

# 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 Immatrikulation 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 6,7% 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 Neueingetretenen 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 Gerüchtemacherei wird auch vor seiner Person bei Gelegenheit nicht Halt machen.

Sehr ernst wird die Sache dann, 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

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

Lest, 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 Departementos beraten lassen und so sich selbst und seine Familie vor unliebsamen Ueberraschungen schützen.

PERSONALABTEILUNG

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

- 20.4.54. Andreas Bürki, Pilot
- 6.5.54. Jean-Pierre Musy, Startdienst 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. Rény 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 Dorothée
- Personalabteilung Kaiser Peter

Departement I

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

Departement III

- Manual 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 "Taifun"	"	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 LUWA 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<br>(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 gute  
*Idee*



Nr. 7  
J u l i 1954

Redaktion:  
Organisationsbüro

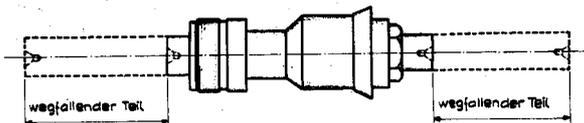
DIE EHRENTAFEL

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 Hötelier" 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- <u>Kontrolle</u> 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 ZH
	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 <u>A Kontrolle</u>
			+ 24.00 Dauer der A-Kontrolle ca. 22 - 24 Std.
<u>Dienstag:</u>		14.30	Das Flugzeug wird aus der A-Kon- trolle 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.
- 2331 ....da 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 Entsch eid 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 n 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 Mat te n 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  
3351 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.

3439 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