

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

Nr. 11

20. November 1954

Unsere Verkehrsleistungen im Oktober

	<u>Oktober 1954</u>	<u>Oktober 1953</u>
Etappenpassagiere	46'151 +25%	36'861
Offerierte tkm	7'814'741 +59%	4'904'695
Fracht in kg.	627'234 +21%	519'295
Post in kg.	253'449 +17%	216'382
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 2'712 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 Hegglin, 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 dem 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.Stadtman, 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 aucluse 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 Ackerfeld 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 Hirschengraben. 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 Gerwig Monique
- Kabinendienst, Wäscherei Eggimann Elsbeth

Departement IV Kloten

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

- Sektion IERA, Radiowerkstatt

- Sektion Bestellung Steiner Roland
- Ingenieurabteilung Tyrluch Erika
Sektion Flugzeugplanung Werner Hans
- Sektion Technischer Einkauf 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 Constam
- Kopenhagen Rahlenbeck Inga
- Instruktion allg. Schmid Kurt
- London Leffler Pauline
Wall Patricia Ann
Eisemann Marianne
Wogatzke Werner
- Frankfurt Valent Luciano
White James

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.

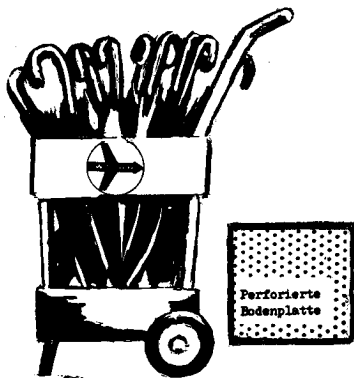
DIE EHRENTAFEL

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

<u>Herr Hans Gerspach, Sektion IERA, Dept. IV</u>	<u>Fr. 60.--</u>
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 Schirnbildzentrale, 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 Tariff 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 Benzinahnen 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 Benzinahnen 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.
- 3444 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 abtumpfend 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.