Kabine. Dieser Vorschlag kommt leider zu spät. Bei den neu in Betrieb kommenden Flugzeugen sind solche Sitzchen vorgesehen, d.h. es werden an der vordern und hintern Kabinenwand Oesen angebracht, in die ein Baby-Tragkorb oder zwei spezielle Kindersitzli eingehängt werden können. Sollte sich diese Einrichtung bewähren, so werden auch die übrigen Flugzeuge damit ausgerüstet.
- 3866 Terminus Hauptbahnhof. Das Aufstellen von Vitrinen in den Lokalitäten des Terminus wurde bereits bei der Projektierung des Terminus erwogen. Bis heute wurde auf eine solche Ausschmückung bewusst verzichtet da erst noch Erfahrungen betr. der Platzverhältnisse und des Verkehrsflusses gesammelt werden müssen.
- 4442 Cabin service. Das vorgeschlagene Procedure ist im PSM (Passenger Service Manual) 2.3.8./08/(1) festgelegt. Wenn die Bedienung nicht in diesem Sinne erfolgte, so ist dies ein Fehler der Hostess.
- 4841 Kopfbedeckung des Startpersonals beim Strahlflugzeugverkehr. Die Anschaffung einer neuen Kopfbedeckung im Hinblick auf den Strahlflugzeugverkehr drängt sich vorderhand nicht auf. Nach den heutigen Erkenntnissen wird die bestehende Ausrüstung bis auf weiteres noch genügen.
- 5303 Dienstaltersabzeichen. Die Frage des Dienstaltersabzeichens wurde schon mehrmals studiert, doch hat sich die Swissair noch nicht zur Ausgabe dieser speziellen Auszeichnung entschliessen können. Das Dienstalter wird in der Swissair hingegen im Lohn, im Reglement über die Transportvergünstigungen und in der Weisung betreffend Dienstaltersgeschenke berücksichtigt.
- 6215 Ersetzen der Niete durch Halbrundsrauben an den Seitenblechen der Kabinenfenster. Die Untersuchung dieses Vorschlages ergab, dass beim korrekten Ausführen des Scheibenwechsels das Herausbohren der Niete nicht notwendig ist. Durch ein Verkanten der Scheibe beim Ein- und Ausbau kann das Streifen an den Nietköpfen vermieden werden.
- Ein Ersetzen der erwähnten Niete durch Schrauben kommt auch aus Festigkeitsgründen nicht in Frage.
- 6763 Umändern des Walzwerkzeuges. Das betreffende Walzwerkzeug wurde der Swissair von der Firma Link-Sturzebecher zur Verfügung gestellt und zwar mit der Bitte, dieses praktisch auszuprobieren und event. vorhandene Mängel mitzuteilen. Alle Vorschläge für Verbesserungen sind deshalb nicht über das Vorschlagswesen, sondern direkt an die Werkzeugplanung zu leiten. Im weiteren sei mitgeteilt, dass die von der genannten Firma in Handel gebrachten Werkzeuge bereits vor Einreichung des Vorschlages mit 2 0-Ringen versehen wurden.

6795 Direktes Rücktanken von Treibstoff in den Zisternenwagen.

Bevor das Benzin in den Tankwagen zurückgeführt werden könnte, müsste es auf seine Qualität geprüft werden. Ebenfalls wäre vorgängig des Rücktankens das Quantum des zurückführenden Treibstoffes zu ermitteln, da am Zisternenwagen die Anzeigen für die Rücktankung fehlen.

Weil sich bei der direkten Rücktankung des Treibstoffes vom Flugzeug zum Tankwagen die Qualitäts- und Quantitätsbestimmung nicht durchführen lassen, muss dieser Vorschlag abgelehnt werden.

6799 Muffler-Verstärkung. Das Aufnieten von Stahlblech-Verstärkungen bietet keine Gewähr dafür, dass die nach bestimmten Betriebsstunden auftretenden Spannungsrisse vermieden werden können. Vielmehr würde mit grösster Wahrscheinlichkeit das Mufflerblech neben der angebrachten Verstärkung reissen.

6800 Farbige Kopfpolsterüberzüge. Bereits bei der Gestaltung der Kabinenausüstung für die neu in Dienst zu stellenden Flugzeuge wurde die Verwendung von farbigen Kopfpolsterüberzügen ins Auge gefasst. Der Vorschlag kommt daher leider zu spät.

Flugzeit-Uhr. Technisch liesse sich eine Uhr mit digitaler Zeitanzeige, resp. eine rückwärtslaufende Uhr, welche die noch bevorstehende Flugdauer angibt, herstellen. Der finanzielle Aufwand für die Anschaffung und Installation einer solchen Anlage käme jedoch auf ca. Fr. 2000.- pro Flugzeug zu stehen. Ein solcher Betrag ist aber sicherlich zu hoch im Vergleich zu der relativ bescheidenen Verbesserung des Passagierkomforts. Zudem müssten diese Uhren bei eventuellen Umwegflügen laufend vom Kabinenpersonal korrigiert werden um dem Passagier die versprochene genaue Indikation zu vermitteln.

Voucherblöcke des Kabinenpersonals. Die Voucher-Kopien werden vom Wirtschaftsdienst zu Kontroll- und Berechnungszwecken benötigt. Dabei ist es erforderlich, dass

- diese Unterlagen bis spätestens am 10. des dem Fluge folgenden Monats abgeliefert werden,
- die Kopien den gleichen Vordruck wie die Originale tragen, um die Verwertung der Daten zu erleichtern
- dafür normal starkes Papier, das Gewähr für eine bestimmte Haltbarkeit bietet, verwendet wird.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 5557 Kombination von Service Frachtbrief und Lieferscheinen
- 5826 Vorrichtung zum Ausschleifen der Torque Zylinder.

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

- 4849 Kurstafeln für Gepäckkontrolle
- 5579 Werkzeug zum Montieren der Zylinderfussmuttern
- 5875 Muffler-Isolation
- 6845 Schmiernippel für Verstellspindel

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

- 4074 Leuchtsignal zum Vermeiden von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel.
- 5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.
- 5704 Verchromen der Zylinderbohrungen an den Mertracs.

Wir bitten den Einsender des folgenden Vorschlages sich bei Herrn H. Schneeberger, Flz.-Engineering Dept. IV zu melden :

- 4650 Verbesserung der Zugänglichkeit zum Wasser-Auffüllsystem.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

643/735/736/789/802/809/1350/2347/2516/2846/3357/4074/4247/4431/4594/4625/4640/4649/4748/
4954/5052/5111/5176/5196/5250/5284/5304/5456/5466/5508/5519/5520/5531/5545/5561/5575/5600/
5670/5694/5702/5711/5714/5765/5769/5771/5775/5795/5813/5827/5849/5858/5861/5862/5874/5898/
5910/5920/5945/5946/6074/6052/6071/6073/6085/6087/6088/6124/6194/6226/6234/6241/6244/6254/
6255/6266/6268/6269/6271/6272/6311/6341/6359/6467/6502/6503/6534/6540/6561/6571/6573/6585/
6591/6619/6622/6625/6626/6627/6639/6647/6652/6656/6678/6684/6702/6706/6707/6716/6720/6765/
6769/6777/6791/6792/6797/6812/6813/6820/6821/6846/6848/6853/6855/7002.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

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



Die Air France veranstaltet unter dem Personal der der ASIA angeschlossenen Luftfahrtsgesellschaften einen Foto-Wettbewerb nachfolgenden Bestimmungen :

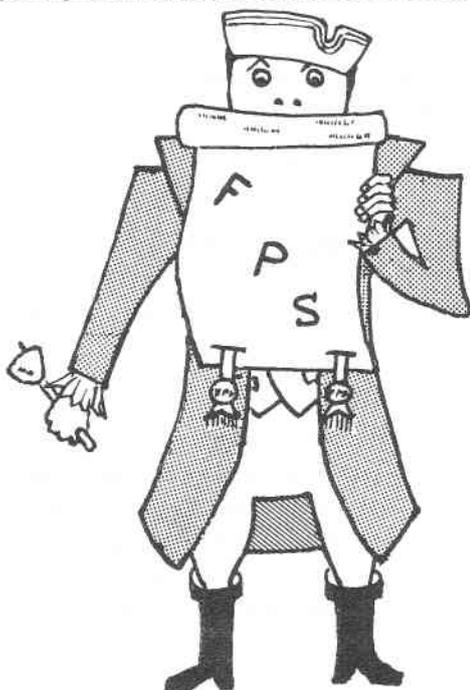
Der Wettbewerb wird in 2 Kategorien zu je 3 Themata aufgeteilt. Je 10 Fotos pro Thema in jeder Kategorie, also total 60 Bilder werden von jeder sich beteiligenden Gesellschaft angenommen.

1. Kategorie : Schwarz/weiss Papierbilder
Format : minimum 18 cm Schmalseite
maximum 40 cm Breitseite
auf mittelstarkem Karton aufgezogen , ohne Rand
2. Kategorie : Farb-Diapositive 24 x 36 mm und 6 x 6 cm
gerahmt und projektionsfertig.

Themata für Kategorie 1 und 2 :
A Der Mensch (Sujets humains)
B Landschaften (Paysages)
C Diverses

Jeder Swissair-Angestellter hat das Recht, je 10 Fotos jeder Kategorie und Sujetgruppe einzusenden. Aus dem eingegangenen Bildmaterial werden von einer noch zu bestimmenden Jury die 60 besten Arbeiten ausgesucht und der Air France zur Ver-

Fortsetzung Seite 2



**Reservieren Sie sich:
Samstag, den 3. Oktober 1959
mit Beginn 2000 Uhr**

Grosses Oktoberfest

**In der Kantine Taubenried
Dept. IV, Kloten**

Tanz Budenbetrieb

Musik-Vorträge

Attraktionen Humor



fügung gestellt. Das Urteil der Jury ist unanfechtbar.

Die Bilder müssen folgende Angaben enthalten; (auf schwarz/weiss Fotos Rückseite und für Dias Beschriftungsstreifen benützen.)

1. Name der Firma (Swissair).
2. Kennziffer, bestehend aus 2 Buchstaben und 2 Zahlen.
3. Titel des Bildes
4. Angabe der Kategorie und des Themas.

Beispiel : Swissair GF - 37
Abendstimmung
Kat. 1/B

Ihre Adresse (in Blockschrift) also Name und Arbeitsort fügen Sie in einem verschlossenen Couvert, das auf der Aussenseite als Anschrift nur die Kennziffer tragen darf, den Bildern bei.

Termin: Wettbewerbsmaterial wird bis spätestens 13. November 1959 entgegengenommen. Die nicht verwendbaren Bilder werden dem Besitzer im Laufe des Monats Dezember zurückerstattet. Da die Bilder-Ausstellung erst im Februar 1960 in Paris stattfindet, können die übrigen Fotos nicht vor dem nächsten Frühjahr zurückerwartet werden.

Sammelstelle und Auskunft : Annahme des Bildmaterials durch Herrn K. Schinz, IERA-Engineering, Dept. IV, Kloten, Tel. 2729

Preise: Die Air-France stiftet Preise für die Einsender der besten Aufnahmen in jeder Themagruppe, ferner an die beste Gesellschaft in jeder Kategorie und einen grossen Preis an die Gesellschaft mit dem höchsten Punktetotal.

Um eine Auslese zu erhalten, die dem internationalen Rahmen der Veranstaltung gerecht wird, sind wir auf eine rege Beteiligung angewiesen.

Sportflug-Gruppe

Die Tätigkeit der SFS konzentrierte sich in den vergangenen 3 Wochen auf das Segelfluglager in Samedan. Wir werden in der nächsten Ausgabe hierüber einiges zu berichten haben. Während dieser Zeit haben folgende Mitglieder die Luftamt-Prüfung zum Erwerb der Führerbewilligung bestanden ; Fräulein Ruth Romann, die Herren Hans Luginbühl, Rudolf Gasser, Joachim Müller, Fritz Rüeeggger und Hector Schuler. Diese Segelflieger haben im letzten Herbst mit der Segelflugschulung begonnen und sind nun berechtigt, jederzeit ein Segelflugzeug zu fliegen. Wir gratulieren zu diesem schönen Erfolg.

Bedingungen, die zur Luftamt-Prüfung erfüllt sein müssen : Vorschulung : 1. Mindestens 30 Windenstarts am Doppelsteuer für Alleinflug im Windenstart. 2. Mindestens 6 Schleppstarts (hinter Schleppflugzeug) am Doppelsteuer für Alleinflug im Schleppstart. Luftamt-Prüfung: Nach Barograph 3 Flüge von zusammen mindestens 1 Std. Flugdauer im Moment vom Ausklinken an (davon 1 Flug mindestens 1/2 Std. Flugdauer). Während den obigen Flügen können noch folgende Bedingungen gleichzeitig erfüllt werden: Im 1. Flug 3 Steilspiralen links (45° und mehr) mit anschliessender Glissade und im 2. Flug 3 Steilspiralen rechts mit ebenfalls anschliessender Glissade. Die theoretische Prüfung umfasst allgemeine Flugzeugkenntnisse, Kenntnisse über das Luftfahrtgesetz und die Meteor.

A. Diener

Philatelisten-Club

Als weitere Neuheit auf dem Briefmarkenhandel hat der Philatelisten-Club Swissair den SAS Caravelle-Jet Erstflug von Genf nach Teheran in Umlauf gesetzt. Die geringe Auflage verspricht den Mitgliedern, die alle Gratisanrecht auf ein Couvert haben, einen grossen Sammelwert in späteren Jahren.

Schützen-Gruppe

Am Volks- und Firmenschiessen in Wallisellen vom 27./28. Juni 59 beteiligten sich 5 Gruppen aus dem Dept. IV. Die Gruppe "Niethammer" (wo könnte sie anders her sein, als aus unserer Spenglerei!) belegte dabei den 10. Rang von 50 Gruppen. Gruppe "Douglas" belegte den 26., "Caravelle" den 30., "Schwarz 6" den 41. und "Convair" den 42. Rang.

Zu genau meinte es der Angestellte des Passagierdienstes im Flughafen, als kürzlich eine Dame mit einer Tasche mit der Aufschrift "CAT" zum Transit-Ausgang ging. (CAT engl. -zu Deutsch = Katze) Er rennt ihr nach : "Madame, darf ich Sie nochmals zum Schalter bitten, Sie haben in der Tasche eine Katze und für alle Tiere muss für den Transport mit dem Flugzeug eine Extragebühr erhoben werden". Die Dame sieht unsern Mann eine Weile erstaunt an, dann erhellt ein Lächeln ihr Gesicht und sie sagt freundlich zu ihm: "Mein Lieber, haben Sie auch schon etwas von der Civil-Air-Transport Gesellschaft gehört, deren Abkürzung "CAT" ist und die mir diese Tasche geschenkt hat?" - Es verging eine geraume Weile bis dem Beamten die Kinnlade wieder zuschnappte.