

Sonder

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 "Kommet III" die Strecke Genf-Basel. In der Folge diente er als Linienpilot 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 Linienverkehrs 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 Aenderungen 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 Terminus, 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 Flughofes 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 Huwyler 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	Aeschimann Fritz	Sektion AVOR, Dept. IV , Kloten
	Bopp Jacqueline	Rechnungswesen, Zürich
	Büchler Paul	Frachtdienst, Dept. III, Kloten
	Chervet Pierre	Ingenieurabteilung, Dept.IV, Kloten
	Collinge James B.	Vertretung Manchester
	D'Acierno Michele	Radiowerkstatt, Dept. IV, Kloten
	Dilmaq Edouard	Vertretung Istanbul
	Engler Rudolf	Spenglerei, Dept. IV, Kloten
	Guyer Hans	Werft, Dept. IV, Kloten
	Joho Rolf	Rechnungswesen, Verkehrsbuchhaltung
	Kneuss 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 Elsbeth	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	Spenglerei, Dept. IV, Kloten
	Wieser Karl	Instr. Werkstatt, Dept.IV, Kloten
	Aegerter Urs	Steward-Aspirant, Dept. III, Kloten
	Bienz Joseph	do.
	Blattner Cuno	do.
	Bösiger Elsbeth	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 erweist 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.

RUECKBLICK

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 Schmier-ung 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 herauschaut.
- 2410 Beteiligung an einem zu bauenden Hotel in Israel. Die Idee ist nicht neu. Das Problem der Verwertung unserer untransferablen J.E. 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.