

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 eindrückliche, 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%	39'336
Offerierte Tonnenkilometer	8'255'229 + 63%	5'055'675
Fracht in kg.	501'941 + 19%	420'390
Post in kg.	219'347 + 16%	189'116
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	56,2%	66%

Im Vergleich zum Mai 1953 ist unser Angebot im Berichtsmonat um 63% von 5'055'675 tkm auf 8'255'229 tkm angestiegen. Dieser sehr starken Zunahme steht indessen ein Rückgang beim durchschnittlichen Ausnutzungsgrad von 66% 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% 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

An 27. Mai führte unser DC-6B HB-IBI "St. Gallen" mit Flugkapitän Hans 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 Moier, 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 zugeeignet 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
- Stadtkontrollbüro 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 Ommen 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 Roso-Marie
Fankhauser Verena
Graf Helen
Rickenmann Marianne
Ryser Helen
Seiler Edith
Troesch 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 PERSONALS 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:	AER 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 gute
Idee



Nr. 6

J u n i 1954

Redaktion:
Organisationsbüro

DIE EHRENTAFEL

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

<u>Die Belegschaft des Motorenprüfstandes, Dept. IV</u> Herren Hans Pflugshaupt, Hans Hurter, Walter Fisch	Fr. 300.--
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 papierenen 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 Spezialschemel 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 sauberen 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 Schnellzugzuschlag-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 odér 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