

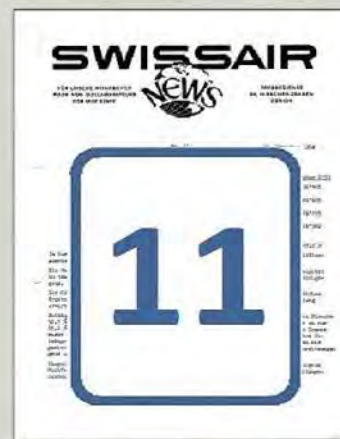
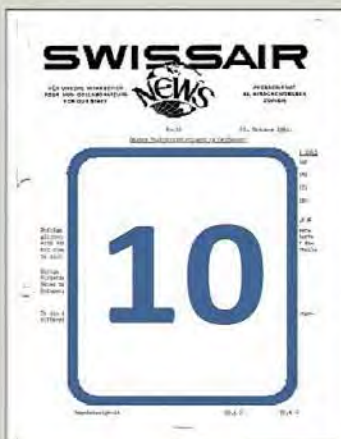
SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

1954



SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

NR. 1

20. Januar 1954

Die Verkehrsleistungen im Dezember 1953

	<u>Dezember 1953</u>	<u>Dezember 1952</u>
Etappenpassagiere	22'057 + 36%	16'227
Offerierte Tonnenkilometer	4'250'808 + 51%	2'815'312
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad im regelmässigen Linienverkehr	64,9%	63,3%

Die angebotene Leistung lag im Dezember noch etwas über dem Budget. Infolge der Nebelperiode und des Streiks des Luftsicherungspersonals in Frankreich musste auf die Durchführung zahlreicher Kurse verzichtet werden. Wenn sich dies auch auf den Regelmässigkeitsgrad des Flugbetriebes im allgemeinen nicht allzu stark auswirkte, so stellten die genannten Faktoren an die Dispositionsfähigkeit eines Teiles unseres Personals doch ausserordentlich hohe Anforderungen. Finanziell geschadet hat vor allem der Streik in Frankreich.

Die Zunahme bei der Zahl der Passagiere um 36 % ist als schöner Erfolg zu betrachten, obwohl die Transportnachfrage im Winter noch sehr weit von jener Intensität entfernt ist, die zur Schaffung eines Saisonausgleiches so dringend nötig wäre. Mit der Einführung der Touristenklasse sind die Unterschiede zwischen den sommerlichen Verkehrsspitzen und den verkehrsschwachen Wintermonaten noch grösser und ausgeprägter geworden. Derweil wir im August 1953 nahezu 60'000 Etappenpassagiere beförderten, waren es nun im Dezember nur noch rund 22'000 oder fast zwei Drittel weniger!

Für das Jahr 1953 ergibt sich bei einer Totalleistung von 55'180'000 tkm ein durchschnittlicher Ausnutzungsgrad von 69,4 %. Verglichen mit 1952 hat das Angebot an Tonnenkilometern eine Erhöhung um 45 % erfahren, während der Ausnutzungsgrad nur um 0,6 % ganz leicht zurückgegangen ist. Wie sehr wir in den letzten vier Jahren unsere Leistungsfähigkeit gesteigert haben, geht aus dem nachstehenden Vergleich deutlich hervor:

<u>Jahr</u>	<u>Angebot an tkm</u>	<u>Ausnutzungsgrad</u>
1950	27'429'000	63,5 %
1951	34'310'000	68,5 %
1952	38'156'000	70,0 %
1953	55'180'000	69,4 %

Ein verdienter Pionier tritt in den Ruhestand - Nach dreissigjähriger Tätigkeit im Dienste der schweizerischen Zivilluftfahrt wird Flugkapitän Ernst Nyffenegger in diesen Tagen in den Ruhestand treten und damit eine fliegerische Laufbahn beschliessen, in der er hervorragende Leistungen vollbracht hat. Vor nunmehr 33 Jahren absolvierte Ernst Nyffenegger als 20-jähriger in Dübendorf die erste selbständige Rekrutenschule unserer Fliegertruppe, um am 30. Juni 1923 das Militärpilotenbrevet zu erhalten. Schon 24 Monate später entschloss er sich - wozu es damals grossen Mut brauchte - zum Beruf eines Verkehrsfliegers und beflog mit einem Dornierflugzeug des Typs "Komet III" die Strecke Genf-Basel. In der Folge diente er als Linienspilot der Balair. Als dann 1931 durch Fusion dieser Gesellschaft mit der Ad Astra die Swissair ins Leben gerufen wurde, stellte er sich mit seiner grossen Erfahrung begeistert dem neuen Unternehmen zur Verfügung. Flugkapitän Nyffenegger hat im Verlaufe seines Fliegerlebens rund sechzig verschiedene Militär-, Sport- und Zivilflugzeuge geflogen, wobei die lange Reihe vom kleinsten zweizylindrigen 20-PS Klem über den Lockheed-Orion bis zu unsern modernsten 10.000 PS DC-6B führte. Er hat in dieser Zeitspanne ohne jeden nennenswerten Unfall weit mehr als 14.000 Stunden in der Luft zugebracht und insgesamt über vier Millionen Flugkilometer zurückgelegt. Herr Nyffenegger hat sich um den Luftverkehr und dessen Förderung bleibende Verdienste erworben, für die ihm höchster Dank und uneingeschränkte Anerkennung gebühren. Wenn er sich jetzt zur wohlverdienten Ruhe setzt, so kann er gewiss sein, dass er auf seinem weiteren Lebensweg von unsern besten Glückwünschen begleitet wird !

London - Zürich in 85 Minuten !

Unser DC-6B HB-IBU hat am 16. Januar die Strecke London - Zürich (810 km) in einer Stunde und 25 Minuten bewältigt und damit auf dieser Linie die bisherige Bestzeit für Flugzeuge des regelmässigen Liniensverkehrs um acht Minuten unterboten. Von starkem Rückenwind begünstigt, erzielte die HB-IBU vorübergehend eine Geschwindigkeit von mehr als 630 St/km. Das Stundenmittel betrug 575 Kilometer.

Drei weitere Millionäre und neue Pilots-in-Command - Die Flugkapitäne Emil Schefer und Rudolf Schärer sowie Bordmechaniker Willi Knechtli haben kürzlich je ihre erste Million Flugkilometer zurückgelegt. Flugkapitän Armin Borner ist seit dem 4. Januar und Flugkapitän Eugen Rageth seit dem 20. Januar berechtigt, als Pilot-in-Command DC-6B sowohl in Europa als auch nach dem Nahen und Mittleren Osten eingesetzt zu werden. Zu neuen Pilots-in-Command auf DC-4 avancierten die Piloten Ernst Bill, Hansruedi Christen, Fred Hüttenmoser, Robert Schwärzler und Robert Staubli. Wir gratulieren !

Personelle Änderungen im Departement III - Herr Otto Burkhardt, der bisher im administrativen Stabsbureau für Operations-Planung tätig war, hat die selbständige Leitung dieses Bureaus übernommen. Herr Egon Fässler, früherer Mitarbeiter der Ingenieurabteilung des Dept. IV, ist mit der Führung des Bureaus für Flight Engineering betraut worden. Beide Herren, denen wir auf ihren neuen Posten besten Erfolg wünschen, sind dem Chef des Departement III direkt unterstellt.

Mutationen bei der Swissair in Genf - Nach langjähriger Mitarbeit ist Herr Ernest Fricker, Chef des Termins, auf Ende letzten Jahres aus dem Dienst der Swissair ausgeschieden. Zu seinem Nachfolger wurde Herr Eric Girod, der bis anhin dem Luftreisebureau vorstand, ernannt. Herr Frédéric Schneeberger hat anstelle von Herrn Girod die Leitung des Luftreisebureaus übernommen. Wir wünschen den beiden Herren viel Erfolg und Befriedigung.

Ein neuer Hostessen-Kurs - Zurzeit findet in Kloten ein neuer Lehrgang für angehende Hostessen und Stewards statt. Die Klasse umfasst siebzehn Aspirantinnen und drei Aspiranten. Viel Glück zur baldigen Abschlussprüfung !

Brand im Traffic-Raum in Kloten - Durch ein gedankenlos weggeworfenes Streichholz entstand kürzlich im Traffic-Raum des Flughafes Kloten ein Brand, der leicht grösseres Ausmass hätte annehmen können. Der betreffende Angestellte hatte nach dem Anzünden einer Zigarette das Zündholz in den Papierkorb geworfen (!). Der durch den Brand verursachte Schaden an Swissair-eigenem Mobiliar und Fremdeigentum betrug ca. 500.-- Franken. Abgesehen vom Sachverlust wird dieses grobfahrlässige Verhalten auch Massnahmen der Aufsichtsbehörde zur Folge haben, die in solchen Fällen eine Busse verhängt. - Den Kommentar kann sich jedermann selber machen.

Happy Landings - Wir freuen uns, Ihnen auch in dieser Nummer der "News" wieder einige Vermählungen anzeigen und den jungen Paaren unsere herzlichsten Glückwünsche entbieten zu können :

- 17.10.53 Baumann Jakob, Chef Sektion IERA, Kloten ;
- 28.11.53 Bergersen-Krogsgaard Ruth, Kopenhagen;
- 29.11.53 Hüwyler Fritz, Verkehrsbuchhaltung Zürich ;
- 8.12.53 Frei Walter, Mechanische Werkstatt Kloten ;
- 17.12.53 Kunz Edwin, Betriebsplanung, Kloten ;
- 19.12.53 Brandt René, Abfertigung, Cointrin ;
- 31.12.53 Cohnen Karl, Nürnberg.

Todesfälle - Hans Rindlisbacher, Elektromonteur in unserm Technischen Betrieb in Kloten, ist am 27. Dezember 1953 auf dem Wege zur Arbeit einem Verkehrsunfall zum Opfer gefallen. In ihm haben wir einen jungen, strebsamen und pflichtbewussten Kameraden verloren. Der tragische Unglücksfall hat weitherum in der Swissair tiefes Bedauern geweckt.

Herr Charles Rusterholz, Chef der Sektion für Verkaufsbeziehungen, hatte Mitte Januar den Tod seines Vaters zu beklagen. Wir sprechen ihm auch an dieser Stelle unser Mitgefühl aus. - In Zermatt ist anfangs Januar Luigi Pessina, ehemaliger Verkehrsdirektor der Stadt Luzern und früherer Chef der Propaganda-Abteilung der Swissair, im Alter von 56 Jahren gestorben. Alle die ihn persönlich kannten, werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Die findige Post - Dieser Tage ist uns aus Deutschland ein Brief zugegangen, der wie folgt adressiert war :

An die
Swissair
fliestr 27 cities
on 4 continents
Z u r i c h

Das Schreiben erreichte uns allerdings auf dem kürzesten Weg, ohne zuerst den Umweg über die von uns angeflogenen 27 Städte auf vier Kontinenten gemacht zu haben !

Nicht zu vergessen : Am Samstag, 23. Januar, ist Swissair-Ball. Die Freizeitorganisation erwartet rege Beteiligung an diesem Anlass.

Neueintritte vom 16. Dezember 1953 bis 15. Januar 1954 - In der erwähnten Frist sind die folgenden 59 Angestellten, die wir hier freundlichst willkommen-heissen, in unsere Dienste eingetreten :

- 21.12.53 Geisser Ronald Abfertigung Kloten, Departement III
- 22.12.53 Ochsner Paul Sektion Triebwerk, Departement IV, Kloten
- 24.12.53 Forster Heinz Flugbetrieb, Departement IV, Kloten
- 29.12.53 Buchli Erich Spedition Departement I, Zürich

Swissair und Cinerama

In etwa zehn amerikanischen Kinos laufen seit fast zwei Jahren einige Farbfilme, die durch ihre plastische Wirkung beim Publikum einen überaus grossen Anklang finden. Bis heute wurden aber mit dem dreidimensionalen Cinerama-Verfahren nur Kurzfilme hergestellt. Gegenwärtig sind nun die Dreharbeiten für einen ersten Streifen von Normallänge im Gange. Der neuen Produktion liegt der Gedanke zu Grunde, die Flugreisen eines amerikanischen Ehepaars nach der Schweiz und Paris sowie eines schweizerischen Ehepaars nach den Vereinigten Staaten zu verfilmen. Mit Hilfe unserer Vertretung in New York ist es gelungen, eines unserer DC-6B Flugzeuge in diesen Film einzuschalten, indem die beiden Ehepaare mit der Swissair fliegen werden. Die Aufnahmen erfolgen während der Flüge und zum Teil in Kloten und Kansas City. Die Mitwirkung eines Swissair-Flugzeuges bietet uns eine einmalige Gelegenheit, die Swissair bei Millionen von Amerikanern bekannt zu machen. Da auch in Paris und London demnächst mit der Vorführung von Cinerama-Filmen begonnen werden soll, ergeben sich daraus noch zusätzliche Werbemöglichkeiten. In den U.S.A. ist überdies die baldige Eröffnung von zehn weiteren Cinerama-Kinos geplant.

1. Januar 1954	Aeschmann Fritz	Sektion AVOR, Dept. IV, Kloten
	Bopp Jacqueline	Rechnungswesen, Zürich
	Büchler Paul	Frachtdienst, Dept. III, Kloten
	Charvet Pierre	Ingenieurabteilung, Dept. IV, Kloten
	Collinge James B.	Vertretung Manchester
	D'Acerno Michele	Radiowerkstatt, Dept. IV, Kloten
	Dilmaç Edouard	Vertretung Istanbul
	Engler Rudolf	Spenglererei, Dept. IV, Kloten
	Guyer Hans	Werft, Dept. IV, Kloten
	Joho Rolf	Rechnungswesen, Verkehrsbuchhaltung
	Knauss Paul	Sektion Schule & Training, Dept. III
	Kramer Armin	Ingenieurabteilung, Dept. IV, Kloten
	Künzler Mariette	Luftreisebureau Zürich
	Maag Ruedi	Frachtdienst, Dept. III, Kloten
	Mann John	Abteilung für Aussenvertretungen, Dept. II
	Michel Werner	Abt.-Chef Verpflegungsdienst, Dept. III, Kloten
	Neufeld Yehuda	Vertretung Tel-Aviv
	Ochsner Heinrich	IERA, Dept. IV, Kloten
	Oetiker Eugen	Radiowerkstatt, Dept. IV, Kloten
	Dr. Reimann Heinrich	Chef Statistikdienst, Rechnungswesen
	Sand Elisabeth	Aerztlicher Dienst, Kloten
	Schwager Edith	Sektion Verkaufsförderung, Dept. II
	Sidler Heinrich	Instr. Werkstatt, Dept. IV, Kloten
	Streit Dieter	Sektion Hauptbuchhaltung, Rechnungswesen
	Vosseler Heinz	Sektion Route OPS, Dept. III, Kloten
	Wenger Hans	Spenglererei, Dept. IV, Kloten
	Wieser Karl	Instr. Werkstatt, Dept. IV, Kloten
	Aegerter Urs	Steward-Aspirant, Dept. III, Kloten
	Bienz Joseph	do.
	Plattner Cuno	do.
	Bösiger Elisabeth	Hostess-Aspirantin
	Brunner Hildegard	do.
	Flückiger Heidi	do.
	Fuchs Theres	do.
	Gigon Suzette	do.
	Hofmann Marianne	do.
	Kohler Elisabeth	do.
	Krimm Doris	do.
	Kurz Nelly	do.
	Locher Resi	do.
	Oestreicher Suzanne	do.
	Scheller Ruth	do.
	Scherrer Trudi	do.
	Schneider Dora	do.
	Schneiter Ursula	do.
	Zuberbühler Hansruedi	Endbuchung, Dept. II, Zürich
2.1.1954	Hartung Günter	Vertretung Hamburg
4.1.1954	Gosch Helga	Vertretung Hamburg
	Mettler Alice	Sektion Kabinendienst, Dept. III, Kloten
	Robert Philippe J.	Vertretung Paris
	Weber Martin	Abfertigung, Dept. III, Kloten
11.1.1954	Rickenbach Jakob	Vervielfältigung, Dept. III, Kloten
	Spälti Kaspar	Abfertigung, Dept. III, Kloten
15.1.1954	Steinmann Inge	Einkauf Dept. I, Zürich
	Voegeli Curt	Abfertigung, Dept. III, Kloten

Dr. Albert Plesman † - Am 31. Dezember 1953 ist Dr. h.c. Albert Plesman, Gründer und Präsident der KLM, ganz unerwartet einem Herzschlag erlegen. Albert Plesman gehörte zu den ersten Vorkämpfern des Luftfahrtgedankens in Europa. Mit ihm hat die KLM und darüber hinaus die internationale Zivilluftfahrt eine führende Persönlichkeit verloren, deren Hinschied wir aufrichtig bedauern.

Tips für Spanienreisende - Während des Sommerflugplanes war es praktisch ein Ding der Unmöglichkeit, auf der SR 160/1 mit ZN-Ticket einen Platz zu erhaschen. In den letzten Monaten sind nun aber die chronischen Wartelisten verschwunden und dementsprechend die Aussichten für Free II Passagiere gestiegen. Die Saison der Stierkämpfe ist nun allerdings vorüber; bis zum nächsten Frühling herrscht Gefechtpause. Das gleiche trifft für das Baden zu, denn auch in Barcelona und auf den Balearen ist die Witterung von November bis März ziemlich kühl. Wer Barcelona besucht, sollte nicht versäumen, einen Abstecher nach Madrid zu machen, der eleganten Kapitale mit dem weltberühmten Prado (Gemäldegalerie) und den breiten Avenidas und Plazas. Von dort aus lassen sich lohnende Tagesausflüge unternehmen, da gute Verbindungen nach den typisch spanischen Städten wie Toledo und Segovia sowie nach Aranjuez, dem spanischen Versailles, bestehen. Auch ein Besuch im Escorial, der prunkvollen Ruhestätte der spanischen Könige, ist bestens zu empfehlen. Man tut gut daran, eine etwas längere Zeitrechnung im Sinne des spanischen Begriffes "mañana" mitzubringen. Es wäre wirklich schade, wenn man all die vielen Sehenswürdigkeiten in wenigen Tagen abhasten wollte. Peseten ersetzt man am günstigsten in der Schweiz. Pro Person ist die Einfuhr von 10.000 Ptas. zulässig. Dies ist mehr als ausreichend, um den Manzanilla (spanische Weinsorte), die Paella und zahlreiche andere spanische Leckerbissen zu kosten. Bei der Vielgestaltigkeit des Landes lohnt es sich, Spanien auch dann zu bereisen, wenn die Pforten der Arenas geschlossen sind.

René Schuler, Barcelona

In Sonne und Schnee mit dem Skiclub

Jeder Skifahrer notiert sich die nächsten
Tourenziele:

31. Januar	Hochstuckli
7. Februar	Rigi
13./14. Februar	Schwarzenberg

und merkt sich als wichtiges Datum den

27./28. Februar: CLUBRENNEN 1954
in den Flumserbergen.

Das Detailprogramm wird jeweils durch Anschlag oder Rundschreiben bekannt gegeben.

Die gute Idee



Nr. 1
Januar 1954

Die Mitteilungen über das Vorschlagwesen erhalten ein neues Gewand

Da die "News" mit Wachsmatrizen vervielfältigt werden, war es bis jetzt technisch nicht möglich, Skizzen, Zeichnungen oder Photographien, die den Vorschlägen zur Verdeutlichung beigelegt wurden, zu reproduzieren. Dieser Nachteil wird nun behoben, indem wir die Berichte zum Vorschlagwesen auf separaten Blättern im Offset-Verfahren in unserer Vervielfältigungszentrale Kloten drucken lassen und nachher den "News" beiheften. Da sich die Suche nach guten Ideen zu einer ständigen Einrichtung entwickelt hat und auch inskünftig gefördert werden soll, erscheinen die Kommentare ab Januar 1954 unter dem besondern Titel "Die gute Idee". Der gediegene Schriftzug wurde von Herrn Max Leemann, Graphiker unserer Propaganda-Abteilung, entworfen.

R U E C K B L I C K

Am 21. Januar 1952 wurde mit den ersten "News" auch das Vorschlagwesen eingeführt und zwar unter dem Motto : " Gute Einfälle gesucht ! " Bis Ende 1953 - also innerhalb von zwei Jahren - sind genau 700 Vorschläge eingegangen.

	<u>1952</u>	<u>1953</u>
Totalzahl der erhaltenen Vorschläge	436	264
Prämierte Vorschläge	69	43
Total der ausbezahlten Prämien	Fr. 990.--	Fr. 1'580.--
Durchschnitt pro prämierten Vorschlag	Fr. 14.35	Fr. 36.75
Höchste Prämie des Jahres	Fr. 50.--	Fr. 300.--

Die kleine Statistik zeigt uns, dass wohl die Quantität der Vorschläge im Jahre 1953 abgenommen hat, dafür aber die Qualität besser geworden ist. Diese Entwicklung ist durchaus erfreulich. Wer bisher nicht in den Genuss einer Prämie gekommen ist, braucht keineswegs entmutigt zu sein. Und wer bis anhin noch nie einen Vorschlag machte, den möchten wir aufmuntern. In jedem industriellen Betrieb gibt es Möglichkeiten für kostensparende Verbesserungen oder rationalisierende Vereinfachungen. Die besten Aussichten auf Erfolg werden auch in diesem Jahr wiederum jene Vorschläge haben, denen ein klarer, konstruktiver Gedanke zu Grunde liegt und in welchen nicht nur gesagt wird, was zu ändern wäre, sondern wie es besser gemacht werden kann. Darin liegt ja gerade das Positive und der Sinn des Vorschlagwesens: allen initiativen und aufbauwilligen Kräften Gelegenheit zu vermehrter Mitarbeit an unserem Unternehmen zu geben.



Die besten im Jahre 1953 prämierten Vorschläge wurden eingereicht von:

	<u>Prämie</u>
Hr. Marcel Dreier, Nice-Le-Var	Fr. 300.--
Frl. Margrit Baumann, Hostess, Dept. III	" 200.--
Hr. Alois Steiner, IERA, Dept. IV	" 200.--
Hr. Fritz Stahel, Funker, Dept. III	" 100.--
Hr. Rud. Baumgartner, Frachtbuchhaltg., Dept. III	} je Fr. 50.--
Hr. Guido Croci, Sekt. Triebwerk, Dept. IV	
Hr. Hans Jenni, Pilot, Dept. III	
Hr. Kurt Linsi, Luftreisebüro Zürich	
Hr. H. Weilenmann, Frachtdienst Kloten	

Wer wird 1954 den grössten Vogel abschiessen?

Zeichnung: aus SUGGESTER der United Air Lines

DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der letzten "News" als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

- Fräulein Margrit Baumann, Hostess Dept. III Fr. 200.--
- Hr. Samuel Lehmann, Werft, Dept. IV
- Hr. Fritz Schüpbach, Mech. Werkstatt, Dept. IV
- Hr. Walter Vollenweider, Unterhalt & Nachschub, Dept. IV
- Hr. Paul Friedli, Schlosserei, Dept. IV.

Fräulein Margrit Baumann schlug vor:

" Betr. Strecke Belgrad SR 246/47 Allotment 17 Passagiere.
 Wäre es nicht wirtschaftlicher, man würde in diesem Fall nicht DC-3 einsetzen mit 26 Sitzplätzen. Man könnte doch gut 2 - 3 Doppelsitze entfernen und so Gewicht gewinnen für Post, Fracht oder mehr Benzin."

Ein glänzender Geistesblitz ! Es ist schon so: die einfachsten Ideen sind oft die besten.

Ferner wurden folgende praktische Vorschläge gemacht, die zur Ausführung gelangen:

- Die Oeltanks für DC-3 und Convairs nicht mehr mit "Primer" zu grundieren, da keine Gefahr für Korrosion besteht.
- Die Oelkännchen, die jeder Mechaniker in seinem persönlichen Werkzeug hat, abzudichten.
- Die Werkstätten und Büros regelmässig zu lüften. Gut durchlüftete Arbeitsräume fördern die Arbeitsfreude.
- Die Anschlagbretter beim Haupteingang Werft so zu plazieren, dass der Zugang zu Stempeluhr und Stempelkarten stets frei ist.

Nachfolgende Vorschläge wurden mit einer Prämie bedacht.
Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 138 288 2440 2797 3025 3037

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 290 Ventile schleifen mit Carborundum. Dieses Problem ist bei der Ingenieur-Abteilung bereits im Studium. In der Aktennotiz vom 5.11.53 Nr. 60213 sind die Richtlinien über die zu treffenden Massnahmen festgehalten.
- 706 Zusätzliche Kopien zu Free Booking Formularen. Die Idee ist gut, aber nicht neu. In letzter Zeit werden Free-Booking-Reservationen immer weniger mittels Formularen vorgenommen, weil die Reservationen ganz allgemein kurzfristiger als früher eintreffen. Das Ausfüllen der Formulare nimmt wesentlich mehr Zeit in Anspruch als das Aufsetzen einer entsprechenden SITA-Meldung. Das vorgeschlagene Formular käme nur noch für wenige Endbuchungsstellen der Swissair in Frage.
- 869 Einladung von IATA-Frachtagenten. Die Swissair pflegt selbstverständlich die Beziehungen zu den Frachtagenturen; sie ist dabei aber an sehr detaillierte Vorschriften der IATA gebunden. Der Vorschlag kann deshalb nicht verwirklicht werden.
- 871 Roste für die "Cocotten" in den Maxon-Oefen der DC-6B. Mit Bestellung Nr. 6724 wurden am 12.11.53 bereits solche Roste in Auftrag gegeben.
- 1238 Zahlenmässige Erfassung des Connecting-Line-Verkehrs. Dieses Problem ist bereits im Studium. Der vorgeschlagene Weg ist jedoch nicht gangbar, weil die erforderliche Zählerarbeit nicht den erwähnten Dienststellen überbunden werden kann. Zur Zeit behilft man sich so, dass die effektiv abgeflogenen Flight Coupons der abgeflogenen Strecken auf der entsprechenden Lochkarten-Tabellierliste abgelesen werden.
- 1806 Verwendung von Tauchsiedern zur Vorwärmung des Motorenoels in den Tanks der DC-3 vor dem täglichen Run-up. Der Tauchsieder erzeugt lokale Ueberhitzung, was die Schmierfähigkeit des Oels vermindert. Das im Motor und in den Oelkanälen befindliche Oel muss auch eine minimale Temperatur erreichen, bevor der Motor auf Startleistung läuft, sonst kann die ungenügende Schmierung Schaden verursachen. Die Motorvorwärmung muss nicht nur wegen der Erwärmung des Oels durchgeführt werden, sondern auch wegen der Erwärmung der ganzen Motormasse, sonst entstehen Spannungen im Gehäuse und in den Zylindern.
- 2301 Zentralisierung der Endbuchungsstellen Basel, Bern, Genf und Zürich. Die Idee ist nicht neu. Es liegt bereits eine diesbezügliche Studie des Inspektorates vor, und zwar aus dem Jahr 1949. Technisch ist die Zentralisierung möglich; doch hat es sich damals gezeigt, dass wohl die Personalkosten gesenkt werden könnten, dass aber die Verbindungskosten enorm steigen würden und schlussendlich kein finanzieller Vorteil und namentlich auch kein besserer Kundendienst herauskommt.
- 2410 Beteiligung an einem zu bauenden Hotel in Israel. Die Idee ist nicht neu. Das Problem der Verwertung unserer untransferablen J.B. ist in ständiger Bearbeitung. Auch wurden schon verschiedene Vorschläge über Investierungsmöglichkeiten gemacht. Zur Zeit ist die Situation so, dass z.B. in Tel Aviv ein Ueberangebot an Hotelzimmern zu verzeichnen ist, da in den letzten drei Jahren viele Hotels gebaut wurden. Ausserdem wäre die Finanzierung nicht so einfach, wie sie sich der Einsender vorstellt.

2836 Einbau von 4 U-Schienen im vordern und hintern Frachtraum. Die Ingenieur-Abteilung hat dieses Problem bereits im Studium. Aus dem Versuchsauftrag Nr. 50279 entnehmen wir folgendes:

" Um die Zahl der Arbeitsstunden, welche für die Reparaturen aufgewendet werden müssen, zu eliminieren, wurden folgende Verbesserungsvorschläge studiert:

- 1) Ersetzen des bestehenden Deckbleches durch dickeres Blech und gleichzeitig Einbauen von Längsverstärkungs-Profilen auf der Unterseite zwischen den Spanten.
- 2) Anbringen von Gleitschienen im Abstand von ca. 80 mm zur Erhöhung der Festigkeit und zum Ausschliessen der direkten Belastung, unter Beibehaltung des bestehenden Deckbleches.
- 3) Einbauen von Fiberglas-Schutzplanken gemäss DACO-Serviceheft vom Mai/Juni 1953. "

Dieser Versuchsauftrag wurde am 16.12.53 an HB-IBI ausgeführt.

3004 Sortieren der Putzlappen. Ein Hilfsarbeiter der Materialverwaltung hat die Putzlappen vor dem Versand in die Reinigungsanstalt zu sortieren. Kleine Stücke müssen ausgeschieden werden, weil sich deren Waschen nicht lohnt. Das Sortieren lässt sich nicht vermeiden, auch wenn entsprechende Vorschriften herausgegeben würden.

3043 Abändern der Gepäckraumböden der DC-6B. Siehe Text von Vorschlag Nr.2836.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

133/145/220/222/238/272/287/289/381/406/416/417/457/458/514/558/569/870/1243/
1354/1559/1760/1761/1807/1815/1822/1823/1828/1830/1834/1937/1945/2133/2286/
2313/2340/2343/2416/2423/2442/2453/2456/2457/2540/2609/2730/2748/2769/2778/
2787/2808/2809/2848/2863/3007/3010/3014/3016/3017/3023/3027/3038/3039.

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENTST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

Nr.2

20. Februar 1954.

Unsere Verkehrsleistungen im Januar

	<u>Januar 1954</u>	<u>Januar 1953</u>
Etappenpassagiere	26'401 + 49,5%	17'750
Offerierte Tonnenkilometer	4'866'741 + 55,5%	3'143'830
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	55,2%	55,9%

Im Berichtsmonat wurde die Zahl der budgetierten Tonnenkilometer nahezu erreicht. Alle drei Verkehrsgebiete, Europa, Naher Osten und Nordatlantik, haben im Vergleich zum Januar 1953 höhere Leistungen aufzuweisen. In Europa vergrösserte sich das Angebot vor allem durch den vermehrten Einsatz von Convair Liners und zufolge der Verwendung eines DC-6B zur täglichen Bedienung der Strecke nach London. Die Wiederaufnahme des Direktkurses nach Kairo, die Durchführung eines zweiten wöchentlichen Fluges nach Istanbul und der ausschliessliche Einsatz von DC-6B ergaben im Nahen Osten eine um fast 100 % höhere Leistung. Schliesslich wurden auch noch neun Kurse mehr über den Atlantik geflogen als im gleichen Monat des letzten Jahres. Während im europäischen Sektor der Ausnutzungsgrad gegenüber Januar 1953 von 57,3 % auf 53,8 % und im Nahen Osten von 51,7 % auf 48,5 % zurück ging, vermochte die Transatlantikstrecke eine Verbesserung von 55,3 % auf 60,8 % zu erzielen. Nach der im Dezember 1953 erzielten Ausnutzung von 64,9 % ist das Januar-Resultat, als Ganzes betrachtet, eher eine Enttäuschung.

Einführung von Schalterstunden an der Hauptkasse

Ab 1. März wird der Schalter der Hauptkasse im Hirschengraben, mit Ausnahme jener Tage, an denen die Salärauszahlungen an das Boden- und Flugpersonal erfolgen, jeweils erst ab 09.00 Uhr geöffnet werden. Damit erhalten unsere dort tätigen Kollegen Gelegenheit, sich wenigstens während einer Stunde pro Tag in Ruhe den vermehrten administrativen Arbeiten widmen zu können.

Laut IATA-Beschluss bleibt der gegenwärtige Winterflugplan bis zum 10. April in Kraft. Der Sommerflugplan beginnt am 11. April und dauert bis zum 30. Oktober.

Namengebung für unsere Flugzeuge

Nachdem unsere DC-6B HB-IBA und HB-IBE bereits auf die Namen Zürich und Genf getauft sind, hat die Direktion beschlossen, den DC-6B HB-IEI, HB-IBO, HB-IBU und HB-IBZ die Kantonsnamen Waadt, Basel, St.Gallen und Bern zu verleihen. Die drei DC-4 HB-ILA, HB-ILI und HB-ILU werden zu Ehren der Kantone Uri, Schwyz und Unterwalden benannt, und die sieben Convair Liners HB-IRP, HB-IRS, HB-IRT, HB-IRV, HB-IRW, HB-IRY und HB-IRZ erhalten die Taufnamen Wallis, Neuenburg, Luzern, Tessin, Appenzell, Graubünden und Glarus. Vollzug mit Einverständnis der interessierten Kantonsregierungen im Lauf des Frühlings.

Der nächste Swissair-Vortragsabend findet am kommenden Donnerstag, 25. Februar 1954, um 20.15 Uhr im Kammermusiksaal des Kongresshauses (Eingang Gotthardstrasse) statt. Referent ist Herr Flugkapitän Franz Z i m m e r m a n n, Chef des Dept. III. Er wird uns von seinen

ERINNERUNGEN AUS DER ENTWICKLUNG DER

ZIVILFLIEGEREI

viel Interessantes zu erzählen wissen. Der Besuch dieses Vortrages ist sehr zu empfehlen.

Seinen 60.Geburtstag feierte am 7. Februar Herr Ulrich Keller, Chef unserer Direktion für die Westschweiz. Der Jubilar, dem wir auch an dieser Stelle noch unsere besten Glückwünsche für die Zukunft entbieten, wird am 1. März dieses Jahres auf eine 28jährige Tätigkeit im Dienste der schweizerischen Verkehrsluftfahrt zurückblicken können.

Zwei weitere Flugmillionäre und ein neuer Pilot-in-Command DC-6B - Flugkapitän Hans Knecht und Bordfunker Pierre Vuille haben Mitte Februar je ihre erste Million Kilometer erreicht. Flugkapitän Horst Meyner ist seit Ende Januar berechtigt, als Pilot-in-Command auf DC-6B nach dem Nahen und Mittleren Osten eingesetzt zu werden. Ab 1. Februar steht sodann Bordmechaniker Erwin Mehri in selbständigem Einsatz auf DC-6B. Wir gratulieren!

Neuer Hostessenkurs - Am 1. März beginnt in Kloten ein weiterer Ausbildungskurs für angehenden Kabinenpersonal. Am Lehrgang, der bis 10. April dauert, nehmen 18 Kandidatinnen und zwei Steward-Aspiranten teil.

Das Organisationskomitee der Fussballweltmeisterschaften hat der Swissair und den Schweizerischen Bundesbahnen die Exklusivität für die Beförderung aller an den Endrunden teilnehmenden Ländermannschaften übertragen.

Neues Aktivmitglied der IATA - Die französische Luftverkehrsgesellschaft Aigle Azur ist am 15. Januar das 70. Aktivmitglied der International Air Transport Association (IATA) geworden.

Happy Landings ! - Wir freuen uns, Ihnen wiederum einige Vermählungen anzeigen zu können:

- 21.10.53 Hegelbach Josef, Chef Sektion feste Verbindungen, Kloten.
- 22.12.53 Brägger Julius, Pilot, Zürich
- 9. 1.54 Glaser Roger, Frachtdienst Import, Kloten.
- 15. 1.54 Rossier Raymond, Werft, Cointrin.
- 23. 1 54 Dolderer Wilhelm, Instrumentenwerkstatt, Kloten
- 6. 2.54 Wieser Karl, Instrumentenwerkstatt, Kloten

Allen jungen Paaren wünschen wir viel Glück im Ehestand !

Von unseren Auslandsvertretungen - Im Hinblick auf die Lösung des Generalagenturverhältnisses mit der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung für das Gebiet Mitteldeutschland wird in Frankfurt im Rahmen der Landesvertretung für Deutschland eine eigene Regionalvertretung geschaffen. Als zukünftiger Regionalvertreter ad interim ist Herr Zacharias Kälin, zurzeit Sachbearbeiter und Chef-Stellvertreter der Sektion für Verkaufsbeziehungen am Hauptsitz, ernannt worden. Die Neuregelung tritt nach Bezug neuer Lokalitäten in Frankfurt in Kraft. Bis zu diesem Zeitpunkt wird die bisherige Zusammenarbeit SZV/Swissair beibehalten.

Swissair - Bibliothek

Unsere Bibliothek wurde durch eine Reihe interessanter Bücher der Fachliteratur und Belletristik bereichert. Die Neuanschaffungen sind im zweiten Nachtrag zum Zentralkatalog aufgeführt. Die Ausleihe erfolgt weiterhin jeweils am Donnerstag von 13.30 bis 14.00 Uhr, oder auf Zusage der Quittungsformulare. Der bis zu den Sektionen verteilte Katalog soll allen Angestellten jederzeit zugänglich sein.

Regionalvertretung Düsseldorf - Herr Max Keller, der seit Januar 1951 unsere Interessen in Düsseldorf vertrat, wird anfangs März die bisherige Stelle von Herrn Kälin in Zürich übernehmen. Zum neuen Regionalvertreter ad interim für das Gebiet Nordrhein-Westfalen mit Sitz in Düsseldorf wird per 1. März Herr Eduard Klatt, bisher Acquisiteur der Regionalvertretung Nürnberg, bestimmt.

Errichtung einer Vertretung in Lissabon - Auf Grund der geplanten Streckenführung nach Südamerika hat die Direktion die Eröffnung einer eigenen Vertretung in Lissabon beschlossen. Als Swissair-Vertreter ad interim für Portugal ist Herr Eric Häussler ausersehen worden. Er wird seine Tätigkeit am 1. März aufnehmen.

Regionalvertretung München - Unser Regionalvertreter für Bayern, Herr Ludwig Nart, erlitt vor einiger Zeit einen ziemlich schweren Automobilunfall, wobei er sich einen komplizierten Oberschenkelbruch zuzog. Die Verletzung bedingt einen längeren Spitalaufenthalt. Wir wünschen ihm eine gute und baldige Genesung!

Instruktionskurs für Auslandspersonal - Die Abteilung für Aussenvertretungen führt in der Zeit vom 22. Februar bis 6. März 1954 wiederum einen Schulungskurs für Auslandspersonal der Swissair durch, an dem Angestellte aus Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien, Oesterreich, Griechenland und Aegypten teilnehmen.

Die Allgemeine Pensionskasse sucht Anlagemöglichkeiten

Unaufhörlich fliesst der breite Strom der Prämien in die Allgemeine Pensionskasse. Auf der andern Seite ist es nicht einfach, das sich anhäufende Kapital zu einem anständigen Zinsertrag anzulegen. Gegen die Kapitalflut führen alle Pensionskassen und Versicherungsgesellschaften einen erbitterten Kampf.

Jeder Versicherte der Allgemeinen Pensionskasse hat das grösste Interesse daran, dass das gesamte Sparkapital zu günstigen Bedingungen angelegt werden kann. Dadurch vermehrt sich auch sein eigenes Kapital rascher.

Wenn auf Ihrer Liegenschaft Hypotheken lasten, so teilen Sie es bitte umgehend dem Geschäftsführer der Pensionskasse, Herrn Dr. Kummer, Tel. intern 334, mit. Er wird mit Ihnen unter vier Augen prüfen, wie diese Hypotheken ohne Mehrkosten und Umtriebe für Sie abgelöst werden können.

Jeder Swissair-Angestellter mache es sich ausserdem künftig zur Gewohnheit, die Geschäftsleitung seiner Pensionskasse laufend auf interessante Anlagemöglichkeiten aus seiner Umgebung (Hypotheken, Liegenschaften etc.) hinzuweisen.

Er kann des Dankes des Stiftungsrates, des Geschäftsführers und der ganzen Mitgliedschaft gewiss sein.

ALLGEMEINE PENSIONSKASSE DER
S W I S S A I R

Neueintritte - In der Zeit vom 16. Januar bis zum 15. Februar sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unsere Dienste getreten:

- | | | |
|-------|---|---|
| 18.1. | Imholz Christine
Lutz Rolf
Mac Michael Elisabeth
Pugin Jeannine
Widmer Kurt | Sektion Finanzverwaltung Zürich
Frachtdienst Kloten
Vertretung New York
Sektion Verkehrsbuchhaltung Zürich
Sektion Schule & Training Kloten |
| 20.1. | Hayes Sally L. | Vertretung New York |
| 25.1. | Baldwin W. Barton
Fässler Heini
Hug Clara
Meyer Irma
Stiepany Anneliese | Vertretung New York
Werft Kloten
Vertretung New York
Vertretung New York
Vertretung New York |
| 1.2. | Abegg Eduard
Bachofen Hans
Bersinger Aida
Ehrensperger Max
Jost Eduard
Lange Joachim
Naef Walter
Neukomm Ernst
Neumeyer Peter
Ribaux Claire-Ginette
Rühl Lieselotte
Schmid Erwin
Schuler Max
Studer Marianne
Thomas Kurt
Zaugg Peter | Abteilung Rechnungswesen Zürich
Abfertigung Kloten
Groundhostess Abfertigung Cointrin
Abteilung Betriebsplanung Kloten
Ingenieurabteilung Kloten
Station Frankfurt/M.
Sektion Verkehrsbuchhaltung Zürich
Sektion Hauptbuchhaltung Zürich
Sektion Hauptbuchhaltung Zürich
Service d'Exploitation Cointrin
Vertretung Deutschland Frankfurt/M.
Werft Kloten
Verkaufsabteilung Zürich
Verpflegungsdienst Kloten
Sektion Verkehrsbuchhaltung Zürich
Abfertigung Kloten |
| 8.2. | Hubmann Andreas | Werft Kloten |
| 10.2. | Stutz Guido | Flugbetrieb Kloten |
| 15.2. | Albiez Ruth
Baumgartner Roman
Müller Rudolf
Zwahlen Käthe | Endbuchung Zürich
Endbuchung Zürich
Endbuchung Zürich
Verpflegungsbetrieb Kloten |

Nachtrag (16.12.53 - 15.1.1954):

- | | | |
|-------|--|---|
| 1.1. | Bacchetta Pietra
Ess Edgar
Milas Giovanni
Walser Donar
Wigdor Martin | Vertretung Mailand
Verpflegungsbetrieb Kloten
Vertretung Istanbul
Sektion Verkehrsbuchhaltung
Vertretung New York |
| 4.1. | Rohrbach Simone J. | Vertretung Philadelphia |
| 9.1. | Jones Basil Railton
Sheryl Christopher | Vertretung New York
" " " |
| 11.1. | Mastroianni Olga | Vertretung New York |
| 14.1. | Knobel Jakob | Sektion Verkehrsbuchhaltung Zürich |
| 15.1. | Lohner Oscar T. | Vertretung Chicago |

Zwei musikalische Namensvettern - Herr Josef Kistler, Angestellter der Frachtbuchhaltung in Kloten, hat einen Marsch komponiert und ihm den suggestiven Titel "Fliege mit der Swissair!" gegeben. Dieses Musikstück, das bereits auf Schallplatten aufgenommen wurde und dessen Noten auch im Druck erschienen sind, ist für 38 verschiedene Instrumente bearbeitet. Wir gratulieren Herrn Josef Kistler, der 1947 vom Konservatorium Zürich das Diplom als Musikdirektor erhielt, zu seiner Initiative. - Sein Namensvetter Albert Kistler, Chauffeur, Hirschengraben, leitet schon seit Jahren ein eigenes Orchester, mit dem er am 28. Februar von 14.05 bis 15.00 Uhr erneut über Radio Beromünster ein Sonntagnachmittagskonzert geben wird.

zu kaufen gesucht

NEBELHORN

Flugplatzdirektion Zürich-Kloten

Aus der "A-Z Basler Fasnachtszeitung 1954"

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Das Ergebnis des Swissair-Balls in Zürich: Dem im Kongresshaus durchgeführten Ball war ein voller Erfolg beschieden. Das endgültige finanzielle Resultat steht zwar noch aus, doch kann mit einem schönen Reinertrag gerechnet werden.

Tisch-Tennis Club: Der frühere Ping-Pong Club ist unter dem neuen Namen "Tisch-Tennis Club" aus seiner Lethargie erwacht. Interessenten können sich an Herrn Schaufelberger, Abfertigung Kloten, wenden. Er wird Ihnen gerne alles Wissenswerte mitteilen und auch Anmeldungen entgegennehmen.

Der Ski-Club führt sein diesjähriges Rennen am 27. und 28. Februar in den Flumser Bergen durch, verbunden mit einer Skichilbi. Die Anmeldefrist läuft bis zum 24. Februar. An diesem Sportereignis werden diesmal auch Gäste von der TWA teilnehmen. Die Preisverteilung findet am 6. März um 20.00 Uhr im Rest. Bahnhof in Glattbrugg statt. Detailprogramm am Anschlag.

Die ASIA (Airlines Staff International Association) teilt mit:

Tisch-Tennis Turnier: Wie am ASIA-Kongress vom letzten September vereinbart wurde, sollen die Semi-Finals zwischen Air France, Sabena, TWA und Swissair für die Zone B in Zürich ausgetragen werden. Die Swissair wird dieses Treffen am 27. März zusammen mit der TWA durchführen. Das beste Team hat alsdann gegen den Gewinner der Zone A (Aer Lingus, B.E.A., K.L.M. und S.A.S.) anzutreten.

Photo-Ausstellung in Brüssel: Die Sabena veranstaltet am 3. April in Brüssel wiederum eine Photoausstellung, die allen ASIA-Mitgliedern offen steht. Die Photo-Arbeiten (nur Amateuraufnahmen) müssen bis 23. März in Brüssel eintreffen. Weitere Auskünfte erteilt unser ASIA-Delegierter, Hr. A. Seiler, Luftreisebureau Zürich, Tel. int. 342.

Fussballmatch Sabena-Swissair: Das ASIA-Ausscheidungsspiel zwischen den Mannschaften beider Gesellschaften, das in Brüssel hätte stattfinden sollen, musste von der Swissair forfait gegeben werden, da eine Einigung auf das von der Sabena vorgeschlagene Datum nicht möglich war. Dafür soll aber im Laufe dieses Jahres in der belgischen Hauptstadt ein Freundschaftstreffen zur Durchführung kommen.

Holiday-Interchange (Ferien-Austausch): Zur Belebung des Ferien-Austausches zwischen den ASIA-Gesellschaften wurde an der letztjährigen Konferenz die Herausgabe einer Broschüre angeregt, die Angaben über vorteilhafte Ferienorte im In- und Ausland zu enthalten hätte. Die Vorarbeiten sind nun soweit gediehen, dass diese Publikation "Holiday-Interchange" ab Anfang März 1954 an Interessenten abgegeben werden kann. Es handelt sich allerdings durchwegs um einfache Unterkünfte in Camps, Ferienlagern, Chalets usw., die es auch einer bescheidenen Börse erlauben, im Ausland Ferien zu machen. Nähere Auskünfte erteilt Hr. A. Seiler, Luftreisebureau Zürich.



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der Januar-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind :

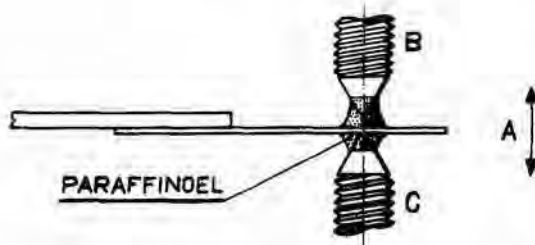
Herr Peter Ehry, Instrumentenwerkstatt, Dept.IV. Fr. 250.--

Herr Otto Widmer, Malerei, Dept.IV. Fr. 100.--

Frau Marta Laufer, Luftreisebüro, Zürich Fr. 50.--

Herr Moser Otto, Techn.Instruktion, Dept.III }
Herr Spichiger Gottfried, Motoren-Einbau, Dept.IV } je Fr. 20.--
Herr Wettstein Eugen, Baudienst, Dept.I }

Herr Peter Ehry schlug vor: " Die Kontaktstellen der Cabin-Pressure-Regulators mit Paraffinöl gegen die Luft abzuschliessen. Die sehr kleine Schaltbewegung des Kontaktarmes A zwischen den Schrauben B und C wird dadurch nicht behindert. Derart von der Luft isolierte Kontakte oxydieren praktisch nicht. Es findet an der Berührungsstelle wohl eine Abnutzung des Kontaktmetalles statt, aber die

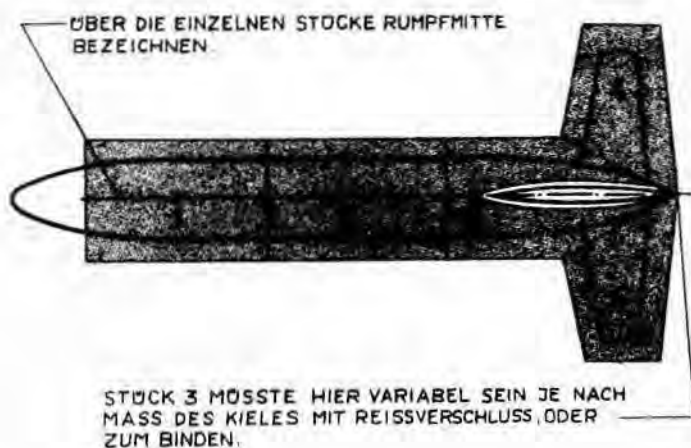


Oberfläche bleibt metallisch glänzend. Die durch die Löschfunken losgerissenen, kleinsten Metallpartikelchen werden beim Schliessen der Kontakte durch die Flüssigkeitsbewegung ausserhalb der Kontaktstelle getragen. Dort lagern sie sich ab und können deshalb den Kontaktschluss nicht beeinträchtigen. Das Paraffinöl ist sehr beständig. Die einwandfreie Funktion des Instrumentes ist daher auf lange Dauer gewährleistet. "

Die Cabin-Pressure-Regulators mussten früher wegen Kontaktstörungen alle 100 Std. ausgebaut und repariert werden. Durch die vorgeschlagene Verbesserung kann die Laufzeit auf 1600 Std. gesteigert werden, wodurch ca. 600 Arbeitsstunden pro Jahr eingespart werden können.

Herr Otto Widmer schlug vor: " Für die Convairs, DC-4 und DC-6B eine leichte Stoffdecke über die weisse Dachbemalung anzufertigen.

Grund: Die rot bemalte Kielflosse muss infolge grosser Beanspruchung öfters ausgebessert werden, wobei die weisse Rumpfoberseite mit Papier bedeckt oder der rote Farbniederschlag nach dem Spritzen mühsam entfernt werden muss. Die Decke müsste aus drei oder vier Stücken bestehen (siehe umstehende Skizze) und könnte dann durch einen Hilfsarbeiter auf dem Flugzeug ausgebreitet werden. Durch die vorgeschlagene Schutzhülle können viele Arbeitsstunden und auch Material eingespart werden.



Skizze zum Vorschlag von
Herr O. Widmer.

Frau Marta Laufer machte darauf aufmerksam, dass es vorteilhafter wäre, den Verschluss unserer Nightbags oben in der Mitte, statt seitwärts anzubringen. In der Tat wird dadurch die Tasche handlicher und die Fabrikation etwas billiger.

Ferner wurden folgende praktische Vorschläge gemacht, die zur Ausführung gelangen:

- Bei verschiedenen Pumpen die Vierkantzapfen durch Imbusschrauben zu ersetzen.
- Alle Flugzeuge mit einem Satz Imbus-Schlüssel auszurüsten, passend für die Befestigung der Drehknöpfe an Radiogeräten.
- In die Programme der Instruktionkurse für Auslandpersonal eine Lektion aufzunehmen über ästhetische Ausschmückung unserer Räumlichkeiten im Ausland in dekorativer und propagandistischer Hinsicht.

Nachstehende Vorschläge konnten mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 1945 2809

Zurückgestellte Vorschläge:

- 458 Im Zusammenhang mit dem Neubau der Kantine soll dieses Problem näher studiert werden. Eine Antwort über die Verwirklichung der Idee kann deshalb erst in einem spätem Zeitpunkt gegeben werden.
- 2769 Der zu erwartende Vorteil des vorgeschlagenen Spezialschlüssels liegt in der Kantenverstärkung. Eine grössere Serie ist in Fabrikation. Bevor eine Prämie zugesprochen wird, müssen die praktischen Ergebnisse abgewartet werden.

Sich melden bitte !

- 289 Der Einsender ist gebeten, sich mit Hr. Bollmann, Abt. Betriebsplanung in Verbindung zu setzen.
- 3068 Der Einsender soll sich bei Hr. Forrer, Materialverwaltung melden.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 144 Oeffnen der Fenster im Luftreisebüro gegen den Bahnhofplatz. Das Luftreisebüro ist mit einer Lüftungsanlage ausgerüstet. Die Frischluft wird durch Filter gereinigt, bevor sie in die Räumlichkeiten eintritt. Durch das Oeffnen der Fenster könnte die staubige Luft des Bahnhofplatzes ungereinigt eindringen, was die Gesundheit der Angestellten gefährden und die Funktion der Lüftungsanlage stören würde. Als Nachteil der Anlage wird empfunden, dass während der Winterzeit, wegen der Zentralheizung, die Luftbefeuchtung nicht in jeder Beziehung befriedigt. Leider kann dieser Mangel aus technischen Gründen nicht behoben werden.
- 145 Slogan "Dont miss, fly Swiss". Leider nicht brauchbar, da unkorrektes Englisch.
- 146 Rukrik in News "Sie fragen wir antworten". Die Anregung ist gut, jedoch nicht neu. Vorschlag Nr. 2403 vom 28.7.53 behandelte bereits dieses Thema. Der Pressedienst würde gerne einen solchen Briefkasten einrichten; wegen der beträchtlichen Mehrarbeit, die mit dem Beantworten der gestellten Fragen verbunden ist, kann diese Idee nicht verwirklicht werden. Fragen von allgemeinem Interesse können an den Pressedienst gerichtet werden.
- 291 Lautsprecheranlage in der neuen Motorenwerkstatt. Die Lautsprecheranlage wurde bei der Projektierung nicht vergessen. In einem spätern Zeitpunkt wird das Lautsprechernetz über den ganzen technischen Betrieb erweitert. Das Zeitzeichen, die Zeichen für Pausen und Arbeitsbeginn und -schluss werden in der neuen Motorenwerkstatt über die Lautsprecher gegeben.
- 1761 Vermehrung der Sitzzahl in den Dragons. Es ist technisch möglich, die Sitzzahl von 6 auf 8 zu erhöhen. Da aber die Dragons voraussichtlich nur noch dieses Jahr eingesetzt werden, lohnt sich der Umbau nicht mehr. Dieser Vorschlag musste von verschiedenen Instanzen behandelt werden, weshalb die Beantwortung leider nicht früher erfolgen konnte.
- 2318 Reinigungsbenzin. Seit 1946 wird das Benzin für Reinigungszwecke, das sogenannte "Putzbenzin", statistisch separat erfasst. Das Rückerstattungsgesuch wird dem Zollamt Zürich-Flughafen halbjährlich eingereicht. Es handelt sich um die Zollposition 1065a Reversbenzin.
- 2449 Siehe Vorschlag Nr. 2456.
- 2450 Bekanntgabe von Flugpreisen und Flugdauer in Inseraten. Die Ergebnisse der angestellten Umfrage sind interessant. Wir möchten aber dem Einsender empfehlen, unsere Inserate, z.B. die Serie zur Einführung der Touristenklasse genau zu lesen. Zudem werden in den sogenannten "Tarifschaufenster" auf die Preise aufmerksam gemacht. Während des Monates Januar waren sämtliche Schaufenster der Schweiz.Kreditanstalt mit Swissair-Propaganda belegt und in jedem Fenster waren Flugpreise angegeben.
- 2456 Bau eines Air-Terminal auf dem ehemaligen Areal des Globus. Die Idee ist nicht neu. Bereits in den Monaten September/Oktober 1953 wurde anlässlich der Studien über die Verlegung der Passagierabfertigung nach dem Flughafen auch diese Möglichkeit in Erwägung gezogen. Endgültige Entscheidungen sind noch nicht reif. Interessant ist, dass dieses Thema anlässlich der Gemeinderats-Sitzung vom 10.2.54 zur Diskussion stand und der Stadtrat diese Anregung zur Prüfung entgegen nahm.
- 2473 Einführung der englischen Arbeitszeit. Der Vorschlag bringt keine neuen Ideen. Die aufgeführten Argumente sind aus frühern Vorschlägen bekannt. Dieses Thema wurde letztes Jahr eingehend studiert und zwar von verschiedenen Instanzen. Nach Abwägung der Pro und Contra wurde beschlossen, die englische Arbeitszeit vorläufig noch nicht einzuführen.
- 2668 Vorträge des Direktionspräsidenten. Dies ist kein Vorschlag sondern eine Reklamation. Die erwähnten Vorträge werden leider nie so angesetzt werden können, dass alle Angestellten der verschiedenen Dienstzweige daran teilnehmen können.

- 2672 Ferien- & Militärdienstablösungen durch "Allrounder". Die Idee ist nicht neu. Vorschlag Nr. 2221 vom 18.8.52 behandelte bereits dieses Problem. Ein diesbezüglicher Versuch wurde seinerzeit in der Zentralverwaltung gemacht. Die gemachten Erfahrungen waren nicht schlecht, doch hat sich gezeigt, dass das Problem nicht auf diese Weise gelöst werden kann, da zu kostspielig.
- 2748 Erziehung zum Sparen durch Bekanntgabe der Warenpreise. Die Bekanntgabe der Einstandspreise der vielen Verbrauchsartikel durch Zirkulare oder Plakate wäre viel zu umständlich und der erzieherische Wert sehr fraglich. Im übrigen möchten wir mit aller Deutlichkeit darauf hinweisen, dass es die Pflicht eines jeden ist, mit allen Materialien und Werkzeugen sparsam und sorgfältig umzugehen.
- 2759 Einheitliches Telephonverzeichnis für alle Departemente. Dies ist ein alter Wunsch. Ein einheitliches Telephonverzeichnis ist in Arbeit und wird voraussichtlich im Monat März herausgegeben. Wegen den ständigen Verschiebungen von Büros wäre es eine vergebliche Mühe gewesen, ein solches Verzeichnis früher zu veröffentlichen.
- 2787 Anstrich der Schalt-Knöpfe und -hebel. Die vorgeschlagene Farbgebung ist allgemein bekannt und wird auch von der Abteilung Betriebsplanung entsprechend angewandt. Dabei muss darauf geachtet werden, dass keine allzu grosse Buntscheckigkeit entsteht.
- 2794 "Briefkasten" in Swissair-News. Siehe Vorschlag Nr. 146.
- 3010 Sicherungen mittels Fockernadeln. Die vorgeschlagene Sicherung ist prinzipiell brauchbar. Sie kann jedoch an Pratt-Motoren nicht angewandt werden, weil zur Befestigung des einen Federendes in den meisten Fällen das Anbohren der dünnwandigen Leichtmetallgehäuse notwendig wäre, was aus Gründen der Rissbildung nicht zulässig ist. Die Armee verwendet an ihren Flugzeugen die vorgeschlagene Sicherungsart nur am Wasserkühlsystem, nicht aber für die Öl- & Benzinanlage.
- 3014 Sicherheitslinie auf Rollweg. Die Ausführung der vorgeschlagenen Sicherheitslinie lohnt sich der hohen Kosten wegen nicht. Die Strecke von Mitte Hangar bis Mitte Tarmac beträgt ca. 1100 m. Während der Nacht und bei starkem Nebel ist der Verkehr auf dem Rollweg unbedeutend. Die erwähnten Hindernisse können durch vorsichtiges Fahren gemeistert werden.
- 3016 Anwendung von "Plastic Lamination" für Checklisten etc. Die Idee ist nicht neu. Bereits im Jahre 1949 anlässlich der Inbetriebnahme der Convairs wurde die vorgeschlagene Ausführung von der Techn. Instruktion verwendet. Infolge der häufigen Änderungen und der hohen Kosten wurde dieses System aufgegeben. Ab 15. Februar 1954 bringt die Vervielfältigungszentrale Kloten ein neues System zur Anwendung: Die "Ultraphan-Heissklebefolie". Diese Art bringt folgende Vorteile: Die Materialkosten für ein Blatt A4 betragen nur Fr.-.30. Auf diesen Blättern kann mit Bleistift geschrieben und radiert werden, zudem glänzen sie nicht.
- 3052 Jahresmarken für alte Personalausweise. Der Vorschlag ist gut, leider ist er zu spät eingetroffen. Die Jahresmarken werden ab 1954 nicht mehr verwendet. An ihre Stelle tritt folgender Klebezettel: "Dieser Ausweis ist bei Auflösung des Dienstverhältnisses an die Swissair zurückzugeben." Diese Klebezettel werden an Inhaber alter Personalausweise im Zahltaschchen zugestellt.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

133/143/147/220/222/238/272/287/289/381/406/407/416/417/436/457/514/558/569/646/760/
870/1051/1205/1243/1245/1354/1542/1559/1760/1807/1815/1822/1823/1828/1830/1834/1930/
1937/1942/2133/2286/2313/2340/2343/2416/2423/2428/2442/2453/2457/2459/2460/2461/2472/
2476/2478/2540/2609/2662/2664/2669/2677/2730/2778/2808/2848/2863/2873/3007/3017/3019/
3023/3027/3032/3033/3039/3042/3046/3053/3054/3055/3058/3059/3060/3061/3064/3068/3069/
3070/3076/3077/3081/3085/3086/3087/3090/3092.

Wir melden Recordeingang : In einem Monat 62 Vorschläge !

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

Nr. 3

20. März 1954.

Unsere Verkehrsleistungen im Februar

	<u>Februar 1954</u>	<u>Februar 1953</u>
Etappenpassagiere	24'726 + 31%	18'886
Offerierte Tonnenkilometer	4'527'196 + 54%	2'931'549
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	54,4%	65,1%

Der Februar brachte bei den offerierten Tonnenkilometern im Vergleich zum Budget eine leicht höhere Leistung. Gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres hat das Angebot um 54% zugenommen. Dieser starken Produktionsvermehrung steht bei den ausgenützten tkm ein Anstieg um 29% zur Seite. Die Nachfrage ist also nicht in gleicher Masse gewachsen wie das Angebot, was trotz einer beachtlichen Zunahme von 31% bei den Etappenpassagieren zu einem durchschnittlichen Ausnutzungsgrad von 54,4% führte. Die verglichen mit Februar 1953 erheblich angestiegene Leistung ist einmal auf den vermehrten Einsatz grösserer Flugzeuge und sodann der Tatsache zuzuschreiben, dass in dieser Wintersaison das Sommerflugprogramm nicht im gleichen Ausmass abgebaut wurde wie dies in früheren Jahren stets der Fall war.

Was wollen wir in diesem Jahr leisten? - Das Angebot pro 1954 ist mit rund 80 Mio/tkm budgetiert. Für die einzelnen Regionen wurden die nachstehenden Leistungsanteile vorgesehen:

Europa	34,2 Mio/tkm oder 43,1%
Nordatlantik	27,4 Mio/tkm oder 34,5%
Naher Osten	12,1 Mio/tkm oder 15,2%
Südatlantik	5,6 Mio/tkm oder 7,2%

An der geplanten Gesamtleistung sind die sechs DC-6B mit 52,2 Mio/tkm oder 65,7% am stärksten beteiligt. Den zweiten Platz nehmen die sieben Convairs mit 18 oder 14,3 Mio/tkm ein, gefolgt von den drei DC-4 mit 6,2 Mio/tkm oder 7,9%, den acht DC-3 mit 7,4 oder 5,8 Mio/tkm. Der restliche Prozent entfällt auf das Dakota Frachtflugzeug.

Neue Pilots-in-Command DC-6B - Flugkapitän François Cevey ist seit 5. März berechtigt, als Pilot-in-Command auf DC-6B sowohl in Europa als auch im Nahen und Mittleren Osten eingesetzt zu werden. Flugkapitän Georges Mirault kann ab 1. April 1954 als Pilot-in-Command DC-6B auf dem Nordatlantik eingesetzt werden. Wir gratulieren!

Beförderung zum Flugkapitän - Pilot Marc Clifton hat am 26. Februar die Bedingungen zur Erreichung des Flugkapitängrades erfüllt. Unsere besten Glückwünsche!

Ein dreifacher und ein einfacher Millionär - Flugkapitän Anton von Tscherner erreichte am 10. März auf einem Rückflug von den U.S.A. seine dritte Million Flugkilometer. - Am 8. März hat Flugkapitän Hans Knecht auf der Linie Rom-Mailand-Zürich seine erste Million Flugkilometer zurückgelegt. Beiden entbieten wir unsere Gratulation!

Die neue Motorenwerkstatt in Kloten steht vor der baulichen Vollendung. Der Umzug in die neuen Räume erfolgt stufenweise. Mit der Verlegung der Mechanischen Werkstatt kann voraussichtlich gegen Ende April begonnen werden, während die letzte Etappe nicht vor Juli abgeschlossen sein dürfte.

Unsere Vertretung in Wien erhält neue Räumlichkeiten - Nach längerem Suchen und schwierigen Verhandlungen ist es gelungen, in Wien an sehr guter Lage am Kärtnerring geeignete Lokalitäten für die Einrichtung eines eigenen Reisebureaus zu finden. Die jetzige Unterkunft, die wir - wie in Frankfurt - gemeinsam mit dem Schweizer Verkehrsbureau benützten, bot im Hinblick auf eine allfällig notwendige Erweiterung keine genügenden Ausbaumöglichkeiten. Am neuen Standort wird vorerst allerdings nur das Erdgeschoss ausgebaut, das die Flugschein-Schalter, die Passagier-Abfertigung sowie die Endbuchung und das Vertreterbureau beherbergen kann. Die Buchhaltung muss noch einige Zeit in den bisherigen Räumlichkeiten verbleiben. Die vorgesehene Anlage wird es unserer Vertretung gestatten, einen guten Passagierdienst zu bieten.

Auch unsere Vertretung in Frankfurt vor dem Umzug - Durch die starke Zunahme unseres Verkehrs über Frankfurt sind die Räumlichkeiten, die wir mit dem Schweizer Verkehrsbureau teilen, zu klein geworden. Die Direktion hat deshalb beschlossen, ein neues Objekt zu übernehmen, das unmittelbar gegenüber dem Hauptbahnhof liegt und auch die räumliche Zusammenlegung der Chefvertretung mit der Regionalvertretung für Mitteldeutschland gestattet. Auf Strassenniveau an der Ecke Hauptbahnhof/Münchenerstrasse werden wir ein grosses, repräsentatives Reisebureau erhalten, das als Stadtabfertigung dienen kann. Neben den Schaltern

Was bringt der Sommerflugplan Neues?

- Die wöchentlichen Passagierflüge nach New York erfahren eine Erhöhung von bisher vier auf sieben. Fünf davon erfolgen mit gemischter Klasse, d.h. TC & 1. Kl. mit Bettenabteil. Der sechste Kurs führt nur 1. Kl. und der siebente nur TC. Einer der kombinierten TC/1. Kl. Flüge geht in beiden Richtungen über Basel. Neu ist sodann die am 30.4. erfolgende Aufnahme eines einmal wöchentlichen Frachtkurses Zürich-Basel-New York und v.v. mit DC-4.
- Auf allen Langstrecken und im gesamten Verkehr mit dem Nahen Osten sowie für die "Super Swiss" Dienste zwischen Zürich und London finden nur noch DC-6B Verwendung.
- Die Convair-Liners lösen auf verschiedenen Linien die DC-4 und DC-3 ab.
- Neben dem bisherigen DC-6B "Super Swiss" Nachmittagskurs wird ab Zürich zunächst viermal pro Woche und nachher täglich jeweils vormittags ein zweiter DC-6B "Super Swiss" verkehren. Zudem gelangt ab 21.5.-19.9. jede Nacht ein DC-6B als "Starliner" zum Einsatz. Die nachmittägliche Convair-Verbindung führt über Basel nach London.
- Die Linie Bern-London wird vom 21.5.-2.10. wieder täglich mit DC-3 bedient.
- Ab Zürich via Genf erfolgt jeden Sonntag ein Flug nach Madrid. Zum Einsatz gelangen DC-4.
- Wiederaufnahme der Linie Zürich-Innsbruck am 26.5. mit vier wöchentlichen DC-3 Flügen bis zur 19.9.
- Zwei Tagesdirektkurse pro Woche Zürich-Rom.
- Eine Nachtstrecke Zürich-Paris.
- Im Rahmen der Routenflüge nach Südamerika ist uns die Möglichkeit geboten, einmal in der Woche Lissabon anzufliegen.
- Von der SAS übernehmen wir wieder die Bedienung der Strecke nach Kopenhagen.
- Einführung einer Strecke Basel-Paris.
- Die Verbindungen nach Deutschland erfahren eine Ergänzung durch einen täglichen Direktflug Genf-Frankfurt und einen neuen Morgenkurs Genf-Zürich-München.
- Das Nachtstreckennetz mit den "Starliner"-Kursen erstreckt sich neu mit zwei Flügen pro Woche ab Genf und Zürich via London nach Manchester, ab Genf mit fünf, ab Zürich mit drei wöchentlichen Verbindungen nach Nizza, zweimal pro Woche von Genf nach Mailand und dreimal wöchentlich von Genf und Zürich nach Mailand und Rom.

zur Entgegennahme des Passagiergepäckes und genügend Sitzgelegenheiten aufweisen. Ebenfalls im Erdgeschoss, aber vom Hof aus zugänglich, ist die Einrichtung einer Frachtdienststelle vorgesehen. Der Bezug der neuen Unterkunft wird im Verlaufe des Monats Juni möglich sein.

Jahreskonferenz der IFALPA - Die International Federation of Air Line Pilots Association (IFALPA) wird in der Zeit vom 29. März bis 2. April ihre Jahreskonferenz in Zürich abhalten. Dieser Organisation sind Piloten von rund 100 Luftverkehrsgesellschaften von 45 verschiedenen Ländern angeschlossen.

Happy Landings ! - Wir freuen uns, Ihnen auch in dieser Nummer wieder einige Vermählungen anzeigen zu können:

- 23.1.54. Paul Richiger, Sattlerei, Kloten
- 6.2.54. Jacques Darbre, Pilot-Aspirant
- 20.2.54. Bruno Stofer, Stationsmechaniker, London
- 27.2.54. Hans Gauch, Hauptkasse, Zürich
- 27.2.54. Eduard Beer, Verkehrsbuchhaltung, Zürich
- 27.2.54. Marcel Clot, Werft, Kloten
- 2.3.54. Megnet-Lang Silvia, Sekt. Route CPS, Kloten
- 6.3.54. Agénor Maillefer, Endbuchung, Genf
- 6.3.54. Fritz Müller, Vertretung München mit
Liselotte Holub, Vertretung München.

Allen jungen Paaren wünschen wir recht viel Glück im Ehestand !

Zum stets aktuellen Thema "Pflege des Arbeits- und des Team-Geistes" ist diese Tage auf dem Wege des Vorschlagwesens eine Anregung gemacht worden, in der es u.a. hiess:

"Eine konstante Sorge unserer Chefs: die Förderung des Arbeitsgeistes. Sehen wir dazu, dass

griesgrämiges Geschwätz über die Unzulänglichkeiten des Nächsten aufhört und einer kameradschaftlichen Hilfsbereitschaft Platz macht und Redensarten, die nicht überall brauchbar sind, an den Pranger gestellt werden."

Mit dem Einsender dieses Vorschlages gehen wir völlig einig. Das Teamwork ist in einem so vielfältigen Betrieb wie dem unseren eine Notwendigkeit. Die Redaktion der "News" bittet alle Vorgesetzten bis zum Sektionschef, Beispiele von mit exemplarischem Teamgeist gelösten Aufgaben zu melden. Wir werden solche Berichte an dieser Stelle gerne veröffentlichen.

Neueintritte - In der Zeit vom 16. Februar bis 15. März sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unsere Dienste getreten:

16.2. Signer Jean-Werner, Abfertigung Kloten; 17.2. Hofer Yvonne, Pressedienst Zürich;
22.2. Gehrig Walter, Malerei Dept. IV Kloten; Paul Georges, Werft Cointrin; Köppel Walter, Magazin Dept. IV Kloten; Wild Walter, Magazin Dept. IV Kloten; 23.2. Haith Harold R. Vertretung New York; Schaer Margrit, Stationsleitung Kloten; 1.3. Leppli Esther, OPS-Planung Kloten; Bättschmann Josef, Manual Office, Dept. III, Kloten; Bergsma Pieter, Endbuchung Zürich; Bickel Werner, Abt. Fracht & Post Zürich; Bischofberger Alfred, Endbuchung Zürich; Blaser Walter, Luftreisebüro Bern; BrélaZ André, Startdienst Cointrin; Burki Josef, Verkehrsbuchhaltung Zürich; Deloff Bruno, Personalabteilung Zürich; Eicher Othmar, Werft Kloten; Foz Teresa, Vertretung Barcelona; Fraggetti Carl, Vertretung New York; Frey Marguerite, Endbuchung Genf; Gätzi Peter, Verpflegungsbetrieb Kloten; Göldi Margrit, Verpflegungsbetrieb Kloten; Graber Julius, Abfertigung Kloten; Gschwend Rudolf, Elektrowerkstatt Kloten; von Gutfeld Gabriele, Vertretung New York; Häfeli Hans, Motorenwerkstatt Kloten; Hermann Arthur, Baudienst Zürich; Kälin Josef, Werft Kloten; Lanz Heinz, Verkehrsbuchhaltung Zürich; Leibundguth Marcel, Terminus Genf; Malherbe Fernand, Terminus Genf; Montgomery Ghislayne, Vertretung New York; Müller Hans, Werft Kloten; Müller Margrit, Verpflegungsbetrieb, Kloten;

Spann Eldriede, Vertretung Nürnberg; Speck Ernest, Startdienst Cointrin; Stegemann Erika, Station Hamburg; Steiner Beda, Verpflegungsbetrieb Kloten; Umiker Susanne, Abfertigung Kloten; Waeger Marc, Abfertigung Kloten; Woodtly René, Werft Kloten; Zollinger Hans, Ausland-Instruktion; Zepf Liselotte, Vertretung Deutschland Frankfurt; Zollinger Kurt, Werft Kloten; Züger Eduard, Werft Kloten; Zurflüh Hans, Flugbetrieb Kloten; Hostess Aspirantinnen: Auf der Maur Marguerite, Berger Jacqueline, Crivelli Gianina, Engel Verena, Etter Marguerite, Fries Rosmarie, Güdel Margaret, Hofer Elsbeth, Huber Margrit, Knauer Vera, Mengers Eva-Maria, Meyer Leni, Sutter Liselotte, Stettler Ruth, Weiss Hilde, Zimmermann Doris; Hartmann Peter, Steward-aspirant; Rüegg Heinz, Steward-aspirant; Pilot-Aspiranten: Biasi Hermann, Bohli Eugen, Bünter Gerhard, Bujard Philippe, Camenzind Rolf, Darbre Jacques, Huber Harry, Iselin Werner, Iten Hans, Liechti Hans-Ulrich, Morgenthaler Heinz, Moser Ernst, Müggler Josef, Müller Klaus, Thalmer Reinhold, Vogler Heinrich. 4.3. Gutknecht Paula, Verpflegungsbetrieb Kloten; Gloor Herbert, Einkauf Dept. I Zürich; Hubert Jocelyn, Vertretung Paris; 10.3. Droy Hervé, Vertretung Nizza; 15.3. Breiter Konrad, Werft Kloten; Frei Kurt, Startdienst Kloten; Gilly Angelina, Techn.Dienst Cointrin; Hodel Ida, Verpflegungsbetrieb Cointrin; Jansen Resy, Verpflegungsbetrieb Kloten; Jenny Dora, Abteilung Verbindungen Kloten; Keller Gertrud, Verpflegungsbetrieb Kloten; Knecht Mary, Rechnungswesen Zürich; Krähenbühl Fritz, Verkehrsbuchhaltung Zürich; Kumli Fritz, Startdienst Kloten; Künzi Walter, Startdienst Kloten; Läubli Jean, Werft Cointrin; Linse Sylvia, Verpflegungsbetrieb Kloten; Lüthy Josef, Startdienst Kloten; Meierhofer Walter, Startdienst Kloten; Roth Erwin, Kabinendienst Kloten; Sollberger Peter, Abfertigung Kloten; Steffen Georges, Werft Cointrin; Thurnauer Clemens, Abfertigung Kloten.

Nachtrag: 1.1. Agaibi Odette, Vertretung Kairo; Gantar Radivoje, Vertretung Belgrad; 25.1. Bittel René, Vertretung New York; 1.2. Eichmann Bernhard, Frankfurt Station; 8.2. Brun Jürg, Sektion Schule & Training Kloten; 18.2. Courdier Lucien, Vertretung Nizza.

Mitteilungen der FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER SWISSAIR (F.P.S.)

Für die Delegiertenversammlung der F.P.S. im April werden Anregungen für neue Sektionen, Clubs oder Gruppen gerne entgegengenommen.

Interessenten, die ernsthaft mitmachen wollen, sind gebeten, sich mit dem Präsidenten der F.P.S. Herrn F.Barth, in Verbindung zu setzen.

Der Swissair-Ball in Zürich war nicht nur in gesellschaftlicher Hinsicht ein Erfolg. Wie die endgültige Abrechnung zeigt, hat das finanzielle Ergebnis, trotz bedeutend grösserem Aufwand, dasjenige des Vorjahres noch übertroffen.

Damit wird das Fundament der geplanten Freizeitanlage durch einen weiteren Pfeiler verstärkt.

ASI.-Tisch-Tennis Turnier vom 27.März in Zürich:

Dieses interessante Treffen zwischen AIR FRANCE Paris, SABENA Bruxelles, SWISSAIR und TWA Zürich, wird am Samstag in der neuen Turnhalle der Kantonsschule, Rämistr.80, ausgetragen. Beginn 09.00 Uhr.

Am Abend kommen die Teilnehmer und Freunde dieses Sports zu einem fröhlichen Hock mit Musik und Tanz in der Bar des Grand Hotel Dolder zusammen. (Freinacht bis 03.00 Uhr)

Eintritt zu den Wettkämpfen und zum Hock gratis. Normale Konsumationspreise. Auf Wunsch wird auch für den Transport ab Römerhof gesorgt. Weitere Einzelheiten sind den Anschlägen am schwarzen Brett zu entnehmen.

Eine rege Beteiligung unseres Personals (Damen und Herren) würde Gäste und Gastgeber freuen.

ASI.-Holiday-Interchange (Ferien-Austausch):

Die Broschüre mit den ersten Auskünften über preiswerte Ferien in England, Frankreich, Norwegen und der Schweiz liegt jetzt vor.

Wegen der beschränkten Auflage und den fortlaufenden Ergänzungen kann diese aber an Einzelpersonen nicht abgegeben werden.

Sie liegt bei den folgenden Stellen zur Einsicht auf:

Hirschengraben:	Empfang
Werft Kloten:	Portier
Swissair Genève:	Kassa Terminus (Hr.R.Walli)





DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der Februar-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Ernst Göller, Bordfunker, Dept. III	Fr. 50.-
Herr Alois Welti, Sektion Verkehrsbuchhaltg. Dept. I	Fr. 20.-

Der Vorschlag von Herr Göller bringt eine Erleichterung für die Crew beim Eintragen der Flugzeiten ins Rapportbuch und für die AVOR bei der Kontrolle derselben. Der Hauptvorteil liegt aber darin, dass Additionsfehler praktisch fast ausgeschlossen werden, was für die AVOR von Bedeutung ist in bezug auf Zeiteinsparung.

Auf Grund des Vorschlages von Herr Welti wurde das neue Formular "Faktura-Antrag" geschaffen. Dieses bringt den Vorteil, dass zwei einem gleichen Zweck dienende Formulare in eines zusammengefasst werden konnte.

Nachstehende Vorschläge konnten mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 2416 Fr. 20.-- Nr. 3027 Fr. 10.-- Nr. 3046 Fr. 75.--

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 143 Hinweis auf Stop-over-Möglichkeiten in Zirkularen und Inseraten. In Werbebriefen wird dort, wo sich für uns ein Vorteil bietet, bereits auf die Stop-over-Möglichkeiten hingewiesen. In USA werden schon seit einiger Zeit Prospekte hergestellt - auch von der Swissair -, die den Stop-over-Plan bei Reisen in der Schweiz erörtern. Der Passagier erfasst aber die Vorteile bestimmt erst richtig bei der Beratung am Schalter, sodass die Werbung für Stop-over-Passagiere bei einer guten individuellen Auskunftserteilung liegen muss.
- 148 Abfertigung Hauptbahnhof Zürich. Die Idee ist an und für sich gut, jedoch nicht neu. Der Vorschlag kann nicht durchgeführt werden, da der Abfertigungsdienst Kloten in der Zeit von 1300 bis 1500 kein Personal abgeben kann. Zudem hat die Geschäftsleitung entschieden, dass die Passagierabfertigung nach dem Flughafen verlegt wird.

- 457 Bessere Ausnützung der Flugzeuge im Winter. Im Winter werden unsere Flugzeuge vom Dept. III für Schulung und vom Dept. IV für Revisionen vermehrt aus dem Verkehr absorbiert. Die Vercharterung von Flugzeugen während der Standzeit im Ausland bildet seit Jahren immer wieder Gegenstand von Verhandlungen zwischen den betreffenden Gesellschaften. Es sind meistens so verschiedenartige Interessen im Spiel, dass bis heute noch keine Einigungen erzielt werden konnten. Im Sommer wird darnach getrachtet, durch Führung von Nachtkursen die Standzeiten auf ein Minimum zu reduzieren.
- 661 Kontrolle der Rechnungen für Hotelunterkunft etc. der Transitpassagiere. Wir empfehlen dem Einsender die entsprechenden Weisungen im Abrechnungshandbuch 2.50.1 und im Tarif-Handbuch "Rule 25" auf den Seiten 49 bis 52 nachzulesen. Sollten noch etwelche Unklarheiten bestehen, so sind wir für weitere Auskünfte gerne bereit.
- 1559 Einbau von Ozonapparaten in die Kabinen unserer Flugzeuge. Die Ingenieur-Abteilung ist bereits mit zwei Lieferanten in Verhandlung und untersucht die Anwendungsmöglichkeiten in unsern Flugzeugen. Die in Zusammenarbeit mit der ETH durchgeführten Versuche haben gezeigt, dass der OZON sämtliche Gummibestandteile in kürzester Zeit brüchig macht. Die Versuche sind noch nicht endgültig abgeschlossen und werden noch einige Monate dauern. Der Vorschlag kann jedoch nicht prämiert werden weil am 6.10.52 mit Nr. 1614 die gleiche Anregung schon gemacht wurde.
- 1594 "Working spirit". Die vorgebrachten Ideen sind an sich richtig und sie werden auch successive verwirklicht. Immerhin möchten wir darauf hinweisen, dass in letzter Zeit für die Ausbildung des Betriebspersonals in Kloten Verschiedenes unternommen wurde.
- 1930 Manifeste in Kleinformat für Passagiere und Fracht. Diese Idee ist nicht neu und wurde 1952 durch die Vorschläge Nr. 612 und 613 behandelt. Wir haben diese Angelegenheit aber nochmals eingehend untersucht, kommen aber wiederum zur gleichen Schlussfolgerung, dass die kleine Einsparung an Papier die betrieblichen Nachteile bei weitem nicht aufwiegen.
- 2313 Eröffnung einer Swissair-Strecke nach Samedan. Das Anfliegen von Samedan kann vorläufig nicht erfolgen. Aus meteorologischen Gründen kann keine Gewähr für eine regelmässige Befliegung geboten werden. Wegen der Höhenlage des Flugplatzes müsste die Zuladung stark herabgesetzt werden, der Verkehr würde deshalb unwirtschaftlich. Vorläufig sind noch keine technischen Landehilfen vorhanden.
- 2460 a) Vercharterung einer DC-6B b) Intensive Bearbeitung von Interline-Partnern.
a) Es stehen keine DC-6B für die Vercharterung an fremde Gesellschaften zur Verfügung.
b) Die Pflege und Förderung der Beziehungen zu den Interline-Partnern ist im Pflichtenblatt der Sektion Verkaufsbeziehungen verankert.
- 2481 Slogans für Passage- & Frachtwerbung. Die Abteilung für Fracht und Post hat in Nr. 13 des "Sell Swissair" einen Wettbewerb für Slogans ausgeschrieben. Die mit diesem Vorschlag eingereichten Texte werden in diesen Wettbewerb einbezogen und der Einsender wird seinerzeit direkt von der Propaganda-Abteilung durch "Sell Swissair" benachrichtigt werden.
- 2677 Aenderung der Geschirrschublade der DC-6B-Büffets. Richtig, es handelt sich um einen Fehler. Aber schon anlässlich der Beurteilung des Ausfallmusters wurde mit dem Fabrikanten eine mündliche Abmachung getroffen, an den erwähnten Kanten 2 Bohrungen von 5 mm ϕ anzubringen. Es wurde jedoch unterlassen, diese Aenderung auf den Fabrikations-Zeichnungen einzutragen. Die Nacharbeit wird bei nächster Gelegenheit ausgeführt.

- 2678 a) Import von Geflügel aus Dänemark. b) Pasteurisierte, homogenisierte Rahm-Milch an Stelle von Kondensmilch.
- a) Der Import von Frischgeflügel aus Dänemark kommt aus zoll- und saisonbedingten Gründen nicht in Frage. Seit Wochen bezieht unsere Bordbuffetküche tadellose Milchmastware aus Schweizer Geflügelfarmen und zwar zu sehr günstigen Bedingungen.
- b) Die Einführung von pasteurisierter, homogenisierter Milch ist bereits in Prüfung. Die Verpackung bereitet noch einige Schwierigkeiten. Vielleicht kann uns der Einsender ein gut geeignetes Verpackungsmaterial nennen.
- 2679 a) Mass-Streifen für Portionen-Ausschank. b) Kleinere Lagerbestände durch Ab-rufaufträge.
- a) Das System der portionenweisen Ausmessung von Spirituosen etc. mittels der vorgeschlagenen Mass-Streifen ist im Gastgewerbe seit Jahrzehnten bekannt. Dieses Kontrollsystem wäre auch bei uns zu begrüssen, würde jedoch mehr Personal im Zollfreilager bedingen. Sollte diese Idee bei der Reorganisation des Bordbuffetdienstes verwirklicht werden, so kommen wir auf diesen Vorschlag zurück.
- b) Wenn wir von unseren Lieferanten günstige Preise erwirken wollen, so müssen wir auch entsprechende Mengen bestellen. Zudem ist der tägliche Verbrauch so gross, dass die Sicherstellung des Nachschubes eine grössere Lagerhaltung der Verpflegungsartikel bedingt.
- 2747 Einkauf der Stahlwolle in Sparrollen. Der Verbrauch an Stahlwolle wird stark zurückgehen. Die Werft verwendet sie nur noch für die Augmentors. Für das Entfernen von Korrosionen an Flugzeugen eignet sich Aluminium-Wolle besser. Für die Malerei allein lohnt sich die Einführung der vorgeschlagenen Sparrollen nicht, da die notwendige Aufhängevorrichtung zu teuer wäre.
- 3019 Uhren für Passagierkabinen. Die Sektion Bestellung hat von der Ingenieur-Abteilung bereits am 30.10.53 den Auftrag erhalten, mit Lieferanten in Verbindung zu treten. Bis heute konnte noch kein passendes Modell gefunden werden. Die Ingenieur-Abteilung erstellt zur Zeit Fabrikationsunterlagen, hauptsächlich in bezug auf Gehäuse. Der Einsender kann beruhigt sein, unser technischer Einkauf wird sich bemühen, diese Uhren so günstig wie möglich zu beschaffen.
- 3053 Undichte Heizölfässer. Die Abklärung hat ergeben, dass bis heute lediglich 2 Fälle von undichten Fässern bekannt sind. Dabei handelte es sich aber nicht um schadhafte Dichtungen, sondern um Nachlässigkeiten der Heizer beim Schliessen der Fässer. Die Heizer sind für die periodische Kontrolle und das zuverlässige Verschliessen der Heizölfässer verantwortlich.
- 3064 Ausbau unseres "Aerztlichen Dienstes" in eine normale Arztpraxis. Im Einführungszirkular vom 20.10.53 wurde darauf hingewiesen, dass..... "neber der Erfüllung der mehr amtsärztlichen Aufgaben, macht es sich der Gesellschaftsarzt zu seinem wesentlichen Anliegen, im Sinne eines praktischen Arztes möglichst zu jeder Zeit und jedem, der es wünscht, mit Rat und Tat zur Verfügung zu stehen, - selbstverständlich ohne die geringste Beeinträchtigung der freien Arztwahl." Herr Dr. Gartmann teilt uns mit: "Die Möglichkeit, mich im Sinne eines praktischen Arztes zu konsultieren, ist jetzt schon im Prinzip allen Angestellten gegeben. Aus räumlichen und organisatorischen Gründen war es bisher nur möglich, die Patienten einzeln und auf telefonische Anfrage hin zu empfangen. Sobald das ärztliche Zentrum in der ehemaligen Transitbaracke ausgebaut ist, was Ende März der Fall sein dürfte, werden regelmässige Sprechstunden festgesetzt."
- 3069 Verminderung des Verschleisses an Fahrwerk-Pneus durch Antrieb der Räder vor der Landung.
- In Fachkreisen wurde früher vielfach angenommen, dass der Landungsstoss den grossen Verschleiss der Reifen verursache. Versuche an Grossflugzeugen: die Räder vor der Landung mit Hilfsmotoren anzutreiben und so auf die Landegeschwindigkeit vorzubereiten, haben keine befriedigende Resultate gezeigt. Die Hauptgründe, warum das Antreiben durch Hilfsaggregate nicht zum Erfolg führten:

- a) Zusätzliche Wartungsarbeiten der Antriebsanlage
- b) Zusätzliches Gewicht dieser Anlage
- c) Unbedeutende Verringerung des Reifenverschleisses

Die grösste Abnützung der Flugzeugreifen wird durch die starke Erwärmung der Bremstrommeln verursacht. Um diesem Uebel abzuhelpen, wird bei den Convair und DC-6B durch das Umstellen der Propeller auf einen negativen Blattwinkel eine Bremswirkung erzielt.

- 3076 Anbringen eines Windfanges beim Werftausgang (Hangarseite). Durch das Anbringen einer Doppeltüre an der erwähnten Stelle sind keine nennenswerten Einsparungen an Heizungskosten möglich. Eine solche Türe würde den Verkehr behindern und sollte deshalb nur angebracht werden, wenn untragbare Durchzugerscheinungen dies verlangen.
- 3081 Gleichzeitige Veröffentlichung der Prämien-Nr. und Prämien-Betrag. Dies wurde früher schon ab und zu so gemacht, dann aber aus terminlichen Gründen fallen gelassen. Die vorgebrachten Argumente sind stichhaltig und wir werden deshalb diesem Wunsche gerne nachkommen.
- 3090 Streichung der Stop-Muttern aus der Liste der Rotating-Parts. Der Vorschlag ist gut und wurde sogleich verwirklicht. Er kann jedoch aus prinzipiellen Erwägungen nicht prämiert werden. Die Abgrenzung zwischen "Rotatingparts" und "Verbrauchsteilen" kann bei keiner Ersatzteilgruppe als definitiv betrachtet werden. Die Abgrenzungen werden laufend bereinigt in Zusammenarbeit - Werkstätten/AVOR/Magazin. Anträge über solche Aenderungen haben pflichtgemäss auf dem Dienstweg zu erfolgen.
- 3092 Farbenfilme "Die Schweiz als Ferienland in den vier Jahreszeiten". Der Einsender hat vermutlich keine Kenntnis von den Filmproduktionspreisen, noch von den sehr kleinen Budgets der Verkehrsvereine. Die vier Farbenkurzfilme würden mindestens auf ca. Fr. 200.000.- zu stehen kommen. Vor allem aber müssen wir in Europa je länger je mehr Destinationen verkaufen, die nicht in der Schweiz liegen, jedoch via Schweiz angefliegen werden können. Wir kämpfen systematisch gegen das im Ausland herrschende Vorurteil, mit der Swissair könne man nur in die Schweiz fliegen.
- 3304 Pflege des Arbeits- & Team-Geistes durch entsprechende Aphorismen. Der Einsender ist von durchaus richtigen Erwägungen ausgegangen. Ob mit der von ihm vorgeschlagenen Methode, d.h. Publikation von anspornenden Aphorismen der gewünschte Zweck erreicht werden könnte, scheint uns allerdings fraglich zu sein. Diese Angelegenheit wird redaktionell in der März-Nummer der "News" durch den Pressedienst behandelt.
- 3305 Eine Flasche Whisky als Prämie für einen guten Slogan. In Nr.13 des "SELL" setzte die Abteilung für Fracht und Post für einen der Förderung des Frachtgeschäftes dienenden Slogans eine Flasche Whisky als Prämie aus. Darüber beschwerte sich der Einsender. Natürlich gibt es sinnvollere Geschenke als alkoholische Getränke. Dem Gewinner dieser Prämie steht es frei, den Gegenwert der Flasche Whisky in bar zu beziehen.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

133/147/220/222/238/272/284/287/289/292/294/381/406/407/416/417/436/514/558/569/646/
705/760/870/1051/1205/1243/1245/1252/1354/1542/1760/1807/1815/1822/1823/1828/1830/
1834/1910/1926/1937/1942/2133/2144/2286/2310/2340/2343/2414/2423/2428/2442/2453/
2457/2459/2461/2462/2472/2476/2478/2482/2540/2609/2662/2664/2669/2673/2729/2730/2778/
2808/2848/2863/2873/3007/3017/3023/3030/3032/3033/3039/3042/3054/3055/3058/3059/3060/
3061/3068/3070/3071/3077/3085/3086/3087/3093/3094/3096/3098/3205/3207/3209/3211/3212/
3217/3218/3219/3301/3302/3306/3307/3308/3309/3311/3312/3314/3315/3316/.

Seit der letzten Ausgabe sind 47 Vorschläge eingegangen

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDienst
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

Nr. 4

20. April 1954.

Unsere Verkehrsleistungen im März

	<u>März 1954</u>	<u>März 1953</u>
Etappenpassagiere	32'078 +27,5	25'134
Offerierte Tonnenkilometer	4'932'189 +47%	3'344'843
Fracht in kg.	491'283 +15,5	428'578
Post in kg.	221'276 +18,0	187'300
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	60,4%	71,7%

Der vergangene Monat brachte ein relativ besseres Ergebnis als der Januar und Februar. Indessen ist aber das finanzielle Resultat entschieden ungünstiger als im März des Vorjahres. Das Angebot an Tonnenkilometern lag erneut leicht über der budgetierten Leistung. Auf verschiedenen Strecken bestand im Verhältnis zur Nachfrage noch ein gewisses Ueberangebot, was wesentlich zum Rückgang des durchschnittlichen Ausnutzungsgrades beitrug.

Die Zahlen für das 1. Quartal

	<u>1954</u> <u>Januar-März</u>	<u>1953</u> <u>Januar-März</u>
Angebotene tkm	14'326'126 +52,5	9'20'222
Etappenpassagiere	83'205 +35,5	61'820
Fracht in kg	1'271'127 +16,5	1'091'225
Post in kg	637'812 +27%	503'860
Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	56,8%	64,3%

Personelle und organisatorische Aenderungen bei der Abteilung Flight Operations - Die Direktion hat per 1. April den bisherigen Chef der Sektion Schule und Training, Herrn Flugkapitän Hans Ernst, zum Chefpiloten (System Chief-pilot) ernannt. Flkpt. Ernst, der nun über den Goldtressen noch zwei fünfzackige Goldsterne trägt, bleibt in seiner neuen Funktion Stellvertreter des Chefs der Abteilung Flight Operations. Stellvertreter des Chefpiloten sind die drei Sektoren-Chefpiloten (Division Chief pilots):

Nordatlantik: Hr. Flkpt. R. Heiniger
Europa/Orient: Hr. Flkpt. K. Schärer
Südatlantik: Hr. Flkpt. E. Bizozzero

Aufnahme unseres Südatlantikdienstes

Als Datum für die Eröffnung der Südamerikalinie ist der 27. Mai in Aussicht genommen.

die über den Goldtressen einen fünfzackigen Goldstern tragen. Zum neuen Leiter ad interim der Sektion Schule & Training wurde der bisherige Cheffluglehrer, Herr Flugkapitän Theo Schwarzenbach, der bis auf weiteres seine Stellung als Cheffluglehrer beibehält, bestimmt. Als Uniformabzeichen trägt er über den Goldtressen einen fünfzackigen Goldstern.

In Anbetracht der dauernd zunehmenden Aufgaben bei der Ausbildung unseres fliegenden Personals, und speziell im Hinblick auf die Anschaffung eines Flightsimulators, wurde dem Chef ad interim Schule & Training ein Flugausbildungsberater (Aviation Training Advisor) in der Person von Mr. Alvin Henry Grand, der vordem als C.A. Aviation Safety Agent (Air Carrier Flight Operations) in New York tätig war, zur Seite gestellt.

Die Stellvertretung des Chefs Schule & Training ist so geregelt, dass für fachtechnische Angelegenheiten Mr. Grand und für administrative Fragen der Assistent der Sektion, Herr Crot, zuständig ist.

Mutationen innerhalb der Station Kloten - Gemäss einer am 1. April in Kraft getretenen Anordnung des Chefs des Departement III ist der bisherige Leiter des Stabsbureaus für Flugzeug- und Passagierabfertigung, Herr Karl Braun, zum Chef des Abfertigungsdienstes ernannt worden. In dieser Eigenschaft ist er auch Stellvertreter des Stationsleiters.

Herr Hans Albrecht, der bis anhin dem Abfertigungsdienst vorstand, wurde zum Chef des Passagierdienstes und gleichzeitig zum Stellvertreter des Leiters des Abfertigungsdienstes bestimmt. Dem bisherigen Stellvertreter des Chefs des Abfertigungsdienstes, Herrn Heinz Keller, ist die Leitung der Dienststelle Traffic übertragen worden.

Allen neuernannten Herren wünschen wir besten Erfolg !

Beförderung zum Flugkapitän - Pilot Robert Staubli hat am 21. März die zur Erreichung des Grades eines Flugkapitäns verlangten Bedingungen erfüllt, wozu wir ihm unseren herzlichsten Glückwunsch entbieten.

Neuer Pilot-in-Command DC-6B - Flugkapitän Felix Kuenzler ist seit dem 15. April berechtigt, als Pilot-in-Command auf dem Nordatlantik eingesetzt zu werden. Wir gratulieren !

Ein dreifacher und zwei einfache km-Millionäre - Flugkapitän Ove Henningsmoen hat dieser Tage zwischen der Schweiz und New York seine dritte Million Kilometer zurückgelegt. Ausserdem haben Flkpt. René Pellaud und Bordmechaniker Hans Fäh im April ihre erste Million vollendet. Den Gratulanten schliessen wir uns gerne an + Da sich die Flugleistungen inskünftig nach Stunden bemessen, nehmen wir von diesbezüglichen Meldungen an die Presse Umgang.

Neues von unserer Auslandorganisation - Gemäss Direktionsbeschluss ist am 1. April in Hannover eine Zweigstelle eröffnet worden, mit deren Betreuung Herr Simross als Sales Representative betraut wurde. Seine Hauptaufgabe liegt in einer intensiven Bearbeitung des niedersächsischen Industriegebietes mit den Schwerpunkten Hannover, Braunschweig und Göttingen, im Flugscheinverkauf und in der Entgegennahme von Reservationsaufträgen. Das Bureau ist im 1. Stock des Hauptbahnhofes untergebracht, wo uns neben dem neutralen Abfertigungsbureau für alle die Stadt Hannover anfliegenden Gesellschaften ein Schalterplatz zur Verfügung steht.

Im Interesse einer stärkeren Alimentierung der Strecken vom Nahen Osten nach der Schweiz und zur Gewinnung von Anschlusspassagen ist schon vor einiger Zeit Herr James Hadiwi zu unserem Sales Representative für Jordanien mit Sitz in Jerusalem bestimmt worden. Er befasst sich hauptsächlich mit der Acquisition und dem Verkauf von Flugscheinen.

Anfangs März hat Herr René Schuler, der vorher der Vertretung Barcelona zugeweiht war, den Posten unseres Verkaufsvertreters in Stockholm anstelle von Herrn P. Hagenbach übernommen. Herr Hagenbach erhielt im Rahmen der Neuorganisation in Frankfurt den Posten als Chef des Stadtbureaus der dortigen Regionalvertretung.

Die Vertretung Brüssel zieht um - Am 1.Mai werden unsere Bureaux in der belgischen Hauptstadt nach dem Sitz der Agentur Brüssel der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung ins "Centre Suisse" verlegt.

Einen schönen Erfolg erzielte Herr Josef Kistler, Rundflugdienst Kloten, mit dem von ihm komponierten Marsch "Fliege mit der Swissair". Die Jury des Eidgenössischen Musikvereins hat sich nämlich nach Prüfung zahlreicher anderer Stücke entschlossen, diese Komposition durch den Musikverein Münchenstein am Eidg.Dirigenten-Kongress in Basel aufzuführen zu lassen. Wir beglückwünschen Herrn Kistler zu dieser Auszeichnung !

Treu Mitarbeiter - Im Laufe des kommenden Monats werden drei unserer Mitarbeiter das Jubiläum ihrer zwanzigjährigen Tätigkeit im Dienste unseres Unternehmens feiern können. Herr Bruno Teucher, Chef Technische Instruktion, Sektion Schule & Training, Dept.III Kloten, ist am 15.Mai 1934 ; Herr Arnold Gyseler, Chef Luftreisebureau Zürich, Dept.II, am 20.Mai 1934 und Herr Franz Dormann, Bureau für Verträge und IATA, Dept.II, am 22. Mai 1934 in die Swissair eingetreten. Den Jubilaren sprechen wir unsere besten Glückwünsche aus!

Welche Kantonsnamen tragen unsere Flugzeuge ?

Nachdem unsere ersten beiden DC-6B HB-IBA und HB-IBE bereits früher die Kantonsnamen "Zürich" bzw. "Genève" erhalten hatten, sind nun in den letzten Wochen auch die neuen vier DC-6B, die sieben Convair-Liners und die drei DC-4 mit den Namen verschiedener Kantone versehen worden. Zur allgemeinen Orientierung veröffentlichen wir die vollständige Liste.

- DC-6B HB-IBI = "St.Gallen"
- DC-6B HB-IBO = "Bern"
- DC-6B HB-IBU = "Vaud"
- DC-6B HB-IBZ = "Basel"
- DC-4 HB-ILA = "Uri"
- DC-4 HB-ILI = "Schwyz"
- DC-4 HB-ILU = "Unterwalden"
- Convair HB-IRP = "Grisons"
- HB-IRS = "Glarus"
- HB-IRT = "Appenzell"
- HB-IRV = "Neuchâtel"
- HB-IRW = "Ticino"
- HB-IRY = "Luzern"
- HB-IRZ = "Valais"

Happy Landings - Es freut uns, Ihnen wiederum einige Vermählungen anzeigen zu können:

- 3.2.54. Herr Werner Theiler, Stationsleitung, Kloten
- 8.2.54. Herr Reinbert Sager, Sektion Planung, Kloten
- 26.2.54. Herr Marko Armao, Vertretung Istanbul
- 27.2.54. Frau Yvonne Morf - Waller, Endbuchung, Zürich
- 6.3.54. Herr Bruno Keller, Startdienst, Kloten
- 13.3.54. Frau Hilda Saxer-Scheidegger, Einkauf Dept.I, Zürich
- 13.3.54. Herr Niklaus Näf, Mechanische Werkstatt, Kloten
- 15.3.54. Herr Klaus Branca, Frankfurt-Station
- 18.3.54. Herr Willy Gallusser, Luftreisebüro Zürich mit Fräulein Iris Schlichtig, Sektion Route Operations, Kloten
- 27.3.54. Herr Josef Ruetz, Sektion Flugzeugbau, Kloten
- 27.3.54. Herr Fritz Ledermann, Sekt. Route OPS, Kloten, mit Fräulein Hildegard Locher, Hostess, Kloten
- 3.4.54. Herr Philippe Legay, Vertretung Paris
- 3.4.54. Herr Karl Schmid, Sekt. Flugzeugunterhalt, Kloten
- 5.4.54. Frau Elfriede Firmann-Winkelmann, Sekt. Finanzverwaltung, Zürich

Wir entbieten den Neuvermählten unsere herzlichsten Glückwünsche !

Die Entwicklung unseres Personalbestandes - Von Leserseite ist der Wunsch um periodische Bekanntgabe des Personalbestandes geäußert worden. Wir kommen dieser Aufforderung gerne nach und werden vierteljährlich die entsprechenden Zahlen mitteilen. Per 31.März 1954 ergab sich folgender Totalbestand:

Direktion	6
Generalsekretariat	26
Departement I	190
Departement II	210
Departement III	802
Departement IV	704
Direktion Genf	312
Ausland	339
Total	2'589

Neueintritte - In der Zeit vom 16. März bis zum 15. April sind folgende Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unsere Dienste eingetreten:

16.3. Andersen Janet, Vertretung New York; 17.3. Glaser Fredy, Vertretung Basel; 22.3. Benz Hans, Werft Kloten; Gantner Max, Motorenwerkstatt Kloten; Häner Stephan, Werft Kloten; Hänseler Walter, Abfertigung Kloten; Hediger Erwin, Werft Kloten; Kägi Max, Motorenwerkstatt Kloten; Larsen Svend, Instrumentenwerkstatt Kloten; Leuenberger Fritz, Werft Kloten; Steffen Georges, Werft Cointrin; 29.3. Deloof Viviane, Vertretung Brüssel; Gilg Walter, Motorenwerkstatt Kloten; Oertli Max, Ausland/Instruktion; Heller Rosina, Verpflegungsbetrieb Kloten; 1.4. Baumgartner Claude, Abfertigung Genf; Binder Albert, Start Kloten; Bodenmann Ernst, Start Cointrin; Bodmer Paul, Abteilung Verkehr Zürich; Brühlhart Josef, Verpflegungsbetrieb Kloten; Buchmann Hans, Abfertigung Kloten; Burkhard Kurt, Sektion Verkaufsbeziehungen ZH; Bussard Marcel, Abt. Betriebsplanung Kloten; Bucher Siegfried, Ingenieurabteilung Kloten; Buchold Paula, Verpflegungsbetrieb Cointrin; Camenzind Ernst, Elektrowerkstatt Kloten; Capsalis Athanase, Vertretung Kairo; Charmillot Joseph, Start Cointrin; Cherix Jacques, Abfertigung Genf; Chouet Marc-Emile, Abfertigung Genf; Clostermeyer Fritz, Sektion Bestellung Kloten; Diener Emmy, Endbuchung Zürich; Eyckens Albert, Vertretung Brüssel; Fahner Nelly, Abfertigung Cointrin; 1.4. Favres Maurice, Startdienst Cointrin; Frei Anny, Telephonzentrale Zürich; Frick Leo, Verpflegungsbetrieb Kloten; Fries Josef, Instrumentenwerkstatt Kloten; Hauser Max, Sektion Verkehrsbuchhaltung ZH; Iten René, Radiowerkstatt Kloten; Kämpf Fritz, Verpflegungsbetrieb Kloten; Knecht Wilhelm, Sektion Verkehrsbuchhaltung ZH; Kumin Willy, Ausland/Instruktion; Lefort John, Vertretung London; Leutwyler Wilhelm, Werft Kloten; Loup Huguette, Abfertigung Cointrin; Meyland Jean, Startdienst Cointrin; Mojonny Paul, Verpflegungsbetrieb Cointrin; Dr. Möller Heinz, Vertretung Bonn; Nafzger Hanspeter, Flight Control Office Kloten; Noll Charles, Luftreisebüro Genf; Oberli Arthur, AVOR Flugzeugunterhalt, Kloten; Pernigotti Aldo, Vertretung Rom; Pfäffli Gottlieb, Werft Kloten; Rossi Candido, Werft Kloten; Rossier Jean, Verpflegungsbetrieb Cointrin; Schaaf Hildegard, Vertretung Stuttgart; Schläpfer Assad, Werft Kloten; Schneider Arthur, Radiowerkstatt Kloten; Schneider Margrit, Baudienst Zürich; Soguel Jean-François, Endbuchung Genf; Stocker Hans-Rudolf, Abfertigung Zürich; Strohmeier Walter, Instrumentenwerkstatt Kloten; Uebelhart Rolf, Abfertigung Cointrin; Vahlé Charles, Startdienst Cointrin; Vischer Jean-Marc, Abfertigung Genf; Walterstein Rosmarie, Vertretung Deutschland Frankfurt; Wettenschwiler Gertrud, Verpflegungsbetrieb Kloten; Zosso Erwin, Sektion Verkehrsbuchhaltung ZH; Zwahlen Suzanne, Abfertigung Cointrin; 5.4. Lester Irene Violet, Vertretung London; Bolt Ida, Rückerstattung Sektion Verkehrsbeziehungen; Büchi Heinz, Lochkarten RW Zürich; 12.4. Balmer Hans, Abfertigung Cointrin; Barlatay Michel, Abfertigung Genf; Erb Otto, Motorenwerkstatt Kloten; Erismann Paul, Abteilung Rechnungswesen Zürich; Turin Jean-Jacques, Startdienst Cointrin; Zeller Hugo, Finanzabteilung Zürich; 15.4. Gianini Dante, Verpflegungsbetrieb Kloten; Meier Werner, Lohnbüro Zürich; Raymond Jean-Claude, Abfertigung Cointrin; Stegemann Elisabeth, Abt. Betriebsplanung Kloten; Stüssi Yves-René, Abfertigung Cointrin;

Nachtrag: 15.2. Grand Alvin H. Aviation Training Advisor Kloten; 1.3. Hirschbichler Sebastian, Vertretung Innsbruck; Lima Fernando R., Vertretung Lissabon; Steinmeyer Gertrud, Sektion AVOR Kloten; 2.3. Schmidlin Liselotte, Vertretung Chicago; Cacciola Maureen, Vertretung New York; 8.3. Simmross Kraft, Vertretung Hannover; 9.3. Butler William J. Vertretung New York; Feeney Dorothy, Vertretung Chicago; 10.3. Hefferon Donald F. Vertretung New York; 15.3. Gaberthüel Charlotte, Abt. Verbindungen Kloten; Tesch Annemarie, Vertretung New York; 1.4. Schneebeli Jakob, Abfertigung Kloten.

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Swissair Ski - Meisterschaften 1954

Rund 60 Teilnehmer fanden sich am 27. und 28. Februar in den Flumserbergen ein. 8 Damen und 26 Herren nahmen aktiv an den Meisterschaften teil.

Durch die erstmalige Beteiligung der TW. in Zürich erhielt das Treffen um die von Herrn Dir. Meili gestifteten Cups für Damen und Herren seinen besonderen Reiz.

Als Swissair-Skimeister 1954 klassierten sich als

- 1. der Damen: Frau Heidi Bächtiger
- 1. der Herren: Emil Bader

TWA-Skimeister 1954 wurden

- 1. der Damen: Frau Theresia Kolb
- 1. der Herren: Kurt Rickli.

Die Clubmeisterschaft gewannen bei den

Damen	TWA	(wo blieben unsere Ski-Kanonen des
Herren	Swissair	zarten Geschlechts?)

Wir gratulieren !

Swissair Schach-Club

Am 12. April konnten anlässlich einer durch Herrn H. Forrer gegebenen Simultan-Vorstellung an 14 Brettern die Resultate des 5. Winterschach-Turniers bekannt gegeben werden.

In der Klasse A gewann Herr Robert Brun und klassierte sich zugleich als Swissair-Schachmeister 1954.

In der Klasse B gewann Herr Hans Bossard und

in der Klasse C siegte Herr Willy Berberich.

An dieser Meisterschaft nahmen im Ganzen 34 Mitglieder dieses "brain-trusts" teil.

Wir wünschen diesem rührigen Club, der sich ganz im Stillen zu einem wichtigen Mitglied der F.P.S. entwickelt hat, auch weiterhin guten Erfolg.

ASIA Tisch-Tennis Turnier

Die Semi-finals um die ASIA-Meisterschaft zwischen AIR FRANCE, SABENA, TWA und SWISSAIR kamen am 27. März in Zürich zur Austragung.

Unsere Teilnehmer hatten gegen die hervorragenden Köpfe der AIR FRANCE und SABENA einen schweren Stand. Aus den 54 Runden, die sich über sechs Stunden Speieldauer an vier Tischen erstreckten, ergab sich folgende Rangliste:

1. SABENA	24 Punkte
2. AIR FRANCE	21 Punkte
3. SWISSAIR	9 Punkte
4. TWA	0 Punkte

Als bester Spieler ohne Verlustpunkte klassierte sich

Herr Frecker, SABENA London

Bezeichnend für die Qualität der Wettkämpfe war die Aeusserung eines unserer Teilnehmer: "Wir spielen Ping-Pong, hier aber wird Tisch-Tennis gespielt!"

Dieses prachtvolle Turnier wird unseren Spielern den Ansporn für intensives Training gegeben haben, um inskünftig als ebenbürtige Partner auftreten zu können.

Wir wünschen ihnen alles Gute für die Zukunft.

ASIA-Holiday-Interchange

Die Ferien-Brochure liegt nun auch im Flughafen auf. Interessenten wollen sich an den Auskunftsschalter in Kloten wenden.

Delegierten-Versammlung der F.P.S.

Die 1. ordentliche Delegierten-Versammlung findet am 22. April um 18.15 Uhr, im Grossen Sitzungszimmer, Hirschengraben 84, 3. Stock, statt.

Der Vorstand erwartet rege Teilnahme der Sektionen, Clubs und Gruppen. Es stehen neben den üblichen weitere wichtige Traktanden zur Diskussion.

ASIA-Kongress 1954 in Bruxelles.

Dieser ist für die zweite Hälfte Mai vorgesehen. Anträge und Anregungen nimmt der ASIA-Delegierte anlässlich der Delegierten-Versammlung am 22. April entgegen.



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der März-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Willi Dolderer, Instrumentenwerkstatt, Dept. IV, Fr. 75.--

Herr Ernst Brupbacher, Werft, Dept. IV, Fr. 10.--

Der Talon des prämierten Vorschlages Nr. 2416 "Sicherheitsgürtel für Baby" ist uns noch nicht zugestellt worden!

Herr Willi Dolderer machte die Beobachtung, dass die Anzeigeschwankungen beim Benzinstandsanzeige-Verstärker für Convair meistens auf das Potentiometer R2 zurückzuführen sind. Dieses hat 2000 Ω (pro Windung etwa 5 Ω), 10 Ω Aenderung ergeben eine Anzeigeverschiebung von 1 USA Gallone. Da der Schleifer immer mehrere Windungen berührt, entstehen die Widerstandsänderungen. Um diesen Fehler auszuschalten, schlug Hr. Dolderer vor, dieses Potentiometer R2 durch einen Wellenschalter mit festen Widerständen zu ersetzen; dadurch wird die Betriebssicherheit erhöht und das Auswechseln der Geräte kann auf ein Minimum gebracht werden.

Auf Grund des Vorschlages von Herrn Brupbacher können jährlich 4 Revisionen der Benzinsumpfpatronen an den Benzintanks der DC-3 eingespart werden.

Nachstehende Vorschläge konnten mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 294 Fr. 40.-- Nr. 2476 Fr. 10.--

Zurückgestellte Vorschläge, deren Ausführung noch nicht feststeht.

- 705 Montage von Steckdosen für elektr. Rasierapparate in der Passagiertoilette "Herren" des Terminus Cornavin. Der Baudienst hat sich mit den zuständigen Instanzen der SBB in Verbindung gesetzt.
- 1822 Gehörschutz für Leute, die dem Motorenlärm ausgesetzt sind. Es sind 8 Paare "Selectone" zur Probe dem Flugbetrieb übergeben worden.
- 2750 Anbringen einer Verkehrstafel bei der Einfahrt zum Dept. IV. Der Baudienst wird einen entsprechenden Antrag an das kantonale Tiefbauamt stellen.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 284 Bei Motor-Revisionen sollen alle festgeschraubten Briden nicht mehr demon-
tiert werden. Da die Briden ölig und zum grössten Teil beschädigt sind (auf-
gequellte Gummieinlagen, angerissene Gummiauflage) müssen sie demontiert und
ersetzt werden. Die geringe Zahl, die wegen des guten Zustandes noch belas-
sen werden könnte, rechtfertigt eine Aenderung des heutigen Systemes nicht.
- 1542 Notbeleuchtung im Flugzeug. Obschon der Vorschlag gut durchdacht ist, kann
er nicht verwirklicht werden, weil das vorgeschlagene System den Anforderun-
gen, die an die Notbeleuchtungsanlage gestellt werden, nicht genügt. (Weitere
Details siehe Bericht Nr. 83 der Ingenieur Abteilung).
- 1815 Hartverchromen der Einlass- und Auslassventile. Unser Betriebschemiker ver-
mutet, dass die Chromschicht beidseitig an der Schliff-Fläche (mit Stellit-
belag) abblättern würde. Verchromte Ventile gibt es in der Regel nur an Aus-
stellungsmotoren.
- 2133 Abstimmung der Saldierlisten. Die vorgeschlagene Aenderung wurde seinerzeit
ausprobiert. Es zeigte sich aber, dass die angeregte Neuerung keine Verbesse-
rung brachte. Die Abstimmung der Saldierlisten ist inzwischen abgeschafft
worden. Unsere Antwort kommt leider etwas verspätet.
- 2310 Verkürzung der Militärdienstleistungen unserer Piloten um eine Woche pro Jahr.
Bereits im Jahre 1949 wurde zwischen den Militärbehörden und der Swissair
eine Regelung getroffen, wonach die Piloten je nach Anzahl Flugdienstjahren
in drei Kategorien eingeteilt werden und zwischen drei und sechs Wochen TK
zu absolvieren haben.
- 2446 Etui für Air Travel Card. Die Anregung ist gut, doch gelangt sie in einer
ähnlichen Form bereits seit 2 Monaten zur Ausführung, indem jedem Kartenin-
haber die für unsere Langstreckenpassagiere vorgesehene Plastic-Brieftasche
abgegeben wird. Diese Brieftasche ist grösser als das vorgeschlagene Etui
und bietet dem Inhaber den Vorteil, dass er darin seine Flugscheine und die
Gebrauchsanweisung für Air Travel Card versorgen kann.
- 2448 Rundflüge. Ein Morgenkurs Zürich-Genf und 1 Abendkurs Genf-Zürich an Sonn-
tagen für Rundflugpassagiere wäre sehr unwirtschaftlich, denn so können an
einem Sonntag z.B. beim Einsatz einer DC-4 nur 55 Passagiere befördert wer-
den. Bleibt das Flugzeug aber den ganzen Sonntag der Station Kloten zur Ver-
fügung, so ist die 10-fache Leistung möglich. Grundsätzlich ist jeder schöne
Samstag und Sonntag als Rundflugtag vorgesehen. Eine Charterung von fremden
Flugzeugen für den Rundflugbetrieb ist aus wirtschaftlichen Gründen ausge-
schlossen.
- 2459 Transport von Streichhölzern in alten Bordbuffet-Containern. Gemäss den neue-
sten IATA-Vorschriften dürfen Streichhölzer mit Flugzeugen transportiert wer-
den. Die Propaganda-Abteilung bringt jedoch aus prinzipiellen Gründen keine
Swissair-Streichhölzer per Flugzeug zum Versand, da die Gefahr der Selbst-
entzündung besteht.
- 2461 Entfernen der Anschrift "Swissair Bordbuffet" an der Baracke. Wir danken dem
Einsender für die Aufmerksamkeit. Die Tafel ist entfernt worden.
- 2478 Buffetverschlüsse DC-3. Ueber die Buffeteinrichtungen der DC-3 besteht in
der Ingenieur-Abteilung bereits ein dickes Dossier. Die Zeichnung für die
Fachabschlüsse ist gemacht. Die Verbesserungen sollen vorgenommen werden, so-
bald die Normalisierung der Buffeteinrichtungen für die Convair und DC-4 be-
endet ist.

- 2648 Etikettenverschleiss für Dienstpostkoffern. Die Idee an und für sich ist gut. Wir haben aber noch 70'000 Stk alte Etiketten am Lager, die zuerst aufgebraucht werden müssen. Sie wurden früher für das Passagiergepäck verwendet. Nach Einführung des IATA-Flugscheines (bei Swissair 1.4.1949) konnten sie nicht mehr für diesen Zweck gebraucht werden.
- 2661 Einheitliches Arbeitstenuue für die Putzfrauen auf dem Tarmac. Bereits vor einem Jahr (23.4.53) wurde der Beschluss gefasst, diese Putzfrauen mit einem einheitlichen Schutzkleid auszustatten. In der "News" Nr. 12 vom 20.12.1953 bei der Kommentierung des Vorschlages Nr. 3009 wiesen wir darauf hin, dass diese Angelegenheit sehr schleppend vorwärts komme. Inzwischen hat man sich auf ein Schutzkleid einigen können, nämlich: Overall. Diese Kleidungsart wird nicht allen Frauen gut stehen, sie ist aber sehr praktisch. Die Masse wurden bereits genommen, sodass zu hoffen ist, dass diese Equipe in ca. einem Monat in einem adretten Tenuue die Arbeit verrichten kann.
- 2662 Lochen der Zirkulare, Bulletins, etc. Es ist wirklich ärgerlich, dass noch viele interne Zirkulare, Berichte, etc. ungelocht versandt werden. Der Fehler liegt aber bei den Herausgebern, denn diese müssen den Vervielfältigungsstellen angeben, ob und was für eine Lochung vorzunehmen ist. Auf dem Arbeitsauftrag an die Vervielfältigungszentrale Dept. III sind unter (6) "Lochen" sechs Möglichkeiten bereits vordruckt.
- 2669 Vermerk "I/Ref. U/Ref." auf internen Briefbogen. Gemäss den verschiedenen internen Weisungen hat der Absender eines internen Schriftstückes unter das Datum das offizielle Kurzzeichen zu setzen. Zudem werden die internen Schreiben mit der vollen Bezeichnung der absendenden Dienststelle versehen. Der Vordruck ist überflüssig und würde beim Memoformat lediglich Platz wegnehmen.
- 3007 Fertig zugeschnittene Schlauchstutzen für Oeltankwechsel DC-4. Da die Tanklage verschieden ist, gibt es Differenzen in den Stutzenlängen bis zu 2 cm., somit bestünde die Gefahr, dass zu kurze Stutzen montiert würden, die ausschlitzen könnten.
- 3017 Bodenreinigungsmaschine für Werft und Hangar. Eine Spezialfirma für Bodenreinigungsgeräte hat verschiedene Maschinentypen vorgeführt und die Fachleute sind zur Ueberzeugung gekommen, dass die Staubentwicklung bei maschineller Reinigung noch grösser ist als bei der heutigen Feuchtwischmethode. Zudem wäre diese Grossreinigungsmaschine für unsere Verhältnisse nicht wirtschaftlich, da sie lediglich im Hangar und ab und zu in der Werft vorteilhaft eingesetzt werden könnte. Die Abt. Betriebsplanung prüft, ob nicht ein passendes Zusatzaggregat zum "Snow-Boy" (rotlierender Wischer) beschafft werden kann.
- 3061 Gehaltsauszahlung im Dept. IV. Die Auszahlung am 23.1.54 war ein Ausnahmefall.
- 3072 Bekanntgabe des Personalstatus in der "News". Der Pressedienst ist bereit, dem Wunsche zu entsprechen und den Personalbestand alle 3 Monate in der "News" zu publizieren.
- 3201 Propeller-Blattring-Schleifvorrichtung. Vor ca. 2 Jahren hat Ihnen die Abt. Betriebsplanung die Konstruktion einer entsprechenden Einrichtung, passend auf die Kellenberger-Schleifmaschine überlassen. Ihre Konstruktion brachte der Firma eine grosse Einsparung, indem die teure amerikanische Maschine nicht angeschafft werden musste.
Aus prinzipiellen Erwägungen können leider auch für solch gute Ideen nachträglich keine Prämien ausgerichtet werden und wir möchten hier keinen Präzedenzfall schaffen.

- 3205 Tafel für Auftragsnummern im Zellenbüro. Solche Tafeln sind in **verschiedenen** Magazinen bereits angeschlagen; dabei hat man anscheinend eine solche im Zellenmagazin nicht für unbedingt notwendig erachtet. Dem Wunsche wird jedoch entsprochen; eine solche Tafel ist bereits in Auftrag gegeben worden.
- 3206 Publikation der Verkehrsleistungen der Fracht und Post in der "News". Der Pressedienst ist bereit, auch diese Zahlen zu publizieren.
- 3209 Montage der Wappenscheibe in der IBE. Die Schlitze der vier Befestigungsschrauben sind nun gleich gerichtet. Wir danken dem Einsender für die Aufmerksamkeit.
- 3218 Leckleitungen an den Boosterpumpen DC-6B. Dieses Problem ist bereits gelöst. Die auszuführenden Aenderungsarbeiten sind im Auftrag der Ingenieur-Abteilung Nr. 60 281 vom 9.3.54 umschrieben.
- 3222 Fussbetätigung für Warmwasserfontänen. Die Kosten für die vorgeschlagenen Hahnen mit Fussbetätigung stehen in keinem Verhältnis zur Einsparung an Warmwasser.
- 3308 Sonnenschutzschilder für Cockpit. Diese Angelegenheit wurde von der Ingenieur-Abteilung seit dem 16.6.53 verfolgt. Solche Schutzschilder sind am 15.3.54 bereits eingetroffen und werden in den DC-4 und DC-6B eingebaut. Der Einbau in die Convair und DC-3 ist noch im Studium.
- 3309 Vereinfachung der Kompressions- & Ventilspielkontrolle am R-2800. Das vorgeschlagene Verfahren ist zu ungenau, da der Propeller nicht immer eine Stellung einnimmt, bei der ein Blatt genau senkrecht oder wagrecht steht, weil das Untersetzungsverhältnis Kurbelwelle zu Propellerwelle 1 : 0,45 ist. Schon geringe Fehler beim Abschätzen der Propeller-Stellung werden durch die Untersetzung bezüglich des Kurbelwellen-Winkels verdoppelt. Bei Kompressionsproben könnte sich diese Ungenauigkeit unter Umständen verhängnisvoll auswirken.
- 3311 ... dass dem uniformierten Personal das Tragen von braunen Schuhen (nicht zu helle) gestattet sein soll ... Artikel 7 des Bekleidungsreglementes vom 30.6.53 umschreibt das Tragen der Schuhe. Bei der Festlegung des Reglementes wurde die Frage der braunen Schuhe auch diskutiert. Man kam aber eindeutig zum Schluss, dass eine einheitliche Uniformierung nur mit schwarzen Schuhen möglich ist. Wir empfehlen dem Einsender, das Begleitschreiben des Direktionspräsidenten zum Bekleidungsreglement durchzulesen.
- 3316 Fahrbare Gestelle auf Docks. Die Idee der fahrbaren Gestelle, so wie vorgeschlagen, ist nicht neu. Solch fahrbare Schubladenstöcke sind bereits bei uns in Betrieb. Es werden jedoch keine mehr fabriziert, da vom System der geschlossenen Schubladen, weil unübersichtlich und teuer, abgekommen wurde.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

133/147/220/222/238/272/287/289/292/381/406/407/416/417/418/436/514/558/569/646/
760/870/1051/1205/1243/1245/1252/1354/1621/1760/1807/1823/1828/1830/1834/1910/
1926/1937/1942/2144/2286/2340/2343/2400/2401/2414/2423/2428/2442/2453/2457/2462/
2472/2482/2540/2609/2664/2673/2729/2730/2778/2808/2848/2863/2873/3023/3030/3032/
3033/3039/3042/3054/3055/3058/3059/3060/3068/3070/3071/3077/3085/3086/3087/3093/
3094/3096/3098/3100/3207/3211/3212/3214/3217/3219/3224/3301/3302/3306/3307/3312/
3313/3314/3315/.

Seit der letzten Ausgabe sind 17 Vorschläge eingegangen

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

Nr. 5

20. Mai 1954

Unsere Verkehrsleistungen im April

	<u>April 1954</u>	<u>April 1953</u>
Etappenpassagiere	42'134 + 40 %	30'154
Offerierte Tonnenkilometer (einschliesslich Sonder- & Charterflüge)	6'093'622 + 76 %	3'462'215
Fracht in kg.	487'368 + 25 %	390'487
Post in kg.	234'598 + 24 %	189'122
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	61,7 %	72,2 %

Die im Vergleich zum April des letzten Jahres beim tkm-Angebot eingetretene Steigerung um 76 % hat ihren hauptsächlichsten Grund in der Tatsache, dass in diesem Jahr der Uebergang zum Sommerflugprogramm mit vermehrten Nachtstrecken bereits am 11. April vollzogen wurde, während 1953 der Flugplanwechsel erst neun Tage später am 20. April erfolgte. Obwohl wir im Berichtsmonat rund eine Million Tonnenkilometer mehr produzierten als im vorausgegangenen März, stieg der durchschnittliche Ausnutzungsgrad insbesondere dank der Zunahme der Passagierzahl von 60,4 % auf 61,7 %. Das im April erzielte Ergebnis darf den Umständen nach als befriedigend bezeichnet werden. Die Leistung verteilte sich wie folgt auf die drei Verkehrsgebiete:

	<u>offerierte tkm</u>	<u>Ausnutzungsgrad</u>	<u>Produktionsanteil</u>
Europa	3'125'866	59,7 %	52 %
Nordatlantik	1'790'676	66,0 %	30 %
Naher Osten	1'096'986	60,3 %	18 %

Von der Generalversammlung 1954

Am 5. Mai fand in Zürich die Generalversammlung der Swissair statt, an der 458 Aktionäre teilnahmen, die insgesamt 25'941 von 40'000 Stimmen vertraten. Die Versammlung genehmigte die Jahresrechnung 1953, die bei 86,6 Mio Fr. Gesamteinnahmen (1952 : 67,7 Mio) und Totalausgaben von 85,6 Mio Fr. (66,9 Mio i.V.) unter Hinzurechnung des Gewinnvortrages aus dem Vorjahr mit einem Reingewinn von 1'105'940.90 Fr. (864'184.14 Fr. i.V.) abschloss. Wie in den vergangenen Jahren konnten die Einlagen in den beim Bund geführten Amortisationsfonds sowie die Chartergebühren für die beiden der Eidgenossenschaft gehörenden DC-6B Flugzeuge in vollem Umfang geleistet werden.

Die Aktionäre billigten die Anträge des Verwaltungsrates und beschlossen folgende Gewinnverteilung: Fr. 150'000.- als Einlage in den statutarischen Reservefonds, Fr. 300'000.- als Zuweisung an die allgemeine Pensionskasse des Personals und Fr. 560'000.- zur Ausrichtung einer Dividende von 4% auf das Aktienkapital. Der Saldo von Fr. 95'940.90 wurde auf neue Rechnung vorgetragen. Wir zweifeln nicht daran, dass besonders die bedeutende Zuweisung an die Pensionskasse das Personal freuen wird.

Änderungen im Verwaltungsrat - Im Anschluss an seine Wahl in den Bundesrat ist Dr. Hans Streuli als Vertreter der Zürcher Regierung aus dem Verwaltungsrat unseres Unternehmens ausgeschieden. Zum Nachfolger hat die Regierung des Kantons Zürich Regierungspräsident Dr. Paul Meierhans, Vorsteher der Direktion der öffentlichen Bauten, bestimmt. Staatsrat Dr.

Aymon de Senarclens, der als Vertreter des Kantons Genf zurückgetreten ist, wird von Staatsrat Jean Traina abgelöst. Neu in den Verwaltungsrat wurden gewählt: J. Belmont, Direktor der Basler Transport-Versicherungsgesellschaft, und Ing. Jacques de Saugy, Direktor der Société Genevoise des Instruments de Physique, Genf.

Dienstjubiläen - Im Monat April konnten drei unserer Mitarbeiter auf eine 25 jährige Tätigkeit bei der schweizerischen Luftfahrt zurückblicken. Die Herren Jakob Gehrig, Chef-Stellvertreter des Startdienstes Kloten und Bordfunker Jost Guyer waren vor ihrem Eintritt in die Swissair während zwei Jahren bei der Ad Astra beschäftigt, derweil der dritte Jubilar, Herr Heinrich Hufschmid, Abteilung Technische Kontrolle, Dept. IV, früher im Dienste der Balair stand. Wir entbieten ihnen unsere herzlichsten Glückwünsche.

Neue Pilots-in-Command - Seit dem Erscheinen der letzten "News" sind die Flugkapitäne Alfred Stutz und Wilfried Knecht zu Pilots-in-Command auf DC-6B aufgestiegen und können in dieser Eigenschaft sowohl in Europa als auch nach dem Nahen und Mittleren Osten eingesetzt werden. Flugkapitän Fritz Schreiber ist zum Pilot-in-Command auf DC-6B für Nordatlantikflüge aufgerückt. Per 10. Mai ist sodann Pilot Peter Schmid zum Pilot-in-Command auf DC-3 ernannt worden. Ferner sind die Flugkapitäne Robert Schwärzler, Kurt Ris und Ernst Bill zu Pilots-in-Command auf DC-4 avanciert und können auf der Nordatlantik-Route eingesetzt werden. Wir gratulieren !

Happy Landings - Wir freuen uns, Ihnen auch in dieser Nummer wieder einige Vermählungen anzuzeigen:

- 31.3.54. Meier Hans, Motorenwerkstatt, Kloten
- 1.4.54. Burkhardt Emil, Werft, Genf-Cointrin
- 9.4.54. Olivary Richard, Elektrowerkstatt, Kloten
- 14.4.54. Frau Klara Amrein-Vögeli, Verpflegungseinkauf, Kloten
- 17.4.54. Frau Mathilde Klöti-Bacher, Lochkartendienst, Zürich
- 20.4.54. Antenen Arthur, Abfertigung, Genf-Cornavin
mit Fräulein Esther Müller, Abfertigung Genf-Cointrin.
- 1.5.54. Rudin Max, Sektion Verkehrsbuchhaltung, Zürich.

Allen jungen Paaren wünschen wir recht viel Glück im Ehestand !

Unsere Vertretung ROM erhält neue Räumlichkeiten - Nach langem Suchen und überaus schwierigen Verhandlungen ist es gelungen, in Rom an sehr guter Lage an der Via Bissolati 4, geeignete Lokalitäten für die Einrichtung eines eigenen Reisebüros zu finden. Unsere bisherigen provisorischen Räumlichkeiten, die wir zusammen mit dem Schweizerischen Verkehrsbüro benützten, waren flächenmässig ausserordentlich beschränkt, und ein Ausbau derselben war unmöglich. Am neuen Standort besitzen wir ein Ladenlokal mit Flugscheinschalter und Endbuchung sowie in der gleichen Liegenschaft gelegene Etagenräumlichkeiten zur Unterbringung der Vertretungsbüros. Die Passagierabfertigung wird weiterhin durch die SAR im Hauptbahnhof Rom ausgeführt. Die Miete der neuen Lokalitäten wird es unserer Vertretung gestatten, den Verkauf ganz wesentlich auszubauen.

Für Philatelisten

Nur noch wenige Tage trennen uns von der Eröffnung unseres neuen Kurses nach Südamerika.

Haben Sie sich schon das Sonderkuvert beschafft,

das aus Anlass dieses Ereignisses von der Swissair herausgegeben wird? Sie können es zum Preise von Fr. 1.- das Stück (bereits frankiert) bei sämtlichen Swissair Luftreisebüros sowie an den Auskunftschaltern der Swissair auf den Flugplätzen Cointrin und Kloten beziehen. Detaillauskunft gleichfalls durch diese Stellen.

Verkauf nur noch bis 26. Mai

An Sokrates - Wir haben Ihre Zuschrift erhalten, können jedoch nicht darauf eintreten, da wir uns grundsätzlich nicht mit anonymen Briefen befassen.

Neueintritte - In der Zeit vom 16. April bis 15. Mai 1954 sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unsere Dienste getreten:

20.4. Aubertet André, Werft Cointrin; Fahrer Paul, Luftreisebüro Zürich; Giger Margrit, Verpflegungsbetrieb Kloten; Uebersax Margrit, Rechtsdienst Zürich; - 21.4. Dengler Franz, Abfertigung Frankfurt-Flughafen; - 26.4. Achermann Marcel, Abfertigung Zürich; Aegerter Paul, Spedition Zürich; Dietz Robert, Abfertigung Kloten; Frey Lotte, Büro Fracht-Post-Abfertigung Kloten; Habs Doris, Propaganda-Abteilung Zürich; Lienhard Ernst, Abfertigung Zürich; Würmli Ernst, Werft Kloten; - 27.4. Groh Kurt, Vertretung New York; - 1.5. Buchmann Hannelise, Sektion Fracht Zürich; Bugari Albin, Inspektorat Zürich; Debonneville Gerald, Werft Cointrin; Erb Max, Abfertigung Zürich; Frei Elly, Abfertigung Cointrin; Gay Marie, Terminus Genf; Giriens Edward, Verpflegungsbetrieb Cointrin; Greif Bruno, Vertretung Tel Aviv; Hauri Theodor, Elektrowerkstatt Kloten; Hermann Ruth, Telephonzentrale Zürich; Holzapfel Klara-Kath. Vertretung Berlin; Huber Walter, Elektrowerkstatt Kloten; Iten Maria, Vertretung Madrid; Leimbacher Emil, Elektrowerkstatt Kloten; Mathys Erwin, Elektrowerkstatt Kloten; Morex Alexis, Verpflegungsbetrieb Kloten; Neuhaus Hans, Startdienst Kloten; Oppliger Susanne, Personalabteilung Zürich; Pfister Verena, Sektion AVOR Kloten; Reichenauer Aldo, Frachtdienst Kloten; Reiser Raymond, Sektion Fracht Zürich; Ritschard Gustav, Motorenwerkstatt Kloten; Stauffacher Eleanora, Abfertigung Zürich; Suter Max, Sektion Tarife; Tresch Marie-José, Abfertigung Kloten; Utzinger Walter, Verpflegungsbetrieb Kloten; Vahlé Hermann, Abfertigung Genf; Vienne René, Verpflegungsbetrieb Cointrin; Weber August, Ausland Instruktion; Wehrli Meta, Techn. Lagerbuchhaltung Kloten; Wunderli Walburga, Kabinendienst Kloten; Zuber Urbain, Abfertigung Cointrin; - 3.5. Dr. Bossard Robert, Personalabteilung Zürich; Huggel Ruth, Abfertigung Basel-Blotzheim; Merz Irene, Abteilung Verkehr Zürich; Riederer Maria, Luftreisebüro Genf; Studer Hans, Sektion Verkehrsbuchhaltung Zürich; 8.5. Nigg Georges, Startdienst Cointrin; - 10.5. Reiser Anton, Flugbetrieb Kloten; - 12.5. Wächter Rosa, Verpflegungsbetrieb Kloten; - 15.5. Arnold Trudy, Abfertigung Cointrin.

Nachtrag: 22.3. Dahlgrün Karl-Heinz, Hamburg-Flughafen; Götzle Harald, Hamburg-Flughafen; Plehn Rolf, Hamburg-Flughafen; Schmidt Erich, Hamburg-Flughafen; Thomas Heinz, Hamburg-Flughafen; - 29.3. Stebler Cisly, Vertretung New York; - 1.4. Whiteside John H. Vertretung New York; - 5.4. Gehre Ellen, Vertretung New York; Stäubli Marianne, Vertretung New York; - 12.4. Bauer Willy, Stadterminus Basel; Gehri André, Abfertigung Kloten; Schuler Cornel, Startdienst Kloten; - 14.4. Hahn Klaus, Vertretung Nürnberg; - 15.4. Hofmann Hans, Vielfältigungszentrale Kloten; Pircher Joseph, Abfertigung Genf.

Mitteilungen der FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER SWISS AIR (F.P.S.)

Die 1. Delegiertenversammlung der F.P.S. fand am 22.4.1954 statt. Dabei konnten die Delegierten eine erfreuliche Entwicklung dieser Organisation in praktischer Hinsicht feststellen, wie auch eine Festigung der finanziellen Basis. Jahresbericht, Jahresrechnung und der bisherige Vorstand wurden bestätigt.

Die Intensivierung der Propaganda und Koordination der verschiedenen Sektionen, Clubs und Gruppen wurde Herrn Rolf Ranz übertragen. Wir bitten alle schriftlichen Beiträge zu richten an

Herrn Rolf Ranz
Chef Passagier-Abfertigung
Air Terminus Zürich-Hauptbahnhof (Tel.int.366)

Tennis - Club

Am 25. Mai findet im Niklaussübli des Hotel Central eine ausserordentliche Generalversammlung statt, die zu den neuen Vorschlägen des Vorstandes Stellung nehmen wird. Interessenten, die dem Club noch nicht angehören, sind ebenfalls willkommen.

Schach-Club

Das SWISSAIR - Schachturnier 1953/54 fand am 13. April am Hirschengraben 84 seinen würdigen Abschluss. Für jeden Turnierteilnehmer lag auf dem Gabentisch ein netter Erinnerungspreis bereit.

Von den 34 Spielern kämpften sich die Folgenden an die Tabellenspitze:

Gruppe A

R. Brun *20 Sp. 17½ P.
H. Widmer *20 Sp. 16½ P.
R. Enz 18 Sp. 14 P.

Gruppe B

H. Bossard 20 Sp. 16 P.
H. Maeder 20 Sp. 15½ P.
C. Vogt 20 Sp. 12 P.

Gruppe C

W. Berberich 18 Sp. 15½ P.
A. Fessler 18 Sp. 14 P.
F. Pronzzini 18 Sp. 10 P.

* inkl. 2 Ausscheidungsspiele um den Gruppenmeister & Hans Furrer-Wanderpreis.

Es freute uns Schachspieler besonders, dass wir zu diesem Anlasse unseren Personal-Chef Dr...Chapuis begrüßen durften.

Der Mittelpunkt des Abends bildete die Simultan-Partie unseres letztjährigen Gruppenmeisters Herr H. Furrer. Er spielte an 14 Brettern wobei er sich 9 + & 5 - Punkte holte. **B r a v o ! !**

Zur Gründung eines Schachclubes wurde an diesem Abend eine vorbereitende Kommission gewählt. Sie setzt sich zusammen aus den Herren H. Widmer, C. Vogt und R. Brun.



Die Geschäftsleitung hat die folgende neue

Weisung betreffend das Vorschlagswesen

herausgegeben:

1. In der Schweiz können Personalvorschläge einreichen:
 - alle Angestellten, die dem Gesamtarbeitsvertrag vom 1.1./26.4.1948 unterstehen;
 - das fliegende Personal, mit Ausnahme der Abteilungs- und Sektionschefs.
2. Im Ausland sind alle Angestellten, mit Ausnahme der Landes- und Regionalvertreter, teilnahmeberechtigt.
3. Einschränkungen
 - a) Wer für Planungsaufgaben angestellt ist, kann im Rahmen dieser Aufgaben keine Personalvorschläge einreichen.
 - b) Vorschläge von Vorgesetzten, die deren eigene Dienststelle betreffen, können nur angenommen werden, wenn sie sich nicht auf die Behebung ausgesprochener Mängel innerhalb dieser Dienststelle beziehen, sondern die Verbesserung eines bisher als befriedigend anerkannten Zustandes durch neuartige Massnahmen zum Gegenstand haben.
4. Bei der Festsetzung der Prämie werden, neben dem objektiven Wert der Idee, auch die Originalität des Vorschlages (bezogen auf die Stellung des Einsenders im Betrieb), sowie die auf die Ausarbeitung verwendete Energie mitberücksichtigt. Daher wird der Betrag der Prämie erst festgesetzt und bekannt gegeben, wenn der Einsender seinen Namen mitgeteilt hat.

Im Auftrag des Direktionspräsidenten:

Dr. H. Haas
Generalsekretär

DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der April-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Karl Gurtner, Magnet-Werkstatt, Dept.IV Fr. 40.--
Fräulein Margrit Hirt, Postdienst, Dept.II Fr. 10.--

Herr Karl Gurtner schlug vor: Den BG-Tester für Durchschlagsprüfungen der Zündkabel und Isolationsmessungen bei Niederspannungszündungen mit einem Fuss-Schalter auszurüsten; dadurch können künftig sämtliche Tests von einem, statt wie bisher von zwei Mann ausgeführt werden. Dies bringt eine Einsparung an Arbeitsstunden.

Fräulein Margrit Hirt machte die Anregung, es sei bei den internen und externen Briefbogen auf der ersten Seite unten links eine feine Markierung anzubringen, welche die Höhe der letzten Schriftzeile angibt. Durch dieses Signal kann vermieden werden, dass man zu weit an den untern Rand gerät, was das nochmalige Schreiben des Briefes zur Folge hat.

Letzter Appell an den Einsender des prämierten Vorschlages Nr. 2416 (Sicherheitsgürtel für Babykörbe), seinen Talon dem Organisationsbüro einzusenden.

2414 Der Einsender wird gebeten, sich mit dem Organisationsbüro in Verbindung zu setzen.

2326 Wir bitten den Einsender, seine Adresse dem Organisationsbüro bekannt zu geben, damit ihm die uns freundlicherweise zur Verfügung gestellte Broschüre zurückgeschickt werden kann.

Nachstehende Vorschläge konnten mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro zuzustellen.

Nr. 2457 Nr. 2848 Nr. 3087

Einem Wunsche entsprechend, haben wir in den beiden letzten Ausgaben bei den prämierten Vorschlägen die Nummer und die Prämienhöhe gleichzeitig publiziert. Gemäss der neuen Weisung betreffend das Vorschlagswesen ist dies nicht mehr angingig (wir verweisen auf Ziffer 4 der Weisung).

Zurückgestellte Vorschläge, deren Ausführung noch nicht feststeht.

3211 Vulcanic-Drink: Das angegebene Rezept wird ausprobiert, sollte es sich als gut erweisen, so wird es in den Verpflegungsplan aufgenommen.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

287 Störungsequipe. Eine ähnliche Idee wurde bereits mit Vorschlag Nr. 273 vom 21.1.1953 proponiert. Der Einsatz einer solchen Equipe wäre unrationell und unwirtschaftlich, da sie während drei Schichten und auch sonntags vorgesehen werden muss. Es ist richtig, dass für solche Störungen immer Fachleute aus der Produktionsabteilung eingeschaltet werden.

417 Metallrohr-Atrappe statt Holz-Atrappen für den Verlad von sperrigen Frachtgütern. Im Jahre 1953 wurden für Fr. 120.-- Holzatrappen hergestellt. Eine Metallrohratrappe kostet ca. Fr. 300.--; zudem genügt sie nicht für alle Fälle.

- 436 Arbeitsstühle für Sattlerei. Die arbeitstechnisch richtigen Bedingungen werden jeweils pro Arbeitsplatz auf Grund eingehender Studien festgelegt. Sobald die Sektion Betriebsplanung die Sattlerei prüft wird auch dieses Problem seine Erledigung finden.
- 1828 Stempeluhren; Stempelkarten für die ganze Belegschaft Dept. IV und Flughafen. Das Problem der Erfassung der Arbeitszeiten und Fehlzeiten etc. durch Stempeluhren ist schon seit einiger Zeit im Studium. Bis heute ist es nicht gelungen, eine Stempeluhr zu finden, welche auch bei verschiedenen Schichtzeiten und verschobenen Arbeitszeiten übersichtlich (rot/schwarz) stempelt. Um eine genaue Erfassung zu ermöglichen, müssten wir beim heutigen Schichtenbetrieb 15 Uhren haben, was ca. Fr. 20'000.-- kosten würde.
- 1926 Betriebshaftpflichtversicherung. Die Höhe des günstigsten Selbstbehaltbetrages wurde durch den Steuern- & Versicherungsdienst beim Abschluss der neuen Police anfangs März 1953 eingehend studiert. Nicht der Selbstbehalt hat die grössten Auswirkungen auf die Prämienhöhe, sondern die Dauerrabatte.
- 2144 Enteiserspritzen für Startdienst und Flugbetrieb. Der Einsender hat nicht gut beobachtet. Bereits zwei Monate vor Einreichung des Vorschlages wurden Enteiserguppen mit motorangetriebenen Pumpen in Betrieb genommen.
- 2412 Weglassen des Zusatzes "Schweiz, Luftverkehr A.G." auf Formularen etc. und ersetzen durch "SWISSAIR". Der Vorschlag hat viel für sich, steht aber im Widerspruch zum Gesetz. Wo es darauf ankommt, den Firmennamen rechtsgültig vor eine Unterschrift zu setzen, darf der im Handelsregister eingetragene Zusatz "Schweiz, Luftverkehr A.G." nicht weggelassen werden. Im internen Verkehr bei nicht verpflichtenden Mitteilungen kann der erwähnte Zusatz fallen gelassen werden; dies wird aber heute schon so gemacht.
- 2462 Spezielle Tickets für Zürich Basel v.v. Bei einer Auflage von 1000 Stk. wäre eine materielle Einsparung von ca. Fr. 80.-- möglich. Die Ausstellung des vorgeschlagenen Flugscheines ist aber unrationell, weil der Name und die übrigen Angaben wie Flugdatum, Besammlungszeit, Strecken-Nr., Abflug und Gepäck drei Mal geschrieben werden müssten. Eine weitere Schwierigkeit bietet platztechnisch der Aufdruck der Beförderungsbestimmungen, welche gemäss Lufttransportreglement für den innerschweizerischen Verkehr Geltung haben.
- 2540 Verhinderung der Beschlagsbildung und der Vereisung an den Kabinenfenstern mittels Seifenstift "Permaklar". Gemäss Versuchbericht Nr. 332 vom 17.4.1951 der Ingenieur-Abteilung wurden Proben durchgeführt mit Cellulose-Folien "CELLUX", Anti-Dimming-Tüchern z.B. "VELVEX-TUCH" und Glycerinseifenpräparaten "SEIFENSTIFTEN". Der Antrag des erwähnten Berichtes lautet: "An den Convair-Liners sind Doppelscheiben einzubauen und bei den andern Flugzeugen ist die Anwendung von Glycerinseife in Erwägung zu ziehen". Die vorgeschlagenen Seifenstifte "Permaklar" sind bereits seit 1951 im Magazin auf Lager.
- 2609 Kleine Aufklebezettel "Please ship by airfreight through Swissair". Der Vorschlag ist gut, doch geben wir den bereits gedruckten "Forwarding Instructions" den Vorzug, weil diese uns ermöglichen
- zu überwachen, dass die Sendungen tatsächlich durch Swissair speditiert werden
 - die Adresse des Lieferanten in Erfahrung zu bringen, um denselben auch für andere Sendungen beraten zu können.
- 2650 Uniformierung: Hemden aus Nylon oder Orlon. Die Geschäftsleitung hat bereits vor Eingang dieses Vorschlages Versuche angeordnet. Inzwischen ist die Hemdenfrage für das uniformierte Flug- & Bodenpersonal wie folgt neu geregelt worden: Abgabe wie bisher: pro Jahr 6 Hemden, wovon 5 aus Popeline und 1 aus Orlon.

- 2664 Merkblatt für Kabinengepäck. Bereits vor Eingang des Vorschlages war der Text für das neue Merkblatt von der Geschäftsleitung genehmigt und der Graphiker war daran, die bestmögliche Darstellung zu schöpfen. Der Vorschlag hat leider weder textliche noch graphische Anregungen enthalten, die brauchbar gewesen wären.
- 2673 Ein Kurs Zürich-Bern-Genf drei Mal wöchentlich. Rücksprachen mit unserem Luftreisebüro Bern und einer dortigen bedeutenden Speditionsfirma haben eindeutig ergeben, dass sich eine solche "Zubringerlinie" auf keinen Fall wirtschaftlich lohnen würde und auch keinem Bedürfnis entspricht. Es sind in der Gegend von Bern nur wenige Industrien, die Güter herstellen, welche für den regelmässigen Luftfrachtdienst geeignet sind. Zudem bestehen ab Bern ausgezeichnete Bahnverbindungen nach Basel, Genf und Zürich, sowie während des Sommers eine direkte Flugverbindung nach London. Eine ganz andere, viel interessantere Frage wäre ein rascher und dichter Pendeldienst Zürich-Genf (mehrmals täglich) mit radikal verkürzten Abfertigungszeiten.
- 2714 Anbringen eines Klapptisches an der Eingangstüre der DC-3. Der Vorschlag behandelt einige konstruktive Details; leider wird aber über Zweck und Notwendigkeit nichts erwähnt. An den DC-3 werden nur noch absolut notwendige Änderungen vorgenommen.
- 2718 Auszahlung eines fixen Betrages pro Angestellten für den Ankauf des Schreibmaterials, das für die Ausübung seiner Funktion notwendig ist. Die Idee ist gewiss nicht schlecht und wird in reinen Fabrikationsbetrieben, wie im Vorschlag erwähnt, auch erfolgreich angewandt. Bei uns sind aber die einzelnen Funktionen und somit auch der Bedarf an Schreibmaterial so verschieden, dass wir eine "Büromaterialverschleiss-Bewertungsstelle" schaffen müssten für die Errechnung der gerechten Ansätze. Ein weiterer Nachteil des erwähnten Systemes wäre vielleicht, dass jeder pedantisch darauf achtete, dass ja keiner seiner Mitarbeiter seinen Bleistift oder Gummi abnützte.
- 2729 Schaffung eines Meldeformulares für Nachnahmen. Nachnahmen für Materiallieferungen sind so selten, dass kein Bedürfnis für das vorgeschlagene Formular besteht.
- 3059 Fahrausweis für Fahrzeugführer auf dem Tarmac. Seit April 1954 wurden 35 Mann des Startdienstes durch einen dipl. Fahrlehrer ausgebildet und geprüft. An diejenigen, welche die Prüfung bestanden haben, wurde ein interner Fahrausweis abgegeben. Der Vorschlag brachte keine neue Idee.
- 3071 Medizinal Sauerstoff-Flaschen in den DC-6B. Die durch das "Civil Air Regulation" vorgeschriebene minimale Zeit, während welcher in einem Flugzeug Sauerstoff zur Verfügung stehen muss, ist abhängig vom Flaschendruck. Als zulässiges Minimum wurden 1200 psi festgesetzt. Eine weitere Herabsetzung des Flaschendruckes käme einer Umgehung der CAR-Vorschriften gleich und kann nicht verantwortet werden.
- 3098 Reduktion der Buffetgewichte der DC-6B in Shannon und Gander. Das Problem ist seit anfangs Jahr im Studium. Eine generelle Lösung ist nicht so leicht zu finden, wie es sich vielleicht der Einsender vorstellt. Was unter Umständen in der Luft eingespart werden kann, wird am Boden durch Kosten für Magazine und Personal wieder verloren gehen. Die Angaben des Vorschlages sind zu summarisch gehalten.
- 3214 Leitern für das Arbeiten auf den Flügeln der DC-6B und Convairs. Die vorgeschlagene Konstruktionsart ist gut, aber nicht neu. Eine ähnliche Ausführung wurde im Dezember 1953 von der Abteilung Betriebsplanung in Zusammenarbeit mit einem Schichtenführer der Werft entworfen. Es werden 6 Stk. angeschafft, 4 Stk. für DC-6B und 2 Stk. für Convairs.

- 3307 Tarifblätter für Reisebüros in England und Irland. Als Grundlage für sämtliche Tarifauskünfte dient den Schalterbeamten der Reisebüros unser Tarifhandbuch. Das vorgeschlagene Tarifblatt würde keine Erleichterung, sondern eher eine Verwirrung bringen und hätte vor allem den Nachteil, dass Aenderungen auf diesen Blättern und im Handbuch nachgetragen werden müssten. Eine Neuausgabe der Blätter bei jeder Aenderung wäre kostspielig. Der Vorteil für den Agenten ist viel zu klein, als dass sich diese Kosten lohnen würden. Die Fehlerquellen würden, statt verringert, eher vergrössert.
- 3326 Aufklebestreifen mit Werbetext für unsere Südamerikastrecke. Die Idee ist nicht neu. Aufklebestreifen werden schon seit drei Jahren für besondere Vorkommnisse herausgegeben. Die Streifen für Südamerika sind bereits im Druck und werden noch vor Mitte Mai an die Verteilerstellen abgegeben.
- 3327 Aufdruck des Streckennetzes auf die Rückseite unserer Briefumschläge. Die Idee ist nicht neu. Dieser Druck wurde auch schon von der Propaganda-Abteilung in Erwägung gezogen, jedoch aus folgenden Gründen nicht ausgeführt:
- 1) handelt es sich um eine Nachahmung;
 - 2) wird die Auflage mindestens für einen Jahresbedarf disponiert, somit besteht die Gefahr, dass Briefumschläge in den Verkehr gelangen, auf denen die Angaben in bezug auf das Streckennetz überholt sind;
 - 3) wäre dies eine unnötige Verteuerung, denn die Briefumschläge wandern bei den meisten Empfängern schon bei der Posteingangsstelle in den Papierkorb.
- 3332 Flugplanversand. Mit Vorschlag Nr. 61 vom 16.2.1952 wurde dieses Problem bereits aufgeworfen und eingehend abgeklärt. Der Versand einzelner Flugpläne kommt bei uns praktisch nicht vor. 90% der Flugpläne gehen in grösseren Posten an unsere Auslandvertretungen, sowie Reisebüros. An Private werden sie immer mit einer "Mitteilung" verschickt, was ohne Briefumschlag nicht möglich ist.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

133/147/220/222/238/272/289/292/297/298/381/406/407/416/418/421/514/558/569/646/
760/870/1051/1205/1243/1245/1252/1354/1621/1760/1807/1823/1830/1834/1910/1937/1942/
2286/2321/2323/2326/2340/2343/2400/2401/2414/2423/2428/2442/2447/2453/2472/2482/
2651/2721/2722/2730/2778/2808/2811/2812/2813/2863/2873/3002/3023/3030/3032/3033/
3039/3042/3054/3055/3058/3060/3068/3070/3077/3085/3086/3093/3094/3096/3100/3207/
3212/3217/3219/3224/3225/3226/3232/3238/3239/3240/3248/3251/3301/3302/3306/3312/
3313/3314/3315/3318/3321/3322/3328/3329/3330/3333.

Seit der letzten Ausgabe sind 35 Vorschläge eingegangen

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

Nr. 6

Zum Verlust der HB-IRW

20. Juni 1954.

In der Nacht vom 19. auf den 20. Juni ist unserm Convair Liner HB-IRW "Ticino", der unter dem Kommando von Flugkapitän Marcel Jacob den Nachtkurs SR 712 Genf-London flog, ein Unfall zugestossen, der einen schweren Schatten auf den Beginn unserer Sommersaison wirft. Das Flugzeug musste vor der Küste von Folkestone eine Notwasserung vornehmen. An Bord befanden sich fünf Passagiere, darunter ein Knabe, und vier Besatzungsmitglieder. Die Mannschaft sowie zwei der Passagiere konnten von herbeigeeilten Booten aufgefunden und gerettet werden. Leider war es nicht möglich, die übrigen zwei Passagiere und den Knaben vor dem Tod in den Wellen zu bewahren. Der Convair ist ebenfalls in den Fluten versunken. Wir verbeugen uns in tiefer Trauer vor den drei Opfern - den ersten, die wir seit 1939 in unserem Linienverkehr zu beklagen haben - und sprechen den Hinterbliebenen unser tiefgefühltes Beileid aus.

* * *

Dies ist der schlimmste Schlag, den die Swissair seit vielen Jahren erlitten hat. Jeder von uns wird davon mitbetroffen. Ein solches Unglück zwingt zum Nachdenken. Es nützt nichts, mit dem Schicksal zu hadern und über unser Pech und die Verkettung der Umstände zu klagen. Das traurige Ereignis ist eine eindruckliche, ja brutale Mahnung an uns alle: Flugsicherheit, Vertrauen ist kein fest erworbenes Gut, auf das man einfach zählen kann. Leistungen in der Vergangenheit berechtigen nicht zu dem eitlen Gefühl, wir seien eben besondere Hirsche, denen alles gelingen müsse. Die Sicherheit, die das höchste Anliegen der Swissair bleibt, muss täglich von einem jeden, Chef oder Mitarbeiter, der mit dem Betrieb irgendwie in Berührung kommt, durch äusserste Zuverlässigkeit, Gründlichkeit und Disziplin neu erworben werden. Wer in Verkauf oder Verwaltung tätig ist, hat die gleichen Anforderungen an sich zu stellen, wenn die Swissair Vertrauen geniessen soll. Das ist die besondere Verpflichtung unseres Berufes; Rechte ergeben sich für jeden Einzelnen erst nach vollständiger Erfüllung der Pflicht. Gegen Disziplinmängel, wo immer sie auftreten, ist entschlossen einzuschreiten.

Wir behalten trotz dem schweren Rückschlag unsere Zuversicht, unsern Glauben an die grosse Zukunft der Luftfahrt und der Swissair. Aber es liegt an uns allen, diese Zukunft durch unsere tägliche Arbeit zu gewinnen und nicht auf früheren Lorbeeren auszuruhen. Geschenkt wird einem nichts. Eine Scharte ist auszuwetzen. Möge jeder das Seine nach besten Kräften dazu beitragen.

Dr. H. Haas

Unsere Verkehrsleistungen im Mai

	<u>Mai 1954</u>	<u>Mai 1953</u>
Etappenpassagiere	50'914 + 29,6%	39'336
Offerierte Tonnenkilometer	8'255'229 + 63,6%	5'055'675
Fracht in kg.	501'941 + 19,0%	420'390
Post in kg.	219'347 + 16,6%	189'116
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	56,2%	66,6%

Im Vergleich zum Mai 1953 ist unser Angebot im Berichtsmonat um 63,6% von 5'055'675 tkm auf 8'255'229 tkm angestiegen. Dieser sehr starken Zunahme steht indessen ein Rückgang beim durchschnittlichen Ausnutzungsgrad von 66,6% auf 56,2% gegenüber. Die Abschwächung beim Ladefaktor ist vor allem auf die immer noch schwache Besetzung der elf Nachtlinien zurückzuführen, die eine durchschnittliche Auslastung von nur 38,45% aufwiesen. Auch der Frachtkurs nach New York, der noch in der Einführungsphase steht und eine Ausnutzung von lediglich 29,5% erzielte, drückte auf den Durchschnittswert.

Im Nahen Osten erzielten wir trotz eines um 83,6% höheren Angebotes mit 59% Ausnutzung ungefähr das gleiche Resultat wie im Mai des Vorjahres.

Beim Nordatlantikverkehr trat eine Steigerung des Leistungsangebotes um 67% ein, doch vermochte die Nachfrage noch nicht ganz zu befriedigen. Der Ausnutzungsgrad stellte sich auf 54,2%, verglichen mit 68,9% im Mai 1953. Im Nordatlantikverkehr sind die budgetierten Umsätze dieses Jahr noch nicht erreicht worden.

In Europa boten wir 52% mehr tkm an und erzielten eine Ausnutzung von 57,4% gegenüber 65,7% im gleichen Monat des Vorjahres. Das weitaus beste Ergebnis brachte hier die DC-6B "Super-Swiss" Verbindung mit London (SR 110/111) mit einem Ausnutzungsgrad von 85,3%.

Guter Start des Südamerikadienstes

Am 27. Mai führte unser DC-6B HB-IBI "St. Gallen" mit Flugkapitän Huns Ernst als Pilot-in-Command den Eröffnungsflug von Zürich via Genf nach Rio de Janeiro und Sao Paulo durch. Neben einigen zahlenden Passagieren nahmen als Gäste der Swissair mehrere Vertreter der eidgenössischen und kantonalen Behörden sowie der schweizerischen und westdeutschen Presse an der Reise teil. Unsere neue Linie hat in Brasilien sehr gute Aufnahme gefunden, und die Frequenzen, besonders nach der Schweiz, dürfen bisher als befriedigend bezeichnet werden.

Aufstieg zum Flugkapitän - Herr Ernst Hürzeler hat per 30. Mai die Bedingungen zur Erreichung des Grades eines Flugkapitäns erfüllt. Wir beglückwünschen ihn zum dritten Goldstreifen!

Neue Pilots-in-Command - Flugkapitän Karl Schaerer wurde am 16. Juni zum Pilot-in-Command auf DC-6B für Nordatlantikflüge ernannt. Flugkapitän Frederik Hüttenmoser ist seit dem 25. Mai berechtigt, als Pilot-in-Command DC-4 auf dem Nordatlantik eingesetzt zu werden. Beiden entbieten wir unsere Glückwünsche.

Personal-Status per 1. Juni

Direktion	6
Departement I	193
Departement II	221
Aussenvertretungen	396
Departement III	804
Departement IV	715
Generalsekretariat	23
Direktion Genf	338
Total	2'696

Von unsern Auslandsvertretungen - Im Anschluss an die Inbetriebnahme unserer Frachtkurse nach New York verfügen wir seit dem 1. Mai auf dem Flugplatz Idlewild über eine eigene Frachtorganisation, so dass wir nun sowohl für die Fracht- als auch für die Passagier- und Gepäckabfertigung von der KLM, die vorher für uns diese Dienstleistungen besorgte, unabhängig geworden sind. Gleichzeitig haben wir in der Stadt eine eigene Frachtannahmestelle eröffnet. Leiter der Frachtorganisation als Cargo Supervisor ist Mr. Roessner, der im Luftfrachtwesen grosse Erfahrung besitzt.

Bonn - Anstelle von Herrn Graue wurde Herr Dr. Heinz Moeller mit der Leitung unserer Zweigstelle in der westdeutschen Bundeshauptstadt betraut.

Dakar - Herr René Kienast von der Vertretung Kairo hat sich anfangs Juni nach Dakar begeben, um dort eine Swissair Dienststelle einzurichten.

Belgrad - Aus Visumsgründen ist unser bisheriger Vertreter für Jugoslawien, Herr Fridolin Müller, nach Zürich zurückgekehrt. Die laufenden Arbeiten in Belgrad werden von Herrn R. Gantar erledigt, der seit Januar 1954 in unsern Diensten steht. Herr Müller wird binnen kurzem nach Lissabon versetzt und dort als Stellvertreter von Herrn Haeussler in der Vertretung für Portugal tätig sein.

München - Unser Regionalvertreter für Bayern, Herr L. Nart, der sich infolge eines Automobilunfalles während längerer Zeit im Spital aufhalten musste, hat Ende Mai seine Arbeit wieder aufgenommen.

Nizza - Es ist uns gelungen, in guter Lage an der Avenue Gustave V, im Gebäude des Hotel Ruhl, geeignete Lokalitäten zur Einrichtung eines eigenen Luftreisebureaus und zur Unterbringung unserer Vertretung zu finden. Die bisherigen Räumlichkeiten, die zusammen mit der SZV benutzt wurden, vermögen den heutigen Anforderungen nicht mehr zu genügen. Der Bezug der neuen Bureaux ist für den kommenden Herbst vorgesehen.

Swissair gewann HOSPES Goldmedaille - Im Rahmen der Internationalen Kochkunstausstellung (HOSPES) in Bern bot sich die Gelegenheit, einmal ein weiteres Publikum mit dem Service an Bord und den kulinarischen Genüssen vertraut zu machen, die wir den Fluggästen auf unsern Erstklasskursen bieten. So standen dann am 20. Mai ein Teil der Küche und des Internationalen Restaurants ganz im Zeichen der Swissair. Unter Führung des Chefs der Catering-Abteilung, Herr Werner Michel, hatte sich eine aus den Herren Fridolin Meier, Chef des Verpflegungsbetriebes, Hans Gurtner, Chef Kabinendienst, Erwin Furter, Küchenchef, Albert Oswald, Koch, Werner Wachsmuth, Chef-Steward, den Hostessen Linda Accola, Ginette Visconti, Rita Herzog und Maya Schleidt sowie den Stewards Paul Ochsenbein und Hans Fritsche bestehende Equipe nach Bern begeben. Die Jury der HOSPES hat nun dieser Tage der Swissair in Anerkennung der Qualitätsleistung ihres Verpflegungsdienstes eine Goldmedaille "avec félicitations du jury" zugesprochen und ihr ein Diplom ausgestellt. Allen Beteiligten gratulieren wir recht herzlich zu diesem schönen Erfolg.

Grüsse aus Rio de Janeiro und

Sao Paulo

Die Herren Albert Pfister und Paul Brand, welche der Regionalvertretung in Sao Paulo zugeweiht sind, senden allen ihren früheren Arbeitskollegen in Genf freundlichste Grüsse. Auch der interimistische Leiter unserer Vertretung in Rio de Janeiro, Herr M. Obertüfer, lässt seine ehemaligen Mitarbeiter in Paris und seine weiteren Bekannten bei der Swissair bestens grüssen. Für Basel sind gute Wünsche von Herrn Reinhold Debrunner eingetroffen, der in Rio die Endbuchung besorgt. Wir erwidern diese Grüsse und wünschen allen Swissair-Angestellten in Südamerika eine erfolgreiche Tätigkeit!

Happy Landings! - Wir freuen uns, Ihnen auch in dieser Nummer wieder einige Vermählungen anzeigen zu können:

- 2.4.54. Hans Benz, Sektion Schule & Training, Kloten
- 10.4.54. Walter Göpfert, Werft, Kloten
- 1.5.54. Robert Leuenberger, Pilot
- 1.5.54. Ernst Widmer II, Werft, Kloten
- 8.5.54. Walter Diem, Sektion Fracht, Zürich
- 8.5.54. Bruno Thellung, Abfertigung, Zürich-HB
- 11.5.54. Ernst Kalt, Motoren-Einbau, Kloten
- 15.5.54. Fritz Jörg, Sektion Hauptbuchhaltung, Zürich
- 15.5.54. Marie-Frieda Gada-Ritter, Telex, Genf Cornavin.
- 24.5.54. Max Rüdlinger, Navro
- 28.5.54. Ernst Glaus, Spenglerei, Kloten
- 29.5.54. Eugen Bolli, Postverteilungs- & Materialbezugsstelle, Kloten

Allen jungen Paaren wünschen wir recht viel Glück im Ehestand !

Neueintritte - In der Zeit von 16. Mai bis 15. Juni 1954 sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unsere Dienste getreten:

Departement I

- Sektion Verkehrsbuchhaltung Baumgartner Alice
Giegel Richard

Departement II

- Sektion Verkaufsbeziehungen Lanz Heidi
- Sektion Fracht Fischer Hans
Schumacher Hugo
- Endbuchung Vögele Augustin
von Bonstetten Bernhard
- Stadterminus Zürich Gross Marlis
Stiffler Darryl
- Luftreisebüro Basel Brodmann Louis

Aussenvertretungen

- Chicago Kafka Egon E.
Murphy Carla Louise
- Frankfurt, Vertretung D. Teufel Christa
Ziegler Erika
- Frankfurt-Station Petroll Kurt
- Hamburg-Station Reinhardt Gert
- Kairo Abdou Mahmond
- Lissabon Andrade Antonio
Campello de Andrade Olga
- London Griffiths Patricia S.
- Madrid Wintsch Mireya
- Mailand Gerchi Claudio
Allegri Tullio
Lorentz Ernest
- New York Cully John W.
Deloges Joseph C.A.
Goodwin Joanne Patricia
LaRocca Anthony Joseph
Reid Francis Norman
Altbauer Gilberte
Bühler Hedy
Duncan Andrew
Frey Rita
Darienzo Louis Jr.

- New York

Gobel Jean C.
Gombert Gottfried Peter
Harrison Theodore
Miller Ruth
Neffsky Marvin
Nelson Mason
Ostry Frank
Pavlista Dimitrij
Retinger Witold
Vino Jack
Vogel William
Pin Madeleine
Carpano Mario
Restivo Riccardo
Ragni Franco
Van Onnen Ferdinand
Kolb Günther Peter

- Paris

- Rom

- Wien

Departement III

- Flight Control Office
- Sektion Feste Verbindungen
- Frachtdienst Kloten

- Frachtannahme Zürich
- Startdienst Kloten
- Stationsleitung Kloten
- Frachtbuchhaltung Kloten
- Hostess-Aspirantinnen

Gerber Hans
Schmocker Dora
Gadient Peter
Lüthi Peter
Winkler Hans-Ulrich
Disler Georg
Zuppiger August
Studer Amanda
Arnet Margrit
Baumann Elisabeth
Egger Rose-Marie
Fankhauser Verena
Graf Helen
Rickenmann Marianne
Ryser Helen
Seiler Edith
Troosch Margaret
von Siebenthal Lisbeth
Widmer Elisabeth
Zimmermann Antonia

Departement IV

- Ingenieurabteilung
- Abt. Betriebsplanung

- Materialverkauf
- Sektion Materialverwaltung
- Sektion AVOR
- Sektion Flugzeugunterhalt
Werft

Spiess Hermann
Dinkelacker Werner
Wydler Peter
Käch Frieda
Lanzendörfer Gertrud
Blaser Richard

Flugbetrieb

Baumann Ernst
Höhener Walter
Keller Alois
Wyss Hans
Bosshard Heinrich
Gehrig Robert
Matti Jakob
Nielsen Ewald
Reinhart Hugo
Wepfer Kurt
Widmer Heinrich

- Sektion IERA Elektro-Werkstatt Radio-Werkstatt	Hagen Edwin Schaufelberger Edwin Schneider Rudolf
- Sektion Triebwerk Motoren-Werkstatt	Hochstrasser Eduard Kläger Emil Grossenbacher Walter
<u>Direktion Genf</u>	
- Abfertigung Cointrin	Roll Christiane, GH
- Werft Cointrin	Jacot Freddy

Mitteilungen der
FREIZEITORGANISATION DES PERSONNELS DER
SWISSAIR

Der auf den 30. Juni geplant gewesene Personalausflug mit dem Motorschiff "Linth" ist auf unbestimmte Zeit verschoben.

Schützen:

Ende April fand über zwei Wochenende das Kleinkaliber-Firmen-Wettschiessen im Triemli statt. Unsere Swissair-Schützen stellten von den total 133 Gruppen deren fünf. Vier davon konnten sich je einen Platz in einem Preisrang sichern.

Photo-Amateure:

Am 2. April wurde in Brüssel die ASIA-Photo-Ausstellung durchgeführt. Der Cup ging diesmal an die KLM. Von den Swissair-Ausstellern konnten Herr Dettwiler, Schreinerei, Werft Kloten, und Herr Probst, Chef Vervielfältigung Kloten, den 6. und 8. Platz belegen.

Im kommenden Herbst findet wieder eine ASIA-Photo-Ausstellung statt und zwar voraussichtlich in Zürich.

Fussball:

Der ASIA-Fussballclub weist im Viertelfinal folgende Resultate auf:

Dublin:	LER LINGUS/AIR FRANCE	1:0
Amsterdam:	KLM/BEA	1:6
Zürich:	S.S./TWA	4:3
Forfait der Swissair:	S.BEN/SWISSAIR	3:0

Vorgesehen für den $\frac{1}{2}$ Final sind:

Brüssel:	SABENA/BEA
Kopenhagen	S.S./ALT

Tennis:

Im Laufe dieses Jahres wird zum ersten Mal ein ASIA-Tennis-Turnier zur Durchführung gelangen. Nähere Informationen werden wir sobald als möglich bekanntgeben.

* * *



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der Mai-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

<u>Die Belegschaft des Motorenprüfstandes, Dept. IV</u>	Fr. 300.--
Herren Hans Pflugshaupt, Hans Hurter, Walter Fisch	
Herr Heinrich Gossweiler, Spedition, Dept. I	Fr. 75.--
Herr Jakob Gehrig, Startdienst, Dept. III	Fr. 20.--

Die Belegschaft des Motorenprüfstandes machte die Anregung, die Mittagszeit so anzusetzen, dass sich die drei Mann abwechslungsweise verpflegen können, ohne dass der Prüflauf unterbrochen werden muss. Durch diese Massnahme kann jeweils die Menge Brennstoff und Schmieröl eingespart werden, die notwendig war, um die Motoren vorzuwärmen, damit der Prüflauf bei den gleichen Betriebsdaten fortgesetzt werden kann, bei welchen der Test abgebrochen wurde.

Herr Heinrich Gossweiler machte auf die Möglichkeit aufmerksam, die tägliche Morgenpost durch die PTT zustellen zu lassen. Diese wurde bis vor kurzem per Velo im Sihlpostgebäude abgeholt. Der Postsack nahm an Gewicht und Umfang in letzter Zeit derart zu, dass der Chef der Spedition den Einsatz eines Stationwagens in Erwägung ziehen musste. Der Vorschlag bringt Einsparungen an Arbeitszeit und Autokosten.

Herr Jakob Gehrig schlug vor, die papierernen Ballastsäcke durch Jutesäcke zu ersetzen. Ein Kraftpapiersack kostete Fr. -.70 und war nur für einen Transport zu gebrauchen. Die vorgeschlagenen Jutesäcke kosten pro Stück nur 30 Rappen mehr, halten aber mindestens 20 Transporte aus. Sie wurden bereits eingeführt und bewähren sich gut.

Nachstehende Vorschläge konnten mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 622

Nr. 705

Nr. 3085

Zurückgestellte Vorschläge, deren Ausführung noch nicht feststeht.

2482 Markierung der Kabinengepäcklimite.

2651 Schalterbezeichnung mit Nummern.

2813 Ergänzung des Form. "Flugzeugeinsatz" durch Ankunfts- & Abflugszeiten.

3207 Gummisaugnäpfe mit Schlaufe für Kabelaufhängung.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 147 Rückbelastung der Kommissionen an Agenturen für Flugscheine, die infolge Flugausfall etc. nicht abgeflogen wurden.
Gemäss Agenturvertrag Rude 820 a Ziff. 5 b gilt als allgemeine Regel: "Was nicht abgeflogen ist, ist nicht kommissionsberechtigt." Auf Grund dieser Vorschriften sind Rückbelastungen von Kommissionen wie folgt vorzunehmen:
- | | |
|---|--------------------|
| Beispiel: Flugschein Prag - Zürich - Paris | Fr. 500.-- |
| Flugunterbruch in Zürich wegen QGO etc. in Paris | |
| Flug Prag-Zürich | Fr. 350.-- |
| Hotelspesen | " 30.-- |
| Bahnbillet | " 90.-- |
| Barauszahlung an Passagier | <u>Fr. 30.--</u> |
| Kommissionsrückbelastung an Agentur: $7\frac{1}{2}\%$ v. Fr. 150.-- | = <u>Fr. 11.25</u> |
- 418 Spezialachemel für Passagiere mit Beinbrüchen.
Das Problem der Einrichtungen in den SWR-Flz. für den Transport von kranken oder verunfallten Passagieren ist im Bericht Nr. 69 und Publ.-Nr. 50'158 der Ing.Abt. eingehend behandelt worden. Der vorgeschlagene Schemel hätte die Nachteile, dass er erstens zu schwer und zweitens nicht zusammenklappbar wäre.
- 623 Reduktion des Bordbuffetgewichtes der Linie SR 704/5. Vorschlag Nr. 622 vom 19.5.54 behandelte bereits das gleiche Thema.
- 761 Reinigung der "Swissairpfeile" bei der "Information" in Kloten. Es ist richtig, dass die Swissair-Pfeile beim Informationsschalter nur selten gereinigt wurden und zwar deshalb, weil allgemein angenommen wurde, dass dies Sache der FIG sei. Eine wöchentliche Reinigung ist nunmehr angeordnet worden. Wir danken dem ordnungsliebenden Genfer Kollegen für seine Aufmerksamkeit.
- 1910 Verwendung von Containern für Gepäcktransport. Die Idee ist an und für sich gut, lässt sich jedoch aus folgenden Gründen nicht durchführen: 1. Da die Busanhänger in den Massen differieren, müsste mit 5 verschiedenen Grössen operiert werden. 2. Verlust an Ladekapazität, da die Grösse der Container durch die Masse der Türen bestimmt würde. 3. Bei einer eventuellen Einführung des Pendelverkehrs wäre das Containersystem unzweckmässig, da eine Aussortierung des Gepäcks nach Destination vorgenommen werden müsste.
- 2326 Einführungsbroschüre für neue Mitarbeiter. Die Idee ist nicht neu; sie wurde von der Personalabteilung schon vor $2\frac{1}{2}$ Jahren erwogen, in Anbetracht der Reorganisation der Swissair jedoch auf später verschoben. Der Vorschlag brachte die Angelegenheit immerhin wieder ins Rollen.
- 2400 Wöchentlicher Flug während des Winterflugplanes: New York - Miami - Sta. Maria - Lisbon - Genf/Zürich. Wir haben schon früher einmal darauf hingewiesen, dass solche Vorschläge nur dann einen Sinn haben, wenn sie mit dem nötigen Marktforschungsmaterial dokumentiert werden. Die Fachleute der Verkehrs- & der Verkaufsabteilung bezweifeln einen wirtschaftlichen Erfolg der vorgeschlagenen Linie wegen den hohen Bodenorganisations- & Verkaufskosten.
- 2401 Verlängerung der Strecke SR 216/217 an einzelnen Wochentagen bis Nürnberg. Die Linie Zürich-München-Nürnberg wurde von uns im Jahre 1951 bereits befliegen. Die damaligen Erfahrungen waren derart unbefriedigend, dass eine nochmalige Aufnahme nicht gegeben erscheint. Die Vertretung Nürnberg erachtet die Verlängerung nicht als vertretbar.
- 2722 Lotterie innerhalb der SWR-Angestellten für einen Freiflug nach Südamerika. Eine derartige Lotterie ist gemäss Bundesgesetz über die Lotterien und gewerbmässigen Wetten vom 8.6.1923 nicht statthaft.

- 2812 Samariter auf Flugsteig für Hilfeleistung beim Ein- und Aussteigen von gebrechlichen oder invaliden Passagieren. Das Positive des Vorschlages liegt darin, dass man den Leuten vom Startdienst, die für solche Hilfeleistungen zugezogen werden, in Zukunft weisse Berufsschürzen zur Verfügung stellen soll. Es besteht zwar für den Startdienst eine Weisung, wonach in ansehnlichen und saubereren Ueberkleidern zu arbeiten ist. Immerhin würden wir der Stationsleitung empfehlen, zwei solche Schürzen anzuschaffen und im Sanitätszimmer für derartige Fälle zu deponieren.
- 2873 Verstellbare Wandregale. Die vorgeschlagene Art Gestelle ist gut, für unseren Betrieb aber wenig geeignet, weil sie erstens nicht frei aufgestellt werden können, ihre Verstellmöglichkeiten ungenügend sind und ihre Konstruktion in Büros schwerfällig wirkt. Die im Werkzeugzimmer erstellten Wandregale sind zweckmässiger.
- 3002 Beleuchtung an den Heckdocks Convair und DC-6B mit transportablen Neon-Lampen. Transportable Röhrenarmaturen sind im Betrieb bereits vorhanden; eine weitere Serie von 10 Stück wurde am 18.12.1953 bestellt. Diese Armaturen können überall eingesetzt werden, auch am Heckdock.
- 3033 Installation von 28V-Gleichstromanschlüssen auf den Docks. Das Problem ist nicht neu, die Ausführung jedoch mit hohen Kosten verbunden, da für längere Leitungen Kabel mit grossen Querschnitten sowie Spannungsregler benötigt würden. Die Einführung einer solchen Installation würde nur dann erfolgen, wenn eingehende Betriebsstudien einen wirtschaftlichen Vorteil nachweisen könnten.
- 3055 Aenderung des Systems bei den Flugzeug-Revisionen. Im vorgeschlagenen Sinne wurden bereits früher Versuche durchgeführt, die jedoch nicht befriedigten.
- 3086 Arbeitsplatzbeleuchtung in der Spenglerei. Der Vorschlag bringt keinen neuen Gedanken sondern ist eine Reklamation über die bestehende Arbeitsplatzbeleuchtung. Die neuen Beleuchtungskörper wurden bereits am 18.12.53 bestellt, konnten aber zufolge Materialbeschaffungsschwierigkeiten seitens der Lieferfirma nicht termingemäss abgeliefert werden. Die Armaturen werden noch diesen Monat zur Ablieferung kommen.
- 3096 Anschaffung einer Fräse mit Blatt- und Gangwechsel für Eisen und Stahl ins Verbrauchsmaterialmagazin. Die Anschaffung wurde anlässlich der Ausrüstung der neuen Motorenwerkstatt geprüft. Der tägliche Anfall ist jedoch zu klein, als dass sich eine teure Mehrzweckmaschine lohnen würde. Billigere Maschinen, die unseren Anforderungen genügen würden, sind nicht auf dem Markt.
- 3239 Abschliessen der Garderobe in den Werkstätten und in der Werft. Dieses Problem wurde bereits schon beim Bezug der Werft geprüft, musste dann jedoch der unregelmässigen Arbeitszeiten wegen fallen gelassen werden. Die Durchführung würde die Anstellung vollamtlicher Portiers erfordern, welche während 3 Schichten eingesetzt werden müssten. Die Zahltagsverteilung wurde neu geregelt.
- 3242 Ergänzung des Formulars "Flugzeugeinsatz" durch Ankunfts- & Abflugszeiten. Der genau gleiche Gedanke wurde uns mit Vorschlag Nr. 2813 bereits am 6.5.54 unterbreitet.
- 3248 Richtungspfeile (Leitlinien) für das Rollen der Flugzeuge bei Werft und Hangar. Das Problem wurde bereits durch die Vorschläge 2752 und 2773 behandelt. Rollstreifen und Grenzlinien verhindern die volle Ausnützung des Abstellplatzes, der ohnehin schon zu schmal ist. Es gibt nichts anderes als beim Verschieben der Flugzeuge grösste Aufmerksamkeit zu beachten.
- 3249 Anbringen von Blumenkistchen an der Säulenreihe in der neuen Motorenwerkstatt. Erfahrungsgemäss gedeihen Pflanzen in solchen Räumen nicht gut; sie müssen in kurzen Zeitabständen ausgewechselt werden. Dieser neue Zweckbau wurde im übrigen so freundlich gehalten, dass auf eine weitere Ausschmückung verzichtet werden kann.

- 3255 ".....dass einigen Sekretärinnen jeweilen die Möglichkeit gegeben wäre, mit den Hostess-Aspirantinnen zusammen dem Instruktionkurs der Fa. Elizabeth Arden über Gesichtspflege und diskretes Make-up beizuwohnen. Die Mehrkosten für die Swissair wären sicher gering und die dazu benötigte Zeit könnte sicher kompensiert werden. Die Herren Chefs würden es sicher begrüßen, mit einer gepflegten Sekretärin zu arbeiten als mit einer zu grell geschminkten oder vernachlässigten."
- Und wer zahlt die Kosten für das "follow-up"? (Die Red.)
- 3322 Cellophan-Taschenkalender für Passagiere. Die Propagandaabteilung gibt pro Jahr zwei Auflagen heraus. Die erste Ende Jahr mit dem Kalendarium des kommenden Jahres und die zweite Mitte Jahr mit dem Kalendarium 2. Hälfte des laufenden und 1. Hälfte des kommenden Jahres. Dieser Reklameartikel ist für unsere Passagiere vorgesehen und nicht für spezielle Zwecke unseres Personals.
- 3333 Verwendung des Wortes "Starliner" in Prospekten. Beim vorliegenden Prospekt handelt es sich um eine Werbung in deutscher Sprache. Das Wort "Nachtkurs" ist somit vollkommen angebracht.
- 3336 Automaten für die Ausgabe von Busbilleten Zürich-Flughof. Die SBB hat uns seinerzeit Schnellzugszuschlag-Automaten offeriert, die auf Zweifrankenstücke hätten umgebaut werden müssen. Die gemachten Erhebungen haben jedoch ergeben, dass ein grosser Teil der Passagiere nicht über Zweifrankenstücke verfügt. Ein Geldwechsel in s.Fr. oder fremden Währungen ist aber ungefähr gleich zeitraubend, wie die Ausgabe eines Busbillets. Das Problem wird weiter verfolgt.
- 3338 Ausbildung von Lehrlingen. Diese Frage wurde bereits mit Vorschlag Nr. 2206 aufgeworfen. Zudem hat die Personalabteilung eine eingehende Studie ausgearbeitet z.Hd. des Generalsekretärs. Die Gründe, die zur Ablehnung führten, können hier aus platztechnischen Gründen nicht aufgeführt werden. Wir möchten jedoch dem Einsender empfehlen, Art. 3 des Bundesgesetzes über die berufliche Ausbildung von Lehrlingen durchzulesen.

Vorschlagswesen oder Briefkasten für anonyme Briefe?

Die Anonymität des Vorschlagswesens verlockt immer wieder den einen oder andern dazu, mehr oder weniger persönliche Beschwerden auf diesem Wege vorzubringen. Der Zweck des Vorschlagswesens wird damit verkannt. Angelegenheiten zwischen Vorgesetzten und Untergebenen sind nach wie vor auf dem Dienstweg zu behandeln, auch wenn es dazu etwas mehr Mut braucht, als wenn die Beschwerde als Vorschlag getarnt anonym eingereicht werden kann. Vorschläge mit vagen Andeutungen lassen sich nicht sachgemäss behandeln und werden vom Organisationsbüro nicht weiter verfolgt.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

133/141/220/222/238/272/289/292/298/381/406/407/416/421/514/558/569/629/646/677/760/
762/870/1051/1205/1243/1245/1252/1354/1461/1621/1695/1760/1807/1823/1830/1834/1937/
1942/2286/2321/2323/2330/2331/2340/2343/2414/2423/2428/2442/2447/2453/2472/2641/2721/
2724/2725/2727/2730/2765/2778/2808/2811/2863/2886/3023/3030/3032/3034/3039/3042/3054/
3058/3060/3068/3070/3077/3093/3094/3100/3212/3217/3219/3224/3225/3226/3232/3238/3240/
3251/3254/3259/3260/3262/3266/3267/3301/3302/3306/3312/3313/3314/3315/3318/3321/3324/
3328/3329/3330/3334.

Seit der letzten Ausgabe sind 31 Vorschläge eingegangen

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

Nr. 7

20. Juli 1954.

Unsere Verkehrsleistungen im Juni

	<u>Juni 1954</u>	<u>Juni 1953</u>
Etappenpassagiere	61'260 + 37%	44'656
Offerierte tkm	9'606'079 + 66%	5'779'074
Fracht in kg	526'524 + 48%	356'462
Post in kg	231'349 + 19%	194'612
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	58,7%	67,0%

Im Berichtsmonat haben wir, trotzdem der Verlust der HB-IRW einen Leistungsausfall von 109'000 tkm bewirkte, die budgetierte Zahl der Tonnenkilometer fast ganz erreicht. Zufolge des grösseren Flugzeugbestandes und eines intensiveren Flugprogrammes als im Vorjahr ist das Angebot stärker gestiegen als die Nachfrage, weshalb die durchschnittlichen Ladefaktoren gegenüber den letztjährigen Vergleichsmonaten durchwegs niedriger sind. Auch die zahlreichen Nachtstrecken, deren Ausnutzungsgrad sich zwar von 38,5% im Mai auf 46,9% im Juni gebessert hat, beeinflussen den Durchschnittswert in erheblichem Masse.

Im Juni war unser Leistungsangebot im Nordatlantikverkehr um 55% höher als im gleichen Monat 1953 und erreichte 2,9 Mio tkm, was 31% der Gesamtproduktion entspricht. Der durchschnittliche Ausnutzungsgrad belief sich auf 63%, verglichen mit 75,3% im Juni letzten Jahres. In der Richtung Europa-USA boten wir insgesamt 1'644 Sitze an, wovon 722 oder 44% besetzt waren. In der Gegenrichtung offerierten wir 1'649 Plätze und transportierten 1'519 Personen. Dies ergab eine Ausnutzung von 92%. Der DC-4 Frachtkurs musste nach dem 19. Juni eingestellt werden und kann voraussichtlich erst ab August wieder zur Durchführung gelangen, sobald uns die HB-IMA zur Verfügung stehen wird. Für die zwei im Juni unternommenen Frachtflüge wurde ein Ausnutzungsgrad von 29,1% erzielt.

In Europa war das Angebot im Berichtsmonat mit 4,8 Mio tkm um 56,8% grösser als im Juni 1953. Der durchschnittliche Ausnutzungsgrad bildete sich von 63,6% auf 58,9% zurück. Der Anteil des europäischen Sektors an der Gesamtleistung stellte sich auf 51%.

Der Nahe Osten war im abgelaufenen Monat mit einem Produktionsanteil von 12% vertreten. Die Zunahme des Angebotes in diesem Verkehrsgebiet betrug 34%, und der durchschnittliche Ausnutzungsgrad fiel von 60,7% auf 58,6%.

HB-IMA ersetzt HB-IRW

Am 7. Juli ist in Kloten der Convair Liner 240 eingetroffen, den wir als Ersatz für die HB-IRW von der KLM käuflich erwerben konnten. Das Flugzeug wird die Immatriculation HB-IMA tragen und unter dem Namen "Ticino" voraussichtlich anfangs August in den Dienst gestellt werden.

Die Südamerikastrecke ergab eine durchschnittliche Ausnützung von 36,3%, doch wurden erhebliche Mengen von hochwertiger Post befördert. An der Totalleistung war der Südatlantik mit 590'000 tkm oder 6,1% beteiligt.

Gesamthaft betrachtet hat der Berichtsmonat ein im grossen und ganzen auch finanziell eher befriedigendes Ergebnis gebracht.

Unsere Verkehrsleistungen im 1.Semester
(inkl.Sonder- & Charterflüge)

	<u>Zunahme</u>	<u>1954</u>	<u>1953</u>
Geflogene km		7'800'003	5'771'267
Angebotene tkm	+ 61%	38'281'060	23'717'186
Etappenpassagiere	+ 35%	237'513	175'966
Fracht in kg	+ 23%	2'789'960	2'258'564
Post in kg	+ 23%	1'323'106	1'077'010
Regelmässigkeit		99,3%	98,7%
Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs		57,9%	66,5%

Bravo, New York - Unsere Mitarbeiter in den U.S.A. haben im Monat Juni einen Verkaufsrekord erzielt, indem die Einnahmen mit ca. 750'000 \$ das bisher beste Monatsergebnis erbrachten. Die für den Juni budgetierte Verkaufsziffer wurde um rund 50'000 \$ übertroffen.

Dienstjubiläum - Herr Werner Wegmann, Bordfunker, vollendet am 22.Juli sein 25.Arbeitsjahr im Dienste der schweizerischen Zivilluftfahrt. Dem Jubilar entbieten wir unsere besten Glückwünsche!

Neue Pilots-in-Command - Flugkapitän Guy Steiner ist seit dem 15. Juli berechtigt, als Pilot-in-Command DC-6B auf dem Nordatlantik eingesetzt zu werden. Ferner wurde per 9.Juli Flugkapitän Georges Henry zum Pilot-in-Command auf Convair ernannt. Wir gratulieren!

Neue Lokalitäten für die Vertretungen in Wien und Rom - Unsere Vertretung in Rom hat am 27. Juni an der Via Bissolati 4 ihre neuen Räumlichkeiten bezogen. Auf den 1. August wird sodann unser Vertreterstab in Wien an den Kärtnering 4 umziehen.

Errichtung einer eigenen Frachtdienststelle in Mailand - Der unter Leitung von Herrn O. Brändle stehenden Regionalvertretung in Mailand ist kürzlich an der Via Montano 24 eine Frachtannahme angeschlossen worden, die von unsern Mitarbeitern T.Allegri und H.Cortes betreut wird. Erfreulicherweise können in diesem Bureau alle Exportzollformalitäten direkt erledigt werden.

Die Neuingetretenen melden ... - "Angenehm überrascht waren wir Swissair-Neulinge, als wir vernahmen, dass die Geschäftsleitung eigens für uns am 10. und 11. Juni einen Einführungskurs organisiert hat. Dieser hatte zum Zweck, uns mit der internen Organisation vertraut zu machen. Lehrreiche Vorträge und passender Anschauungsunterricht in der Zentralverwaltung und in den Betrieben auf dem Flughafen erbrachten uns den Beweis, dass eine enge Zusammenarbeit von grösster Wichtigkeit ist. Während des durch die Swissair freundlicherweise offerierten Mittagessens im Flughafenrestaurant hatten wir Gelegenheit, uns geistig auf die kommende 'Abschlussprüfung' vorzubereiten, welche von uns u.a.erfahren wollte, wieviele Passagiere die Swissair im vergangenen Jahre transportiert hat. Es waren 425'000 Personen. Wir alle sind uns einig, dass dieser Einführungskurs für uns von grösster Bedeutung war und wir werden uns bemühen, uns schnell oder weniger schnell, aber mit vollem Einsatz, in der Swissair einzuarbeiten und als angenehme Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen helfen 'unserer' Swissair im heutigen grossen Konkurrenzkampf zu verteidigen. i.A. H. Fischer, Sektion Fracht". Zum Geist, der aus diesen Zeilen spricht, möchten wir unsere jüngsten Mitarbeiter aufrichtig beglückwünschen!

Gerüchte

Gewisse Beobachtungen lassen es als angezeigt erscheinen, über die im Swissair-Personal so verbreitete Freude an der Konzeption und Weiterverbreitung von Gerüchten wieder einmal ein paar Worte zu sagen. Besonders fleissig scheinen Gerüchte, nach den eintreffenden Klagen zu schliessen, in unseren Dienststellen in Kloten und unter dem fliegenden Personal zu zirkulieren. Ueber die Leichtfertigkeit, mit welcher solche sogenannte Neuigkeiten geboren und weitergegeben werden, kann man nur staunen. Es hat offenbar einen speziellen Reiz, seine Nase auf diese Weise in die persönlichen Verhältnisse von Kollegen und Vorgesetzten zu stecken und ihnen private Neigungen und Handlungen nachzusagen, die geeignet sind, sie in den Augen ihrer Mitmenschen herabzusetzen. Ich dachte bis jetzt, die Frage beispielsweise, wer mit wem ein Verhältnis habe oder haben könnte, werde vorzugsweise auf dem Niveau von Dienstmädchen als das passionierendste aller Konversationsthemata empfunden - aber die in Kloten zirkulierenden Geschichten belehren mich da eines besseren. Andere beliebte Gerüchte beziehen sich auf die Berufsehre, die man unbekümmert und ohne Kenntnis der Tatsachen antastet. Derartiges Geschwätz tut dem gegenseitigen Vertrauen Abbruch und beeinträchtigt die Zusammenarbeit innerhalb des Unternehmens. Wer unbesehen Gerüchte weitergibt und womöglich noch ausschmückt, bezeugt einen Mangel an Takt und Intelligenz und schadet nicht nur andern, sondern letzten Endes auch sich selber: denn die üble Gewohnheit der Gerüchtmacherei wird auch vor seiner Person bei Gelegenheit nicht Halt machen.

Sehr ernst wird die Sache denn, wenn Gerüchte ausgestreut werden, die direkt darauf hinauslaufen, das Ansehen der Swissair in der Öffentlichkeit zu vermindern. Wer sich dafür hergibt, muss sich bewusst sein, dass er sein ferneres Verbleiben in unserer Gesellschaft aufs Spiel setzt. Solches Verhalten kann ohne weiteres zur Entlassung führen.

Bitte also etwas mehr Ueberlegung und Selbstkontrolle! Was hat man schon davon, wenn man sich aufspielt, als höre man dauernd das Gras wachsen! Welche ärgerlichen Folgen kann ein unüberlegtes Geplauder über unkontrollierte "Tatsachen" in einem Tram, in einem öffentlichen Lokal haben! Wenn Unbeteiligte mithören können, sollte man in seinen Aeusserungen doppelt vorsichtig sein. Im übrigen aber ist es simple Pflicht, Verbreiter von Gerüchten konsequent zu fragen, woher ihre Nachricht stammt, welche Beweise für die Richtigkeit vorliegen und ob der Erzählende persönlich für die Sache einsteht. Dann wird man erleben, dass die meisten Sensationchen in sich zusammensacken wie angestochene Gummischweinchen. Gewinnen aber wird der kameradschaftliche Zusammenhalt und die konstruktive Arbeit für unsere gemeinsame Sache.

Der Generalsekretär
Dr.H.Haas

Das Ergebnis des Ballonwettfliegens anlässlich
des Kinderballes vom 20. März.

Endlich sind wir so weit, die glückliche Gewinnerin bekannt geben zu können. Es ist dies

Irène Hürzeler,

die kleine Tochter unseres Flugkapitäns Ernst Hürzeler. Wir gratulieren der kleinen Gewinnerin von Herzen! Ihr Ballon flog 232 km weit nach Frankreich!

Als Preis erhielt Irène von der Propaganda Abteilung eine grosse Schachtel mit einer Hostessen-Ausrüstung, bestehend aus einem Hütchen, einer Schürze, Tellern und Tassen etc., auf dass sie sich tüchtig im Dienst am Kunden üben kann. "Früh übt sich was ein Meister werden will!"

Insgesamt sind leider nur 13 Ballon-Etiketten zurückgekommen, nämlich diejenigen von

Silvia Wild	125 km
Margot Gerber	115 km
Claude Auberson	85 km
Barbara Schwärzler	58 km
Gabi Trachsler	58 km
Martin Borner	50 km
Helène Lienhard	35 km
Horst Meyner	33 km
Jürg Weber	30 km
Peter Gurtner	20 km
Reto Della Santa	16 km
Cornelia Schefer	14 km
Michael Owens	13 km

Übrigens: Der Etikette von Horst Meyner war ein Brief beigelegt mit der Frage: "Warum waren zwei Ballöne an der Etikette?" (Das nimmt uns auch wunder!)

Leset, was Ihr unterschreibt

Wir müssen immer wieder feststellen, dass Angestellte Verpflichtungen eingehen, denen sie später nicht mehr nachkommen können. Speziell Abzahlungsgeschäfte, Sparverträge und dergleichen haben ihre Tücken, und wir möchten alle Angestellten dringend warnen, solche Verträge nicht zu unterschreiben, bevor sie sich über alle Klauseln absolute Klarheit verschafft haben. Jeder Angestellte kann sich vor der Unterzeichnung eines solchen Vertrages im Personalbüro seines Departementes beraten lassen und so sich selbst und seine Familie vor unliebsamen Überraschungen schützen.

PERSONALABTEILUNG

Happy Landings - Es freut uns, Ihnen auch in dieser Ausgabe wieder einige Vermählungen anzeigen zu können:

- 20.4.54. Anders Birki, Pilot
- 6.5.54. Jean-Pierre Musy, Sturtdienst Kloten
- 24.5.54. Hugo Grüter, Vertretung Basel, Stadtterminus
- 29.5.54. Paul Fuhrer, Luftreisebureau Zürich
- 29.5.54. Mario Penna, Sektion Verkehrsbuchhaltung, Zürich
- 25.6.54. Jean Bloch, Abtlg. Aussenvertretungen, Zürich
- 25.6.54. Rémy Voisard, Abfertigung Genf
- 3.7.54. Robert Schorno, Traffic Cornavin
- 9.7.54. Franz Beckmann, Bureau für Betriebsverträge, Kloten

Allen jungen Paaren wünschen wir viel Glück im Ehestand !

Neueintritte - In der Zeit vom 16.Juni bis 15.Juli 1954 sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unsere Dienste getreten:

Generalsekretariat

- Direktionssekretariat Prasil Dorothee
- Personalabteilung Kniser Peter

Departement I

- Finanzabteilung/Einkaufsd. Würgler Paul
- Abt.Rechnungswesen/Statistik Prochazkova Jaroslava
- Sektion Hauptbuchhaltung Schmitt Cécile
- Tschuor Marius
- Sektion Verkehrsbuchhaltung Blank Johannes

Departement III

- Manndl Büro Zollinger Liselotte
- Frachtdienst Lengacher Fritz
- Sektion Kabinendienst Leber Hildy
- Ott Hedi

Departement IV

- Sektion Flugzeug-Planung Pfister Alfred
- Sektion Techn. Einkauf Bühler Maria
- Sektion Materialverwaltung Mohlin Jeanette
- Sektion Flugzeugunterhalt
- Werft Esslinger Achilles
- Lehnherr Willi
- Flugbetrieb Fuchs Albert
- Gamper Ernst
- Reinhart Hugo
- Sektion Triebwerk
- Motorenwerkstatt Beutler Ernst
- Frauchiger Werner
- Friedli Walter
- Weber Paul

Direktion Genf

- Abfertigung Cointrin Erard Maurice
- Robert Lucienne
- Schorno Robert

./.

Auslandvertretungen

Europa

- Frankfurt

Fröhlich Heinz
Goldschmidt Rudolf W.
Harms Gertrud
Krüger Berthold
Müller Hansjochen
Petschinka Manfred
Pritzsche Ingrid
Richter Fritz
Rühl Lieselotte
Schmidt Dieter
Stern Gudrun
Tinner Gisela
Weber Hans

- Hamburg

Küsell Eve-Marie

- Nizza

Bovis Danielle

- Paris

Schneider André

Nordamerika

- Chicago

Barrett Mary Lou

- New York

Binder Oscar

Quanjer Frederick A.

Südamerika

- Recife

Campbell Moira

- Rio de Janeiro

Alvarez Ed.

Brunner N.

Bühlmann E.

Cardoso H.A.

Müller J.

Schneider E.

Young Mr.

- Sao Paulo

De Paula J.

Lüthold M.L.

Pereira N.

Romao L.

Mitteilungen der
FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER
SWISSAIR

Schützen: An dem in den letzten News erwähnten Wettschiessen haben die Gewinnergruppen folgende Plätze belegt:

1. Gruppe "Convair"	Gruppentotal	141 Punkte	15.Rang
2. Gruppe "Dragon"	"	138 "	26.Rang
4. Gruppe "Hubschrauber"	"	131 "	43.Rang
3. Gruppe "T ifun"	"	116 "	72.Rang

Tennis: In der ersten Runde der Firmensport Meisterschaftsspiele hat der TENNIS-CLUB SWISSAIR zwei schöne Erfolge zu verzeichnen, indem er gegen den TC Migros mit 7:1 und gegen den TC LUZA ebenfalls 7:1 siegte. Wir gratulieren!

Das für dieses Jahr vorgesehene ASIA-Tennis-Turnier wird wie folgt ausgetragen werden:

1.	1. Runde	Halbfinals	Final
	A) TWA/SWISSAIR (forfait TWA wegen Mangel an Tennisspielern)	E) Sieger A/Sieger B	Sieger E/Sieger F
	B) SAS/KLM	F) Sieger C/Sieger D	
	C) SABENA/AIRFRANCE		
	D) BEA/ALT		

- Die 5er Teams setzten sich aus 3 Herren und 2 Damen zusammen.
- Jedes Team bestimmt die Nummern der einzelnen Spieler in der Reihenfolge ihrer Stärke - 1,2,3 Herren, 1, 2 Damen.
- Jeder Spieler spielt mit der gleichen Nummer der Gegenpartei.
- Jeder Spieler bestreitet einen Match, wobei bis höchstens 3 Sets gegangen wird.
- Für den Sieg des Turniers sind die Resultate von je 5 Spielen massgebend.

Die Schachgruppe gewann am 4.Juni 1954 den Wettkampf gegen die Schachgesellschaft Glattbrugg mit 6 : 5 P an 11 Brettern.

Die Swissair Schachfreunde haben sich entschlossen, einen Schachclub zu gründen. Die Gründungsversammlung findet am 12.August 1954 um 18.00 h im grossen Sitzungssaal der Swissair, Hirschengraben 84, statt. Alle Schachfreunde sind hiezuhin freundlich eingeladen.



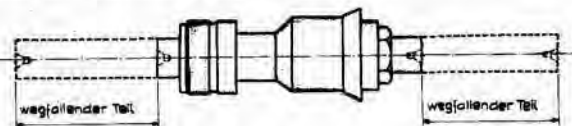
DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der Juni-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Gérard Albert, Reservation, Genf	Fr. 20.--
Herr Rud. Schaufelberger, Mech.-Werkst., Dept. IV	Fr. 20.--

Herr Gérard Albert machte die Anregung, in der Passagiertoilette "Herren" des Terminus Cornavin, Steckdosen für elektr. Rasierapparate zu montieren. Dies ist eine Annehmlichkeit, die unsere Passagiere der Nachtkurse schätzen werden.

Herr Rudolf Schaufelberger demonstrierte durch nebenstehende Skizze, wie durch das Kürzen des Balancierdornes das Ueberdrehen der Schleifringe zu Curtiss-Propeller in kürzerer Zeit als bisher erfolgen kann.



Nachstehende Vorschläge konnten mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro zuzustellen.

Nr. 298 Nr. 3032 Nr. 3058

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Nummern sind gebeten, sich zu melden.

292)
3094) bei Hr. Bollmann, Abteilung Betriebsplanung, Dept. IV

3342 bei Hr. Nordmann, Chef der Propaganda-Abteilung, Dept. II

Zurückgestellte Vorschläge, deren Ausführung noch nicht feststeht.

118 "Working Time Table" Die Abklärung wird längere Zeit in Anspruch nehmen. Schade, dass der Einsender kein Musterexemplar zusammenstellte; der Vorschlag hätte dadurch an Wert gewonnen.

2886 Aussenbord TF-Anlage als Verbindungsmittel bei Standläufen.

3334 Verarbeitung des Form. Nr. OG/2029a in eine Bewegungskontrolle mittels Lochkarten.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 141 Ergänzung der roten Kontrollkarte (Embarcations card) in der Weise, dass daraus ersichtlich ist, ob es sich um einen Erstklass- oder Touristklasspassagier handelt. Die rote Kontrollkarte wird dem Passagier bei der Einsteigtreppe von der Groundhostess abgenommen und dient einem raschen Vergleich mit dem Manifest (anzahlmässig). Die andere Ausweiskarte gibt dem Kabinenpersonal bekannt, wo der Passagier zu plazieren ist. Durch die bestehende Trennung der Karten gewinnen wir heute Zeit bei der Abfertigung; das vorgeschlagene System würde einen Zeitverlust ergeben.
- 272 Aufhebung des Telephondienstes an Sonntagen im Flugbetrieb. Diese Telephonordonnanz hat sich bis heute als dringend notwendig erwiesen, und es kann auch künftig nicht darauf verzichtet werden.
- 300 Bildung einer paritätischen Kommission zur Verbesserung der "human relations" im Sinne von Caux. Heute dienen der Pflege und Förderung der human relations: Das Swissair-Journal, die News, das Vorschlagswesen, der Personalfürsorger, die Kurse für Vorgesetztenschulung, die Freizeitorganisation. Zudem werden die neu geschaffenen Personalbüros in den Departementen sich diesen Problemen vermehrt widmen können. Wir glauben, dass wir ohne diese Kommission, aber durch das Vorbild jedes einzelnen, den Gedanken: "Was ist recht" an Stelle von "Wer hat recht" in unserem Unternehmen verbreiten können.
- 399 Verkehrssignal bei der Ausfahrt Dept. IV. Vorschlag Nr. 2750 vom 25.3.54. gab bereits dem Baudienst Anlass, einen entsprechenden Antrag an das Kantonale Tiefbauamt einzureichen. Die Swissair selber ist nicht zuständig.
- 558 Community Encroachment at Zurich-Airport. Dieser Vorschlag wurde dem Eidg. Luftamt, Bern und dem Kantonalen Hochbauamt, Abt. Luftverkehr, Zürich unterbreitet. Beim Bau des Zürcher Flughafens wurden die einschlägigen ICAO-Empfehlungen berücksichtigt. Es besteht jedoch keine Rechtsgrundlage, nach welcher es möglich wäre, zusätzliche Gebiete expropriieren zu können, um Bauvorhaben in den im Vorschlag erwähnten Randgebieten zu vereiteln. Selbstverständlich wird alles getan, um die Ein- & Ausflugschneisen von neuen Hindernissen frei zu halten. Die Anregungen sind bereits bei der Projektierung von den behördlichen Instanzen berücksichtigt worden. Die Swissair ist selber nicht zuständig.
- 675 Verkauf von Flugscheinen gegen Ratenzahlung. Der Gedanke ist nicht neu; er wird in Amerika bereits verwirklicht. Dort ist aber das Abzahlungsgeschäft viel weiter verbreitet als in Europa und wird über spezielle Kreditbanken abgewickelt. Wir glauben, dass Reisen auf Abzahlung in Europa keinem gesunden Bedürfnis entspricht und nicht gefördert werden sollte.
- 677 Einsparung von Telex-Kosten durch Weglassen der Acceptmeldung für Reservationen die von Warteliste fest gebucht und an Auftraggeber bestätigt wurden. Wenn ein auf Warteliste notierter Passagier fest gebucht werden kann, ist bei guter Nachfrage eher zu empfehlen, die Offerte zu befristen, um sich freie Hand zu sichern, da sonst Unsicherheit besteht, wie lange der Platz gehalten werden muss. Die auftraggebende Dienststelle braucht unter Umständen ein bis mehrere Tage, um mit dem Passagier Fühlung zu bekommen.
- 762 ..a) dass Flugzeuge während eventl. Reparaturen betankt werden...
..b) dass Flugzeuge während eventl. Reparaturen mit Fracht beladen werden.
In Cointrin und Kloten wird bei Troubles auf dem Tarmac die Betankung während der Reparaturarbeiten vorgenommen. Das Beladen der Flugzeuge mit Fracht während eventl. Reparaturarbeiten ist selten möglich, weil es schwierig ist, einen Grenzwächter zu erhalten; auf beiden Flugplätzen verfügt der Zoll nur über knappe Personalbestände.

- 1051 Ankauf von 4 bis 6 Viscounts. Die im Vorschlag aufgeführten Argumente sind teilweise richtig, teilweise müssten sie widerlegt werden. Dieses Problem kann auf dem Wege des Vorschlagswesens nicht weiter verfolgt werden. Der Einsender kann aber versichert sein, dass sich die Geschäftsleitung und vor allem die Ingenieur-Abteilung des Dept. IV bereits eingehend mit diesen Fragen beschäftigt haben.
- 1461 Frische Brötchen und Gipfel sowie "La Suisse" auf SR-748. Wenn das Gebäck ausnahmsweise einmal nicht frisch war, so deshalb, weil der Bäcker aus irgend einem Grund unsern "Service Hôtelier" in Cointrin mit der Frühlieferung im Stiche liess. Es werden jetzt täglich 1 bis 2 Exemplare "La Suisse" an Bord gegeben. Wir danken dem Einsender für seine Aufmerksamkeit.
- 1623 Verkürzen der Lade- & Ausladezeiten der Bordbuffets DC-6B durch Verwendung von Containern, Schubladen etc. Zur Zeit sind Studien über Vereinheitlichung und Rationalisierung der Bordbuffeteinrichtungen im Flugzeug bei der Ingenieur-Abteilung pendent.
- 1695 Einheitliche Startzeiten unserer New Yorker - Kurse in Zürich und New York. Die angeführten Argumente sind richtig. Es ist der grösste Wunsch unserer Vertretung New York, sowie der Verkaufs- & Verkehrsabteilung, einheitliche Abflugzeiten in Zürich und New York festzulegen. Leider ist dies aus technischen Gründen nicht möglich. Eine DC-6B flight wöchentlich 3 USA-Kurse wobei in New York drei turn-rounds à je 5.05 h und in Zürich zwei solche von 5.15 h und 5.25 h durchzuführen sind. Der technische Dienst verlangt die erwähnten Zeiten für die Ausführung der Durchgangskontrollen und betrachtet sie als ein Minimum. Da wir annehmen, dass dieses Problem viele Mitarbeiter interessiert, geben wir nachstehend ein Beispiel eines Rotationsplanes für Langstrecken.

<u>Dienstag:</u>		14.30	Das Flugzeug kommt aus der A-Kontrolle von Werft Dept. IV
	SR 844	Abflug in Zürich	16.00
<u>Mittwoch:</u>		Ankunft New York	08.25
			+ 05.05 Durchgangskontrolle NY
	SR 845	Abflug New York	13.30
<u>Donnerstag:</u>		Ankunft Zürich	12.15
			+ 05.15 Durchgangskontrolle ZH
	SR 846	Abflug Zürich	17.30
<u>Freitag:</u>		Ankunft New York	09.55
			+ 05.05 Durchgangskontrolle NY
	SR 847	Abflug New York	15.00
<u>Samstag:</u>		Ankunft Zürich	14.05
			+ 05.25 Durchgangskontrolle CH
	SR 410	Abflug Zürich	19.30
<u>Sonntag:</u>		Ankunft New York	11.55
			+ 05.05 Durchgangskontrolle NY
	SR 411	Abflug New York	17.00
<u>Montag:</u>		Ankunft Zürich	14.30
			Das Flugzeug wird in die Werft gerollt zur A-Kontrolle
			+ 24.00 Dauer der A-Kontrolle ca. 22 - 24 Std.
<u>Dienstag:</u>		14.30	Das Flugzeug wird aus der A-Kontrolle auf den Tarmac geschleppt.

Die Verkehrsabteilung ist gerne bereit, dem Einsender noch weitere Einzelheiten bekannt zu geben.

- 1718 siehe Vorschlag Nr. 1695.

- 1760 Prüfgeräte für Lampen und Sicherungen. Der Vorschlag bringt nichts Neues. Prüflampen sind im technischen Betrieb immer vorhanden gewesen. Nur die Betriebs-elektriker dürfen mit elektrischen Kontrollgeräten umgehen.
- 2331da nun unsere Flugzeuge Kantonsnamen tragen, sollten Spezialitäten der betr. Kantone an Bord abgegeben werden....
z.B. "Schabziger auf der "Glarus"
Fondue auf der "Waadt"
Schnörri auf der "Zürich"
Fliegen das ist glatt"
Die Abgabe von Geschenkartikeln auf Touristenkursen ist durch die IATA reglementiert und deshalb praktisch unmöglich.
- 2447 Stanzen einer Einsparung in den Deckel des Flugscheincarnet, sowie Verkürzen der Einlageblätter mit dem Vertragstext, damit der Name des Passagiers auch bei geschlossenem Flugschein lesbar ist. Die Idee ist an und für sich gut; auch würde die vorgeschlagene Aussparung den Vorschriften der IATA hinsichtlich Gestaltung des Flugscheinumschlages nicht widersprechen. Der einzige Nachteil ist der, dass das Stanzen der Aussparung und die Verstärkung mit Cellophanstreifen Mehrkosten verursachen und zwar bei einer Auflage von 250 000 Stk. ca. Fr. 40 000.--.
- 2472 Archivieren nach Jahrgängen. Die vorgeschlagene Art der Archivierung würde mehr Platz beanspruchen und bei der Verschiebung der Akten beim Jahreswechsel Schwierigkeiten bieten. Zudem müsste das heute gültige Archivverzeichnis vollständig neu gemacht werden.
- 2641 ...dass auf Wunsch des Angestellten die Steuerbeträge monatlich vom Salär in Abzug gebracht werden. Die Vorschläge Nr. 2092 v. 10.2.52 und Nr. 2647 vom 31.10.53 warfen schon diese Frage auf. In Anbetracht der zusätzlichen Arbeiten im Lohnbüro kann diese Idee vorläufig nicht verwirklicht werden.
- 2691 Anschaffung von Ormig-Matrizen (Passagier-& Frachtmanifeste) mit nicht schmierenden Farbblättern. Die Mehrkosten für solche Farbblätter würden jährlich ca. Fr. 1000.--- betragen.
- 2692 Auffallende Etikette "PRECIOUS CARGO" oder "MUST BE LOADED IN COCKPIT" für Wertsendungen etc., die ins Cockpit zu verladen sind. Eine sehr auffallende Kennzeichnung von Wertsendungen im Sinne des Vorschlages würde zweifellos das Diebstahlsrisiko erhöhen, wenn nicht gleichzeitig eine schärfere Ueberwachung damit verbunden wäre. Voraussichtlich werden auf Herbst 1954 sämtliche DC-6B im Cockpit mit "Security Lockers" ausgerüstet, womit das Problem der Verstauung von solchen Wertsendungen wenigstens für diesen Flugzeugtyp gelöst ist. Der Einsender scheint über die bestehenden Vorschriften nicht genügend orientiert zu sein. Wir empfehlen ihm, die entsprechenden Weisungen im STM nachzulesen.
- 2725 Ankauf einer siebenten DC-6B als Reserveflugzeug, damit Verspätungen auf Langstrecken vermieden werden können. Die im Vorschlag angeführten Gründe sind wohl stichhaltig, doch kann dieses Problem auf dem Vorschlagsweg nicht weiter verfolgt werden.
- 2727 Einsatz von Convair auf SR-204 und von DC-3 auf SR-136 und SR-138. Wir haben zur Zeit zu wenig Convair-Einheiten. Im Winterflugplan 1954/55 werden auf SR-204 an gewissen Tagen Convair zum Einsatz gelangen. Auf SR-136 und SR-138 können wir keine DC-3 einsetzen, wenn der Poolpartner die Strecke mit DC-6 befliegt.
- 3061 Dieser Vorschlag wurde in der April-Nr. unter den nicht prämierten beantwortet.

- 3039 Zeiterfassung in den Werkstätten. Die Zeiterfassung wird nur dort vorgenommen, wo sie zur Steuerung und Kontrolle der Produktion dient. Der definitive Entscheid über Art und Weise der Zeiterfassung wird im Rahmen der Erfahrungen aus der Neuorganisation der Motorenwerkstatt gefällt werden. Der Vorschlag bringt nichts Positives; er ist eher eine kritische Bemerkung.
- 3219 Aenderung der elektrischen Steckbretter am Boden unter den Flugzeugen. Die Steckbretter sind für feste Installationen an Docks vorgesehen. Für mobile Verbindungen besitzt das Werkzeuglager Verteilkästchen. Die Verwendung von Steckbrettern oder Verteilkästchen an Orten, wo Benzin auslaufen kann, ist nicht gestattet.
- 3240 ...bei HB-IBA und HB-IBE sollten bei der Touristenbestuhlung in der vordersten Sitzreihe der mittlere Sitzplatz entfernt werden. Vom Standpunkt des Passagiers und des Kabinenpersonals würde diese Aenderung gewiss begrüsst. Die Verkaufs- & Ingenieur-Abteilung müssen sie aus kommerziellen Gründen jedoch ablehnen. Immerhin wurde die Endbuchung angewiesen, den erwähnten Sitzplatz Nr. 1c als letzten zu vergeben.
- 3266 Strohmatte als Sonnenschutz auf Oberlichter. Der Vorschlag bringt keine neue Idee sondern stellt einen Wunsch dar. Es wurden bereits Schilfmatten bestellt, sodass - falls dieses Jahr doch noch schönes Wetter eintreffen sollte - die Werkstättechefs diese Maten bei der Abteilung Betriebsplanung anfordern können.
- 3302 Plazierung des Auditorcoupons an erster Stelle im Flugscheincarnet. Dies würde wohl einen leserlichen Coupon für Abrechnungszwecke bringen, jedoch auf Kosten der Lesbarkeit der Passengercoupons.
- 3312 Erstellen der Lohnausweise mittels Lochkarten. Es lohnt sich nicht; denn es müssten zusätzliche Apparate im Betrage von ca. Fr. 15 000.-- angeschafft werden. Zudem gibt es noch verschiedene andere Gründe, die gegen ein solches Verfahren sprechen. Wir sind gerne bereit, dem Einsender mündlich weitere Einzelheiten bekannt zu geben.
- 3314 ...auf Flightcoupon 1 und 2 Zürich resp. Genf drucken zu lassen. Die Idee ist nicht schlecht; sie wird bereits von andern Gesellschaften, die allerdings einen viel grössern Flugscheinumsatz aufweisen, verwirklicht. Die mit dem Vordruck der Abgangsstationen Zürich oder Genf verbundenen Vorteile wiegen jedoch die daraus sich ergebenden Nachteile nicht auf, nämlich: eine grosse Aufsplitterung der Flugscheinbestände, was vermehrte Kontrollarbeiten durch das Rechnungswesen und die Abgabestellen nach sich zieht. Zudem ist das Rechnungswesen darauf angewiesen, möglichst wenig Flugscheinserien im Umlauf zu haben, um Kollisionen in der Verbuchung der Flugschein-Nr. zu vermeiden.
- 3318 Verpackung für Milch und Rahm. Wir beziehen unsere homogenisierte, sterilisierte Milch und Rahm in Portionenbechern von der Verbandsmolkerei, sodass für uns einstweilen das Problem des Verpackungsmaterials gelöst ist.
- 3324 Sortieren der Flugscheinabschnitte (Flight-Coupons) mittels Lochkarten-Sortiermaschine. Hier ist der Wunsch der Vater des Gedankens. Leider sagt der Einsender nicht, wie dieses Ziel technisch erreicht werden kann. Vielleicht holt er es nach, denn es liesse sich hier eine grosse Prämie verdienen.
- 3328 Zwischenlandung unseres Nachtkurses SR 720/21 in Hamburg. Die Zeiten für Abflug und Ankunft in Kopenhagen können während des gegenwärtigen Sommerflugplanes nicht mehr geändert werden, da wir auf die Anschlüsse von/nach Oslo, Göteborg, Helsinki, Stockholm und Malmö angewiesen sind. Die im Vorschlag angeführte "turn-round-Zeit" von nur 35 Minuten ist zu knapp bemessen, zudem stimmen die angenommenen Blockzeiten nicht. Die Vertretung Hamburg verspricht sich von diesem Nachtkurs nicht viel und der Vertretung Kopenhagen würde der wichtige "Sales point" des Direktfluges entzogen.

- 3345 Abgabe eines seidenen Halstuches an weibliche Langstreckenpassagiere an Stelle der Nightbags. Nightbags dürfen gemäss IATA-Vorschriften nur an Passagiere der Erstklass-Kurse abgegeben werden. Der Einsender verkennt anscheinend den Zweck des Nightbags. Dieses wird dem Passagier vor seinem Abflug nach Hause zugestellt, damit er es packen kann und zwar mit Toilettenartikeln, einem Paar Pantoffeln und Lesestoff. Würden wir Nightbags und Halstücher wahlweise abgeben, wäre die Verteilung sehr erschwert, da wir nie im voraus wüssten, was der Passagier wünscht.
- 3347 Abschneiden der Ecke unten rechts oder Anbringen eines Fingergriffes links beim Flugschein, um durch einen Griff die Flightcoupons aufschlagen zu können. Die Idee ist gut, jedoch mit Mehrkosten verbunden. Bei einer Auflage von 250 000 Stk. würden das Stanzen einer Fingerkerbe oder das Abschneiden der erwähnten Ecke ca. Fr. 5000.-- ausmachen. Der seinerzeitige Vorschlag Nr. 132 von Hr. Linsi hatte eben den grossen Vorteil, dass durch das Verkürzen der Einlageblätter das gleiche Ziel erreicht wird, ohne Mehrkosten zu verursachen.
- 3349 Rückerstattung von Zoll und Wust auf HB-IRW. Der "Steuer- & Versicherungsdienst" der Finanzabteilung hat bereits am 29.6.54 den Auftrag erhalten, eine entsprechende Eingabe an den Bund zu richten.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/133/220/222/238/289/292/381/400/406/407/416/421/440/514/569/601/627/629/630/
646/760/870/1205/1243/1245/1252/1354/1551/1621/1746/1807/1823/1830/1834/1922/1937/
1942/2286/2321/2323/2330/2340/2343/2414/2423/2428/2442/2453/2549/2687/2721/2724/
2730/2761/2765/2778/2808/2811/2816/2863/2870/2886/3023/3030/3034/3042/3054/3060/
3068/3070/3077/3093/3094/3100/3212/3217/3224/3225/3226/3232/3238/3247/3251/3254/
3257/3259/3260/3262/3265/3267/3268/3269/3270/3301/3306/3313/3315/3321/3329/3330/
3334/3341/3342/3348/3358/3401/3402/3407/3450/3462/3463/3485/3491/3495.

Seit der letzten Ausgabe sind 44 Vorschläge eingegangen

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

Nr. 8

20. August 1954.

Unsere Verkehrsleistungen im Juli

	<u>Juli 1954</u>	<u>Juli 1953</u>
Etappenpassagiere	67'612 + 28%	53'021
Offerierte tkm	9'833'028 + 61%	6'117'013
Fracht in kg	459'989 + 21%	379'093
Post in kg	249'849 + 9%	228'889
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	64,1%	74,9%

Mit 9'833'028 hat die Anzahl Tonnenkilometer im Juli 1954 eine Rekordzahl erreicht, die einer Zunahme von 61% gegenüber dem Monat Juli 1953 entspricht. Da das Flugprogramm stark ausgebaut worden war, stieg das Angebot stärker als die Nachfrage, was bereits in den vorhergehenden Monaten dieses Jahres festgestellt wurde. Die durchschnittlichen Ladefaktoren sind deshalb, verglichen mit dem letztjährigen Vergleichsmonat, niedriger. Immerhin darf sich ein Ausnutzungsgrad von 64% bei einem Totalangebot von beinahe 10 Mio tkm sehen lassen. Mit 67'612 beförderten Etappenpassagieren wurde eine Zahl erreicht, die höher ist als das Total des Jahres 1946 (62'378).

Der Ausnutzungsgrad in Europa ist von 58,9% im Juni 1954 auf 60,1% gestiegen. Der Anteil des europäischen Sektors an der Gesamtleistung stellte sich bei den offerierten tkm auf 53% und bei den ausgenutzten tkm auf 49%.

Der Nahe Osten zeigte im abgelaufenen Monat einen Produktionsanteil von 11% und einen Ausnutzungsanteil von 13%. Mit einem Ausnutzungsgrad von 71,7% ergaben diese Linien das beste Resultat des Monats.

Im Nordatlantikverkehr war unser Leistungsangebot um 51% höher als im gleichen Monat 1953 und entsprach 30% des Gesamtvolumens. Mit einem Ausnutzungsgrad von 70,8% hat der Nordatlantikverkehr zur Verbesserung der Gesamtleistung im Juli beigetragen.

Der Ausnutzungsgrad der Südatlantikstrecke hat sich gegenüber dem Monat Juni wesentlich verbessert, nämlich von 36,3% auf 50,4%. Wir hoffen, dass sich mit der Zeit noch eine weitere Steigerung erzielen lässt.

Gesamthaft betrachtet hat der Berichtsmonat ein befriedigendes Ergebnis gezeitigt.

Neue Pilots-in-Command - Die Flugkapitäne Kurt Herzog, Eugen Rageth und Helmuth Erni sind kürzlich zu Pilots-in-Command DC-6B für Einsätze über dem Südatlantik ernannt worden. Flugkapitän François Cevey ist am 20. Juli zum Pilot-in-Command DC-6B für Nordatlantikflüge aufgestiegen.

Pilot Edouard Vuille avancierte zum Pilot-in-Command auf DC-3.

Wir gratulieren!

Aufstieg zum Flugkapitän - Die Piloten Hugo Muser, Beat Schneeberger und Hansruedi Christen haben die zur Erreichung des Flugkapitän-Grades verlangten Bedingungen erfüllt. Wir beglückwünschen sie zum dritten Goldstreifen!

Unsere Vertretungen in Brasilien und Westafrika - Mit der Leitung unserer Chefvertretung für Brasilien mit Sitz in Rio de Janeiro ist per 1. August Herr Albert L. Rüttimann betraut worden. Herr Rüttimann war seit 1935 für das Reiseunternehmen Thomas Cook & Son in Südamerika tätig und bekleidete vor seinem Uebertritt zur Swissair den Posten des Direktors der Wagons-Lits Cook für Brasilien. Sein Stellvertreter ist Herr Max Obertüfer. Der Chefvertretung in Rio sind die Regionalvertretungen für Südbrasilien in Sao Paulo und für Nordbrasilien einschliesslich San Salvador (Bahia) in Recife unterstellt. Leiter der Regionalvertretung in Sao Paulo ist Herr F.F. Ferraz, früher Chef der Wagons-Lits Cook in Portugal. Als Stellvertreter amtiert Herr A. Pfister. Der Regionalvertretung Recife steht interimistisch Herr E. Alder vor, der früher unserer Vertretung in Düsseldorf zugeteilt war. Die Organisation in Brasilien ist generell so geregelt, dass Panair do Brasil die Abfertigung durchführt, während für unsere Vertretungen die Hauptaufgabe in der Durchführung des Passage-Verkaufs, der Endbuchung und der Propaganda sowie in der Unterstützung und Ueberwachung der für uns tätigen Drittorganisationen besteht. Die Generalagentur für Fracht liegt in den Händen der Panair do Brasil.

Herr René Kienast, vorher bei Swissair-Kairo, leitet die Vertretung für Französisch-Westafrika mit Sitz in Dakar. Zu seinem Vertretungsgebiet gehören ausserdem Gambia, Portugiesisch Guinea, Sierra Leone und Liberia. In Westafrika waltet die Air France als unser Generalagent und Handling Agent.

Die IATA-Generalversammlung findet dieses Jahr in der Zeit vom 13. bis 17. September in Paris statt.

Die Propaganda-Abteilung liquidiert die folgenden sehr gut erhaltenen Flugzeugmodelle zum Selbstkostenpreis:

7 Convair, gross, Gips	à Fr. 40.-
11 Convair, klein, Gips	à Fr. 30.-
2 DC-4, Holz	à Fr. 55.-
14 DC-4, Gips	à Fr. 55.-

Diese Modelle haben noch die alte Beschriftung und sind aluminiumfarbig. Die Abgabe erfolgt nur gegen Barzahlung. Interessenten in Zürich und Kloten können den Kauf direkt bei der Propaganda-Abteilung, Hirschengraben 84, Hinterhaus, tätigen. Aus Basel, Genf und Bern werden schriftliche Bestellungen entgegengenommen. Die Auslieferung erfolgt gegen bar über die Luftreisebureaux Basel und Bern, bzw. durch Herrn Gnädiger, "Economat", Genève.

Dienstbereitschaft wird immer belohnt

Kürzlich verlangte ein "urchiger" Waadtländer in einem Reisebureau von Lausanne ein Bahnbillet "Lausanne-Cully". Der Angestellte am Schalter stellte das Billet ohne Zögern aus und wurde für seine Dienstbereitschaft wirklich belohnt, als der Kunde nachträglich noch einen ... Flugschein Genf-New York bestellte. Nachdem er nämlich in zwei Reisebureaux vergeblich einen Fahrschein Lausanne-Cully verlangt hatte, war er zum Entschluss gekommen, seinen Flugschein Genf-New York erst in jenem Reisebureau zu lösen, das ihm sein Billet Lausanne-Cully ausstellen würde!

Wer gibt der Revue den Namen?

Unsere Kollegen in Genf führen auch dieses Jahr wiederum eine Personal-Soirée durch, in deren Mittelpunkt eine Revue stehen wird, zu der M. William Peloux das Libretto verfasst. Es fehlt ihr aber noch ein geeigneter Name, der irgendwie auf die Luftfahrt Bezug haben muss. Frühere Titel lauteten PLANONS, LA VIE A SION, MILLION'AIR, EN ACTION AIR. Wer eine neue gute Idee hat, schreibt diese auf einen Briefumschlag, in den er einen Zettel mit seinem Namen legt und dann zulebt. Die Vorschläge sollten bis

spätestens am 15. September an den Sekretär des Organisationskomitees, Mr. Landry, Bureau de voyages aériens, Genève-Cornavin, gesandt werden. Für den besten Revue-Titel ist ein Preis von Fr. 20.- ausgesetzt. Trostpreise bestehen in Gratisbilletten. Genf hofft auf eine rege Beteiligung an diesem Wettbewerb.

Kaiser Haile Selassie fliegt mit SWISSAIR

Am 20. Juli flogen Kaiser Haile Selassie und Gefolge mit einem gecharterten DC-4 Flugzeug der SWISSAIR von Nizza nach Belgrad, wo der Kaiser einer Einladung des jugoslawischen Staatschefs, Marschall Tito zu einem mehrtägigen Staatsbesuch Folge leistete.

Vor der Landung auf dem jugoslawischen Militärflugplatz Batajnica äusserte der Kaiser seine Genugtuung über den herrlichen Flug und den guten Service.

Wir werden im nächsten SWISSAIR-Journal in einem ausführlichen Bericht auf diesen Flug zurückkommen.

Happy Landings - Es freut uns, Ihnen auch in dieser Ausgabe wieder einige Vermählungen anzeigen zu können:

- 5.6.54. Kumli Fritz, Startdienst, Kloten
- 3.7.54. Giger Margrit, Verpflegungsbetrieb, Kloten mit Herrn Schönenberger.
- 9.7.54. Häberli Otto, Flugbetrieb, Kloten
- 23.7.54. Della Casa Eduard, Link-Instruktur, Schule + Training, Kloten
- 4.8.54. Andreas Melcher, Sektion Bestellung, Kloten
- 7.8.54. Denzler Werner, Magazin, Kloten
- 7.8.54. Alliata Giuliano, Sektion Tarife, Zürich
- 10.8.54. Matti Jakob, Flugbetrieb, Kloten.

Allen jungen Paaren wünschen wir viel Glück im Ehestand!

Neueintritte - In der Zeit vom 16. Juli bis 15. August 1954 sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unsere Dienste getreten:

Generalsekretariat

- Direktionssekretariat Wyttenbach Germaine

Departement I

- Finanzabteilung Vonlanthen Helene
Widmer Liselotte

- Rechnungswesen
Statistikdienst Fehr Armin
Lochkartendienst Zängerle Meta
Sektion Verkehrsbuchhaltung Vokinger Othmar

Departement II

- Sektion Fracht Wieler Herbert

Departement III

- Personalbüro Pauli Anne-Marie
- Vervielfältigung Müller Niklaus
- Frachtbuchhaltung Ochsner Walter
- Kabinen- & Verpflegungsdienst Lador Ernest
Wäscherei Cadalbert Rosa

Departement IV

- Ingenieurabteilung Bischof Robert
Heer Robert
Krebs Sonja
- Betriebsplanungsabteilung Müriset Rita
- Sektion Techn. Einkauf Hegner Emil
Materialverkauf Böhler Karl
- Lagerbuchhaltung Wüst Manfred
- Flugbetrieb Hess Alfred
Tittmann Richard
Küng Erich
Zehnder Walter
- Motorenwerkstatt Eggmann Kurt

Direktion Genf

- Terminus Romang Albert
- Techn. Dienst Cointrin Berset Paul
Irion Raymond

./.

Auslandvertretungen

- London
- Glasgow
- Frankfurt
- Hamburg
- München
- Istanbul
- New York

Bohannan Michel
Sangster Ella M.
Bischady Leonhard
Rieper Karl
Riedl Heinz-Bruno
Honegger Jacques Paul
Goodwin Joanne P.
Hughes John T.
Smithwich Thomas

Appartementhaus in Kloten

Am 1. Oktober 1955 wird in Kloten, an zentraler Lage, ein Appartementhaus bezugsbereit, wodurch dem Personal ermöglicht wird, in der Nähe des Flugplatzes eine Wohngelegenheit zu finden.

Für weitere Details verweisen wir auf die in den Dept. III + IV an den Anschlagbrettern angebrachten näheren Angaben.

Mitteilungen der
FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER
SWISSAIR

Sommernachtfest: Infolge verschiedener Umstände sehen wir uns gezwungen, dieses Jahr von der Durchführung des Sommernachtfestes in der Werft Kloten abzusehen.

Weitere Mitteilungen der Freizeitorganisation folgen in der nächsten Nummer der News.



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der Juli-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Max Fankhauser, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV, Fr. 20.--

Herr Fritz Aeschmann, Sektion Triebwerk, Dept. IV, Fr. 10.--

Der Talon des prämierten Vorschlages Nr. 3032 "Markierung der Türen zu den Werkstätten in der Werft" ist uns noch nicht zugestellt worden!

Herr Max Fankhauser schlug vor, beim Aufzug für den Kabinenstuhlwechsel an Stelle des Holzbodens einen Blechboden anzubringen. Die Stühle lassen sich auf dem Blechboden besser schieben und die Stuhlbeine können nicht beschädigt werden; dadurch ist eine schnellere Auswechslung möglich.

Herr Fritz Aeschmann unterbreitete ein Muster eines bessern Dienstpostcouverts. Nennenswerte Einsparungen sind nicht möglich. Durch die bessere Anordnung der Adressen können aber Fehlleitungen und dadurch Verspätungen vermieden werden.

Nachstehende Vorschläge konnten mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 289, 305, 3268, 3358

3254 Umbau eines H.R.U. 28 V - Puffers auf 6 V. Der Einsender ist gebeten, sich mit Herrn Bollmann, Abt. Betriebsplanung, Dept. IV in Verbindung zu setzen.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

220 ..., dass am Vorabend auf Grund der Angaben der Meteo überprüft werden soll, ob nicht das festgelegte Passagier-Allotment erhöht werden könnte Die Idee ist gut, jedoch nicht neu. Sie wurde seinerzeit auch versuchsweise für Europastrecken ausprobiert. Der Erfolg war negativ, weil die tatsächliche Wetterlage mit der Vorhersage in vielen Fällen nicht präzise genug übereinstimmte.

- 381 Normalisierung der Starter-, Innenbord-, Aussenbord- und Segelstellungs-Relais. Obwohl die vier erwähnten Relais äusserlich gleich aussehen, haben sie ganz verschiedene Zwecke zu erfüllen und demzufolge auch verschiedene Spulen. Die einen sind dauernd eingeschaltet, während die andern einen besonders hohen Abschaltstrom zu bewältigen haben.
- 421 Ausrüstung der HB-ILU mit 60 Tourist-Sitzplätzen. Dass die HB-ILU mit 60 Tourist-Sitzplätzen ausgerüstet werden kann, war der Ingenieur-Abteilung von jeher bekannt; aus diesem Grund liess sie in dieses Flugzeug Stuhlbefestigungs-schienen einbauen. Um in der DC-4-Flotte einen einheitlichen Sitzplatzkomfort zu erreichen und vor allem aus Gründen der Platzbelegung (Ueberbuchungsgefahr) verzichtete man darauf, die HB-ILU mit 60 Sitzplätzen zu versehen.
- 569 Flugmeteorologie. Die Eidgen. Meteorologische Zentralanstalt hat vor kurzem einen besonderen Chef des Flugwetterdienstes (Herrn Omar Weber) ernannt. Es ist zu erwarten, dass sich dieser mit den vorgelegten Problemen einlässlicher befassen kann, als dies bisher der Fall war. Die Swissair wartet daher absichtlich mit der Einstellung eines eigenen Flugmeteorologen noch zu. Auf internationaler Ebene sind bekanntlich Bestrebungen zur Verbesserung des Flugwetterdienstes im Gang.
- 627 Bewässern der Piste, damit die Pneu bei der Landung nicht so stark abgenützt werden. Es ist richtig, dass auf nasser Piste der Gleitreibungskoeffizient Pneu/Piste kleiner ist als auf trockenem Hartbelag; dadurch würde die Abnutzung der Pneu während des Landestosses verkleinert. Die auf nasser Piste zu erwartende Verlängerung der Lebensdauer der Pneu ist viel zu klein, als dass sich die hohen Kosten einer Pistenberieselungsanlage lohnen würden. Ausserdem müsste bei einem plötzlichen Wechsel der Landerichtung mit einer Verschlechterung des Bremsweges gerechnet werden.
- 629 Einbau von Leselampen in HB-IRX. Dieses Flugzeug war bis jetzt als Frachter eingesetzt. Es wird jedoch geprüft, ob es in ein Passagierflugzeug umgebaut werden soll. Anlässlich des Umbaus würden selbstverständlich auch Leselampen eingebaut.
- 1626 Einbau von Lichtsignalen "Fasten seat belt / no smoking" in HB-IRX. Der Einbau dieses Signales würde ebenfalls beim Umbau vorgenommen, da es zur normalen Ausrüstung eines Passagierflugzeuges gehört.
- 1746 Abgabe von Berufskleidern an das Aushilfspersonal im Startdienst. Vielfach stehen nur zerrissene, beschmutzte oder unpassende Berufskleider zur Verfügung. Da bis jetzt der Bestand an Berufskleidern zu klein war, kam es tatsächlich ab und zu vor, dass verschmutzte und zerrissene Ueberkleider abgegeben werden mussten. Eine grössere Reserve ist jetzt bestellt worden; zudem werden diese Ueberkleider seit bald zwei Jahren in unserer eigenen Wäscherei gewaschen und gebügelt. Eine persönliche Abgabe von Berufskleidern an Aushilfspersonal im Startdienst ist nicht zu empfehlen. Der Startdienst hat dafür zu sorgen, dass diese Leute mit saubern und passenden Ueberkleidern ausgerüstet werden.
- 1834 Einbau eines Höhenmessers in die Passagierkabine. Gemäss FOM muss der Pilot während des Fluges ein Flightlog ausfüllen, das an die Passagiere zur Zirkulation gegeben wird. In diesem Flightlog ist auch die Flughöhe angegeben. Der Einbau eines Höhenmessers würde ein Präjudiz schaffen für andere Instrumente wie: Geschwindigkeitsmesser, Kompass, Thermometer, Tourenzahlmesser etc.
- 2321 Deponieren der Pitotdüsen-Schutzhüllen im Segeltuchsack (beim Benzinmesstab) im hintern Gepäckraum. Der Vorschlag ist an und für sich gut, jedoch nicht neu. Die Neuplatzierung war seit längerer Zeit vorgemerkt und wird mit der Ausgabe der neuen Inventarlisten in dem anfangs September erscheinenden DC-3 Aeroplane Flight Manual bekannt gegeben.

- 2323 Schaffung eines Aufenthalts-Raumes für das Bodenpersonal. Vor Einreichung dieses Vorschlages war dieses Thema Gegenstand von Besprechungen zwischen dem Personalchef, der Administration Dept. III und Vertretern der Personal-kommission. Im Flughafen steht leider kein geeigneter Raum zur Verfügung; dagegen ist ein solcher in der ehemaligen FIG-Baubaracke gefunden worden. Dies ist keine ideale Lösung, aber immer noch besser als nichts.
- 2462 Dieser Vorschlag wurde in der Mai-Nr. unter den nicht prämierten be-antwortet.
- 2687, dass bei Regenwetter die "Landibähnli" des Kantons für den Passagier-transport Flughafen-Flugzeug eingesetzt werden. Diese Idee ist nicht neu, es wurde schon viel darüber gesprochen, doch scheint man sich über die Zweck-mässigkeit nicht einig zu sein. An einem Flughafenrapport im Monat Juli wurde der Beschluss gefasst, diese "Landi-Bähnli" einmal versuchsweise einzusetzen.
- 2761 Zwischen Hangar und Werft sollte ein Dach errichtet werden, dass man bei Regenwetter auch Gegenstände wie Zeichnungen, Funkgeräte etc. zwischen den beiden Gebäuden transportieren kann. Die Errichtung eines Daches käme für diesen Zweck viel zu teuer; zudem muss dieser Durchgang offen bleiben, da-mit gegebenenfalls grosse Heber oder Kranwagen durchfahren können.
- 2765 ... , dass die vervielfältigten Zeichnungen von einer Hilfskraft in der Ver-vielfältigung Dept. IV, fertig nach VSM gefaltet werden. Dies war bis jetzt infolge Personalmangel nicht möglich. In absehbarer Zeit wird jedoch der Vervielfältigung Dept. IV eine Hilfskraft zugeteilt, sodass dieser Wunsch bald in Erfüllung geht.
- 2813 Ausgabe des täglichen Flugzeug-Einsatzes mit Start-, Lande- und Transit-zeiten. Dieser Wunsch ist sehr verständlich. Die durchgeführten Versuche haben leider kein befriedigendes Resultat ergeben. Eine Kombination der heutigen Flugzeugeinsatzliste mit den erwähnten Zeiten ist wegen den häu-figen Aenderungen der Abflugzeiten infolge Verspätungen etc. nicht möglich. An die Stellen im Dept. IV, die an den erwähnten Zeiten interessiert sind, wird künftig der vom "Crew Assignment" herausgegebene Flugplan abgegeben.
- 2837 Ausbau der Sitzpolster in der Weise, dass sie als Schwimmwesten gebraucht werden können. Alle unsere Flugzeuge, die über Meer fliegen, sind jetzt mit Schwimmwesten ausgerüstet, die rascher aktionsbereit sind, als die vorge-schlagene Ausführung.
- 2886 Bessere Verbindung zwischen Cockpitpersonal und Bodenpersonal während den Standläufen. Die vorgeschlagene Art ist zweifellos gut; sie ist jedoch bereits überholt durch eine drahtlose Verbindung, die zur Zeit versuchs-weise eingesetzt wird. Die Versuchsstation ist auf dem Batteriewagen montiert.
- 3034 Ersetzen der Vibratoren an den Zündeinheiten für die Kabinen- & Flügelheizer durch einen andern Apparat. Der schwächste Teil der "Dual Ignition" sind die Vibratoren. Seit Februar 1954 liegen in der Ingenieur-Abteilung verschie-dene Vorschläge zur Verbesserung der elektrischen Anlage der Heizer zur Bearbeitung bereit. Unter anderem wurde auch ein Projekt ins Auge gefasst, bei dem die Vibratoren durch Motor-Unterbrecher ersetzt werden, ähnlich dem Vorschlag des Einsenders. Der Vorschlag ist leider zu spät eingetroffen.

- 3060 Umbau eines Jeeps in einen Servicewagen zur Behebung der Troubles auf dem Tarmac. Von einem fahrbaren Lager hat man schon vor drei Jahren gesprochen. Dieses Projekt wurde nie verwirklicht, weil viel zu viel Nachteile damit verbunden waren. Inzwischen ist im Flughafen ein Lager eingerichtet worden, das so erweitert und ausgerüstet wird, dass künftig der Verkehr Tarmac/Flugbetrieb oder Werft vermieden werden kann.
- 3207 Gummisaugnäpfe mit Schlaufe für Kabelaufhängung. Die gemachten Versuche zeigten keine befriedigenden Resultate, da die Haftung auf verschmutztem, feuchtem Blech oder auf Nieten nicht stark genug und deshalb nicht zuverlässig ist.
- 3247 Abändern der Leitbleche R-28-18-83736 etc. Die vorgeschlagene Befestigungsart der R-2000-Leitbleche kann für CA und CB Motoren infolge zu knapper Platzverhältnisse nicht durchgeführt werden. Zudem ist durch das Aufnieten eines geteilten Spannbandes die Auswechselbarkeit der Bleche untereinander nicht mehr möglich.
- 3251 ... sichern der Benzin-&Oelverstellerschrauben erst nach Einbau ins Flugzeug. Dies kommt aus prinzipiellen Erwägungen nicht in Frage. Ein Motor kommt fertig aus dem Magazin. Wenn nur in einem Fall, eben weil der Oeldruck nicht verstellt werden musste, diese Schraube nicht gesichert wurde, ist der Schaden grösser als die Arbeitseinsparung eines ganzen Jahres.
- 3267 Bei Anschaffungen von Fahrzeugen sollten diese bereits in der Swissairfarbe bestellt werden, damit das Umspritzen in unserer Malerei eingespart werden könnte. Dies wäre aber nur möglich, wenn es sich um grössere Serien handelte. Bei der Anschaffung von zwei bis drei Fahrzeugen der gleichen Marke ist dies ausgeschlossen. Sonderwünsche wie Beschriftung, Signet etc. müssten auf jeden Fall separat bezahlt werden.
- 3341 Fuss-Stützen in den DC-6B zur Schonung der Sitzpolsterüberzüge. Die HB-IBA und IBE waren mit Douglas-Fusstützen ausgerüstet, die zufolge verschiedener Nachteile ausgebaut wurden. Die Ingenieur-Abteilung erhielt dann den Auftrag, eine verbesserte Fusstütze zu entwickeln. Der Prototyp wurde den interessierten Stellen vorgeführt. Bei dieser Gelegenheit wurde der Beschluss gefasst, dass künftig keine Fusstützen mehr eingebaut werden sollen. Der Verschleiss an Polsterüberzügen ist sehr gering; dagegen werden die Rahmenprofile oft beschädigt. Um diesem Umstand abzuhelpen, werden diese Profile mit Metallschutzleisten verkleidet.
- 3403 ... den Parkplatz bei der Werft durch den angrenzenden Rasen um die Hälfte zu vergrössern. Es ist richtig, dass der Verkehr ab und zu von schlecht parkierten Autos und Motorrädern etwas gehindert wird. Die Kosten für die Vergrösserung wären zu hoch; zudem wollen wir keine Rennbahn im Betriebsareal.
- 3425 Leitlinien für das Rollen der DC-6B vor Werft und Hangar. Die Vorschläge Nr. 2746, 2752, 2772 und 3248 behandelten bereits das gleiche Problem. Wir wiederholen die ablehnende Begründung: Rollstreifen und Grenzlinien verhindern die volle Ausnützung des Abstellplatzes, der ohnehin schon zu schmal ist. Es gibt nichts anderes, als beim Verschieben der Flugzeuge grösste Aufmerksamkeit zu beachten.
- 3450 Ausbildung der Fahrer für Pistenfahrzeuge. Von den 60 in Frage stehenden Fahrzeugführern, die durch einen konzessionierten Autofahrlehrer ausgebildet wurden, haben bereits 35 die gesamte Ausbildung durchlaufen und die Abschlussprüfung bestanden. Diese sind im Besitz eines von der Swissair erstellten, internen Fahrerausweises.

3465 Befestigung der Sauerstoffflaschen in den DC-3 für die Strecke Zürich-Belgrad v.v. Die Ingenieur-Abteilung wurde bereits von der Sektion Flugzeugunterhalt auf die Notwendigkeit einer solchen Halterung aufmerksam gemacht. Gemäss Inventarliste sind die DC-3 nur mit einer Sauerstoffflasche ausgerüstet, die in erster Linie der Besatzung zur Verfügung steht. Der vorgeschlagene Platz kommt für die Anbringung der Halterung nicht in Frage, da dort späterhin die Plateaucontainer untergebracht werden.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/133/222/238/292/339/400/406/407/416/440/514/540/601/630/646/678/
679/688/702/703/704/760/870/872/1205/1243/1245/1252/1354/1551/1591/
1621/1807/1823/1830/1922/1937/1942/2286/2330/2340/2343/2414/2423/2428/
2442/2453/2477/2549/2690/2721/2724/2730/2778/2808/2811/2816/2863/2870/
3023/3030/3042/3054/3068/3070/3077/3093/3094/3100/3212/3217/3224/3225/
3226/3232/3238/3254/3257/3259/3260/3262/3265/3269/3270/3301/3306/3313/
3315/3321/3329/3330/3331/3334/3342/3348/3349/3360/3401/3402/3407/3419/
3421/3437/3444/3454/3462/3463/3464/3473/3474/3485/3491/3495/.

Seit der letzten Ausgabe sind 29 Vorschläge eingegangen

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENTST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

Nr. 9

20. September 1954.

Unsere Verkehrsleistungen im August

	<u>August 1954</u>	<u>August 1953</u>
Etappenpassagiere	67'399 + 9%	61'639
Offerierte tkm	10'029'031 +58%	6'340'859
Fracht in kg	419'786 +11%	379'654
Post in kg	242'370 +11%	218'651
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	61,2%	80%

In der Berichtszeit erzielten wir mit 10'029'031 tkm die bisher höchste Monatsleistung. Im Vergleich zum Juli betrug die Mehrleistung 2%. Das durchschnittliche Tagesangebot belief sich auf 323'510 tkm.

Wir beförderten jedoch weniger Passagiere, weniger Fracht und weniger Post als im Vormonat. Der durchschnittliche Ausnutzungsgrad ist denn auch von 64,1% im Juli auf 61,2% gesunken. Sicher hat uns im Kurzstreckenverkehr das miserable Wetter erheblich geschadet. Es ist aber beunruhigend, dass namentlich auch der Nordatlantik die Erwartungen nicht erfüllt hat.

Europa war das einzige Verkehrsgebiet, in dem der Ausnutzungsgrad verglichen mit Juli noch etwas gesteigert werden konnte, nämlich von 60,1% auf 63%. In diesem Sektor boten wir rund 50% unserer Gesamtproduktion an.

Der durchschnittliche Ladefaktor auf unsern Strecken zwischen der Schweiz und New York stellte sich auf 58,5%, im Vergleich zu 70,8% im Juli 1954 und 81,2% im August letzten Jahres. Der Frachtkurs wies eine mittlere Auslastung von 23,6% auf. Am totalen Angebot war der Nordatlantik mit 31% beteiligt.

Auch der Nahe Osten mit einem Produktionsanteil von 12% hatte gegenüber Juli (71,7%) mit 66,9% einen schwächeren Ausnutzungsgrad ergeben.

Der Südatlantik, der am Totalangebot mit 7% partizipiert, erbrachte gegenüber dem Vormonat eine um 0,5 Punkte auf 50,9% verbesserte Auslastung.

So ist leider das August-Ergebnis, auf das wir nach den hohen Verlusten der letzten Winter-saison sehr angewiesen waren, zu einer Enttäuschung geworden. Es ist nun äusserst wichtig, aus den letzten Monaten des Jahres das Beste herauszuholen. Alle müssen dabei mithelfen!

Von der IATA-Generalversammlung - In der Woche vom 13. bis 17. September fand in Paris die 10. Generalversammlung der International Air Transport Association statt, an der rund 250 Delegierte aus mehr als vierzig Ländern sowie zahlreiche Beobachter verwandter internationaler Organisationen teilnahmen. In seiner Eröffnungsansprache vermittelte der Generaldirektor der IATA, Sir William P. Hildred, ein umfassendes Bild vom gegenwärtigen Stand der Weltverkehrsluftfahrt. Der IATA gehören gegenwärtig siebzig am regelmässigen Liniendienst teilnehmende Fluggesellschaften an, die - ausserhalb Chinas und Russlands - zu 86% den flugplanmässigen Streckenbetrieb besorgen.

Den Ausführungen Sir Williams entnehmen wir folgende Punkte:

- 0 Im Vergleich zu 1952 hat im vergangenen Jahr die Zahl der beförderten Passagiere um 16% zugenommen, beim Postverkehr vergrösserte sich das Volumen um 7% und bei der Frachtbeförderung trat eine Erhöhung um 4% ein. Trotzdem hat sich die Finanzlage der Lufttransportindustrie gegenüber 1952 verschlechtert. Die Spanne zwischen den Betriebseinnahmen und den Aufwendungen ist geringer geworden. Auch in der unmittelbaren Zukunft ist nicht mit einer Aenderung dieser Verhältnisse zu rechnen.
- 0 Die Luftverkehrsgesellschaften haben im Jahre 1953 bei einem Totalumsatz von 2'500'000'000 Dollar nur einen Betriebsgewinn von 27'000'000 Dollar erzielt. Während noch 1951 die Betriebseinnahmen um 6% höher waren als die Betriebsausgaben, betrug der Ueberschuss für 1952 nur noch 3,6% und nach vorläufiger Schätzung reduzierte sich diese Marge im vergangenen Jahr auf 1,1%.
- 0 Die Fluggesellschaften beziehen rund 70% ihrer Einkünfte aus dem Passagiertransport. Das Wachstum der Touristenklasse sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch in Bezug auf Popularität wird sich weiterhin fortsetzen. Zwei Drittel aller Nordatlantikpassagiere reisten 1953 in der Touristenklasse. Die verbilligten Tarife haben allerdings die Gewinnmarge sehr stark verkleinert.
- 0 Die Herabsetzung der den Luftverkehrsunternehmen bezahlten Entschädigungen für den Luftposttransport hat nicht die erhoffte Mengenzunahme gebracht.
- 0 Die Möglichkeiten zur Steigerung des Luftfrachtverkehrs sind noch lange nicht ausgeschöpft und bedürfen deshalb grösster Aufmerksamkeit. Eine weitere Senkung der Luftfrachttarife wäre wünschenswert, um mehr Verkehr anzuziehen.
- 0 Wegen den vorläufig noch überaus hohen Betriebskosten und der stark begrenzten Beförderungskapazität kann der Helikopter noch nicht als ein ideales Transportmittel gelten. Die Entwicklung auf diesem Gebiet ist indessen vielversprechend und mit der Planung von Hubschrauberdiensten sollte rechtzeitig begonnen werden.
- 0 Der Kampf gegen die Unzahl der Formulare, die einer beschleunigten Abwicklung des zwischenstaatlichen und interkontinentalen Personen- und Güteraustausches hinderlich sind, muss fortgesetzt werden. Obwohl in dieser Hinsicht schon einige Erfolge errungen wurden, bleibt noch sehr viel zu tun.
- 0 Der 'Papierkrieg' ist sowohl für die Regierungen als auch für die Luftverkehrsgesellschaften ausserordentlich kostspielig. Sir William erklärte wörtlich: "Jede Vereinfachung bringt den Fluggesellschaften in steigendem Masse wirtschaftliche Vorteile. So könnte beispielsweise ein Unternehmen jährlich 10'000 Dollar einsparen, wenn einige Länder auf Visagebühren für die Besatzungen Verzicht leisten würden. In einem andern Fall war eine Einsparung von 51'000 Dollar möglich, nachdem einige Staaten die Visumpflicht für Flugzeuge aufhoben. Für gewisse Gesellschaften ergäben sich diesbezüglich sogar Ersparnisse in Höhe von bis zu 1'500'000 Dollar.
- 0 "Von noch grösserer Bedeutung kann indessen die Vereinfachung im internen Betrieb einer Unternehmung sein. Hier ein Beispiel: Eine Gesellschaft, die im Interesse der buchhalterischen Exaktheit die Flugscheinabschnitte mit den Passagiermanifesten abpunktierte, musste schliesslich feststellen, dass die durch dieses Vorgehen ermittelten Verluste weitaus geringer waren als die Kosten für diese Kontrollarbeit. Durch Abschaffung einer

einzigsten für statistische Zwecke benötigten Kopie konnte ein anderer Betrieb 300'000 Blatt Vervielfältigungspapier, 300'000 statistische Rapporte, 12'500 Arbeitsstunden, Platz für 600'000 Klassierblätter und 4'000 kg an Dienstpost einsparen. Die staatlichen Verwaltungen sind also nicht die einzigen Sünder. Wir sind zwar eine junge und in Freiheit geborene Industrie, doch liegen wir in zahlreichen Fesseln, von denen wir uns eine ungemütlich hohe Zahl selbst angelegt haben. Vielfach geht man in der Suche nach absoluter Gewissheit zu weit. Wir sollten ruhig das Risiko, hier oder dort einige Dollar zu verlieren, auf uns nehmen, um durch Ausschaltung einer enorm komplizierten Schreibarbeit für Details mehr Dollars zu verdienen."

Abschied von HB-APA, APE und APU

Vor etwa Monatsfrist haben wir die drei ältesten Einheiten unseres Flugzeugparkes, die De Havilland "Dragons", verkauft.

Neue Flugkapitäne - Die Piloten Lars Schroeder und Rudolf Bockhorn haben seit der Ausgabe der letzten "News" die Bedingungen zur Erreichung des Flugkapitängrades erfüllt. Wir gratulieren bestens zum dritten Goldstreifen !

Ernennung zum Chefbordmechaniker

Unser bisheriger Chefbordmechaniker Ernst Wehrli ist am 31. August aus unsern Diensten ausgetreten. Zu seinem Nachfolger wurde Herr Ernst Senn und zu seinem Stellvertreter Herr Adolf Zeller ernannt. Wir wünschen beiden auf diesem neuen verantwortungsvollen Posten viel Erfolg !

Schweizerisches Lufttransportrecht

Unter diesem Titel ist kürzlich ein Buch des Chefs unseres Rechtsdienstes, Herrn Dr. A. Schweickhardt, erschienen. Dieses Werk enthält in gedrängter Darstellung eine klare Uebersicht über die Regelung des Schweizerischen Lufttransportreglementes unter Berücksichtigung des Warschauer Abkommens und der Beförderungsbedingungen der IATA. Das für jeden Praktiker wertvolle Buch ist durch ein Geleitwort von Herrn Dr. W. Berchtold eingeleitet. Das Buch ist im Handel zum Preis von Fr. 25.50 erhältlich und kann bestens empfohlen werden.

Happy Landing

Wir haben die Freude, unsern beiden Mitarbeitern Harald Götzie und Annemarie Kirchhof von der Station Hamburg beste Glückwünsche zu ihrer Vermählung zu entbieten.

SWISSAIR ALS CINERAMA-STAR

Aus New York wurde uns berichtet: Die Swissair hat ein grossartiges Debut auf der Leinwand! Kürzlich war es einigen Glücklichen vergönnt, einer Vorschau des Films 'Cinerama Holiday' beizuwohnen, in dem die Schweiz und die Swissair die thematische Hauptrolle spielen. Mit diesem Streifen erhalten wir eine Publizität, wie sie von uns oder irgend einer Konkurrenzgesellschaft im Kino noch nie zuvor erlangt wurde. Sobald der Film in den Spielplan aufgenommen und zur öffentlichen Vorführung gelangt, dürfte er uns ein zusätzliches Geschäft von mehreren tausend Dollars einbringen. Gleich zu Beginn tritt unser DC-6B HB-IBA in Grossaufnahme ins Blickfeld, wenn sich das schweizerische und das amerikanische Ehepaar in St. Louis treffen. Die nächste Szenenfolge zeigt das amerikanische Ehepaar in unserer Maschine auf dem Flug nach der Schweiz, wobei die Bequemlichkeit der Reise, die hervorragende Verpflegung und der tadellose Service an Bord ein wesentliches Werbemoment bilden. Beim Anflug auf die schweizerischen Alpen werden die Fenstervorhänge zurückgezogen, das Blickfeld auf der Projektionswand wird fünfmal grösser und mit einem crescendo der Untermalungsmusik entfaltet sich in natürlichen Farben das gewaltige Panorama unserer Berge. Die Wirkung auf den Zuschauer ist überwältigend. Dann folgen noch Aufnahmen unseres DC-6B auf dem Flughafen Kloten, wo der Name Swissair überall deutlich auf der grossen Cinerama-Leinwand in Erscheinung tritt. Swissair New York hat die Absicht, diese Zusammenarbeit mit Cinerama voll auszunützen, und es ist geplant, gemeinsam und parallel zu den Filmvorführungen in allen Staaten der USA einen Wettbewerb auszuschreiben.

Die Tücken der Sprache

Einer unserer Auslandvertreter hat dieser Tage bei einer fremden Gesellschaft einen Vorschuss bezogen und als Zweckbestimmung "Vorschuss Spesenkasse" auf die Quittung geschrieben. Daraufhin erhielten wir von der Kreditgeberin folgende Belastungsanzeige: "We are debiting you for paid allowances to your Mr. Vorschuss-Spesenkasse".

Frachtkonferenz 1954 - In der zweiten Augusthälfte trafen sich in Zürich die Frachtsachbearbeiter von Genf, Basel und Zürich sowie Vertreter des Departement III mit den Mitarbeitern der Abteilung Fracht und Post zu der sich nun alljährlich wiederholenden Frachtkonferenz.

Der 'tour d'horizon' im Frachtsektor war erfreulich. Das Frachtgeschäft hat eine weitere Ausdehnung erfahren und die Entwicklungsmöglichkeiten können günstig beurteilt werden. Dies geht besonders auch aus dem nachstehenden Zahlenvergleich hervor:

	<u>Post-tkm</u>	<u>Passagier-tkm</u>	<u>Fracht-tkm</u>
Index 1947	100	100	100
Index 1953	211	243	374

Daraus ist ersichtlich, dass der Frachtverkehr mitten in seiner Entwicklung steht. Mit Genugtuung durfte zur Kenntnis genommen werden - wie dies der Chef des Dept. II, Herr L.L. Ambord, zum Ausdruck brachte -, wie sehr die Geschäftsleitung gewillt ist, dem Frachtverkehr volle Unterstützung angedeihen zu lassen. Dieser mutigen und optimistischen Einstellung muss aber der gleiche Wille aller im Frachtsektor Tätigen zur Seite stehen. Im Hinblick auf die grossen und keineswegs leichten Aufgaben entspann sich eine interessante Aussprache über Probleme der Werbung, Acquisition, Verlade- und Reservationsmöglichkeiten, Tarifgestaltung und insbesondere über die kürzlich den Spediteuren gebotene Möglichkeit, Sendungen zu sammeln und dadurch in den Genuss von Mengenrabatt zu gelangen. Ein lebhafter Erfahrungsaustausch aus Verkauf und Betrieb beschloss die arbeitsreiche Tagung und dürfte uns dem gesteckten Ziel, der Förderung des Luftfrachtverkehrs, wieder einen Schritt näher gebracht haben.

Galerie der V.I.P. - Im ersten Semester dieses Jahres beförderten wir neben den schweizerischen Leichtathletik-, Fussball- und Eishockeymannschaften, den meisten an den Weltmeisterschaften beteiligten Fussballteams und der chinesischen Delegation an der Genfer Konferenz auch eine ganze Reihe von bekannten Persönlichkeiten. Unter diesen befanden sich Kaiser Haile Selassie von Abessinien mit Prinz Sahle und den Prinzessinnen Seble und Sofia, Prinz Wilhelm von Schweden, General Nouri Pasha Sayed (Ministerpräsident von Irak), der österreichische Bundeskanzler Dr. Raab, der UNO-Generalsekretär Dag Hammarskjöld, der Medizin-Nobelpreisträger Dr. Houssay, der Nobelpreisträger für Kernphysik Prof. Dr. Scherrer, der Banquier Baron de Rothschild, der Regisseur Sir Alexander Korda, der Dirigent des Londoner Philharmonischen Orchesters Mr. Kubelic, die Filmstars Errol Flynn und Audrey Hepburn sowie die Tänzerin Katherine Dunham.

Hinweis auf die Abgabe von SBB-Dienstbillets - Zuhanden der neu eingetrottenen Mitarbeiter möchten wir an dieser Stelle die Regelung für den Bezug von Bahnbillets für Dienstreisen mitteilen:

Für Dienstfahrten auf den nachgenannten Strecken sind unsere Spezialbillets zu benützen, die ausgegeben werden für Reisen von

- Zürich nach Basel und umgekehrt 2. & 3. Klasse
- Zürich nach Bern und umgekehrt nur 2. Klasse
- Zürich nach Genf und umgekehrt 2. & 3. Klasse

3. Klasse-Billette nach Bern vv. sind an den Bahnschaltern zu lösen.

Es werden nur Fahrkarten für einfache Fahrten abgegeben; in Zürich und Kloten für nach Basel, Bern und Genf. In Genf, Cointrin, Basel und Bern nur nach Zürich. Für den Bezug des Rückreisbillets muss man sich rechtzeitig an eine der untenstehenden Ausgabestellen wenden. Alle Billetbezüger sind gebeten, die Nummer des abgefahrenen Dienstfahrscheins auf der Spesenabrechnung zu vermerken.

Die Ausgabestellen sind

Zürich : Hauptkasse
Luftreisebüro
Kloten : OPS/Flight Control
Kasse Werft
Genf : Luftreisebüro
Basel : Luftreisebüro
Bern : Luftreisebüro
Cointrin: Trafic

Kalender 1955 - Wie jedes Jahr, können auch jetzt wieder Swissair-Kalender bestellt werden. Diese enthalten zwölf farbige Luftaufnahmen der Swissair Photo A.G., sind jedoch nicht mit dem Namen Swissair bedruckt. Der Preis beträgt Fr. 3.-. Bestellungen sind bis zum 15. Oktober zu richten an:

Zürich Hirschengraben
Stampfenbach : Concièrge Hirschengraben
Luftreisebüro
Kloten Station : Herr K. Wirz, Stationskasse
Werft : Portier
Genf : Service de Publicité
Cointrin : Mile Ribaux, Secrétariat de l'Exploitation
Basel : Luftreisebüro
Bern : Luftreisebüro

Bei den erwähnten Stellen liegt je ein Musterexemplar zur Ansicht auf.

Neueintritte - In der Zeit vom 16. - 31. August 1954 sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unsere Dienste getreten:

<u>Departement I</u> - Einkaufsdienst	Weilenmann Wilfried
<u>Departement II</u> - Luftreisebüro	Hildebrand Hans
<u>Departement III</u> - Abt. Kabinen- & Verpflegungsdienst - Abfertigung Kloten - Statistik Kloten	Altorfer Rosa Bachmann Juerg Koller Erwin Uehlinger Liselott
<u>Departement IV</u> - Flugbetrieb - Radio-Werkstatt - Elektro-Werkstatt - Motorenwerkstatt	Cerini Bruno Merz Rudolf Schalch Hans Lerch Daniel Vonbank Max Willi Alfred
<u>Auslandvertretungen</u> - Alexandrien - Frankfurt - Now York - Prag - Rio de Janeiro - Wien	Scossimira Ruggero Laiwing Alexander Lappert Paul Sardi Rosalie Mary Wright Helen Margaret Kasparova Bedriska Rüttimann Albert Bernardin Dante

Mitteilungen der
FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER
SWISSAIR

Die ursprünglich auf den 30. Mai vorgesehene und dann verschobene Abendrundfahrt mit dem Motorschiff "Linth" ist nun endgültig "ins Wasser" gefallen. Die FPS hofft aber umsomehr, bei zukünftigen Gelegenheiten wie etwa bei dem Mitte Februar stattfindenden SWISSAIR BALL die Swissair-Familie möglichst vollzählig begrüßen zu dürfen.

Swissair-Schachturnier 1954/55

Am 28. Oktober beginnt das 6. Winter-Schachturnier unseres Schachklubs. Anmelde-schluss für Teilnehmer ist der 10. Oktober. Es wird in drei Stärkeklassen gespielt. Auch Nicht-Klubmitglieder sind zu diesem geistigen Ringen herzlich eingeladen. Das Turnier findet im Klublokal, Restaurant Trümpy, jeden Donnerstag um 20.00 Uhr statt. Anmeldungen sind zu richten an:

Für Kloten: Herrn Brun, Techn.Verzollung, Tel. 2779

Für Luftreisebüro: Herrn Carl Vogt, Tel. 348

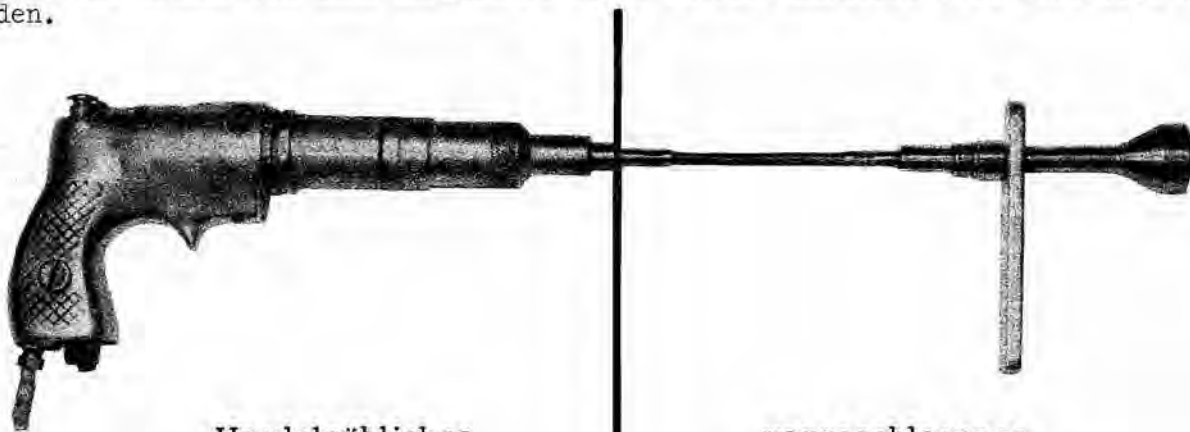
Für Hirschengraben: Herrn Pronzini, Endbuchung, Tel. 538

DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der August-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

<u>Herr Fritz Balzli, Sektion Triebwerk, Dept. IV,</u>	Fr. 200.--
Herr Fritz Balzli, Sektion Triebwerk, Dept. IV,	Fr. 40.--
Herr Adolf Hidber, Sektion IERA, Dept. IV,	Fr. 20.--
Herr Walter Pfenninger, Abt. f. Fracht & Post, Dept. II	Fr. 20.--

Herr Fritz Balzli entwickelte eine Vorrichtung für das Nachschneiden der Stehbolzungewinde an den Kurbelgehäusen. Mit dieser Vorrichtung kann das Nachschneiden, das früher von Hand ausgeführt wurde in viel kürzerer Zeit bewältigt werden.



**Handelsübliches
Pressluftwerkzeug**

**vorgeschlagenes
Zusatzwerkzeug**

Herr Balzli hatte mit einem weiteren Vorschlag Erfolg. An einer Schleifmaschine besteht eine gewisse Unfallgefahr. Er skizzierte, wie der Support, wo der Diamant eingespannt wird, blockiert werden muss, damit diese Unfallgefahr beseitigt werden kann. Bis heute ist an der erwähnten Maschine noch kein Unfall passiert - aber Vorbeugen ist besser als Heilen!

Herr Adolf Hidber schlug vor, die Befestigung der Achse am Potmeter der Frequenzwählschalter für VHF und HF Bedienungsgeräte, die bis heute durch eine Madenschraube bewerkstelligt wurde, durch eine Splintverbindung (Fockernadel) zu ersetzen.

Herr Walter Pfenninger entwarf eine Anhänge-Etikette für ganz kleine Collis, Effekten, Koffern und Handtaschen, auf welche die normalen Etiketten nicht angebracht werden dürfen wegen der Verschmutzung durch Leim.

Letzter Appell an den Einsender des prämierten Vorschlages Nr. 3032 "Markierung der Türen zu den Werkstätten", seinen Talon dem Organisationsbüro einzusenden !

Nachstehende Vorschläge konnten mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 400 und Nr. 3495

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 540 Einstellboxe für den Lastwagen des Transportdienstes Dept. IV. Die vorgeschlagene Wellblechboxe bei der alten Motorenwerkstatt eignet sich nicht. Es besteht bereits ein Projekt für ein Autodienstgebäude und zwar als Anbau an den Hangar.
- 678 Ergänzung des Formulars 1004 a (gelber Aufklebezettel auf Flugscheinen). Die vorgeschlagene textliche Ergänzung der Klebezettel würde gleichzeitig die Einführung der "re-confirmation procedure" auf unserem Europeanetz bedingen. Die Verpflichtung des Passagiers zur Bestätigung der vorgenommenen Reservation bis spätestens 24 oder 48 Std. vor Abflug unter gleichzeitiger Androhung der Annullation nicht bestätigter Plätze, kann nur auf Grund einer Verankerung dieser Vorschrift in unseren Beförderungsbedingungen erfolgen. Eine solche Massnahme würde den Gewohnheiten unserer europäischen Kundschaft widersprechen und den Reservationsstellen eine zusätzliche Belastung bringen, die in einem Missverhältnis zum angestrebten Erfolg stünde.
- 679 Eröffnung eines Verkaufsbüros in Palma de Mallorca. Es könnte sich hier nur um eine Saison-Agentur handeln. Während dieser Zeit sind alle unsere Kurse nach Spanien und v.v. ohnehin voll gebucht. Palma wird von unserer Vertretung Barcelona bearbeitet, (jährlich 3 bis 4 Besuche).
- 702 Änderung von französischen Texten im Flugplan und Flugplanhandbuch. Die Anregung kommt leider zu spät, da eine weitere Auflage des Sommerflugplanes nicht mehr in Frage kommt und der Text betr. Nachtstrecken in die Winterflugpläne nicht aufgenommen wird. Schade, dass der Einsender seine Anregungen nicht sogleich nach dem Erscheinen der 1. Auflage gemacht hat.
- 3080 Anbringen eines Flugplanes in Plakatform beim Werfteingang. Eine Notwendigkeit besteht nicht. Der Einsender dürfte die zusätzlichen Kosten unterschätzen, die durch die vielen Flugplanänderungen entstehen würden.
- 3287 Ausgabe der Handbücher für das fliegende Personal in deutscher Sprache. Dieser Wunsch ist verständlich. Englisch ist aber die Sprache des Luftverkehrs; zahlreiche Ausdrücke gibt es nur auf englisch. Gute englische Sprachkenntnisse sind eine Grundanforderung an das fliegende Personal.
- 3667 Berufsverbände. Der Einsender schlägt vor, die Geschäftsleitung solle sich mehr dafür einsetzen, dass sich die Angestellten den Personalverbänden anschliessen. Das kann und will die Geschäftsleitung nicht, da sie den Grundsatz der Freiheit in dieser Beziehung zu achten hat.

Der Redaktionsschluss musste diesmal früher erfolgen als üblich und die September-Nr. umfasst nur 2 Seiten, da der Redaktor in den WK einrücken musste. Die Rubrik der noch in Prüfung befindlichen Vorschläge wird erst in der Oktober-Nr. wieder veröffentlicht.

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

Nr.10

20. Oktober 1954.

Unsere Verkehrsleistungen im September

	<u>September 1954</u>	<u>September 1953</u>
Etappenpassagiere	61'961 + 20 ‰	51'645
Offerierte tkm	9'313'223 + 61 ‰	5'785'584
Fracht in kg.	508'362 + 16 ‰	437'671
Post in kg.	246'566 + 13 ‰	218'530
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	61,3 ‰	73,6 ‰

Zufolge Einstellung verschiedener Nachtstrecken ist das Angebot an Tonnenkilometern verglichen mit August 1954 um 7,1 ‰ zurückgegangen. Auch die Zahl der Passagiere verminderte sich von 67'399 im August auf 61'961. Die mittlere Ausnutzung erreichte 61,3 ‰ und war damit etwas höher als im Vormonat, ohne jedoch sehr befriedigend zu sein. Die Leistung verteilte sich wie folgt auf die vier Verkehrsgebiete:

	<u>Offerierte tkm</u>	<u>Ausnutzungsgrad</u>	<u>Produktionsanteil</u>
Europa	4'461'112	61,5 ‰	48 ‰
Nordatlantik	3'112'225	59,7 ‰	34 ‰
Naher Osten	1'134'397	71,4 ‰	12 ‰
Südamerika	590'450	48,6 ‰	6 ‰

Das dritte Quartal in Zahlen

In den drei Monaten Juli, August und September kamen wir auf die nachstehenden Leistungsziffern:

	<u>3. Quartal</u>	
	<u>1954</u>	<u>1953</u>
Geflogene Kilometer	5'951'356 + 35 ‰	4'417'910
Angebotene tkm	29'175'282 + 60 ‰	18'243'456
Etappenpassagiere	196'972 + 18 ‰	166'305
Fracht in kg.	1'388'137 + 16 ‰	1'196'418
Post in kg.	738'785 + 11 ‰	666'070
Mittlerer Ausnutzungsgrad	62,2 ‰	76,3 ‰
Regelmässigkeit	99,3 ‰	99,6 ‰

Von der IATA-VERKEHRSKONFERENZ - Vom 28. September bis zum 16. Oktober fand in Venedig die all-jährliche Verkehrskonferenz der 71 IATA-Gesellschaften statt. Die Delegierten fassten einstimmig nahezu 500 Resolutionen, doch bedürfen diese vor ihrem Inkrafttreten noch der Zustimmung seitens der interessierten Regierungen. Diese gouvernementalen Entscheide sind auf den 1. April 1955 zu erwarten.

Im grossen und ganzen wird das bestehende Tarifniveau beibehalten. Soweit in den verschiedenen Verkehrsgebieten mit Rücksicht auf gestiegene Operationskosten oder auf Grund von Erfahrungen mit der Touristenklasse Preisanpassungen wünschbar wurden, bewegen sich diese zwischen + 2,5% und 5%.

Hinsichtlich der Frachttarife im Nordatlantikgeschäft liess sich keine Einigung erzielen, so dass nach Ablauf der gegenwärtigen Vereinbarungen am 31. März eine "offene Situation" entstehen könnte.

Zu längeren Diskussionen gab die Frage Anlass, wie inskünftig die Unterschiede zwischen der ersten und der billigeren Touristenklasse einheitlich festgelegt werden sollen. Es wurde schliesslich eine Liste mit minimalen Sitzplatzanordnungen für alle im regelmässigen Liniendienst stehenden Flugzeuge genehmigt. Ein gemischtes Expertenkomitee ist mit der Prüfung der technischen und kommerziellen Seite dieser Neuregelung betraut worden.

Mit Bezug auf die Verpflegung in der Touristenklasse wurde erneut die Forderung unterstrichen, dass sich die Mahlzeiten durch möglichste Einfachheit von denjenigen in der ersten Klasse unterscheiden sollten.

Als Neuerung kann der Gruppenrabatt von 5% für 10-14 Personen betrachtet werden. Gruppen von 15 und mehr Personen erhalten sogar eine Ermässigung von 10%.

Die bereits bestehende Tarifermässigung für Studenten hat eine Aenderung in dem Sinne erfahren, als in Zukunft 25% Rabatt auf dem jeweiligen Tourist- oder Erstklassstarif gewährt wird. Was die Benutzer unserer Nachtkurse besonders freuen wird, ist die Beibehaltung der beliebten, stark verbilligten Nachttarife mit beschränkter Gültigkeitsdauer.

Flugkapitän Robert Fretz ist am 5. Oktober zum vollamtlichen Stellvertreter des Chefs des Departements Operation ernannt worden, wozu wir ihm bestens gratulieren möchten!

Zur Bestellung von zwei DC-7C

Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 15. Oktober die Anschaffung von zwei DC-7C Langstreckenflugzeugen beschlossen. Als Ablieferungstermin kommen Ende 1956 oder Anfang 1957 in Betracht. Die Swissair ist die erste europäische Gesellschaft, die Flugzeuge dieses neuesten Typs bestellt hat.

*

Der DC-7C stellt eine Weiterentwicklung des reinen Landflugzeuges DC-7 und der Ueberseeversion DC-7B dar. Mit der Serienproduktion des "Seven Seas" ist anfangs September begonnen worden, und die ersten sechs Einheiten gelangen voraussichtlich im Sommer 1956 zur Ablieferung an die PAA, die deren 15 in Auftrag gegeben hat. Der 7C hat bei Windstille eine Reichweite von 8'000 km und wird in der Lage sein, mit der vollen Nutzlast von 8,2 t die Strecke New York - Schweiz (ca. 6'440 km) ohne Zwischenhalt und in ca. 50% aller Fälle auch die Ost-West Richtung im Direktflug zu bewältigen. Die Höchstgeschwindigkeit erreicht 625 km/h, die Reisegeschwindigkeiten bewegen sich zwischen dem Maximum 580 km/h und einem Durchschnitt von 550 km/h, womit sich die Flugzeiten über dem Nordatlantik wesentlich verkürzen lassen.

Der 7C hat eine Gesamtlänge von 34,5 m (DC-6B: 32,5m), eine Flügelspannweite von 38,8m (35,8m), ein Fassungsvermögen für 29'750 Liter (20'860 L) Treibstoff, ein Abfluggewicht von 63 t (45,4t) und ein Landegewicht von 48,5t (38,5t). In der ersten Klasse mit Fauteuils-Couchettes Bestuhlung können ca. 44, in der Touristklasse ca. 78 Passagiere über den Atlantik befördert werden. In der gemischten Klasse gibt es 59 Sitze für Touristen und 16 Erstklassplätze, die in Betten verwandelbar sind. Der 7C ist mit 4 Wright Turbo-Compound oder sog. Verbundmotoren ausgerüstet, die zusammen eine Startleistung von 13'200 PS entwickeln. Darunter sind Triebwerke zu verstehen, bei denen die Auspuffgase auf Turbinen geleitet werden, die über hydraulische Kupplungen zusätzliche Kraft an die Propellerwelle abgeben.

Winterflugplan 1954/55:
Das Wichtigste in Kürze

Am 31. Oktober tritt der neue Winterflugplan in Kraft, der bis Mitte April 1955 gültig sein wird.

Schweiz - U.S.A.

- Die Zahl der wöchentlichen Flüge nach New York vermindert sich von 8 auf 6, wovon ein Erstklasskurs mit Fauteuils-Couchettes, 3 Touristklasskurse mit Betten erster Klasse, ein Touristklasskurs ohne Betten erster Klasse und ein Frachtkurs ohne Passagierbeförderung. Auf eine Linienführung über Basel wird einstweilen wieder verzichtet.

Schweiz-Brasilien

- Wie bisher ein wöchentlicher Kurs nach Sao Paulo über Lissabon-Dakar-Recife-Rio de Janeiro mit Fauteuils-Couchettes, wofür kein Zuschlag mehr erhoben wird.

Schweiz-Naher Osten

- Die Nah-Ost Linien werden weiterhin mit gemischter Klasse befliegen. Wöchentlich fünf Flüge nach Athen, je ein Flug nach Tel Aviv und Beirut, drei Kurse nach Istanbul und zwei nach Kairo.

Europa

- Die Tagesstrecke nach Amsterdam übernehmen wir turnusgemäss wieder von der KLM, und die Linie nach Kopenhagen geht in den Betrieb der SAS über.
- Die Strecken Bern-London und Zürich-Innsbruck werden auch in diesem Winter nicht bedient.

Personelle Änderungen im Dept. III - Der bisherige Chef der Sektion Mobile Verbindungen, Herr Paul Auberson, ist am 1. Oktober zum Verbindungsberater ernannt worden, bleibt aber auch in seiner neuen Position dem Chef der Abteilung Verbindungen direkt unterstellt. Zum Leiter der Sektion Mobile Verbindungen wurde der frühere Stellvertreter des Cheffunkers, Herr Emil Scheller, bestimmt. Die Stellvertretung des Cheffunkers hat Herr Andres Flückiger übernommen. Zum Chef ad interim des Linktrainers bei der Sektion Schule und Training wurde Herr Eduard Della Casa ernannt.

Neue Chargen beim Kabinenpersonal - Steward Max Hintermann ist per 1. Oktober mit den Aufgaben eines Streckeninspektors betraut worden, in welcher Funktion er direkt dem Chef der Sektion Kabinendienst untersteht. Zum Check-Steward und Stellvertreter des Chef-Stewards wurde Herr Hans Fritsche bestimmt. Die Funktionen einer Check-Hostess und Stellvertreterin der Chef-Hostess wurden Fräulein Maya Schleidt übertragen. Fräulein Camille Cordey, Fräulein Margrit Hahnart, Fräulein Rita Herzog und Fräulein Silvia Masciadri erhielten die Aufgaben von Check-Hostessen.

Neuer Captain und Pilot-in-Command - Pilot Werner Trösch ist per 16. September in den Rang eines Flugkapitäns aufgestiegen, und Flugkapitän Horst Meyner avancierte am 1. Oktober zum Pilot-in-Command DC-6B für Nordatlantikflüge. Beiden entbieten wir unsere aufrichtigen Glückwünsche.

In Amsterdam werden wir für unsere dortige Vertretung in Bälde neue Lokalitäten beziehen.

Die weiteren Pläne für unsern Flugzeugpark

Die Geschäftsleitung ist vom Verwaltungsrat ermächtigt worden, zum gegebenen Zeitpunkt aus zweiter Hand ein bis zwei zusätzliche Convair Liners 240 anzuschaffen, falls sich dafür die Notwendigkeit ergeben sollte. Gleichzeitig bewilligte der Verwaltungsrat den allfälligen Verkauf der drei DC-4 Flugzeuge.

Happy Landings - Wir freuen uns, wiederum einigen Mitarbeitern beste Glückwünsche zur Vermählung auszusprechen.

- 18.8.54. Hofer Hermann, Abt. Betriebsplanung mit Frl. Gertrud Stutz
- 8.9.54. Bollmann Béla, mit Miriak Miriam, Betriebsplanungsabt., Kloten
- 9.9.54. Wenger Franz, Radio-Werkstatt mit Frl. Anne Marie Marguerite Le Jan
- 10.9.54. Magnin Jean-Louis, Bordfunker, Cointrin.
- 10.9.54. Roth Erwin, Kabinendienst, Kloten
- 11.9.54. Reiser Anton, Fahrwerk-Werkstatt, Kloten
- 11.9.54. Treichler Albert, Sektion Verkehrsbuchhaltung
- 14.9.54. Vollenweider Ernst, Flugbetrieb, Kloten
- 18.9.54. Eichenberger Hans-Rudolf, Abfertigung, Kloten
- 18.9.54. Huber Max, Werft, Kloten
- 18.9.54. Borter Friedrich, Werft, mit Fräulein Lina Eigenheer.
- 27.9.54. Brun Jürg, Linktrainer, Schule und Training, Kloten
- 2.10.54. Widmer Rudolf, Bordfunker, Kloten.

Das kleine Lexikon - Wir beginnen in dieser Nummer mit der Erklärung von englischen Fachausdrücken aus der Luftfahrt, die zwar oft gebraucht, vielfach aber nicht richtig verstanden werden. Die Begriffserläuterungen entnehmen wir dem von der IATA herausgegebenen "Traffic Glossary".

Air Waybill (auch Air Consignment Note genannt) heisst auf deutsch Luftfrachtbrief und ist ein Dokument, das vom Absender selbst oder vom Transporteur ausgestellt werden kann. Es dient als vertragartiges Beweismittel dafür, dass die vom Verfrachter aufgegebenene Sendung zum Transport über eigene oder fremde Linien angenommen wurde.

Free Baggage Allowance ist jenes Quantum von Reisegepäck, das der Passagier ohne Zuschlag auf den Flugpreis mit sich führen kann. Die Limite für solches Freigeepäck beträgt 20 kg in der Touristen- und 30 kg in der ersten Klasse.

Accompanied Baggage sind Gepäckstücke, die auf dem gleichen Flugzeug befördert werden wie deren Eigentümer.

Unaccompanied Baggage sind Gepäckstücke, die nicht auf dem gleichen Flugzeug transportiert werden, das deren Eigentümer zu seiner Reise benützt.

Excess Baggage oder Uebergepäck nennt man das die Freigeepäckgrenzen übersteigende Gewicht für welches ein Transportzuschlag erhoben wird.

MAN FASSE SICH KURZ UND SPARE GELD!

SEIT DEM 19. OKTOBER KOSTET JEDES TELEPHONGESPRAECH VON DREI MINUTEN DAUER ZWISCHEN KLOTEN UND ZUERICH 20 RAPPEN. JEDERMANN WEISS AUS EIGENER ERFAHRUNG, WIE INTENSIV DER SPRECHVERKEHR BEISPIELSWEISE HIRSCHENGRABEN-FLUGHOF SCHON BISHER IMMER GEMESSEN IST. MIT RUECKSICHT AUF DIE HOHEN TELEPHONSPESEN WERDEN ALLE MITARBEITER DRINGEND GEBETEN, DIE GESPRAECHE AUF DAS ABSOLUT NOTWENDIGE MINIMUM ZU BESCHRAENKEN UND STETS DARAN ZU DENKEN, DASS JEDE MINUTE ETWAS MEHR ALS 6 RAPPEN KOSTET.

Appell an das uniformierte Personal

Seitdem das neue Bekleidungs-Reglement dem Personal freistellt, neue oder bereits getragene Uniformen zu beziehen, ist das Reservelager an gebrauchten Uniformstücken bedeutend angestiegen.

Wir sind an einer sofortigen Liquidation dieses Reservelagers interessiert und appellieren deshalb an das zu uniformierende Personal, bei der Bestellung der Uniform an die Möglichkeit des Bezuges einer getragenen, jedoch chemisch gereinigten und in absolut einwandfreiem Zustand sich befindenden Uniform zu denken.

Die neu festgelegten "Liquidations"-Preise belasten den Bezüger mit einem bedeutend kleineren Kostenanteil, als dies bei Bezug einer neuen Uniform der Fall wäre.

Folgendes Beispiel mag dies illustrieren:

Kostenbeteiligung 30% bei Empfang einer <u>neuen</u> Winteruniform:	Fr. 112.-
Kostenbeteiligung 10% bei Uebernahme einer Winter- Uniform aus d. <u>Reserve</u> :	Fr. 40.-
Differenz	<u>Fr. 72.-</u>

Wir hoffen, dass diese kleine Rechnung und unser Appell nicht unbeachtet bleiben werden.

Neueintritte - In der Zeit vom 1. bis 30. September 1954 sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unsere Dienste getreten:

Generalsekretariat

- Büro für Personalversicherungen Wirth Hans

Departement I

Sektion Verkehrsbuchhaltung	Campana Athos
Sektion Hauptbuchhaltung	Grueter Albert
Sektion Hauptbuchhaltung	Häusermann André
Statistikdienst Rechnungswesen	Oberli Ernst
Finanzabteilung Steuern/Versicherungen	Schindler Ruth

Departement II

Büro für Verträge und IATA	Grossen Dr. Miroslaw
Sektion Fracht	Klopfenstein Alice
Luftreisebüro Zürich	Kobler Beatrice
Sektion Verkaufsbeziehungen	Sonnenmoser Trudi
Stadtterminus Basel	Blumer Hans

Departement III

Abfertigungsdienst Kloten	Bognar Gertrud
Abteilung Ground OPS, Kloten	Brunner Hildegard
Abfertigungsdienst Kloten	Christ Peter
Abfertigungsdienst Kloten	Hofstetter Hans
Ground OPS, Büro für Betriebs-Verträge	Horlacher Urs
Startdienst Kloten	Matter Claude
Verpflegungsbetrieb Kloten	Jotterand Charles

Departement IV

Instrumentenwerkstatt

Anderes Arthur
Müller Kurt
Stocker Markus
Ehry Peter

Flugbetrieb
Sektion Bestellung

Candraya Jules
Derrer Emmi
Isler Hans
Gubser Katharina

Elektrowerkstatt
Werft

Egli Josef
Maring Walter
Pavoni Bruno

Ingenieurabteilung
Radiowerkstatt
Motorenwerkstatt

Zürcher Alice
Wohlgemuth Ernst
Maier Bruno

Auslandvertretungen

Chefvertretung Frankfurt

Vorreither Hansjoachim

Frankfurt Flughafen

Bernstein Bruno

Vertretung Düsseldorf

Aubel Raimund

Vertretung Wien

Meyersberg Herta

Vertretung New York

Beer Ruth J.

Vertretung New York

Dengler Franz

Vertretung New York

Owens Frederick

Vertretung Cleveland

Kratofil Dolores A.

Vertretung Rio de Janeiro

Medeiros Mercedes V.

Vertretung Rio de Janeiro

Medeiros Paulo

Vertretung Rio de Janeiro

Monteiro de Rocha Leondino M.

Vertretung Sao Paulo

Lorenzen Günther

Mitteilungen der
FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER
SWISSAIR

Wir hätten die Möglichkeit, durch den "Europäischen Plattenclub" günstig Langspielplatten zu kaufen. Es besteht deshalb die Absicht, die Interessenten für Schallplatten in einer speziellen Untergruppe zu vereinigen. Wer sich dafür interessiert ist gebeten, sich schriftlich bei Herrn F.Barth, Organisationsbureau, Stampfenbachstrasse zu melden.

ASIA HOLIDAY INTERCHANGE (Ferien-Austausch)

Die Ferienzeit ist für den Grossteil unserer Kolleginnen und Kollegen vorbei. Sicher hat der Eine oder Andere einen günstigen und nur ihm bekannten Ferienort ausfindig gemacht.

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns Ihre Erfahrungen und Eindrücke, zusammen mit möglichst detaillierten Angaben, bekannt geben würden, damit wir diese in unserer ASIA-Brochure einschliessen und damit einem grösseren Kreis zugänglich machen können.

Für Mitteilungen, Anregungen und Ergänzungen sind wir dankbar. Senden Sie Ihre Zuschrift an:

Herrn A.Seiler
Swissair ASIA - Delegierter
Stadt Terminus - Luftreisebüro
Z ü r i c h

Besten Dank für Ihre Mitarbeit!

Günstige Einkaufsmöglichkeiten

Eine Reihe von Firmen räumt Swissair-Angestellten gegen Vorweisung des Personalausweises und bei sofortiger Barzahlung besondere Rabatte ein. Die Freizeitorganisation freut sich, an dieser Stelle im Sinne einer vertraulichen Mitteilung ein Verzeichnis der Geschäfte zu publizieren, die unter den genannten Bedingungen Preisreduktionen gewähren.

Rosy Brod, Damenkonfektion Bahnhofstrasse 80, Zürich 1 und Promenade, Davos-Platz	10 % auf den Verkaufsartikeln
Fr.Clostermeyer & Co., Papeterie, Büroartikel Limmatquai 36, Zürich 1	5 % auf den Verkaufsartikeln
Grieder & Cie.(Seiden-Grieder) Air-Shop, Flughafen Kloten	10 % auf allen Artikeln (mit Ausnahme weniger Nettoartikel)
Optiker E.Harnisch Kreuzbühlstr.42, Zürich 8	10 ¹ / ₂ auf Verkaufsartikeln (Brillen, Sonnenbrillen, Feldstecher, Lupen, Kompass, Barometer, Thermometer)
E.Jansen, Institut für Sport und Pflege Weinbergfussweg 4, Zürich 1	10 % auf den Einzelpreisen für Sauna, Massage, Wannenbäder usw.
Möbel-Pfister A.G. Neumühlequai 10-12, Zürich 1	5 % auf den Verkaufsartikeln
Coiffeursalon Alex Lieb Flughof Kloten	5 % auf den allg.Produkten 20% auf den Elizabeth-Arden-Produkten, Vergünstigung im Service (Coiffeurarbeiten)
PLARO Blumenspezialitäten Flughof Kloten	10/20%, ferner 10 ¹ / ₂ bei Hochzeit- und Trauerarrangements.
Seyffer & Co. A.G. Kanzleistrasse 126, Zürich 4	Vergünstigung auf Haushaltsgeräten wie Staubsaugern, Kühlschränken, Waschmaschinen, Höhen-sonnen, Kochgeschirr, el.Oefen.usw. Bastel-Material und Trockenrasierapparaten.
Schweizer Heimatwerk <u>nur</u> Flughafen Kloten	10 % auf den Verkaufsartikeln
J.H. Waser & Söhne, Papierwaren & Bürobedarf Limmatquai 122, Zürich 1	5 % auf den Verkaufsartikeln
Kurhaus Sanrocco, Lugano	10 % auf dem Pensionspreis (Einsichtnahme in den Prospekt bei den Personalassistenten)
Hotel Kurhaus Sonnenberg ob Seewen-Schwyz	10 % auf dem Pensionspreis (Einsichtnahme in den Prospekt bei den Personalassistenten)
Sporthotel Kulm Eug. Baechli (Vater von Steward E.Baechli) Lenzerheide-Valbella	10-20 ¹ / ₂ auf dem Pensionspreis, je nach Saison. (Einsichtnahme in den Prospekt bei den Personalassistenten)



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der September-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Willy Brändli, Malerei, Dept. IV. Fr. 50.-

Der Talon des Vorschlages Nr. 3495 "Standard Gleichrichter" ist uns noch nicht zugestellt worden.

Herr Willy Brändli entwickelte eine Schwenkvorrichtung für das Spritzen der mit Stoff bespannten Steuerteile. Diese Einrichtung bringt uns folgende Vorteile: Zeiteinsparung, da beide Seiten sofort nacheinander gespritzt werden können. Qualitätsverbesserung, da durch das gleichzeitige Trocknen beider Seiten der Stoff gleichmässig gespannt wird.

Nachstehende Vorschläge konnten mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden:

Nr. 1551, 3023, 3030, 3677

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Nummern sind gebeten, sich zu melden, zwecks Abklärung technischer Details.

342 bei Hr. Fey, Sektion Triebwerk
3068)
3404) bei Hr. Bollmann, Abteilung Betriebsplanung

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 292 Ventilsteuering R-1830. Da heute nur noch selten Nacharbeiten an den Stösselstangen vorgenommen werden müssen, lohnt sich die Verwirklichung der gemachten Anregung nicht.
- 345 Einsatzbüchsen für Stösselrohre. Der Einsender hat ca. fünf Wochen vor Eingabe des Vorschlages veranlasst, dass die Stösselrohre nicht mehr in der Motorenwerkstatt, sondern in der Spenglerei repariert werden. Dadurch ist eine Arbeitsverlagerung von einer Werkstatt in eine andere entstanden; eine wirtschaftlichere Durchführung jedoch noch nicht erwiesen.
- 347 Warmflufthandrockner an Stelle von Handtüchern. Diese Idee wurde erstmals am 23.9.53 mit Vorschlag Nr. 2778 vorgebracht und am 24.9. mit Nr. 3416 wiederholt. Leider sind diese Warmflufthandrockner teuer in der Anschaffung und im Unterhalt. Die Störungsanfälligkeit ist noch zu gross. Der Hausdienst wurde schon öfters angewiesen, schmutzige und feuchte Handtücher stets auszuwechseln. Wo dies nicht klappen sollte, ist auf dem Dienstweg Meldung zu erstatten.

- 700 Anbringen einer Leuchtschrift "Swissair-Terminus" bei der Garage-Einfahrt im Terminus Genève. Die Anregung ist an sich berechtigt, wurde jedoch bereits auf dem Dienstweg durch die Leitung des Terminus Genf vor längerer Zeit gemacht. Die erwähnten Anschriften werden in nächster Zeit bestellt.
- 703 Eröffnung eines SWISSAIR-Verkaufsbüros im Zentrum der Stadt Genf. Der Vorschlag ist mit Dokumentationsmaterial gründlich unterbaut, was besondere Anerkennung verdient. Leider muss er aus prinzipiellen Gründen trotzdem abgelehnt werden. Durch die Errichtung eines Verkaufsbüros im vorgeschlagenen Zentrum der Stadt Genf würden unsere Beziehungen zu den Reiseagenturen verschlechtert. Die Policy geht aber dahin, diese Beziehungen so gut wie möglich zu gestalten.
- 872 Tafel für Bekanntgabe der "Messages" im Aéroport Genève. Die vorgeschlagene Tafel bringt bei der heutigen Organisation im Aéroport-Genève noch nicht die gewünschte Verbesserung. Bei den in absehbarer Zeit erfolgenden Vergrößerungen und baulichen Veränderungen wurde die Platzierung des Informationsschalters so vorgesehen, dass die Ausgabe der "Messages" keine Schwierigkeiten mehr bietet. Ob eine Tafel gebraucht wird, steht heute noch nicht fest, ist jedoch sekundär.
- 1823 Neue Massenbänder zwischen Motorhauben und Motoren R-1830. Die vorgeschlagene Ausführung weist noch folgende Nachteile auf: Die Kontaktflächen sind zu klein, die Korrosionsgefahr ist grösser, der Anschluss muss wegen den Vibrationen eine Sicherung haben. Wir empfehlen dem Einsender, das Problem nochmals eingehend zu studieren und einen verbesserten Vorschlag einzureichen.
- 1850 ---- die Magnet-Entlüfter an den Motoren der DC-4 Flugzeugen nicht mehr zu sichern. Die Magnetentlüfter DC-4 sind auf Reduktions-Raccords montiert. Bei den Convairs und DC-6B sind sie direkt aufgeschraubt. Die Sicherung der Magnetentlüfter DC-4 kann weggelassen werden, dafür muss aber der Raccord gesichert werden. Resultat: genau gleich viel Arbeit.
- 1969 ... die Loadsheets sollten auf weisses Papier gedruckt werden, da sich das blaue Papier für die Kopien schlecht eignet. Die blaue Farbe wurde s.Zt. absichtlich gewählt, um Verwechslungen bei den Bordpapieren zu vermeiden. Die Passagierlisten sind bereits weiss, das Frachtmanifest ist gelb, somit musste für das Loadsheet irgend eine andere Farbe gewählt werden.
- 2279 ... dass die Bus-Tickets vom Bus-Chauffeur verkauft werden sollen... Diese Anregung wurde schon ab und zu gemacht. Die Erfahrungen in Kloten haben aber gezeigt, dass der grösste Teil der einreisenden Passagiere die Bus-Tickets in fremden Währungen bezahlt, weshalb der heutige Schalter mit Kasse eingerichtet wurde.
- 2477 Präsenzkontrollblätter. Das vorgeschlagene Kontrollblatt mag gut sein für Betriebe, in denen das gesamte Personal die gleiche Arbeitszeit hat. Für unsern Betrieb würde es keine Vereinfachung sondern eher einen zusätzlichen Papierkrieg bringen. Ueber die näheren Details gibt das Organisationsbüro gerne Auskunft.
- 2549 Ausrüsten sämtlicher Swissair-Flugzeuge mit einer Raketenpistole. Es ist richtig, dass verschiedene amerikanische Armeeflugzeuge mit Raketenpistolen ausgerüstet sind. Dagegen ist kein Typ ziviler Langstreckenflugzeuge mit Druckkabine bekannt, in dem eine solche Abschussvorrichtung eingebaut wäre. Die ICAO schreibt nur Landefackeln vor.
- 2643 Die Schwimmwesten mit Licht und Pfeife ausrüsten. Der Vorschlag ist mit guten Argumenten untermauert, was Anerkennung verdient. Gemäss dem Emergency-Normalisierungsprogramm sollen bis in ca. 3 bis 4 Monaten alle Schwimmwesten mit einer speziellen Lampe (Brenndauer ca. 7 bis 8 Std.) und einem Scotchliteband ausgerüstet werden. Ferner dient als weiteres, optisches Signalmittel für den Tag, dass "DYE-MARKER" ein gelbgrünes Wasserfärbemittel. Ob noch eine Pfeife an der Schwimmweste angebracht werden soll, wird erst nach entsprechenden Versuchen entschieden.

- 2724 Zusammenlegbare Werk-& Einsteigtreppe auf dem Tarmac. Solche Treppen sind teuer in der Anschaffung und im Unterhalt. Bei nicht sachgemässer Behandlung können sie zu Unfällen führen. Die Arbeitsweise mit diesen Treppen auf dem Tarmac bedingt ein rasches Manövrieren, wobei nur feste Treppen die erforderliche Sicherheit gewährleisten.
- 2816 Befestigungsvorrichtung für Türvorlagen in DC-6B. Leider skizziert oder schreibt der Einsender nicht wie diese Vorrichtung aussehen soll. Die Türvorlagen müssen zur Reinigung auf den Aussenstationen und oft auch während des Fluges weggenommen werden können.
- 2863 Ersetzen der Holzwerkzeugkisten durch Bordtaschen in den DC-4 Flugzeugen. Es war schon seit länger Zeit vorgesehen, diese Holzkisten aus den Flugzeugen zu entfernen. Die Durchführung konnte aber erst beim Umbau und Normalisierung erfolgen. Heute sind bei allen DC-4 die Werkzeuge in Blechschubladen eingebaut. Nur die HB-ILU wird zusätzlich mit einer Kiste, enthaltend verschiedene Reserve-Aggregate ausgerüstet.
- 3077 Verlängerungskabel für 28V-Anschlüsse. Solche Verlängerungskabel sind in der Werft vorhanden: Bei der Umformergruppe neben dem DC-6B Dock
Vor der Malereiwerkstatt
Wenn die Flugzeuge richtig den Markierungen entsprechend eingefahren werden, so genügen die bestehenden Verlängerungen.
- 3100 Visierung des Arbeitsrapportbuches durch die TEKO. Der Einsender hatte im März 1954 die Idee, die notwendige Respektierung des "Papiers" mit Hilfe der TEKO (Technische Kontrolle) zu erzwingen. Seither wurde die Dockorganisation (Zonenaufteilung) und die Arbeitsvorbereitung mitsamt den nötigen Unterlagen wesentlich verbessert, sodass es heute der TEKO möglich ist, die Erledigung des "Papieres" zeitgemäss zu verlangen.
- 3259 Scheinwerfer für Arbeiten am Flugzeug auf dem Tarmac. Es sind zwei solche Flutlichtscheinwerfer im Werkzeugkasten des Tarmac-Magazines vorhanden. Die Abteilung Betriebsplanung Dept. IV wird den Betrieb entsprechend orientieren.
- 3261 Heizer für DC-6B. Wir haben zur Zeit zu wenig Deckel auf Lager, um alle Heizer damit anlässlich der Revisionen ausrüsten zu können. Es ist darauf zu achten, dass die Heizer früh genug aus dem Magazin ausgefasst werden, damit die Montage der Deckel ordnungsgemäss vorgenommen werden kann.
- 3288 Sitzplätze bei der Motorenwerkstatt. Vorschlag Nr. 3478 vom 12.8.54. behandelte die gleiche Sache.
- 3295 Gewährung von Kleindarlehen an das Personal aus dem Kapital der Pensionskasse. Die vorgebrachten Argumente sind verständlich; vor allem glaubt der Einsender dadurch dem Ueberhandnehmen der Abzahlungsgeschäfte entgegenzutreten zu können. Wir befürchten aber eher das Gegenteil. Der Unterschied wäre nämlich nur der, dass an Stelle des Käufers die Pensionskasse als Gläubiger und event. "lästiger Mahner" treten würde. Die Anlage von Pensionsgeldern muss in Wertschriften, Hypotheken oder Liegenschaften erfolgen. Darlehen und Vorschüsse an Einzelpersonen bieten keine genügende Sicherheit und sind daher - im Interesse aller Versicherten - nicht erlaubt.
- 3331 Convair-Morgenschnellkurs Zürich-Hamburg im Sommer 1955. Ein Blick auf den Rotationsplan für den Sommerflugplan 1955 zeigt, dass es nicht möglich ist, auf der erwähnten Strecke ein Convairflugzeug einzusetzen. Zudem rechtfertigt die Nachfrage und Ausnützung zurzeit nicht den Einsatz dieses Types.

- 3343 ... a) Auszahlung der Kinderzulagen halbjährlich für grössere Anschaffungen, Ferien, Steuern etc. b) ...periodisch feste Salärabzüge auf eine Sparkasse vornehmen zu lassen. a) Das Wort als solches sagt doch ganz deutlich, für was diese Zulage zu verwenden ist! Zudem wäre die halbjährliche Auszahlung mit administrativen Schwierigkeiten verbunden.
b) Die Frage der Errichtung einer Sparkasse, gespiesen durch regelmässige Salärabzüge wurde schon verschiedentlich aufgeworfen. Bis jetzt hat man den Standpunkt vertreten, es sei Sache des Angestellten, sein Geld richtig einzuteilen. Da eine solche Sparmöglichkeit von einem grossen Teil der Angestellten begrüsst würde, wird die Personalabteilung die administrative Seite dieses Problems mit dem Departement I studieren.
- 3349 Bezeichnung der Sitzreihen und Plätze in den Flugzeugkabinen mittels Plexiglasplättchen. Die Idee kann man gelten lassen. Die Auswechslung dieser Plättchen bei dem vielen Stuhlwechseln bringt aber viel mehr zusätzliche Arbeit und steht in keinem Verhältnis zum Zeitgewinn beim Plazieren der Passagiere.
- 3361 ...in den Flugzeugen die Anschrift "Emergency-Exit" und die Türgriffe mit selbstleuchtender Farbe versehen. Im Zusammenhang mit der Normalisierung des "Emergency-Equipment" ist vorgesehen, eine von den Flugzeugbatterien unabhängige Notbeleuchtung einzubauen, die auf horizontale wie vertikale Kräfte, wie sie in Notfällen auftreten, anspricht. Eine Bezeichnung der Türgriffe etc. mit selbstleuchtender Farbe ist deshalb nicht notwendig. Es sind bereits zwei Flugzeuge vom Typ DC-6B versuchsweise mit dieser Notbeleuchtung ausgerüstet.
- 3364 Kontierung direkt auf Manifest. Das System der aufgeklebten Blätter auf die Manifeste hatten wir bereits früher einmal. Die damals gemachten Erfahrungen waren leider negativ. Der Vorschlag ist aus folgenden Gründen zur Zeit nicht durchführbar: 1. Wegfall der Flugscheinnummern auf den Passagierlisten ab 1.9.54. 2. Verschiedene Manifest-Formate. 3. Teilweise schlecht lesbare Eintragungen, die zur Weiterverarbeitung ungeeignet sind.
- 3366 Lieferschein für Materialsendungen des Einkaufs Dept. I nur noch in einem Exemplar. Die Reklamation ist berechtigt. Die weisse Kopie ist nur für Sendungen ins Ausland bestimmt. Irrtümlicherweise hat ein Angestellter für einige Sendungen in der Schweiz diese zusätzliche Kopie verwendet.
- 3371 Sämtliche Telephonapparate sind für direkte externe Gespräche zu sperren! In den Jahren 1951 und 1952 hat das Inspektorat Erhebungen angestellt, ob die bestehenden O-Schaltungen ganz oder teilweise gesperrt oder beibehalten werden sollen. Auf Grund der damaligen Ergebnisse ist das Inspektorat heute noch der Ansicht, dass an den bestehenden O-Schaltungen nichts geändert werden soll. Die durch das Personal selbst gewählten Nummern sind meistens sofort zur Hand (ab Briefen oder Fakturen etc.) oder man kennt sie auswendig durch öftern Verkehr. Für Angestellte, welche die Möglichkeit haben über ihren Tel.-Apparat Privatgespräche zu führen, ist es eine Ehrensache, die entsprechenden Taxbeträge unaufgefordert der Telephonzentrale abzuliefern.
- 3374 ...dass allgemeine Mitteilungen an das Personal nicht mehr in Dienstcouverts persönlich adressiert werden. Wir betrachten dies nicht als einen Vorschlag sondern eher als eine Reklamation, denn im erwähnten Fall "Einladung zur Durchleuchtung bei der Schirmbildzentrale" handelte es sich um einen kleinen Betriebsunfall. Der Sachbearbeiter, der mit der Durchführung dieser Aktion betraut wurde, war neu im Betrieb und kannte die Vorschriften betr. Postversand noch nicht. Immerhin hat der Einsender recht.
- 3377 ...dass die Hinweistafeln bei den Baracken des Manual Office und des Aerztlichen Dienstes richtig geschrieben werden: nämlich Baracke mit ck. Wir danken dem Einsender für den freundlichen Hinweis. Der Baudienst hat inzwischen den Auftrag zur Anbringung des ck bereits erteilt.

- 3406 Anschaffung einer HAUSER 3SM-Koordinaten--Schleifmaschine für die Mechanische Werkstatt. Das Problem der Anschaffung einer Schleifmaschine ist bei der Abteilung Betriebsplanung seit mehr als einem Jahr im Studium. Die vorgeschlagene HAUSER Koordinaten-Schleifmaschine entspricht jedoch nicht den gestellten Anforderungen. Der angegebene Ankaufspreis stimmt nicht, da verschiedene Zusatzgeräte wie Optik nicht eingerechnet wurden.
- 3413 Rote und blaue Hülsen an den Metallhaken der Kleiderbügel zur Bezeichnung der linken und rechten Seite in der Kabine. Die Haken der Kleiderbügel werden nächstens verkürzt. Die Schonung der Kleider durch die Plastikhülse ist nicht der Rede wert. Die zwei Farben helfen nicht viel, weil doch bei jedem Bügel die Nummer nachgeschaut werden muss.
- 3416 Warmlufthandrockner an Stelle von Handtüchern. Diese Idee wurde erstmals am 23.9.53 mit Vorschlag Nr. 2778 vorgebracht und am 24.9. mit Nr. 347 wiederholt. Leider sind diese Warmlufthandrockner teuer in der Anschaffung und im Unterhalt. Die Störungsanfälligkeit ist noch zu gross. Der Hausdienst wurde schon öfters angewiesen, schmutzige und feuchte Handtücher stets auszuwechseln. Wo dies nicht klappen sollte, ist auf dem Dienstweg Meldung zu erstatten.
- 3421 Ankauf einer "Lesto-Säge". Versuche mit einer Lesto-Säge sind durchgeführt worden, es hat sich aber gezeigt, dass diese Säge nur für ganz bestimmte Arbeiten gebraucht werden kann. Für die Herstellung von Panels ist sie jedenfalls nicht geeignet. Wir haben bereits eine solche Maschine im Betrieb.
- 3437 Die Fenster- & Telephonreinigung in den Bürobaracken ausserhalb der normalen Arbeitszeit durchführen zu lassen. Wir glauben nicht, dass durch diese Reinigungsarbeiten eine solche Störung eintritt, dass dadurch ein bemerkenswerter Ausfall an Arbeitsleistung entsteht. Um blitzblanke Scheiben zu erhalten, muss die Fensterreinigung bei Tageslicht durchgeführt werden; wären sie nicht schön sauber, würde wiederum reklamiert.
- 3447 Pendeltüre in der Lagerbuchhaltung zwischen dem Büro- und dem Maschinenraum. Die vorgeschlagene Lösung ist technisch mit wenig Kosten durchführbar. Wenn diese Pendeltüre als absolut notwendig erachtet wird, so liegt es in der Kompetenz des Chefs der Lagerbuchhaltung, eine entsprechende Anforderung auf dem Dienstweg einzureichen. Der Vorschlag kann nicht prämiert werden, weil die Idee prinzipiell nicht neu und die erwähnte Zeiteinsparung nicht von Bedeutung ist.
- 3460 ...es sollten einige Ueberkleider im Magazin des Flugbetriebes deponiert sein, die auf Anordnung des Meisters oder Schichtenführers ausgefasst werden dürfen... Für Arbeiten in der Flugzeugkabine sollen schmutzige Ueberkleider abgelegt und Swissair-Overalls aus dem Magazin des Flugbetriebes bezogen werden. Solche Overalls sind ständig im erwähnten Magazin vorhanden und können jederzeit ausgefasst werden.
- 3478 Sitzgelegenheiten bei der Motorenwerkstatt. Dies ist kein Vorschlag sondern ein Wunsch. Der Baudienst teilt uns mit, dass im Frühjahr 1955 weitere 10 Bänke vom gleichen Typ, der zur Zeit im Rasen zwischen Wert und Motorenwerkstatt plazierten Gruppe montiert werden.
- 3666 ...dass man in der Kantine das Essen zuerst bezahlt und nachher in Empfang nimmt, damit es heiss eingenommen werden kann. Dies ist keine neue Idee sondern eine der verschiedenen Möglichkeiten, wie man einen Selbstbedienungsbetrieb organisieren kann. Durch die erwähnte Umstellung scheint es möglich zu sein, dass der Pensionär zu einem etwas wärmeren Essen kommt. Die Bedienung als solche geht aber nicht rascher vor sich. Der vorgeschlagene Ablauf würde dagegen die Kassa-Abrechnung und Kontrolle erschweren und voraussichtlich eine zusätzliche Arbeitskraft am Büffet bedingen. Solange aber die Pensionäre selber noch vieles zu einer raschern Abwicklung beitragen können, indem sie das Kleingeld bereithalten und es unterlassen, während der Stosszeit Rauchwaren zu kaufen, besteht kein Grund, vom bestehenden System abzuweichen.

- 3671 Abgabe von Benzin zu einem reduzierten Preis an die Belegschaft. Der Verkauf von Benzin an Dritte ist seitens der Benzin-Union an eine Konzession gebunden. Zur Zeit haben wir keine solche Konzession. Entsprechende Verhandlungen wurden eingeleitet.
- 3685 Leitlinien auf der Rollstrasse zwischen Tarmac und Hangar. Vorschlag Nr.3014 in der Februar-Nummer brachte bereits die gleiche Anregung. Wir wiederholen: "Die Strecke von Mitte Tarmac bis Mitte Hangar beträgt ca. 1100 m. Die Kosten für diese lange ca. 30 cm breite Sicherheitslinie lohnen sich nicht. Während der Nacht und bei starkem Nebel ist der Verkehr auf dem Rollweg unbedeutend. Die erwähnten Hindernisse können durch vorsichtiges Fahren gemeistert werden."
- 3687 ...einen Aufruf zu erlassen, Schäden an Betriebseinrichtungen, Treppen, Schlössern etc. mittels vorgedruckten Meldekarten sofort bekannt zu geben. Jeder Arbeiter und Angestellte ist verpflichtet, solche Schäden unverzüglich seinem Vorgesetzten zu melden. Zudem sollten Defekte auch durch die Angestellten des Hausdienstes und die Securitas entdeckt werden. Von einer schriftlichen Meldung halten wir nicht viel; denn, wenn einer schon zu bequem ist, eine mündliche Meldung zu erstatten, wird er eine schriftliche erst recht nicht machen.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/133/222/238/339/342/343/346/348/349/406/407/416/440/514/601/630/633/646/688/
704/760/763/870/876/1205/1245/1252/1354/1591/1621/1628/1807/1922/1937/1942/1968/
2286/2316/2330/2340/2343/2414/2423/2428/2442/2453/2498/2690/2721/2730/2808/2811/
2817/2840/2870/3042/3054/3068/3070/3093/3094/3212/3217/3224/3225/3226/3232/3238/
3254/3256/3257/3260/3262/3263/3265/3269/3270/3294/3298/3301/3306/3313/3315/3321/
3329/3330/3334/3342/3348/3359/3360/3363/3367/3368/3376/3401/3402/3404/3407/3414/
3419/3443/3444/3454/3456/3462/3463/3464/3473/3474/3479/3485/3491/3502/3668/3684/
3688/3692/3695/3697/3699/3700.

S W I S S A I R
PERSONALABTEILUNG/PERSONALKOMMISSION

Zürich, 20. Oktober 1954

Geht an alle SWISSAIR-Mitarbeiter in Kloten und Zürich

Patenschaft des SWISSAIR-Personals von Kloten und Zürich für das Kinderdorf Pestalozzi in Trogen

Im Januar 1945 wurde die Vereinigung Kinderdorf Pestalozzi mit den zwei Hauptzielen

- Hilfe dem notleidenden Kinde,
- das Kinderdorf, ein Ort des Begegnens, des Zusammenarbeitens, des Verstehens über alle Schranken der Nation, Konfession und Sprache hinweg,

gegründet. Dank der Opferfreudigkeit verschiedener Kreise hat sich das Kinderdorf Pestalozzi in Trogen erfreulich entwickelt. Es beherbergt heute ungefähr 200 Kriegswaisen aus 8 verschiedenen Ländern, darunter auch Schweizerkinder. Die Betriebsmittel werden vorwiegend durch Patenschaften aufgebracht. 1950 wurde die Stiftung Kinderdorf Pestalozzi gegründet.

Einige Mitarbeiter in der Magnetwerkstatt (Dept. IV) sind bereits 1949 eine Patenschaft eingegangen. Heute gelangen zu Ihnen mit der Empfehlung, sich an einer erweiterten "Patenschaft des SWISSAIR-Personals von Kloten und Zürich" zu beteiligen.

Gegenüber dem Personal und dem Kinderdorf Pestalozzi wird diese erweiterte Patenschaft durch die SWISSAIR-Personalkommission Zürich vertreten. Der SWISSAIR steht das Kontrollrecht über diese Patenschaft zu.

Die Personalbüros der Dept. I-IV und des GS lassen bis 31. Oktober 1954 in den Dienststellen Mäppchen mit Dokumentationsmaterial über das Kinderdorf Pestalozzi zirkulieren.

Bitte wenden !

Hier abtrennen und bis 31.10.1954 Herrn Albert Würmle, Werft SWISSAIR Kloten (zu Händen der SWISSAIR-Personalkommission Zürich) senden

Teilnahme - Erklärung :

Name:

Vorname:

Dienststelle:

erklärt sich bereit, sich an der "Patenschaft des SWISSAIR-Personals von Kloten und Zürich für das Kinderdorf Pestalozzi in Trogen" zu beteiligen. Ich verpflichte mich, während mindestens eines Jahres regelmässig bis zum 5. des Monats, erstmals im Monat _____, einen Betrag von Fr. _____ auf das Postcheckkonto VIII 42109 einzuzahlen. Ich behalte mir vor, mehrere oder alle 12 Monatsbeträge zum Voraus zu überweisen.

Ort:

Datum:

Unterschrift:

Teilnehmer dieser Patenschaft kann jeder SWISSAIR-Angestellte werden, der sich verpflichtet, 12 Monatsbetroffene der Patenschaft des SWISSAIR-Personals von Kloten und Zürich für das Kinderdorf Pestalozzi in Trogen zu überweisen.

Die gezeichneten Beiträge sind jeweils bis zum 5. des Monats auf das Postcheckkonto VIII 42109 = Personalkommission des SWISSAIR-Personals Kloten/Zürich, Patenschaft Kinderdorf Pestalozzi, Zürich, einzuzahlen. Es können auch mehrere oder alle 12 Monatsbetroffene miteinander vorzeitig einbezahlt werden.

Den Teilnehmern der Patenschaft werden entsprechende Einzahlungsscheine zugestellt.

Der Rücktritt kann nach 12 Monaten durch Mitteilung an die Personalkommission erfolgen.

Das Personal wird im Oktober 1955 auf dem gleichen Weg über die Aktion orientiert werden.

Wir hoffen, dass sich recht viele SWISSAIR-Angestellte an dieser Patenschaft beteiligen werden. Jeder Beitrag, ob gross oder klein, ist willkommen. Als Teilnahme-Erklärung dient der Abschnitt auf der Vorderseite.

Mit freundlichen Grüßen

S W I S S A I R

Personalabteilung / Personalkommission Zürich

Chapuis *Lüssi* *Wüthrich*

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

Nr. 11

20. November 1954

Unsere Verkehrsleistungen im Oktober

	<u>Oktober 1954</u>	<u>Oktober 1953</u>
Etappenpassagiere	46'151	36'861
	+25%	
Offerierte tkm	7'814'741	4'904'695
	+59%	
Fracht in kg.	627'234	519'295
	+21%	
Post in kg.	253'449	216'382
	+17%	
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	56,4 %	68,2 %

In Europa boten wir 45 % mehr Tonnenkilometer an als vor einem Jahr. Der erzielte mittlere Ausnutzungsgrad von 60,4 % darf für dieses Verkehrsgebiet als befriedigend gelten.

Die Verbindungen mit dem Nahen Osten entwickelten sich wiederum gut. Bei einem Mehrangebot an tkm von 26 % erreichten wir in dieser Region mit 65,3 % den weitaus besten Ausnutzungsgrad.

Der Südatlantik brachte mit einer Auslastung von 54,8 % ein verhältnismässig erfreuliches Ergebnis, und die Linie nach Lateinamerika lässt weiterhin eine gedeihliche Entwicklung erwarten.

Enttäuschend war hingegen das Nordatlantikgeschäft. Obwohl wir auf dieser wichtigsten Strecke 52,7 % mehr Passagier- und Frachtraum anboten als im Oktober 1953, hat die Nachfrage um nur 15,1 % zugenommen. Der Erstklasskurs SR 410/11 mit einer Zulademöglichkeit für sechs Tonnen wurde zwar zu 67,3 % ausgelastet, doch ergab der reine Touristenklasskurs bei gleichem Zuladegewicht eine Ausnutzung von lediglich 41,8 %. Bei den fünf wöchentlichen Diensten mit gemischter Klasse erreichte der mittlere Ladefaktor 48,9 %. Der durchschnittliche Ausnutzungsgrad aller Nordatlantikflüge bezifferte sich auf 49 %.

Insgesamt betrachtet steht der Leistungssteigerung von 59 % eine nur um 32 % angestiegene Nachfrage gegenüber. Der Gesamt-Ausnutzungsfaktor von 56,4 % bleibt hinter den Erwartungen zurück.

Unser Direktionspräsident, Herr Dr. Berchtold, hat am 11. November das Personal in einem eingehenden Referat über den Stand unseres Unternehmens orientiert. Für diejenigen Mitarbeiter, die den Vortrag nicht besuchen konnten, bringen wir hier auszugsweise eine kurze Zusammenfassung der Ansprache.

Herr Dr. Berchtold vermittelte zunächst einen Ueberblick über die expansive Entwicklung der Swissair in den letzten vier Jahren. Während wir im Jahre 1950 mit einem Belegschaftsbestand von 1'541 Personen 27 Millionen Tonnenkilometer produzierten und sich die gesamten Betriebseinnahmen auf 45 Millionen Franken beliefen, beschäftigen wir heute 2712 Angestellte; die Zahl der offerierten Tonnenkilometer dürfte sich per Ende Jahr auf 87 Millionen belaufen, und die Betriebseinnahmen werden ungefähr 110 Millionen Franken erreichen.

Was für Erfahrungen hat uns das Jahr 1954 gebracht ?

"Ich überrasche hier wohl niemanden mit der Feststellung", so führte der Direktionspräsident aus, "dass nicht alles nach Programm gegangen ist. Der Sommer hat uns Betriebsschwierigkeiten und Verspätungen in einer Zahl und in einem Ausmass gebracht, wie wir sie bisher noch nie gekannt haben. Man hat im Publikum der Leitung der Swissair vorgeworfen - und auch bei unserm Personal scheint diese Ansicht da und dort verbreitet zu sein -, dass sie das Flugmaterial zu stark ausnütze; um des 'schnöden Gewinnes' willen würden die Swissair-Flugzeuge in einem Masse überbeansprucht, dass sogar die Sicherheit darunter leide. Zunächst einmal sei dazu festgehalten, dass ein Flugzeug - wie jedes andere Produktionsmittel - natürlich nur dann Geld verdient, wenn es fliegt. Am Boden bedeutet es totes Kapital. Die amerikanischen Gesellschaften, die im Luftverkehr nicht nur eine grössere Wirtschaftlichkeit erreicht haben als diejenigen in Europa und andern Teilen der Welt, sondern zugleich auch eine erheblich grössere Sicherheit, zeichnen sich gerade dadurch aus, dass sie ihr Flugmaterial besonders intensiv einsetzen. Jährliche Flugleistungen von 3'000 und mehr Stunden pro Flugzeug - und zwar im Durchschnitt ganzer Flotten - sind bei den Amerikanern durchaus die Regel. Bei der Swissair erreichen nur die DC-6B Langstreckenflugzeuge eine Flugleistung von etwa 3'000 Stunden pro Jahr und pro Einheit, verglichen mit 1'600 Stunden der Convair Liners und 1'400 Stunden der DC-3. Angesichts dieser Zahlen hält also die Behauptung, die Flugzeuge der Swissair seien übermässig beansprucht, einer näheren Prüfung nicht stand. Mit der Flugsicherheit haben die Einsatzzeiten unserer Maschinen überhaupt nichts zu tun.

Aus den Erfahrungen des vergangenen Sommers muss jedoch eine weitere Schlussfolgerung gezogen werden. Wir müssen uns alle darüber Rechenschaft geben, dass die gleichzeitige Inbetriebnahme von drei neuen DC-6B und drei Convair Liners eine ganz aussergewöhnliche Expansion bedeutet. Wir hätten es uns aus wirtschaftlichen Gründen - und um unsere grossen finanziellen Verpflichtungen zu erfüllen - einfach nicht leisten können, diese teuren Flugzeuge mit einer ungenügenden Ausnützung herumstehen zu lassen. Wir mussten sie fliegen, und so hat das Flugprogramm des Jahres 1954 eine Produktion an offerierten Tonnenkilometern vorgesehen, die sich gegenüber dem Vorjahr auf einen Schlag um rund 60 % erhöhte. Eine Leistungssteigerung von solchem Ausmass stellt an ein Unternehmen ganz aussergewöhnliche Anforderungen. Wenn wir heute feststellen können, dass die Swissair diese Aufgabe gelöst und dass sie die enorm erhöhte Flugproduktion herausgebracht hat, so bedeutet dies an sich einen Erfolg, auf den wir alle stolz sein dürfen, und ich möchte der Belegschaft unseres Unternehmens dafür meinen Dank und meine Anerkennung aussprechen. Wenn sich Schwierigkeiten zeigten, so ist das kein Grund zur Entmutigung. Die Tatsache, dass die grosse Leistung vollbracht wurde, muss uns doch mit Zuversicht erfüllen und uns den Ansporn geben, nun auch noch alle Schwierigkeiten und Friktionen auszumerzen, die sich im ersten Anlauf gezeigt haben.

Dringende Aufgaben stehen bevor

Wir haben wie gesagt im laufenden Jahr unsere Produktion im gewaltigen Ausmass von 60 % gesteigert. Die Qualität unserer Leistung ist dabei gesunken, und wir müssen sie wieder heben. Wir werden das in den kommenden zwei Jahren umso eher tun können, als in diesem Zeitraum keine wesentliche Steigerung unserer Produktionsleistung vorgesehen ist, so dass wir unsere ganzen Anstrengungen auf die innere Konsolidierung des Unternehmens und auf die Erhöhung unseres Leistungsstandards konzentrieren können. Im laufenden Jahr war es nicht möglich, das ganze Mehrangebot an Flugleistungen, das wir auf den Markt brachten, durch eine entsprechende Nachfrage zu kompensieren. Die Verminderung des Ausnutzungsgrades - 1953 belief er sich auf 70 %,

und in diesem Jahr wird er erheblich unter 60 % fallen - ist gleichbedeutend mit der Tatsache, dass unsere Verkehrseinnahmen mit der Betriebsexpansion nicht Schritt gehalten haben; sie sind in den ersten drei Quartalen um volle vier Millionen Franken hinter unseren Budgeterwartungen zurückgeblieben.

Wenn sich unsere ganze Belegschaft bewusst ist, dass es nun gilt, eine ganz besondere Anstrengung zu unternehmen, um einen sehr beachtenswerten Teilerfolg zu einem Gesamterfolg werden zu lassen, dann können wir die kritische Phase erfolgreich überwinden.

Wenn es also im kommenden Jahr vor allem darum geht, die Qualität unserer Leistung zu verbessern, dann müssen wir uns auch darüber Rechenschaft ablegen, dass es sich hier nicht um technische Dinge handelt.

Besserer Kundendienst tut not

Im letzten Sommer waren es nicht einmal die häufigen Verspätungen an sich, die unsere Kunden am meisten verärgerten, als vielmehr die leider recht häufige Tatsache, dass die betroffenen Passagiere vom Personal der Swissair wenig entgegenkommend, ja oft sogar unfreundlich behandelt wurden. Ich möchte hier richtig verstanden werden: Ich sage nicht, dass das immer der Fall war und dass alle unsere Angestellten, die mit dem reisenden Publikum zu tun haben, ihre Pflichten schlecht erfüllten. Es sind im Gegenteil auch Fälle vorgekommen, wo verspätete Flüge sogar zu einem Erfolg für unsere Gesellschaft wurden, weil z.B. ein Captain es verstand, die richtigen Worte der Erklärung und Entschuldigung zu sagen, das Kabinenpersonal die enttäuschten Passagiere mit besonderer Liebenswürdigkeit betreute und die Angestellten des Bodendienstes alles taten, um den betroffenen Fluggästen zu helfen.

Dass diese Fälle aber die Regel gewesen seien, können wir leider nicht behaupten. Im Gegenteil: Wir müssen leider feststellen, dass die Zahl der Reklamationen, die sich mit Grund über eine schlechte Behandlung durch unser Personal beklagten, erschreckend gross gewesen ist. Diese Dinge haben uns im vergangenen Sommer unendlich mehr geschadet, als alle Verspätungen und betrieblichen Schwierigkeiten. Eine solche Feststellung muss uns alle aufrütteln, denn es kann keinem von uns - in welcher Stellung er auch tätig sei - gleichgültig sein, wenn unsere Gesellschaft Einnahmen verliert, weil es bei uns Angestellte gibt - und zwar immerhin in grösserer Anzahl - die aus Bequemlichkeit, Unbeherrschtheit oder sogar Taktlosigkeit unsere Passagiere erzürnen. Wir haben allen Grund, dieser Erscheinung energisch nachzugehen, und ich appelliere hier mit grossem Ernst und Nachdruck an die Mitarbeit sämtlicher Kader und des ganzen Personals. Alle müssen hier mitwirken; es geht nicht nur diejenigen an, die bei der Abfertigung, im Auskunfts- und Verkaufsdienst oder an Bord der Flugzeuge direkt mit den Passagieren zu tun haben, obwohl die unmittelbaren Sünder in der Regel hier zu finden sind. Wenn nämlich in unserem ganzen Unternehmen eine Atmosphäre der Freundlichkeit, der gegenseitigen Hilfsbereitschaft besteht, dann wirkt dies auch gegen aussen; sie erfasst die Angestellten des Publikumdienstes mit der zündenden Kraft des guten Beispiels und verwandelt sich für unser Unternehmen in geschäftlichen Erfolg. Die Geschäftsleitung hat nie eine Gelegenheit vorbeigehen lassen, um dem Personal die Tatsache vor Augen zu führen, dass nur ein ganz erstklassiger Service und erstklassige Leistungen die Swissair zum dauernden Erfolg führen können. Eine unter allen Umständen zuvorkommende, wirklich kulante Betreuung der Passagiere macht sich immer bezahlt. Unsere Angestellten haben absolut kein Recht, unfreundlich zu sein. "What can I do for you?" - muss die geistige Haltung unserer Angestellten sein. Diese Dienstbereitschaft, die wir verlangen, muss auch im internen Verkehr herrschen.

Ausblick

Wir nähern uns dem Ende eines bedeutungsvollen Jahres in der Geschichte unseres Unternehmens, eines Jahres voller Schwierigkeiten aber auch eines Jahres vielversprechender Erfolge. Lassen wir uns von den Widrigkeiten nicht entmutigen, sondern stehen wir zusammen und machen wir eine grosse Anstrengung, um alle Schwierigkeiten in dieser entscheidenden Phase zu überwinden. Das finanzielle Resultat des Jahres 1954 wird nicht unsern Hoffnungen entsprechen, aber wir kennen die Gründe, wir wissen, wo es fehlte und wir haben gute Aussicht, im nächsten Jahr einen besseren Abschluss zu erzielen".

Vom Departement I - Der bisherige Chef des Büros Betriebsbuchhaltung und Kalkulationsdienst und Stellvertreter des Hauptbuchhalters, Herr H. Röllin, ist per 31. Oktober aus unsern Diensten ausgetreten. Als sein Nachfolger hat Herr P. Neumeyer am 1. November interimistisch die Leitung des genannten Büros übernommen. Zum neuen Stellvertreter des Chefs der Sektion Hauptbuchhaltung wurde der Leiter des Abschluss- und Budgetdienstes, Herr A. Müller, bestimmt.

Aussenvertreterkonferenz - Vom 7. bis 10. Dezember findet am Hauptsitz in Zürich die alljährliche Konferenz unserer Aussenvertreter statt, an der etwa fünfzig Personen teilnehmen werden.

Grüsse an unsere Kranken - Wir möchten an dieser Stelle wieder einmal unserer kranken Mitarbeiter gedenken und ihnen allen eine recht baldige Genesung wünschen. Für längere Zeit ans Krankenbett gebunden sind gegenwärtig Frau Elsa Brüggmann, Lingerie Kloten; die Herren Charles Goumaz, Pilot, Genf; Hans Meier, Bordmechaniker, Zürich; F. Güdel, Hauptlager Bordbuffet, Kloten; Jakob Gehrig, Meister, Start Kloten; Ernst Dietrich, Flugbetrieb Kloten; Heinrich Scheibli, Meister, Schlosserei Kloten; Alfred Marthaler, Schlosserei Kloten; Emil Wexler, Schlosserei Kloten; Walter Schweizer, Betriebsplanung Kloten; Otto Troxler, Verkehrsbuchhaltung Poolbüro, Zürich; und Carl Heggin, Zahlungsbüro, Zürich. Aber auch allen andern Patienten möchten wir vollständige Erholung wünschen !

Das kleine Lexikon -

Baggage Tag ist eine aus zwei Abschnitten bestehende Gepäcketikette, deren einen Teil (strap tag) an aufgegebenen Gepäckstück befestigt und der andere Teil (claim tag) dem Passagier ausgehändigt wird. Mit dem claim tag muss sich der Fluggast als Eigentümer seines Gepäcks ausweisen.

Carriage bedeutet soviel wie Beförderung. Unter Carrier ist die transportierende Gesellschaft und im weiteren Sinne jedes Luftverkehrsunternehmen zu verstehen.

Charge for No-Shows oder No-Show-Gebühr wird innerhalb der IATA-Konferenzzone 2 (Europa, Afrika, Naher und Mittlerer Osten) von solchen Passagieren erhoben, die (a) zum flugplanmässigen Start des Fluges nicht erscheinen, ohne vorher die reservierten Plätze abbestellt zu haben, (b) ihre reservierten Plätze nicht einnehmen können, weil sie zu dem von der Transportgesellschaft festgesetzten Zeitpunkt nicht zur Abfertigung erschienen, oder (c) infolge ungenügenden Reisedokumenten nicht zum Transport zugelassen werden können. Die Gebühr beträgt 25 % des für die fest gebuchte Passage anwendbaren einfachen Tourist- oder Erstklasstarifs.

C.O.D. = Cash On Delivery entspricht einer Vereinbarung zwischen dem Absender und den Frachtführer, wonach der letztere bei Ablieferung des Transportgutes den auf dem Luftfrachtbrief erwähnten Betrag beim Empfänger einkassiert.

Es gibt wieder DC-6B-Aschenbecher - Ab 1. Dezember werden wiederum diese auch als Geschenkartikel beliebten Aschenbecher zum Preise von Fr. 14.50 erhältlich sein. Sie können bei den Herren H. Höppli, Empfang Hirschengraben, R. Weber und H. Stadtmann, Portiers der Werft und bei der Stationskasse Kloten bezogen werden.

Happy Landings ! - Wir freuen uns, auch in dieser Nummer wieder einigen Mitarbeitern herzlichste Glückwünsche zur Vermählung auszusprechen:

- 25. 9.54 Keller Ferdinand, Abfertigung, Kloten
- 4.10.54 Lüthy Josef, Startdienst, Kloten
- 4.10.54 Baeriswyl Emil, Frachtdienst, Kloten
- 9.10.54 Traber Max, Pilot, Kloten
- 9.10.54 Tschanz Herbert, Hydraulische Werkstatt, Kloten
- 9.10.54 Spengler-Lüthi Heidi, Sektion Finanzverwaltung, Zahlungsbüro
- 14.10.54 Aeschbacher Albert, Schreinerei, mit Fr. Margrit Bletscher
- 13.11.54 Moser Heinrich, Vertretung Berlin

eronautische Kuriosa - Der Bürgermeister von Châteauneuf-du-Pape hat kürzlich ein Erbot erlassen, wonach die ominösen "Fliegenden Teller" das Gebiet seiner Gemeinde weder überfliegen, noch darauf landen dürfen. Jede solche Maschine würde ohne Verzug beschlagnahmt. Mit dem Vollzug dieses Dekretes, das vom Präfekten des Departementes auschliesslich die Genehmigung erhielt, wurde der Feldhüter beauftragt !

* * *

Der gesetzesfreudige Maire hatte mit seinem Ukas vielleicht gar nicht so unrecht. Im italienischen Dorf Tradate spielten nämlich einige übermütige Burschen jüngst einen bösen Streich. In den Abendstunden des 28. Oktobers tauchte dort plötzlich ein bemannter "Fliegender Teller" auf - die Besatzung bestand allerdings aus waschechten Italienern, die sich als Marsbewohner verkleidet hatten. Zahlreiche Tradatiner beobachteten in einem Ackersfeld tatsächlich einen tellerförmigen, schimmernden Gegenstand, dem einige seltsame Gestalten entstiegen. In der grossen Aufregung wusste keiner der Augenzeugen, was zu tun wäre. Nach wenigen Minuten verschwand dann aber der ganze Spuk unter Sirenengeheul und mit einem starken Knall. Alles was zurückblieb war ein ziemlich tiefes Loch im Boden, das von den Italo-Marsianern in aller Eile ausgehoben wurde. Eine Mailänder Tageszeitung brachte den Bericht von der ersten Landung eines F.T. in sensationeller Aufmachung als Exklusiv-Reportage. Allein die Täuschung währte nicht lange, denn der Schwindel kam rasch an den Tag. Immerhin brachte es Tradate praktisch über Nacht zu einer lächerlichen Berühmtheit.

* * *

Offenbar gibt es auch in Belgien Leute, die mit Landungen von "Fliegenden Tellern" rechnen. In Brüssel wurde jedenfalls dieser Tage ein "nationales Empfangskomitee für die ersten Besucher vom Mars" ins Leben gerufen, und ähnliche Gründungen sollen auch in den Provinzen bevorstehen. Der Zeremonienmeister des Brüsseler Komitees hat bereits eine Art Knigge für den Umgang mit den Marsleuten ausgearbeitet. Darin empfiehlt er, die Gäste aus dem Weltraum ja nicht zu erschrecken und ihnen höflich zu begegnen. "Immerhin", so heisst es in den Instruktionen, "ist Vorsicht am Platze. Laden Sie den Marsbewohner durch ein Zeichen ein, Ihnen zu folgen. Bringen Sie ihn mit friedfertigen Tieren (!) zusammen, um seine Reaktionen zu prüfen". Das übrige Empfangszeremoniell sieht unter andern eine Dankesmesse, einen Empfang im Stadthaus, eine Ehrung des Unbekannten Soldaten, die Degustation belgischer Spezialitäten, ein Volksfest und ein Feuerwerk vor.

* * * *

Soeben erreicht uns noch eine Meldung der AFP aus London : " In England hat sich eine Aktiengesellschaft "Flying Saucers Limited" mit einem Kapital von 100 Pfund Sterling gebildet. Die Firma verfolgt den Zweck, "Informationen über Fliegende Teller und andere unbekannt fliegende Gegenstände zu erhalten, zu sammeln und zu verbreiten". Der Verwaltungsrat der Gesellschaft besteht aus vier Mann.

* * * *

Post aus England erhielt in der zweiten Hälfte Oktober einer unserer Angestellten in Hirschongraben. In dem am 25. Oktober abgestempelten Umschlag befand sich eine Glückwunschkarte für Weihnachten und Neujahr. Absenderin war eine bekannte britische Luftverkehrsgesellschaft. Das nennt man Vorausplanung !

Ein gelungener Titel - Wir haben in der August-Ausgabe der "News" zur Beteiligung an einem Wettbewerb aufgefordert, bei dem es darum ging, einen möglichst guten Namen für die Revue des alljährlichen Personalfestes in Genf zu finden. Wie wir erfahren, lautet nun das Resultat wie folgt :

<u>Rang</u>	<u>Titel</u>	<u>Vorschlag von:</u>
1.	SOIREE AUX CHANTS D'AILES	R. Wälli, SWR Genf
2.	"Air"Gottons	P.G. Monnier, SWR Genf
3.	En Piste !	R. Wälli, SWR Genf
4.	"Aile" et Lui !	P.G. Monnier, SWR Genf
5.	Carnaval des Helices	H. Müller, Kloten
6.	A Coup d'Ailes	Frl. Strobel, SWR Genf
7.	"Convair"sation	P.G. Monnier, SWR Genf

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats Oktober sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetreten:

Generalsekretariat

- Rechtsdienst Bertschinger Dora

Departement I

- Statistikdienst Rechnungswesen Häggi Kurt
- Speditionsbüro Lüthi Ernst

Departement III Kloten

- Abfertigungsdienst Egger Margrit
Stampfli Adolf
Studacher Emil
Müller Robert
Rohrer Ursula
Kleisli Hans

- Personalbüro
- Postverteilung
- Ground OPS Büro für Fracht- & Postabfertigung
- Kabinendienst, Wäscherei Gerwig Monique
Eggimann Elsbeth

Departement IV Kloten

- Betriebsplanungsabteilung
Sektion Betriebsstudien Buchli Eduard
- Sektion Triebwerk, Motoreneinbau Bühlmann Albert
- Sektion Triebwerk, Motorwerkstatt Denzler Karl
Müller Bruno
Gassmann Walter
Fischer Alex
Riedo Armin
Hofer Vroni

- Sektion IERA, Radiowerkstatt

- Sektion Bestellung
- Ingenieurabteilung
Sektion Flugzeugplanung Steiner Roland
- Sektion Technischer Einkauf Tyrluch Erika
Werner Hans
- Sektion Flugzeugunterhalt, Werft Brunner Jakob
Ernst Hans

Direktion Genf

- Abfertigung Cointrin Ceresole Alexander
- Technischer Dienst Cointrin Hohl Walter

Auslandvertretungen

- Barcelona Carbonell Maria
- Nizza Faucheux René
- Los Angeles Hughes Constan
- Kopenhagen Rahlenbeck Inga
- Instruktion allg. Schmid Kurt
- London Leffler Pauline
Wall Patricia Ann
Eisemann Marianne
Wogatzke Werner
- Frankfurt Valent Luciano
White James
- Mailand
- New York

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals

Schallplattenkonzert

Wir werden am 1. Dezember um 18.10 Uhr im Grossen Sitzungszimmer, Hirschengraben, III. Stock, ein Demonstrationskonzert mit Langspielplatten veranstalten. Das Konzert, das ungefähr 90 Minuten dauern dürfte, steht im Rahmen der Werbung für den Europäischen Plattenklub, dem wir uns bei genügendem Interesse mit einer Untergruppe anschliessen könnten. Für Kloten ist ein ähnliches Konzert vorgesehen, dessen Ort und Zeitpunkt rechtzeitig durch Anschlag bekanntgegeben werden wird.

Nachtrag - Wir haben in der letzten Nummer der "News" ein Verzeichnis von Geschäften publiziert, die Swissair-Angestellten gegen Vorzeigung des Personalausweises und bei sofortiger Barzahlung Rabatte gewähren. Inzwischen wurden uns noch drei weitere solche Firmen gemeldet, nämlich :

G. Winterhalder A.G., Taxi Tag- & Nachtbetrieb,
Camionettendienst, Werdstrasse 128, Zürich

10 % für Taxi- und Carfahrten,
Fahrten mit Camionetten, Abgabe
von Mietwagen.

Möbelgeschäft Anton Bilgeri, Polstermöbel
Neumarkt 25, Ausstellungsbesuch nach Ver-
einbarung (Vater von Georg Bilgeri, FRV)

10 % auf allen Artikeln

Eichenberger & Woodtli, Kräuterkosmetik,
Gesichts- und Körperpflege sowie Haar- und
Warzenentfernung, Baumackerstr. 61, Zürich

20 % auf sämtlichen Behandlungen
und allen geführten (biologischen)
kosmetischen Artikeln.

Bitte notieren : 12. Februar 1955 Swissair-Ball !

Wir machen Sie schon heute auf unsern Swissair-Ball vom 12. Februar 1955 im Kongresshaus Zürich aufmerksam und verraten Ihnen, dass an diesem Anlass - unter dem Motto Aegypten - nicht nur gute Orchester, sondern auch bekannte Künstler für ausgezeichnete Unterhaltung sorgen werden. Wir hoffen, dass sich recht viele Firma-Angehörige diesen Abend reservieren werden. Weitere Angaben folgen später.

Tennis-Club - Am 27. November feiert der Club im Hotel "Landhus" in Seebach den Saisonabschluss. Zu dieser Veranstaltung, die mit einem Apéritif um 19.15 Uhr, nach einer vorangegangenen Kegelmeisterschaft (Beginn 17.00 Uhr), eingeleitet wird, sind Mitglieder, Freunde und Gönner herzlich eingeladen. Anmeldungen für das Nachtessen (Fr. 5.--) sind erbeten bis 24. November an Herrn J. Bauer, Navigation, Departement III, Kloten.



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der Oktober-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

<u>Herr Hans Gerspach</u> , Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 60.--
Fräulein Marlis Walt, Stationsleitung, Dept. III	Fr. 20.--
Herr Hans Jakob, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Karl Müller, Kontrollabteilung, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Willy Brändli, Malerei, Dept. IV	Fr. 10.--

Herr Hans Gerspach machte darauf aufmerksam, dass die Bendix-Selengleichrichter Type FE 84334/35 durch ein billigeres und besseres Schweizerfabrikat ersetzt werden können.



Fräulein Marlis Walt hatte Erbarmen mit den Groundhostessen, die bei Regenwetter die roten Schirme zu den Flugzeugen schleppen müssen und zeichnete nebenstehendes, sehr praktisches Transportgerät.

Herr Hans Jakob schlug vor, die Vertiefungen bei den Oxygen-Anschlüssen in den DC-4 Flugzeugen mit Gummideckeln abzuschliessen, damit kein Staub mehr eindringen kann.

Herr Karl Müller machte die Feststellung, dass der Draht des Thermostaten für die Kabinenheizung der DC-4 durch die Haken der Kleiderbügel beschädigt wurde. Er skizzierte einen bessern Schutzdeckel, womit diese Störungsquelle eliminiert wird.

Herr Willy Brändli schlug vor, das Auto-Polierpapier nicht mehr in Rollen, sondern fertig zugeschnitten in Paketen einzukaufen; dadurch resultiert eine kleine Einsparung an Arbeitszeit und Material.

Nachstehende Vorschläge konnten mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 346, 348, 350, 1968, 3254, 3256,
3262, 3263, 3298, 3367, 3456, 3474.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden.

- 633 Abschaffung der Lufttransportbedingungen in den Flugscheinen - Abschaffung der Flightcoupons - Einführung der mikrophotographischen Registratur beim Verkauf, sowie vor dem Abflug der einzelnen Teilstrecken. Der Einsender meint, dass dies eine umwälzende Neuerung darstelle; dies ist aber der einzige Punkt in dem wir mit ihm einig gehen. Leider ist diese Neuerung praktisch nicht durchzuführen, da zu kompliziert und viel zu kostspielig.
- 876 Krankentransport im Flugzeug. Die vorgeschlagene Lösung ist nicht befriedigend. Dieses Problem wurde von der Ingenieur-Abteilung bereits eingehend studiert und Bericht Nr. 69 vom 7.1.1953 gibt über alle Details Auskunft.
- 1591 Uniformen: Umschläge an den Hosen - Abnehmbare Kragen - Blaue Hemden. Die Uniformierung ist im Bekleidungsreglement festgelegt.
- 1628 ...analog der Schirmbildzentrale, periodische Untersuchung über Grad der Nervosität und Blutdruck. Die vom Vorschlagenden erwähnten Vorteile sind nicht von der Hand zu weisen. Diese Kontrolluntersuchungen würden aber eine enorme personelle und materielle Ausweitung des "Aerztlichen Dienstes" bedingen.
- 1942 Einheitliche Bürobarackenbezeichnung mittels Farben. Die Verwendung von Farben für die Departemente und Abteilungen würde unübersichtlich. Das seinerzeit eingeführte System im Dept. IV ist weniger systematisch als das vorgeschlagene, genügt aber den Ansprüchen.
- 2237 Beschaffung niedrig verzinslicher Kredite. Die Finanzierungsfragen der Swissair gehören zu den schwierigsten und weitschichtigsten Aufgaben der obersten Organe der Firma. Sie fallen aus dem Rahmen des Vorschlagswesens.
- 2238 Tarifunifikation und gemeinsame Tarifpublikation aller IATA-Carriers. Diese Idee besteht schon seit dem Gründungsdatum der IATA. Da es viele Gesellschaften gibt, die von einem solchen Allgemeinwerk nichts wissen wollen, konnte die Idee noch nicht verwirklicht werden. Seit etwa drei Jahren publizieren immerhin ca. 40 Gesellschaften ihre Tarife im sogenannten "Consolidated Barrington Tarif Manual". Die Kosten waren aber für die einzelnen Gesellschaften derart hoch, dass der Verkaufswert des Manuals in Frage stand. Am 1. Oktober 1954 wurde auf die Weiterführung des "Barrington Manuals" verzichtet. Im kommenden Jahr wird die Swissair mit 6 andern Gesellschaften einen erneuten Versuch auf einer andern Basis unternehmen.
- 3042 bei internen Telephon-Anrufen nur noch drei Mal läuten lassen. Diese Lösung ist leider nicht zweckmässig, da sie nur für einzelne Büros vorteilhaft wäre.
- 3260 Ausbau der Benzinbahnen in den DC-6B. Der Ausbau und die Revision der Hahnen ist durch das Laufzeit- und Revisionsprogramm bestimmt. Nach den neuesten Revisionsvorschriften ist die Betriebszeit der DC-6B Benzinbahnen auf 6000 Std. festgelegt. Es trifft freilich zu, dass Hahnen aus dem Magazin infolge Alterung der Abdichtung undicht waren, während die revisionsmässig ausgebauten Hahnen noch genügten.
- 3265 Verwendung von Heftklammern "Pontiac" für die Archivierung. Diese Art ist nicht neu und kommt überall dort zur Anwendung, wo es sich um eine endgültige Archivierung handelt.
- 3334 Verarbeitung des Form. OG/2029a in eine Bewegungskontrolle mittels Lochkarten. Die vorgeschlagene Neuerung ist inzwischen durch eine noch bessere Lösung überholt worden.

- 3376 Verlegung des Busbilletverkaufs in den Zollabfertigungsraum. Der Ort des vorgeschlagenen Verkaufsschalters verursacht Stockungen zwischen der Zollbank und der Glaswand; der reibungslose Weggang der Passagiere zum Autobus ist nicht gewährleistet. Begleitpersonen, die sich im Vorraum aufhalten, könnten ihre Buskarten nicht an diesem Schalter kaufen. Es müsste somit ein zweiter Schalter ausserhalb des Zollraumes errichtet oder die Glaswand durchbrochen werden. Das Personal, welches heute am Informationsschalter Busbillet verkauft, wird auch für andere Arbeiten zugezogen, was am vorgeschlagenen Standort nicht mehr möglich wäre.
- 3443 Sicherungsvorrichtung bei den Arbeiten auf der Rumpf-Oberseite im Nose-Dock. Die Idee ist gut - aber nicht neu. Bereits 1953 wurde eine solche Sicherungsvorrichtung über dem DC-6B Dock projektiert, musste aber wegen der Krahnbahn weggelassen werden. Der Laufsteg rund um das Flugzeug vermindert wenigstens die Höhe bei einem eventuellen Sturz. Bei der neuen Nosedock-Anlage ist diese Sicherheitsvorrichtung im Projekt bereits enthalten.
- 344 Einführung eines Abonnementes mit dem alle Konsumationen in der Kantine bezahlt werden können. Aus kontrolltechnischen Gründen müssen die Einnahmen nach Sparten wie: Esswaren, Getränke, Rauchwaren etc. in die Registriekasse eingetippt werden.
- 3463 Bessere Beschriftung im Flughafen (Abfertigungstrakt). Wir haben in den Protokollen der Flughafenrapporte nachgeblättert und festgestellt, dass die erwähnten Mängel bereits bekannt sind und die FIG schon verschiedene Versuche zur Verbesserung unternommen hat. Die Angelegenheit ist noch nicht abgeschlossen.
- 3473 Ausbau des Docks hinter dem Fahrwerk. Das Dock wird in absehbarer Zeit um das Teilstück Flügeldock-Rumpfmittle erweitert, wobei die im Vorschlag angedeuteten Verbesserungen berücksichtigt sind. Die Ausführung konnte noch nicht erfolgen, weil bis heute noch nicht entschieden ist, ob auch die DC-4 in dieses Dock kommen, was auf verschiedene Abmessungen Einfluss hat. Feste Installationen am Malabar-Bock wurden vom Dockmeister, weil zu gefährlich, abgelehnt.
- 3477 Einbau einer Warnanlage am Dock, dass der Strom erst eingeschaltet werden kann, nachdem die ganze Dockbelegschaft gewarnt wurde: dadurch Herabsetzung der Kurzschlussgefahr. Eine Sirene oder ein Horn kommt nicht in Frage. Wird an mehreren Flugzeugen gleichzeitig gearbeitet, so können die Hornzeichen zu Missverständnissen führen. Ferner hat die Erfahrung gezeigt, dass immer wieder gegebene akustische Zeichen abstumpfend wirken und überhört werden. Zur Zeit wird die Möglichkeit von zusätzlichen Signallampen geprüft.
- 3502 Abgabe von "Kreiertüchlein" mit Aufdruck der wichtigsten Notenkurse. Das Sujet ist für uns ungeeignet, da die Wechselkurse ja ständig wechseln. Wir haben seit Jahren eigene Tüchli, die an Erstklasspassagiere abgegeben werden. Zur Zeit sind vier neue Sujets in Arbeit, die als gut gelungen bezeichnet werden dürfen.
- 3603 Werkzeugboys für Motorenprüfstand. Die Idee der Werkzeugboys ist nicht neu. Der skizzierte Boy ist ein handelsübliches Modell. Sofern für den Motorenprüfstand solche Werkzeugboys notwendig sind, liegt es in der Kompetenz des betr. Meisters, eine entsprechende Anforderung zu machen.
- 3674 Strikte Verwendung der internen Couverts für die interne Betriebspost. Darüber bestehen bereits Weisungen, die von Zeit zu Zeit in Erinnerung gerufen werden. Leider gibt es immer wieder Angestellte, die zu wenig darauf achten.
- 3692 Hydraulische Vorrichtung zur bessern Demontage des Propellerdoms. Seit 23.4.1954 hat das Konstruktionsbüro der Abt. Betriebsplanung den Auftrag, eine solche Abzugsvorrichtung zu erstellen. Diese Vorrichtung ist bereits im Bau, dabei wurde einer mechanischen Lösung der Vorzug gegeben.

3695 Transportable Bühne für Motor-Umlad in Frachter DC-4. Der Vorschlag kommt zu spät. Die Konstruktion einer, auf einen Lastwagen montierten beweglichen Hebebühne, ist bereits fertiggestellt.

3699 Verlad von Flugzeugmotoren mittels einem Transportjoch. Dieser Vorschlag wurde ebenfalls zu spät eingereicht. Besondere Anerkennung verdient die gemachte Skizze. Das vorgeschlagene Joch wird bereits von verschiedenen Luftfahrtsgesellschaften verwendet, hat sich aber nur teilweise bewährt. Die Konstruktion einer beweglichen Hebebühne, auf einen Lastwagen montiert, ist bereits fertiggestellt. Dieses Verladehilfsmittel eignet sich nicht nur für den Verlad von Motoren sondern auch für andere Frachtstücke.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/133/222/238/339/342/343/349/351/352/353/406/407/416/440/514/601/630/
646/661/688/704/759/760/763/870/1054/1205/1245/1252/1253/1354/1621/1807/
1912/1920/1921/1922/1937/1968/2286/2316/2330/2340/2343/2414/2428/2442/2453/
2498/2653/2690/2702/2707/2721/2730/2808/2811/2817/2820/2840/2870/3054/3068/
3070/3093/3094/3212/3217/3224/3225/3226/3232/3238/3257/3269/3270/3294/3299/
3301/3306/ /3315, 3321/3329/3330/3342/3348/3359/3360/3363/3368/3382/3384/
3385/3387/3401/3402/3404/3407/3414/3419/3454/3462/3464/3479/3485/3491/3602/
3605/3613/3617/3620/3626/3628/3631/3631/3633/3634/3635/3668/3684/3688/3697/
3700/3701/3702/3704/3707/3708.

Zur Zeit sind über 100 Vorschläge pendent. Wir bitten alle, die Vorschläge zur Begutachtung erhalten haben, ihre Schubladen einmal gründlich durchzusehen und die Vorschlagspendenzen bis zum Jahresende zu erledigen. Zum voraus besten Dank für Ihre prompte Mitarbeit.

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENTST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

Nr.12

20.Dezember 1954.

Wenn ein Jahr zu Ende geht, pflegt man Rückschau zu halten auf erzielte Erfolge und erlittene Enttäuschungen. Man blickt auch vorwärts auf die bevorstehenden Aufgaben und Probleme. Dies gilt in gleicher Weise für den geschäftlichen wie den persönlichen Bereich.

Das ablaufende Jahr hat uns eine gewaltige Leistungssteigerung gebracht, aber auch technische und betriebliche Schwierigkeiten in grosser Zahl. Das Geschäftsergebnis 1954 vermag zwar die gehogten Erwartungen nicht zu erfüllen, doch besteht kein Anlass zur Entmutigung. Aus den Erfahrungen haben wir die nötigen Lehren gezogen. Wir alle wissen, wo die Hebel anzusetzen sind.

Für das kommende Jahr ist keine nennenswerte Erweiterung unserer Produktion vorgesehen. Das Bestreben aller muss sich nun darauf richten, im Geiste kameradschaftlicher Zusammenarbeit jene Leistungsfähigkeit zu erlangen, die uns den betrieblichen Erfolg und das Vertrauen unserer Kundschaft sichert. Vertrauen ist auch auf unserer Seite die wichtigste Voraussetzung dazu: Vertrauen zu sich selbst, zu den Mitarbeitern, ein von Zuversicht erfüllter Teamgeist! Die Bereitschaft einander zu helfen verleiht einem Unternehmen die entscheidende Durchschlagskraft. Technische, kaufmännische und organisatorische Massnahmen können den Wirksamkeitsgrad der Arbeit erhöhen, doch ist immer der Geist entscheidend, von dem sie getragen sind. Arbeitsfreude, Pflichtbewusstsein, Zuverlässigkeit und berufliches Können sind die Pfeiler, auf denen das Ansehen der Swissair in der Welt beruht. Ihren guten Ruf zu festigen soll unser oberstes Anliegen sein. Verbunden in der Schaffensfreude am gemeinsamen Werk werden wir - und daran zweifle ich nicht - auch die künftigen Schwierigkeiten meistern. Unsere Mittel sind beschränkt und Sparsamkeit ist ein unbedingtes Erfordernis. Wenn jeder von uns an seinem Platz freudig und mit gutem Willen an seine Aufgaben herangeht, dann kann der Erfolg nicht ausbleiben.



Ich benütze gerne diese Gelegenheit, um allen meinen Mitarbeitern, dem gesamten Personal der Swissair, für die im abgelaufenen Jahre geleistete grosse Arbeit und die mir gewährte Unterstützung meinen aufrichtigsten Dank auszusprechen. Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien frohe Festtage und ein erfolgreiches neues Jahr.

W. Biedtold

**** * * * * *
* * * * *
* * * * *
* * * * *

* * * * *
* * * * *
* * * * *
* * * * *

Unsere Verkehrsleistungen im November

	<u>November 1954</u>	<u>November 1953</u>
Etappenpassagiere	31'665 +36%	23'258
Offerierte tkm	6'447'740 +59%	4'063'827
Fracht in kg	634'647 +27%	501'419
Post in kg	239'487 +15%	208'087
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	52,8%	62,2%

Bei weitem das erfreulichste Resultat lieferte im November das europäische Verkehrsgebiet. Trotzdem wir in diesem Sektor 27% mehr Tonnenkilometer anboten als im gleichen Monat des Vorjahres, stieg der Ausnutzungsgrad von 55,4% im November 1953 auf 57,3%. Man ist versucht, in dieser Tatsache ein Anzeichen dafür zu erblicken, dass der geschäftlich bedingte Verkehr nun langsam auch auf unserem Kontinent eine breitere und von den Jahreszeiten weniger abhängige Basis zu gewinnen scheint. Freilich dürfte auch das nebelarme und verhältnismässig gute Wetter zu der ungewöhnlichen Verkehrszunahme geführt haben. Bei praktisch gleichviel Etappen wie im Parallelmonat 1953 ist die Zahl der Etappenpassagiere von 17'217 auf 23'156 angestiegen. Am totalen Passagiergewinn gegenüber November 1953 (36% oder 8'407 Etappenpassagiere) beträgt der Anteil Europas nicht weniger als 71%. Die eingetretene Verbesserung ist umso bemerkenswerter, als Europa im letztjährigen November das weitaus schwächste Regionalergebnis aufwies.

Im Nahen Osten war die Entwicklung sowohl im Vergleich zu den unmittelbar vorausgegangenen Monaten als auch verglichen mit November 1953 rückläufig. Indessen lag das Angebot an tkm zufolge eines dritten Kurses nach Istanbul/Beirut und eines zweiten Kurses pro Woche nach Kairo um 52% über dem Niveau des letztjährigen Novembers. Die durchschnittliche Ausnutzung, die vor Jahresfrist noch 64,7% erreichte, ist auf 50,8% gesunken. Einen hemmenden Einfluss dürften hier die Pass- und Visaschwierigkeiten mit der Türkei ausgeübt haben.

Das Nordatlantikgeschäft vermochte auch im Berichtsmonat nicht den Erwartungen zu entsprechen. Derweil wir im November 1953 einen mittleren Ladefaktor von 68,7% registrierten, ist nun die durchschnittliche Auslastung bei einem allerdings um 50% erhöhten tkm-Angebot auf 50,1% zurückgefallen. Das ist eher eine Enttäuschung.

Der Südatlantik brachte mit einer mittleren Ausnutzung von 50,1% ein Ergebnis, das die Erwartungen erfüllt. Dabei ist allerdings zu beachten, dass ab 1. November die Zahl der Sitzplätze von 48 auf 36 reduziert wurde.

Insgesamt war unsere Produktion im November 1954 nur zu 52,8% ausgenutzt. Es zeigt sich damit erneut, wie stark der Luftverkehr nach wie vor den Saisonschwankungen unterliegt und wie wichtig es ist, alle Anstrengungen zur Förderung des Verkaufs gerade im Winter zu unternehmen.

Lob des Papierkorbes !

In uns allen steckt ein mehr oder weniger ausgeprägter Sammeltrieb. Einer sammelt Briefmarken oder Münzen, der Andere Eisenbahnbillette oder Schmetterlinge. Es gibt Leute, die es nur unter grössten Bedenken fertigbringen, überhaupt etwas wegzuerwerfen. Bei ihnen ist das Sammeln in- und ausserhalb des Berufes eine wahre Sucht. Ihre Schubladen und Wandkästen sind vollgestopft mit "Dokumentation" aller Art. Es sind dies jene berühmten Aufbewahrungsorte und Dossiers, die zu öffnen geradezu mit Angstgefühlen verbunden ist. Mit viel Glück und beträchtlichem Zeitaufwand lässt sich das Gesuchte gelegentlich sogar finden. In jedem Unternehmen trifft man Chefs und Angestellte, die an einer solchen Sammelsucht leiden.

Tonnenweise werden im Verlaufe der Jahre Papiere klassiert und verstaut, die keinerlei dokumentarischen Wert haben. All dieses Material muss sortiert werden, was Zeit und Arbeitskräfte in Anspruch nimmt. Und schliesslich versperert es eine Menge Platz - Raum, für den Mierte zu bezahlen ist. Nicht selten werden Kopien von Schriftstücken an mehreren Orten abgelegt, obwohl das Original jederzeit zugänglich wäre.

In den Vereinigten Staaten ist ein gewisser Mr. Emmet Leahy vor einiger Zeit auf den Gedanken gekommen, diesen kostspieligen Unfug zu bekämpfen. Im vergangenen Jahr hat er 100'000 Dollar verdient, indem er grossen Industrieunternehmen ganz einfach eine vermehrte Inanspruchnahme der Papierkörbe empfahl. Als ehemaliger Angestellter des amerikanischen Nationalarchivs in Washington verfügte er auf diesem Gebiet über reiche Erfahrungen. Nachdem das alte Archivgebäude den Papierberg nicht mehr zu fassen vermochte, schritt man zum Bau eines neuen Dossierhauses. Obwohl dabei keine Kosten gescheut und die Dimensionen grosszügig geplant wurden, erwies sich auch das neue Lager als zu klein. Es blieb nichts anderes übrig als entweder einen neuen Baukredit zu verlangen oder jene Akten zu beseitigen, deren weitere Aufbewahrung keiner unbedingten Notwendigkeit entsprach. Gewählt wurde das letztere Vorgehen. Mr. Leahy und drei seiner Kollegen wurden mit der Prüfung dieses Problems betraut. Die Gruppe leistete gründliche Arbeit. Der Papierhaufen schmolz zusammen wie Schnee an der Frühlingssonne. Später wurde Mr. Leahy vom Marineministerium zu einer gleichartigen Sparaktion zugezogen und zwar mit dem Erfolg, dass er in einem Tagesbefehl der Flotte dafür gelobt wurde, der Regierung innerhalb von vier Jahren Unkosten im Betrage von 21 Millionen Dollar erspart zu haben!

Heute stellt er seine Erkenntnisse der Privatwirtschaft zur Verfügung. Die grossen Industriebetriebe, die im scharfen Konkurrenzkampf nach einem Maximum an Efficiency streben und überall Einsparungen zu erzielen suchen, machen sich seine platz-, arbeits- und kostensparenden Methoden zunutze. Es ist kein Zufall, wenn die Eastern Airlines unter Eddie Rickenbacker, für den "ein cent ein cent und ein Dollar ein Dollar ist", zuerst die Dienste Mr. Leahy's beanspruchten.

Nach seinen Erfahrungen sind rund 40% aller Akten grosser Unternehmen nutzlos und können deshalb ohne Schaden oder Risiko vernichtet werden. In einem Fall liessen sich 80 Tonnen unnützer Unterlagen als Altpapier verkaufen. Von den restlichen 60% dient nur etwa die Hälfte dem unmittelbaren Gebrauch. Seiner Meinung nach müssen sich nur etwa 4% aller klassierten Unterlagen, wie etwa Geschäftsberichte und firmengeschichtliche Aufzeichnungen, stets in Griffnähe befinden. Von 2'000 abgelagerten Korrespondenzen wird pro Jahr nur eine einzige als Referenzmittel benötigt.

Der Grundsatz Mr. Leahy's, der ihm in kurzer Zeit ein Vermögen und einen guten Namen als Sparexperte eingebracht hat, lautet ganz einfach: "Alles Papier, das keinerlei Dokumentationswert besitzt, gehört in den Papierkorb". Eine Devise, der wir uns im neuen Jahr ebenfalls anschliessen wollen!

Die Aussenvertreterkonferenz 1954 fand vom 7. bis 10. Dezember in Zürich statt und war sicher ein Erfolg. Das Programm stand unter dem Motto "better service". Die Aussenvertreter hatten Gelegenheit, sich in zahlreichen wichtigen Materien mit der Policy der Geschäftsleitung vertraut zu machen, andererseits auch Probleme, die ihnen besonders am Herzen lagen, zur Diskussion zu stellen und Aufschluss zu erhalten. Der persönliche Kontakt und der intensive Meinungs austausch haben zusammen mit den erteilten Weisungen und Richtlinien zweifellos dazu beigetragen, die Schlagkraft unserer Organisation zu stärken.

Der Leitsatz

Am 9. Dezember stand im Nationalrat der Voranschlag der Eidgenossenschaft für das Jahr 1955 zur Debatte. Dem in der NZZ publizierten Verhandlungsbericht entnehmen wir: "Bundesrat Streuli stellte fest, dass das Budget vom Gesamtbundesrat beschlossen wird. Zu Nationalrat König gewendet führte er aus: 'Wenn Herr König darüber enttäuscht ist, dass er im Voranschlag wenig Bausteine für die kommende Finanzierung findet, so erinnere ich mich an den Leitsatz eines Swissair-Mechanikers: Unmögliches wird sofort erledigt - für Wunder brauche ich etwas länger.' Den Ratsherren machte dies sichtlichen Eindruck !

Neuer Pilot-in-Command - Flugkapitän Stanley Hale ist per 2. Dezember 1954 zum Pilot-in-Command auf DC-4 für Strecken in Europa und nach dem Nahen und Mittleren Osten ernannt worden, wozu wir ihm bestens gratulieren.

Grüsse aus San Mateo in Kalifornien sendet allen seinen Freunden im Technischen Betrieb in Kloten Herr Max Haberstick. Er entbietet der Swissair und seinen ehemaligen Arbeitskollegen auf diesem Wege alles Gute im neuen Jahr.

Namens des Efficiency Clubs möchte Herr Walter Rüetschi, Chef des Inspektorates, allen Mitarbeitern, die in irgend einer Weise zum guten Gelingen des schon berühmt gewordenen Amerikafluges beigetragen haben, seinen besten Dank aussprechen.

Zusammenarbeit Bahn-Flugzeug - In der Zeit vom 1. November 1954 bis 28. Februar 1955 werden die SBB bei Dünnebelung von Kloten oder Blotzheim nach Bedarf fakultative Extrazüge zur Ueberführung von Flugpassagieren zwischen Zürich und Basel einschalten.

Das kleine Lexikon:

Commodity Rate entspricht dem Transporttarif für bestimmte Warengattungen, die zwischen zwei festgelegten Punkten zur Beförderung gelangen.

Conditions of Carriage sind die vom Transporteur erlassenen Vorschriften und Bedingungen, unter denen er Personen und Sachen befördert.

Consignment bedeutet soviel wie Sendung.

Consignee ist der auf dem Luftfrachtbrief bezeichnete Empfänger des Transportgutes.

Consignor ist der auf dem Luftfrachtbrief erwähnte Absender.

Flight Coupon heisst jener Teil des Flugscheines, auf dem die Orte aufgeführt sind, zwischen denen das Billett Gültigkeit hat.

Passenger Coupon nennt man jenen Abschnitt des Flugscheines, mit dem sich der Passagier über den von ihm abgeschlossenen Transportvertrag ausweisen kann.

Eine begeisterte Passagierin - Unser Rechtsdienst erhielt dieser Tage folgende Zuschrift: "Dankend bestätige ich Ihnen den Empfang von Fr. 23.50 als Vergütung für die mir abhanden gekommenen Effekten auf dem Flug Rom-Zürich vom 1. November a.c. Ganz besonders nett berührt mich der Grund Ihrer freiwilligen Argumentation meiner bescheidenen Forderung. Ich kann Sie über versichern, dass nichts die Erinnerung an den Flug hätte trüben können. Die Freude, einen jahrelang gehegten Wunsch endlich so herrlich erfüllt zu sehen, hätte auch ein viel grösseres Missgeschick weit überwogen. Dennoch danke ich der Swissair recht herzlich für das kulante Entgegenkommen. Ich begrüsse Sie als dreiundachtzigjähriges Taufkind der HB-IRS mit vorzüglicher Hochachtung".

Flugreisen auf Kredit

Im Sinne eines Versuches hat unsere Vertretung in New York vor kurzem mit einem amerikanischen Bankinstitut vertragliche Vereinbarungen getroffen, wonach in USA Swissair-Flugscheine auf Kredit gekauft werden können. Gegen eine Anzahlung von 10% des Flug- oder Pauschalarrangementpreises kann der Interessent das Flugbillett bei den Reiseagenturen oder irgend einer Swissair-Vertretung in den USA beziehen. Die Swissair übernimmt dabei keinerlei Risiko, da ihr die restlichen 90% des anwendbaren Tarifs von der beteiligten Bank ausbezahlt werden, sofern der Bewerber von dieser als kreditwürdig befunden wird. Die Bank besorgt das Inkasso direkt beim Kreditnehmer, der sich ihr gegenüber mit einem Eigenwechsel zu Ratenzahlungen verpflichtet. Zur Deckung des Risikos, das die Kreditgeberin vollständig übernimmt, erhebt sie vom Kunden eine besondere Kommissionsgebühr. Dieser erste Versuch bleibt einstweilen auf Verkäufe in den Vereinigten Staaten beschränkt. Je nach den Erfahrungen werden wir in einem späteren Zeitpunkt die Frage zu prüfen haben, ob das Experiment auch auf europäische und andere Länder ausgedehnt werden könnte.

Der Personalbestand - Per 30. November 1954 beschäftigte unser Unternehmen 2'871 Personen, gemäss folgender Zusammenstellung:

Direktion	6
Generalsekretariat	23
Departement I	203
Departement II	230
Departement III	854
Departement IV	770
Direktion Genf	346
Auslandvertretungen	439

Gegenüber dem 31. Oktober 1954 entspricht dies einer Zunahme von 52 Angestellten.

Rund 8'000 Besucher besichtigten im Laufe dieses Jahres die Anlagen unseres Technischen Betriebes in Kloten. Es fanden gegen 150 Führungen statt, wobei die einzelnen Gruppen durchschnittlich 53 Teilnehmer aufwiesen. Das grosse Interesse, das in weiten Kreisen der Bevölkerung dafür vorhanden ist, muss als sehr erfreulich bezeichnet werden. Dank gebührt aber auch jenen Herren, die jeweils bei solchen Betriebsbesichtigungen die Führung übernehmen !

Happy Landings - Wiederum dürfen wir einigen Neuvermählten unsere herzlichsten Glückwünsche entbieten:

- 9.10.54. Mayrose-Zastrow Frances, Vertretung New York
- 14.10.54. Gerchi Claudio, Vertretung Mailand
- ? .11.54. Femia-Anders Ruth, Vertretung Philadelphia
- 20.11.54. Schellenberg Hans, Vervielfältigungszentrale, Dept. III, Kloten
- 25.11.54. Shaw William, Vertretung New York
- 25.11.54. Naef Hans, Produktionsabteilung, Kloten
- 27.11.54. Baroni-Gehre Ellen, Vertretung New York
- 27.11.54. Schalcher Hansjürg, Werft, Kloten
- 29.11.54. Steiner Roland, Ingenieurabteilung, Kloten
- 14.12.54. Martin Bernard, Sektion Verkehrsbuchhaltung, Zürich.

Kurs IV/54

"Always very happy returns !" Mit diesen Worten und unter gegenseitigem Händeschütteln nahmen wir achtzehn Hostess-Aspirantinnen und zwei zukünftigen Stewards am 4. Dezember voneinander Abschied. Voraussichtlich werden wir nicht so bald wieder vollzählig beisammen sein können. Und wie nett war doch in den vergangenen fünf Wochen das Team-Work gewesen ! Der erste Tag war allerdings etwas schwer gefallen - die fremden Kolleginnen, die unmittelbare Nähe unseres Tätigkeitsfeldes; kurzum, man war etwas verwirrt. Doch das verlor sich rasch, denn unsere "Lehrer", und ihnen sei hier ein besonderes Kränzchen gewunden, brachten uns dank vorzüglicher Instruktion den Flugbetrieb schnell näher, und wir lernten uns untereinander besser kennen. Schliesslich bildeten wir ein recht fröhliche Gesellschaft. Aber abends zu Hause verarbeiteten wir den erlernten Stoff ernsthaft und mit grossem Interesse. Hatte sich doch jedes von uns den Beruf einer Hostess bzw. Steward so sehr gewünscht, dass wir auch ausnahmslos bestrebt waren, beim Examen gut abzuschliessen. Nach und nach hatten wir Gelegenheit, alle Flugzeugtypen der Swissair kennenzulernen. In den DC-6Bs übten wir den Service. Die von uns zubereiteten Mahlzeiten wurden kritisiert und dann - gegessen ! In der Kinderpflege taten sich unsere Stewards in spe besonders hervor: Babies wickeln konnten sie fast noch besser als wir. Kindernahrung an Bord hatten wir gut auswendig gelernt, nur happerte es hie und da an der Formulierung der Sätze, denn ungefähr schrieben wir: Kindern von zwei Jahren geben wir Kalbfleisch aus Büchsen, oder den Rest des Kalbfleisches von Passagieren !

Mit sehr viel Freude fangen wir alle unsere neue Berufstätigkeit an, und ich möchte hier noch einmal im Namen meiner Klassenkameraden und Kameradinnen allen jenen herzlich danken, die uns während des Ausbildungskurses so anschaulich und gut unterrichtet haben.

J.S.M.

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats November sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetreten:

Generalsekretariat

Personalabteilung

Arnold Regula

Departement I

Sektion Verkehrsbuchhaltung

Cavadini Anita
Gugelmann Arlotte
Schwegler Ruth
Eberhart Karl
Sedelberger Beat
Reisinger Norbert
Furer Hanspeter

Finanzabteilung/Einkaufsdienst

Finanzabteilung/Zahlungsbüro

Sektion Hauptbuchhaltung

Sektion Hauptbuchhaltung/Lohnbüro

Departement II

Abteilung Verkehr

Abteilung Verkehr/Flugplanbüro

Schoeb Peter
Brunner Vreni

Departement III

Hostessen-Aspirantinnen

Baur Trudi
Champion Liliane
Christoffel Maria
Dardel Yvette
Eckert Liselott
Fehlmann Yvonne
Feller Kaethy
Gnehm Adelheid
Hofer Betty
Jost Annelies
Meier Lilly
Mosimann Jolande
Müller Esther
Rohr Margrit
Ryf Maja
Schneller Margrit
Weber Erika
Witschi Irène
Moor Eduard
Probst Otto
Haggenmacher Hella
Hagenbuechli Werner
Zingg Max
Huerzeler Hans Jakob
Landolt Bruno
Leuthold Hans
Leutwiler Hansrudolf
Loser P.
Ottiger Roland
Peyer Fredy
Raetz Charles
Roffler Christ
Sassi Roger
Summerer Augusto
Sterchi Peter

Steward-Aspiranten

Abteilung Flight OPS/Crew Assign.

Abfertigung

Piloten-Aspiranten

Abteilung Ground OPS
Verpflegungsbetrieb
Sek. Dept. III
Frachtdienst
Personalbüro

Kueng Susy
Lador Henri
Luem Vreni
Richner Hansrudi
Schaufelberger Liliana

Departement IV

Ingenieurabteilung

Zubehörwerkstatt
Elektrowerkstatt
Magnetwerkstatt
Flugbetrieb

Anderegg Otto
Zika Harry
Angst Kurt
Duerst Walter
Gimmi Werner
Grimm Walter
Knoepfel Hans
Wagner Karl
Kehl Heinrich
Nagel Alfred
Reithaar Oskar
Stricker Heiner
Strub Robert
Weiss Hans
Wettler Fred

Spenglerei
Propellerwerkstatt
Radiowerkstatt
Sektion AVOR
Betriebsplanungsabteilung
Vergaserwerkstatt
Sektion Materialverkauf

Direktion Genf

Werft

Boulenaz Roger
Buchs Emile
Dimier Gilbert
Ecuyer Jean-Claude
Leresche Jean
Mayor Claude
Stadelmann Gottfried
Stutz Louis
Tafi René
Huersch Paul

Iera-Radiowerkstatt

Auslandvertretungen

Instruktion allgemein
Amsterdam
Frankfurt-Station
Wien
"
"

Lussy Charles
Gilhuys Wouter
Taube Heidrun
Eisenhut Erich
Gerstner Gertrud
Mallek Karl

Mitteilungen der
FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER
SWISSAIR

Erster Schachwettkampf Genf-Zürich

Am 8. und 9. Januar 1955 begeben sich einige Spieler unseres Schachclubs nach Genf, um mit dem dortigen Swissair-Schachclub einen Wettkampf auszutragen. Wir wünschen allen Teilnehmern viel Glück und viel Vergnügen.

Wer interessiert sich für das Markensammeln ?

In letzter Zeit ist von verschiedenen Seiten der Wunsch geäußert worden, die Markensammler innerhalb unseres Unternehmens in einer Philatelistengruppe zu vereinigen. Wer sich dafür interessiert ist gebeten, dies Herrn W.Weilenmann, Spedition, Dept.I, Hirschengraben, zu melden. Da bereits Kontakt mit Philatelistenvereinigungen anderer Luftverkehrsgesellschaften besteht, dürfte mit einem regen Austausch gerechnet werden. Bei genügendem Interesse könnte die Gründungsversammlung schon in Bälde stattfinden.

Fussball

Bereits können wir mit Genugtuung auf die Vorrunde der Saison 1954-55 zurückblicken. Unsere beiden an den Meisterschaften beteiligten Mannschaften erfochten beachtliche Erfolge. Die erste Mannschaft steht auf der Rangliste der Serie B, Gruppe I, mit einem Punkt Rückstand auf den Tabellenleader an zweiter Stelle. Das zweite Team absolvierte seine Spiele in der Serie C, Gruppe III, und hat mit sechs Spielern 12 Punkte erobert, was ihm den Titel eines Herbstmeisters eintrug. Für diese guten Leistungen übermittelt der Vorstand jedem Beteiligten seine Gratulation.

Vergünstigungen

Herr Coiffeur Lieb, Flughafen Kloten, macht uns darauf aufmerksam, dass er neben einem Rabatt von 20% auf allen Arden-Produkten und von 5% auf allen Toilettenartikeln auch Complet für Damen (Waschen und Legen) zu Fr. 6.-- gewährt.

Das Uhren- und Bijouteriegeschäft Rentsch & Co., Weinbergstrasse 1, Zürich räumt auf allen Artikeln 10% Rabatt ein.

Eine interessante Ausstellung von Freizeitarbeiten veranstaltete in der ersten Hälfte Dezember die Firma Shell (Switzerland) in ihren Räumlichkeiten an der Löwenstrasse. Der Ausstellung, die auch von zahlreichen Mitgliedern unserer F.P.S. besucht wurde, war ein voller Erfolg beschieden. Wir möchten hoffen, dass sie den einen oder andern von uns inspirierte, seine Freizeit auf ähnliche Art auszufüllen.

Frau Elsa Bruggmann †

Wie wir bei Blattabschluss noch erfahren, ist Frau Elsa Bruggmann, Glätterin in unserer Lingerie Kloten, am 17. Dezember 1954 nach längerem Leiden im Alter von 58 Jahren verstorben. Sie war im November 1951 als Bordbuffetangestellte in unsere Dienste getreten. Der verstorbenen Mitarbeiterin wollen wir ein ehrendes Andenken bewahren.

Bordfunker Christian Schaaf †

Völlig unerwartet ist am 21. Dezember 1954 unser Bordfunker Christian Schaaf im Alter von 53 Jahren einem Herzschlag erlegen. Die Trauerbotschaft von seinem plötzlichen Ableben trifft uns sehr schmerzlich. Wir haben in ihm einen treuen und erprobten Mitarbeiter und einen lieben Kollegen verloren. Seinen Hinterbliebenen und nächsten Angehörigen möchten wir auch an dieser Stelle unser tiefstes Beileid zu diesem herben Verlust aussprechen. Wir werden dem leider allzu früh Verstorbenen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Christian Schaaf gehörte zur alten Garde der schweizerischen Luftfahrt. Seine Laufbahn hatte er im Juni 1928 als Flugzeugmechaniker bei der AD ASTRA begonnen. Für dieses Unternehmen war er vorübergehend auch als Stationsmonteur in Paris tätig. Dort liess er sich in Abendkursen zum Funker ausbilden. Später wurde er zum ersten "Funkmaschinisten" an Bord schweizerischer Flugzeuge. 1931 trat er in die Dienste der Swissair, und im folgenden Jahr erwarb er das Brevet als Radiotelegraphist. Zusammen mit Walter Mittelholzer führte er mehrere Flüge nach Nordafrika durch. Von 1936 bis 1941 bekleidete er den Posten eines Cheffunkers der Swissair. Im Juli 1938 vollendete Christian Schaaf als erster Schweizer seine erste Million Flugkilometer. Während des Krieges bewährte er sich als Funker auf einem schweizerischen Hochseeschiff, um dann nach Beendigung der Feindseligkeiten seine Arbeit bei uns wieder aufzunehmen. Im Januar letzten Jahres konnte er auf seine vierte Million Flugkilometer und im Juni auf eine fünfundzwanzigjährige Tätigkeit im Dienste der schweizerischen Zivilluftfahrt zurückblicken. Leider war es ihm nicht mehr vergönnt, auch noch die fünfte Million Kilometer, zu der ihm noch 250'000 km fehlten, zu erreichen. Der Tod ist ihm zuvorgekommen und hat ihn aus einem Leben abberufen, das für ihn immer aus treuester und bester Pflichterfüllung bestanden hatte.



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der November-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Max Habegger, Sektion Triebwerk, Dept. IV.	Fr. 200.-
Herr Walter Scherrer, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 200.-
Herr Georges Bilgeri, Sektion Verkehrsbuchhaltung, Dept. I.	Fr. 120.-
Herr Eugen Brunner, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 100.-
Herr Ludwig Reimann, Sektion Triebwerk, Dept. IV.	Fr. 80.-
Herr Ernst Stauffer, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 50.-
Herr Ludwig Reimann, Sektion Triebwerk, Dept. IV.	Fr. 20.-
Herr Ernst Oefeli, Sektion IERA, Dept. IV.	Fr. 20.-
Herr Franz Bodmer, Kontrollabteilung, Dept. IV.	Fr. 10.-

Die Talons der prämierten Vorschläge der Nr. 1968, 3256 und 3298 sind uns noch nicht zugestellt worden.

Herr Max Habegger entwickelte ein Wassersäulen-Unterdruckinstrument mit welchem künftig die Messungen des absoluten Unterdruckes in der Sogkammer B der Vergaser für Convair und DC-6B genauer vorgenommen werden können. Das Instrument wird in das Schalttableau des Motorenprüfstandes eingebaut. Der in der Ehrentafel aufgeführte Prämienbetrag stellt nur eine Anzahlung dar. Die Ergebnisse werden während 6 Monaten überwacht worauf dann die endgültige Prämie festgesetzt wird.

Herr Walter Scherrer hatte die Idee, einen alten 28 V Putter auf 6 V umzubauen, um damit die Motorfahrzeuge auf dem Tarmac im Winter anlassen zu können. Er verlangte die Bewilligung beim Chef der Produktionsabteilung; der Umbau glückte ausgezeichnet und so können mit diesem Gerät im kommenden Winter der Verschleiss an Batterien sowie Schäden an den Fahrzeugen erheblich vermindert werden.

Herr Georges Bilgeri machte auf die Möglichkeit aufmerksam, die bis heute handschriftlich vorgenommene Umrechnung der Billetbelastungen in englischer Währung in Dezimalen, durch den Lochkartendienst ausführen zu lassen durch Erstellung der entsprechenden Meisterkarten.

Herr Eugen Brunner hatte herausgefunden, dass die Manchetten an den Heizern DC-6B weniger breit sein müssen, als bisher verwendet, sodass pro Heizerwechsel 7 cm eingespart werden können. Ein dm. dieses Manchettengebewes kostet Fr. 17.28; bei 76 Wechseln im Jahr ist somit eine Einsparung von Fr. 915.- möglich.

Herr Ludwig Reimann schlug vor, den Arbeitskolben an der Läppmaschine für Cylinder so zu gestalten, dass das Läppen der Cylinder und Kolbenringe in einem Arbeitsgang, statt wie bisher in zwei, ausgeführt werden kann.

Herr Ernst Stauffer machte die Anregung, die beiden Füsse links und rechts an den Arbeitstrepfen auf dem Dock mit einer Leiste zu verbinden. Dadurch wird die Gefahr des Umkippens und damit eine Unfallgefahr behoben.

Herr Ludwig Reimann schlug für die bereits erwähnte Läppmaschine noch eine bessere Kupplung vor.

Herr Ernst Oefeli wies darauf hin, dass bei der nächsten Ausgabe der Flugzeugrapportbücher die Ormigmatrizen ein kleineres Format haben sollen als die Buchblätter. Damit kann das Verschmutzen von Händen und Uniformen eliminiert werden.

Herr Franz Bodmer machte auf den Mangel aufmerksam, dass bis heute auf Probeflüge keine Bordapotheke mitgegeben wurde.

Nachstehende Vorschläge können mit einer Prämie bedacht werden.
Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 345, 349, 351, 356, 2653, 3014, 3093, 3224, 3301, 3620, 3631, 3635

2820 Der Wettermeister: Der Einsender wird gebeten, sich mit der Abteilung Betriebsplanung, Dept. IV. in Verbindung zu setzen.

3602 Fussgängerstreifen beim Werfteingang: Der Vorschlag ist von unserem Baudienst an das kantonale Tiefbauamt weitergeleitet worden, welches in dieser Angelegenheit zuständig ist. Wir werden später wieder darauf zurückkommen.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

342 Ausweiten der Kühlerlöcher. Der Einsender wurde in der Oktober-Nr. aufgefordert, sich zwecks Abklärung technischer Details beim Chef Sektion Triebwerk zu melden. Da diesem Aufruf bis heute nicht Folge geleistet wurde, muss der Vorschlag abgelegt werden.

352 ...dass die Kolbenbolzen-Büchsen in den Haupt- & Nebenpleueln nicht mehr durch einen Stift gesichert werden... Mit Versuchsauftrag Nr. 60516 sind bereits drei Motoren vom Typ CB 16/17 und CA 18 versuchsweise ohne die Sicherungsstifte für die Kolbenbolzenbüchse in Betrieb genommen worden.

353 Verwendung von Reisemarken als Zahlungsmittel für Rund- & Alpenflüge. Reisemarken werden seit anfangs 1951 als Zahlungsmittel für diese Art von Flüge angenommen.

698 Ändern des Flugzeugtypes auf dem Bild "Lockheed ORION über den Walliser Alpen" im Bahnhof Cornavin (über der Treppe Bahnsteig 1, die zum Bahnhofausgang führt). Bei dem in Frage stehenden "tableau" handelt es sich nicht um eine Reklametafel sondern um ein Kunstwerk, das im Jahre 1933 von Herrn Domenjoz im Auftrage der Swissair gemalt wurde.

725 Man sollte die Passagiere ermutigen, ihre Gepäckstücke mit Etiketten zu versehen, event. durch Gratisabgabe von solchen. Der Vorschlag ist gut gemeint, dagegen weniger gut durchführbar. Das erwähnte System der Air France zeigte übrigens nicht den gewünschten Erfolg. Wenn die Gepäcketiketten erst bei der Abfertigung abgegeben werden, hat der Passagier nicht mehr genügend Zeit, diese auszufüllen, da das Gepäck nach dem Abwägen sofort zur Zollkontrolle weitergeleitet wird. In Broschüren, Flugplänen usw. muss immer wieder darauf hingewiesen werden, dass die Passagiere in ihrem persönlichen Interesse, ihre Gepäckstücke mit Etiketten versehen sollen.

- 1205 Propaganda-Idee: Ueber Nacht nach New-York. Anerkennenswert ist vor allem die Mühe, die sich der Einsender gegeben hat. Die Photo ist ebenfalls gut geraten. Die Idee als solche kann von der Propaganda-Abteilung jedoch nicht verwertet werden, denn wir müssen das Fliegen als etwas Alltägliches propagieren und nicht mit "headlines" als eine Sensation. Wir bitten den Einsender, uns seinen Namen bekannt zu geben, damit wir ihm die Kosten für die Photo zurückerstatten können.
- 1912 Schaffung eines Registers über ausgegebene Rundflugbons etc. Der Vorschlag ist gut durchdacht und das vorgeschlagene Procedere würde in Wiedererwägung gezogen, sobald der Vorverkauf für Rundflugscheine wieder aufgenommen wird. Dieser ist jedoch seit Frühjahr 1954 eingestellt. Die Zahl der ausstehenden, noch nicht eingelösten Gutscheine ist daher in ständiger Abnahme begriffen. Die Einführung einer besondern Adressenkontrolle dürfte sich im heutigen Zeitpunkt unter den erwähnten Umständen erübrigen. Die Einholung der Adressen durch Inserate wird als aussichtslos betrachtet.
- 1920 ...dass die Hostessen die Passagiere beim Einsteigen darauf aufmerksam machen, dass das Handgepäck unter die Sitze verstaut werden muss. Es wäre psychologisch falsch, die Passagiere bereits beim Einsteigen, also bei der Begrüssung, mit Vorschriften zu empfangen. Das Kabinenpersonal hat den Auftrag, alle schweren Gegenstände aus den "hat-racks" zu entfernen und unter die Sitze zu versorgen. Von Seiten des Kabinendienstes wurde schon verschiedenes unternommen, um die Passagiere mit dieser Neuerung bekannt zu machen, so z.B. mit Streuzetteln, Broschüren und Zeichnungen, sowie durch mündliche Orientierung an den Abfertigungsschaltern.
- 1921 Gepäckabfertigung und "lost and found procedure". Der Vorschlag ist gut durchdacht; seine Verwirklichung würde dem Fundbüro gewiss viele Umtriebe ersparen andererseits aber die Abfertigungsschalter mit einer zusätzlichen Arbeit, dem Ausfüllen von Gepäcketiketten, belasten, was im Interesse einer raschen Abfertigung unerwünscht ist.
- 2330 ...man soll geschäftlich interne Korrespondenz, die keinen persönlichen oder vertraulichen Charakter hat nicht persönlich adressieren. Diese Anweisung steht schon längst in allen internen administrativen Weisungen.
- 2482 Markierung der Kabinengepäcklimite bei den Waagen der Abfertigungsschalter. Der Vorschlag als solcher ist gut und wurde auch schon von verschiedenen Gesellschaften verwirklicht, jedoch ohne irgendwelchen praktischen Erfolg.
- 2498 Absperrvorrichtung bei den Flugzeugen auf dem Tarmac, dass keine Passagiere in den Bereich der Propeller gelangen können. Die Plazierung dieser Absperrseile ist im Station Manual genau umschrieben, nämlich: ..von der Einsteigtreppe bis zur Flugzeugnase und zwar so, dass die Passagiere nicht in den Bereich der Propeller gelangen können. Der Vorschlag zeigt lediglich zwei richtige Anwendungsmöglichkeiten dieser Vorschrift.
- 2707 Rundflugdienst. Siehe Antwort auf Vorschlag Nr. 1912
- 3257 Abdichten der Membranen für die Heizungsregler mit farblosem Kunstharzlack. Diese Membranen bestehen aus gummiertem Stoff. Undicht gewordene behandelt man am besten mit stark verdünntem Kautschucklack und nicht mit Kunstharzlack. Ohne Bewilligung des Betriebschemikers dürfen keine Versuche angestellt werden!
- 3359 Rundflugbetrieb auch während des Winters. Selbstverständlich werden an schönen Samstagen und Sonntagen auch im Winter Rundflüge durchgeführt. Eine spezielle Propagierung wäre aber zur Zeit widersinnig, da wir keine Flugzeuge und Besatzungen zur Verfügung haben. Wir empfehlen dem Einsender, einmal einen Rotationsplan zu studieren. Keuchhustenflüge waren etwas Modesache wie alle angeblich "unfehlbaren" Keuchhustenmittel. Heute stehen andere angepriesene Mittel im Vordergrund.

- 3385 Abändern der bestehenden Organisation des Verkaufs von Büromaterial an Angestellte. Der Einsender hat recht, die bestehende Organisation ist etwas kompliziert; sie wurde aber mit einer gewissen Absicht so gestaltet. Diese Privatverkäufe möchten wir so weit wie möglich eliminieren, denn sie verursachen nur unnötigen Zeitverlust. Die Freizeitorganisation gibt in der "News" günstige Bezugsquellen bekannt die Ermässigungen gewähren, z.B. für Büromaterialien, die Firma J.H. Waser & Söhne, Limmatquai, Zürich. Wir bitten die Angestellten, ihren Bedarf dort einzudecken.
- 3388 Einführung einer speziellen Night-Fare Zürich-Genf v.v. Die Swissair hat kein besonderes Interesse für die Propagierung der Flüge Zürich-Genf v.v. Wir müssen Auslandsdestinationen verkaufen. Für zusätzliche Flüge fehlen uns zur Zeit die Flugzeuge. Die Abfertigungsformalitäten, Pass-& Zollkontrolle sind für diese Lokalpassagiere zu umständlich und der Zeitgewinn im Vergleich zu den Städte-schnellzügen unwesentlich.
- 3390 Verwendung eines Stockes zur Uebergabe von Zetteln an Piloten im Cockpit. Es sollte nicht vorkommen, dass Papiere an Piloten durch das Cockpitfenster übergeben werden müssen.
- 3392 Der Lieferant des Tabellierpapieres sollte verpflichtet werden können, das Karbonpapier zu einem günstigen Preis in Format A4 zu schneiden. Dieses Problem ist schon lange gelöst, indem der Einkaufsdienst Dept. I einen Lieferanten zur Hand hat, der diese Schneidarbeit zu günstigen Konditionen ausführt. Dienststellen, bei denen Karbonpapier aus Tabellierlisten oder Mehrfachformularen anfällt, sollten dieses dem Einkaufsdienst zustellen.
- 3393 Dienstcouverts Format C-6: Anbringen der Oeffnung seitlich, damit auch die Rückseite für Adressen verwendet werden kann. Auf dem Dienstweg ist bereits ein besserer Vorschlag zur bessern Ausnützung der Vorderseite eingegangen, der bei der nächsten Auflage berücksichtigt wird.
- 3394 Einführung einer Jugendzeitung "Der fliegende Teppich". Die Anregung ist an sich gut und die Begründungen zutreffend. Unser Pressedienst hat die verschiedenen Möglichkeiten der Verwirklichung schon ab und zu erwogen. Das Projekt liess sich bis jetzt nicht verwirklichen, weil weder der Pressedienst noch die Propaganda-abteilung genügend Zeit, d.h. Personal zur Verfügung haben, um das arbeitsreiche Vorhaben auszuführen. Auf eine Mitarbeit unserer Angestellten wäre kaum zu zählen; unser Pressedienst hat diesbezüglich mit dem "Swissair Journal" und der "News" schlechte Erfahrungen gemacht.
- 3454 Anbringen eines "Sandbandes" auf der Oberseite der Flügel, um die Gefahr des Ausgleitens zu verringern. Amerikanische Luftfahrtsgesellschaften haben vor einiger Zeit einen solchen Versuch an Constellations durchgeführt. Da dieser Anstrich, Leimfarbe mit Sand, einen Geschwindigkeitsverlust bis zu 10 km/Std. zur Folge hat und somit die Wirtschaftlichkeit des Flugzeuges beeinträchtigt, wurden diese Sandbänder wieder entfernt. Die Lösung muss auf andere Art und Weise angestrebt werden.
- 3597 Ausgabe eines neuen Warenkataloges für die Artikel des Einkaufes Dept. I und zwar nach ABC. Der Einsender hat recht, ein alphabetischer Katalog wäre für die Bezüger vorteilhafter. Die Bezeichnungen vieler Artikel sind jedoch von Dienststelle zu Dienststelle verschieden, sodass auch bei dieser Anordnung gesucht werden müsste. Der bestehende Katalog wurde hauptsächlich für die Bedürfnisse des Einkaufes erstellt. Eine alphabetische Ausgabe lohnt sich nicht.
- 3628 Waschplatz für die Motorfahrzeuge der Angestellten in Kloten. Dies ist kein Vorschlag sondern ein Wunsch, der zur Zeit nicht verwirklicht werden kann.
- 3633 Stösselrohrmutterssicherung an den Motoren. Die uns zugestellte "Patentsicherung" ist in der vorgeschlagenen Ausführung noch nicht zweckmässig. Das Ein-& Aushängen der Sicherung ist zu zeitraubend und der Federweg zu kurz. Die Stösselrohrmuttern ergeben unregelmässige Sicherungsloch-Positionen. Wir empfehlen dem Einsender, das Problem nochmals zu studieren, und uns einen verbesserten Vorschlag einzureichen.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/133/222/238/339/343/355/357/358/406/407/416/440/514/601/630/646/661/688/704/726/
758/759/760/763/870/1054/1245/1252/1253/1354/1592/1593/1621/1807/1812/1919/1922/1937/
1968/2286/2316/2340/2343/2414/2428/2442/2453/2665/2686/2690/2702/2721/2730/2808/2811/
2817/2820/2825/2840/2870/3054/3068/3070/3094/3212/3217/3225/3226/3232/3238/3246/3261/
3269/3270/3294/3299/3306/3315/3321/3329/3330/3342/3348/3360/3362/3363/3368/3382/3384/
3387/3395/3396/3401/3402/3404/3407/3414/3419/3422/3462/3464/3479/3485/3490/3491/3602
3605/3611/3613/3617/3626/3634/3668/3684/3688/3697/3700/3701/3702/3704/3707/3708/3710/
3712/3713/.

R U E C K B L I C K

Seit dem Bestehen des Vorschlagswesens sind 1114 Vorschläge eingereicht worden.

	<u>1952</u>	<u>1953</u>	<u>1954</u>
Total der eingegangenen Vorschläge pro Jahr	436	264	414 *
Prämierte Vorschläge	69	43	45
Total der ausbezahlten Prämien	Fr. 990.-	1580.-	2700.-
Höchste Prämie des Jahres	Fr. 50.-	300.-	300.-

Jeder, der diese Statistik liest, wird sich fragen, wo das noch enden soll! Es muss bereits ein Nachtragskreditbegehren für die Vorschlagsprämien gestellt werden. Wir sind jedoch optimistisch, denn die prämierten Vorschläge bringen Einsparungen mit sich, welche die Prämienbeträge wesentlich übersteigen. Sollte der bereits 1954 sehr schöne Betrag von Fr. 2700.- sich verdoppeln oder verdreifachen, so ist gewiss niemand darüber traurig.

Die obigen Zahlen sollten auch denen zu denken geben, die sich bisher nicht um Vorschläge bemühten - es lohnt sich !

Blosse Phantastereien, Geschimpf und Persönliches wird man allerdings nicht einreichen: solche "Vorschläge" verkennen den Sinn des Vorschlagswesens. Sie sind immerhin in letzter Zeit erfreulich selten geworden. Nicht nur die Zahl der Vorschläge, sondern auch ihre Originalität und ihr Wert ist im Steigen.

* wovon zur Zeit noch ca. 120 in Prüfung.

Zuschrift des Generalsekretärs:

" Die Geschäftsleitung hat sich gefreut, dass ihr im Laufe des Jahres so viele gescheite, gut durchdachte Vorschläge zur Prämiierung vorgelegt wurden. Sie hat die Prämienbeträge mit Vergnügen bewilligt und beglückwünscht die Gewinner bestens.

Auch allen andern, die inbezug auf Prämien leer ausgegangen sind, dankt sie für das der Swissair entgegengebrachte Interesse und wünscht ihnen im kommenden Jahr bessern Erfolg."