

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 9

20. September 1955.

Unsere Verkehrsleistungen im August 1955

	<u>August 1955</u>	<u>August 1954</u>
Etappenpassagiere	78'303 + 16%	67'399
Offerierte Tonnenkilometer	10'087'504 + 1%	10'029'031
Fracht in kg.	623'663 + 49%	419'786
Post in kg.	269'934 + 11%	242'370
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	69,8%	61,2%

Im August blieb der mittlere Ladefaktor nur wenig hinter demjenigen des Vormonates zurück, nämlich um 0,3 Punkte, während der Rückgang vom Juli zum August 1954 mit 2,9 Punkten erheblich fühlbarer war. Auch die Zahl der Etappenpassagiere vermochte sich nahezu auf der gleichen Höhe wie im vorausgegangenen Juli zu halten. Das Angebot an tkm überstieg wiederum die 10'000'000 Ziffer.

Im Europaverkehr (ohne Griechenland und die Türkei) boten wir mit 4'953'229 tkm praktisch gleich viel an wie im August 1954. Die Ausnutzung stieg indessen von 63,0% auf 68,7%, verglichen mit 68,0% im Juli 1955.

Die Flüge nach Athen, Istanbul, Kairo, Beirut, Tel Aviv und Damaskus waren im Durchschnitt zu 81,3% ausgelastet, gegenüber 66,9% im Parallelmonat 1954 und 77,8% im vergangenen Juli. Sehr starke Frequenzzunahmen wiesen Tel Aviv und Kairo auf.

Auf dem Nordatlantik steigerten wir das Angebot im Vergleich zum August 1954 um 7%, doch war die Nachfrage um 26% höher. Der durchschnittliche Ausnutzungsgrad stieg auf 68,4%, im Vergleich zu 58,5% im August 1954, fiel jedoch um 2,3 Punkte gegenüber Juli 1955.

Die Südatlantikkurse waren zu 62,0% ausgenutzt.

Die Zunahme um 15% bei den ausgenutzten tkm führte zu einem das Budget leicht übersteigenden Ausnutzungsdurchschnitt von 69,8%. Mit dem im Berichtsmonat erzielten Ergebnis dürfen wir somit zufrieden sein.

Modernisierung unserer Kurz- und Mittelstreckenflotte - Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 14. September den Ankauf von acht Convair "Metropolitan" Flugzeugen beschlossen. Bei diesem neuesten Typ - der gegenwärtig noch nirgends im Einsatz steht - handelt es sich um eine Weiterentwicklung des Convair Liners 240 und des CV-340. Den ersten "Metropolitan" werden wir im Mai, den zweiten im Juni, den dritten im Juli, den vierten im August, den fünften, sechsten und siebten im September und den achten im Oktober 1956 erhalten. Es ist vorgesehen, sie anstelle der sieben Convair Liners 240 einzusetzen. Der Ankaufspreis für die acht neuen Einheiten beläuft sich auf rund 36 Mio Fr.

DC-7C

HB - IBK, IBL, IBM, IBN

Die vier DC-7C Langstreckenflugzeuge, von denen die ersten zwei Ende 1956 und die restlichen anfangs 1957 eintreffen dürften, werden die obgenannten Immatrikulationsbuchstaben erhalten.

Bordradar für die DC-7C und "Metropolitans" - Unsere vier DC-7C und acht "Metropolitans" erhalten eine R.C.A.-Radarausrüstung. Mit Hilfe dieser Neuerung wird es möglich sein, Schlechtwetterzonen zu umfliegen und dadurch den Passagierkomfort und die Flugregelmässigkeit weiter zu erhöhen.

Pilots-in-Command - Die Piloten Heinrich Buechi, Peter Bietenholz, Paul Müller und Kurt Schärli sind zu Pilots-in-Command auf DC-3 avanciert, wozu wir ihnen bestens gratulieren.

Neue Regionalvertretung - In Birmingham wird demnächst ein Zweigbureau eröffnet, mit dessen Leitung Mr. Charles Singleton, bisher Acquisiteur der Vertretung London, betraut wurde.

Mutation in New York - Anstelle des Mitte September aus unsern Diensten ausgeschiedenen Herrn Monhardt wurde dessen bisheriger Assistent, Herr Hans Nussbaumer, zum Manager des Finance & Accounting Department ernannt.

Bordbuffet Idlewild - Anfangs August haben wir in unmittelbarer Nähe des New Yorker Flugplatzes Idlewild ein eigenes Bordbuffet in Betrieb genommen, das gegenwärtig siebzehn Personen beschäftigt. Damit sind wir vom Verpflegungsdienst der KLM, dessen Dienste wir vormals beanspruchten, unabhängig geworden. Die Kücheneinrichtungen sind aufs modernste ausgerüstet und die Anlage wurde so dimensioniert, dass sie auf Jahre hinaus den Anforderungen in jeder Hinsicht genügen kann.

Das Luftfahrtabkommen Schweiz-Argentinien - Der Vertragstext, der uns das Recht zum Anflug von Buenos Aires mit der Möglichkeit einer Verlängerung bis Santiago de Chile einräumt, ist kürzlich paraphiert worden. Er kann indessen erst in Kraft treten, wenn er unterschrieben sein wird.

Happy Landings - Wir freuen uns, wiederum einigen Neuvermählten unsere besten Glückwünsche anbieten zu dürfen:

- 18.5.55. Müller Paul, Pilot, Dept. III, Kloten
- 11.7.55. Gasser Fritz, Werft, Dept. IV, Kloten
- 23.7.55. Bachmann Gaston, Sekt. Verkaufsförderung, Hirschengraben
- 26.7.55. Länzlinger Ferdinand, Pilot, Kloten mit
Marie Cataline Leibundgut, ehemals Bureau für Betriebsverträge
- 30.7.55. Adkins-Heim Marianno, San Francisco
- 6.8.55. Kessler Hans, Allg. Buchhaltung, Hirschengraben
- 6.8.55. Woodtly René, Flugbetrieb, Dept. IV, Kloten.
- 17.8.55. Egolf Alfred, New York
- 20.8.55. Stünzi Ernst, Flugbetrieb, Dept. IV, Kloten
- 25.8.55. Dietschi Hugo, Pilot, Dept. III, Kloten
- 30.8.55. Frommer Josef, Propeller-Werkstatt, Dept. IV, Kloten
- 3.9.55. Bärswyl Roger, Radiowerkstatt, Dept. IV, Kloten
- 10.9.55. Ehrat Emil, Pilot, Kloten.

In Trauer gekommen sind dieser Tage Herr Direktor L.L. Ambord, Chef Dept. II, der den Tod seiner Mutter zu beklagen hat, und Flugkapitän Anton von Tscharner, Chef Flight OPS, durch den Hinschied seines Vaters. Wir kondolieren.

Verkauf von Propaganda-Material - Ab 1. Oktober 1955 wird der Verkauf von Propaganda-Artikeln beim Concièrge Hirschengraben durchgeführt. Dieser Verkauf ist auf die Zeit von 8 - 10 Uhr täglich beschränkt. Die bisherige Verkaufsstelle bei der Propaganda-Abteilung fällt dahin.

Stadttheater/Schauspielhaus Zürich, Spielzeit 1955/56 - Das Personal der Swissair hat auch diesen Winter wieder die Möglichkeit, Coupons aus Kombiheften zu kaufen, gegen welche ermässigte Billette für Vorstellungen im Stadttheater und Schauspielhaus bezogen werden können. Solche Coupons können bei folgenden Stellen bezogen werden:

Herr Höppli Empfang, Hirschengraben 84, Zürich
Herr Stern Change/Kasse Luftreisebüro, Zürich
Fr. Wild Information, Erdgeschoss Flughafen, Kloten
Herr Stadtmann Portier, Werft, Kloten.

Profitieren Sie auch während dieser Spielsaison wieder von den uns gewährten Vergünstigungen. Genaue Auskunft über Spielplan und Ermässigung erteilen Ihnen die obigen Stellen gerne.

Was bringt der Winterflugplan Neues?

Der am 2. Oktober beginnende Winterflugplan sieht u.a. folgende Neuerungen vor:

U.S.A. - Sommerflugplan bis 29.10. Ab 30.10. wöchentlich 5 Passagierflüge und 1 Frachtkurs. Alle Flüge Touristenklasse und Betten 1. Klasse, ausgenommen an Samstagen mit dem "Atlantic Super Swiss" (nur Couchettes und Betten 1. Klasse)
Vom 1. November bis 31.3. Swissair-Nordatlantik Familienrabatt-Billette.

Mittlerer Osten - Sommerflugplan bis 29.10. Nachher Winterflugplan. Ab 24.10. zusätzlicher Direktkurs Zürich-Kairo.

England - Wiedereinführung der Nachtkurse Basel-London-Basel, Genf-London-Genf, Zürich-London-Zürich.

Deutschland - Aufhebung der Strecke Basel-Stuttgart-Düsseldorf. Erstmals Beibehaltung der beiden täglichen Flüge nach München auch im Winter.

Holland - Uebernahme des Dienstes nach Amsterdam ab 2. Oktober durch Swissair.

Skandinavien - Uebernahme der Linie nach Kopenhagen ab 25.10. durch S.A.S.

Oesterreich - Erstmalige Betriebsaufnahme im Winter nach Innsbruck; dreimal wöchentlich von Mitte Dezember bis Mitte März. Beibehaltung der zweiten täglichen Verbindung mit Wien.

Zürich-Genf-Zürich - bis 29.10. in jeder Richtung täglich 3 Kurse; vom 30. 10. bis 3.3. ein Kurs pro Tag, ab 4.3. wieder drei Flüge pro Tag nebst den üblichen Fluggelogenheiten mit Langstreckenkursen.

Frankreich - Bis 29.10. 8 Kurse pro Woche nach Nizza und ab 4.3. täglich 2 Kurse.

Belgien - Der bisher mit KLM-Convair geführte Swissair-Kurs Genf-Brüssel wird im Winter in unserem Auftrag von der SABENA geflogen.

Eugen Weilenmann † - Bei Blattabschluss erreicht uns die Trauerkunde, dass Herr Eugen Weilenmann, Chef des Rohmaterialmagazins, Dept. IV, Kloten, am 19. September 1955 das Opfer eines Verkehrsunfalles wurde. Dem unerwartet Verstorbenen, der seit dem 1. März 1948 in unsern Diensten stand, wollen wir ein ehrendes Andenken bewahren. Seinen Hinterbliebenen sprechen wir auch an dieser Stelle unser herzlichstes Beileid aus.

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats August sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetroten.

Generalsekretariat

Personalabteilung

Erb Max

Departement I

Lohnbüro

Müller Hans

Kontierungs- und Fakturenkontrollbüro

Weber Hans

Statistikdienst

Imhof Ivan

Kontrollbüro/Passage Verkauf

Leder Willy

Verkehrsabrechnung Pool

Jaksetich Serge

Departement II

Sektion Fracht

Wildhaber Vitus

Sektion Reservationswesen

Sturzenegger Willy Ernst

Stadtterminus Zürich

Schneeberger Dora

Abfertigung Zürich

Schweizer José

Luftreisebüro Basel

Renner Eugen

Techn. Dienst Blotzheim

Aebersold Rolf

Egger Kurt

Departement III

Assistent Chef Dept. III

Gehriger Adolf

Büro für Uniformierung

Hoegger Madeleine

Postverteilung

Vonrufs René

Abteilung Flight Operations

Kunz Ingeborg

Sekretariat Chefbordfunker

Schwerzmann Anamaria

Meteo

Schneider Raymond Jean

Sektion Schule & Training

Guyer Sonja

Piloten-Aspiranten

Anliker Rolf

Kurs I/55

Antenen Arthur (v. Genf)

Bächli Bruno

Birrer Alfred

Hool André

Langmeier Willy

Maurer Heinrich

Miglioretto Paolo

Ruggli Guido

Versell Hans Anton

Arnet Irngard

Bircher Charlotte

Burkhardt Fritz

Hasler Josef

Weber Alfred

Uebermittlungszentrale

Passagierdienst

Startdienst

Frachtdienst

Verpflegungsbetrieb Kloten

Departement IV

Bauabteilung

Handschin André

Flugzeugwartung

Richner Erwin

Elektrowerkstatt

Egli Karl

Radiowerkstatt

Schwarb Alfons

Instrumentenwerkstatt

Hugener Walter

Galvanische Werkstatt

Gerber Fritz

Direktion Genf

Endbuchung Genf
Abfertigung Cointrin

Delaporte Juliette
Fontana Roger
Lucaz Yvonne
Renouf Henri
Ruffieux François

Frachtbuchhaltung

Auslandvertretungen

London
Paris
Kopenhagen
Alexandrien
New York

Dean Jeannette
Basset André
Schultz Metto
Mohamed Ali Hassan
Addoms Eileen
Keller Beatrice
Grace Edmundo
Jennings Dewitt W.
Lakin Benjamin
Baur Herbert
Rugna Rubens

New York Verpflegungsbetrieb

New York techn. Dienst
Sao Paulo

Mitteilungen der
Freizeitorganisation des Personals der
Swissair

Die erste Bau-Etappe der Freizeitanlage in Zürich-Seobach ist abgeschlossen - In den Swissair-News der letzten Monate wurde schon verschiedentlich auf die im Bau befindliche Freizeitanlage der FPS hingewiesen. Es scheint uns, dass es nun heute, nach Abschluss der ersten Bau-Etappe am Platze sei, in etwas ausführlicherer Form von dem Projekt zu berichten.

Der Bau einer eigenen Freizeitanlage für das Personal stand seit jeher auf dem Programm der FPS. Es war auch von allem Anfang an klar, dass diese Anlage dort zu erstellen sei, wo der grösste Teil unseres Personals beschäftigt ist, nämlich im Raum zwischen Zürich und Kloten. Von der Grösse und dem Umfang der Anlage hatten allerdings die Gründer der Freizeitorganisation des Personals der Swissair im Jahre 1952 noch keine genaue Vorstellung, und es war mehr im Sinne einer Verpflichtung gedacht, als in § 2 der Statuten unter dem Zweck der Organisation die "Planung, Erstellung und Unterhalt der zur Freizeitgestaltung notwendigen Einrichtungen und Anlagen" aufgenommen wurde. Erst die Entwicklung der vergangenen zwei Jahre und das Studium von Sportanlagen befreundeter Firmen hatten gezeigt, welche Gestalt einer Swissair-eigenen Anlage zu geben wäre. So konnte sich, auf Grund der gesammelten Erfahrungen, die aus Mitgliedern der Vorstände der FPS und der angeschlossenen Sektionen ad hoc zusammengestellte Bau-Kommission für ein Projekt entschliessen, das im Rahmen der Möglichkeiten der Erfüllung der vorgebrachten Wünsche am nächsten kam, nämlich die Erstellung von

- | | |
|----------------------------------------|--------------|
| 3 Tennis-Plätzen | (I.Etappe) |
| 1 Clubhaus, unterkellert | (|
| 1 Garderobengebäude | (II. Etappe) |
| 1 Boccia-Bahn | (|
| 1 Spielplatz für Fussball und Handball | |

Mit diesem Entschluss war die Frage nach dem Umfang der Anlage gelöst.

Noch gar nicht gelöst waren jedoch die Frage nach dem erforderlichen Land und das Problem der Finanzierung.

Es war ein Glück für uns, dass die Stadt Zürich gerade in dem Gebiet, das für unsere Pläne am günstigsten war, noch über einige wenige Landreserven verfügt. So konnten wir nach längeren Verhandlungen mit der Stadt eine Parzelle in Zürich-Seebach für unsere Zwecke reservieren und zwar in der Weise, dass wir nicht gezwungen waren, das Land zu erwerben, sondern mit der Stadt einen sog. Baurechts- und Mietvertrag auf eine bestimmte Zeit abschliessen konnten.

Auch das Problem der Finanzierung konnte unlängst gelöst werden, indem uns von einer Gross-Bank die Uebernahme einer I. Hypothek zugesichert wurde. Im weitem wurden unsere eigenen Mittel, die wir uns aus dem Erlös der Veranstaltungen der vergangenen Jahre zusammengespart hatten, von der Swissair ergänzt.

So konnte Ende Juli 1955 mit dem eigentlichen Bau der Anlage begonnen werden. Die fortgeschrittene Zeit und die Pflicht, mit den vorhandenen finanziellen Mitteln möglichst hausälterisch umzugehen, zwangen uns, das Projekt in zwei Etappen auszuführen. Die erste Etappe umfasste lediglich die Erstellung der Tennisplätze und war anfangs September bereits abgeschlossen. Mit einer kleinen Feier konnten dem Tennisclub vor kurzem die eigenen Plätze übergeben werden.

Momentan sind unter Leitung von Herrn O. Wegmann, Chef der Bauabteilung, der die ganze Anlage projektiert hat, die Besprechungen für die Detailpläne der II. Etappe im Gange. Es kann damit gerechnet werden, dass schon in wenigen Wochen der Bau des Club-Hauses und des Garderobengebäudes in Angriff genommen wird. Beide Gebäude werden links von den Tennisplätzen zu stehen kommen und, dank einer geringen Ueberhöhung, einen schönen Ueberblick über das Gelände bieten. Sofern keine unvorhergesehenen Schwierigkeiten die Bauarbeiten verzögern, wird die Swissair ihre Freizeitanlage im Frühjahr 1956 einweihen können.

Bleibt noch der Fussballplatz. Die Erstellung dieses Platzes fällt gemäss den abgeschlossenen Verträgen in die Aufgaben der Stadt Zürich. Diese wird die Planierungsarbeiten noch im Laufe des Herbstes 1955 aufnehmen, doch werden sich unsere Fussballfreunde noch einige Zeit gedulden müssen, bis der junge Rasen das Betreten des Spielfeldes erlaubt.

Diese Orientierung soll in grossen Zügen zeigen, dass die bereits sagenhafte Freizeitanlage tatsächlich im Werden ist. Sie soll jedoch nicht nur als Berichterstattung gelten, sondern sie soll mindestens in gleichem Masse dazu beitragen, das Interesse an den verschiedenen Clubs und an der FPS bei allen zu wecken.

Der Vorstand der FPS

Tennis - Es ist dem Team der Swissair gelungen, im Finalspiel um die Firmensportmeisterschaft Serie B die Mannschaft des TC Jelmoli mit 5:3 Matches zu schlagen. Damit steigt der TC Swissair in die Gruppe Promotion auf.

Fussballclub - An der letzten Generalversammlung wurde der Vorstand wie folgt neu bestellt:

Präsident:	Richard Köhler, Betriebsgruppe Kloten, Dept. IV
Vize-Präsident:	Max Strahm, FRVB Dept. I, Zürich
Aktuar:	Hermann Rinderknecht, Techn. Instruktion, Dept. III
Kassier:	Georges Bilgeri, FRVB Dept. I, Zürich
Material-Verwalter:	Werner Däpion, Spedition Dept. IV, Kloten
Spiko-Präsident:	Max Ehrensperger, Betriebs-Planung, Dept. IV, Kloten

Fussballmeisterschaftsspiele vom:

27.8.55.	FC-Hürlimann - Swissair I	1 : 1
	Swissair II - Escher Wyss	1 : 2
3.9.55.	Swissair I - Migros	3 : 4
4.9.55.	Swissair II - Furrer Söhne	3 : 2

Im Freundschaftsspiel Sportclub der Brauerei Warteck Basel gegen Swissair I siegte unsere Mannschaft mit 3:2 Toren.

Photokurs für Amateure - Unter Leitung von Herrn Werner Friedli veranstalten wir von Ende Oktober bis Mitte Dezember einen Photokurs für Amateure. Vorgesehen sind ca. sechs Abende zu drei Stunden. Themata: Allgemeine Grundlagen der Phototechnik, Motivwahl, praktische Arbeit im Kopieren und Vergrössern. Die Kurse sind für unser Personal gratis. Die Materialkosten gehen zu Lasten der Teilnehmer. Anmeldungen nimmt Tel. 548 bis 15. Oktober 1955 entgegen.

Vergünstigungen - Die Fa. Titan AG., Stauffacherstr. 45, offeriert Swissair-Angestellten:

Kühlschrank "Cristal" 70 L zu	Fr. 370.-- (statt Fr. 495.--) + Wust
Zündapp Combinette 2-Gang	Fr. 695.-- (statt Fr. 795.--) + Wust
Zündapp Combinette 1-Gang	Fr. 650.-- (statt Fr. 695.--) + Wust

Die Fa. Helbling & Co., Herrenkonfektionsgeschäft, Bahnhofstr. 71, gewährt Swissair-Angestellten auf allen Käufen einen Rabatt von 5%.

DIE GUTE IDEE gelangt später separat zur Verteilung.

Mit der nachfolgenden Orientierung möchten wir unserem Personal auf vielseitigen Wunsch einen Einblick in unsere Reklamepläne vermitteln.

20. September 1955

Die Propaganda-Abteilung

Richtlinien unserer Werbung 1956

Werbung ist keine Wissenschaft; jeder hat seine eigene Meinung darüber. Darum sind Anregungen und Kritiken von seiten des Personals für uns immer sehr wertvoll. Aber genau so, wie die SWISSAIR nicht überall hinfliegen kann, wohin es sich lohnen würde, oder allen Vertretungen den gewünschten Flugplan offerieren kann - so können wir mit dem besten Willen auch in der Werbung nicht alle Wünsche berücksichtigen. Deshalb entstehen oft Missverständnisse über den Wert von durchgeführten Aktionen. Aus diesem Grunde gedenken wir, Sie in Zukunft an dieser Stelle von Zeit zu Zeit über unsere Reklamepläne zu orientieren.

Die grösste Schwierigkeit, die sich uns bei der Planung der Werbung bietet, ist die Tatsache, dass wir uns quantitativ nie mit dem Aufwand unserer grossen Konkurrenten messen können, obwohl wir prozentual am Umsatz gemessen nicht weniger als diese für Reklame (ca. 3%) aufwenden. Die Flugleistungen der grossen Gesellschaften und folglich auch der Umsatz und die für Reklamezwecke zur Verfügung stehenden Mittel stellen ein Vielfaches der unsrigen dar. Deshalb sind wir gezwungen, unsere Werbung sehr stark zu konzentrieren; wir dürfen uns nicht in einzelne, kleine Aktionen zersplittern. Wir hoffen, Ihr Verständnis zu finden, wenn wir aus obengenannten Gründen gutgemeinte Ratschläge zur Durchführung kleinerer Werbemaassnahmen oft nicht erwarten können.

Wir werden täglich mit Angeboten überschwemmt, die meistens keinen andern Zweck haben, als jemandem Geld einzubringen. Wir müssen uns jeweils im klaren sein, was für uns möglich ist und was nicht, was richtig und was falsch. Andererseits gibt es aber ausgezeichnete Werbemöglichkeiten, die wir aus budgetären Gründen nicht ausnutzen können. So kosten z.B. ein einseitiges, einfarbiges Inserat in der amerikanischen Ausgabe des Reader's Digest ca. Fr. 114,000.-, eine Reklametafel an der Strasse in der Nähe des London Airports Fr. 38,000.- Miete pro Jahr und Reklameansagen durch die englische Television bis zu Fr. 12,000.- pro Minute!

Trotzdem kann und muss unsere Reklame qualitativ so gut oder besser sein als diejenige der Konkurrenz. Unser bestes Verkaufsargument ist die gute Bedienung der Kunden, währenddem die Tarife, Geschwindigkeit, Flugtypen etc. bei allen Gesellschaften gleich oder ähnlich sind. Aus diesem Grunde weisen wir in Inseraten, Schauflüstern, Drucksachen etc. immer wieder auf die SWISSAIR-Bedienung in der Luft und am Boden hin, indem wir uns, speziell im Ausland, auf den guten Namen der schweizerischen Hotellerie stützen können.

Den grossten Aufwand werden wir wie bis anhin auf U.S.A. (ca. 30% unserer Gesamtausgaben) und England (ca. 11% unserer Gesamtausgaben) konzentrieren müssen. In Nordamerika sind wir trotz der schönen Erfolge der letzten Jahre verhältnismässig noch unbekannt, und das Potential ist für uns dort noch lange nicht ausgeschöpft. In England zwingt uns die Konkurrenz der B.E.A. zu intensiveren Anstrengungen. Auch im Nahen Osten sind verstärkte Propagandamassnahmen vorgesehen.

In der Schweiz muss sich unsere Reklame weiterhin an die zwei Schichten der Bevölkerung richten, die wir immer noch zu wenig erfasst haben:

1. Den oberen Mittelstand (Gewerbetreibende), dem die relativ niedrigen Tarife auf unsern Kurzstrecken noch mehr bekannt gemacht werden muss. Dazu gehören auch die Autofahrer. Unsere diesjährige Aktion "Fliegen ist billig" wird deshalb weitergeführt.
2. Jene wohlhabenden Kreise, die bis anhin gar nicht auf die Idee kamen, einmal eine grössere Reise zu unternehmen. Zu dieser Gruppe zählen wir auch die älteren Leute, die Angst vor langen und komplizierten Reisen haben.

Durch unsere Wanderausstellung, die während des Winters in La Chaux-de-Fonds, Neuenburg, Delémont, Biel, Fribourg, Sion und Lausanne (ab Frühling 1956 wieder in der deutschen Schweiz) gezeigt wird, versuchen wir, die "Binnenlandmentalität" zu brechen.

Dringend notwendig ist der Ausbau des Vortragsdienstes in der Schweiz. Augenblicklich werden während jedes Wintermonates ca. 15 Vorträge gehalten und ca. 100 Filmvorführungen organisiert. Die Nachfrage ist aber bedeutend grösser, und es fehlt uns ein vollamtlicher, guter Vortragsredner, den wir bis heute noch nicht finden konnten.

Inserate in internationalen Publikationen wie die Atlantic Edition of Time Magazine, die Pariser Ausgabe der New York Herald Tribune etc. werden weiterhin erscheinen. Wir glauben, damit das in Europa reisende amerikanische Publikum zu erreichen, obwohl es schwierig ist, den Grad der Wirkung festzustellen. In die gleiche Kategorie gehören die Lichtreklamen. Es ist unser Ziel, dass mit der Zeit an guter Lage jeder der von der SWISSAIR angeflogenen Stadt unsere Lichtreklamen in Erscheinung treten - auch dort, wo unsere Büros nicht allzugenutzend plaziert sind (z.B. in Athen und Tel Aviv).

Die beliebten Kalender werden wir weiterhin veröffentlichen. Eine grosse Anzahl von Prospekten und Plakaten ist in Vorbereitung. Ein Film, der für Reisen nach dem Nahen Osten wirbt, wurde kürzlich fertiggestellt, ein weiterer über Brasilien wird voraussichtlich im kommenden Winter gedreht.

Die Werbepläne für unsere neuen Flugzeugtypen, DC-7C und Convair "Metropolitan", sind noch nicht endgültig festgelegt. Wir werden Sie darüber zu einem späteren Zeitpunkt orientieren.



DIE EHRENTAFEL

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

Herr Willy Bühler, Sektion IERA, Dept. IV.	Fr. 40.--
Herr Karl Mordasini, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 40.--
Herr Eduard Affentranger, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 30.--
Herr Armand Hirschi, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 30.--
Herr Daniel Hersperger, Sektion IERA, Dept. IV.	Fr. 20.--
Herr Eugen Oetiker, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 20.--
Herr Gottfried Spichiger, Sektion Triebwerk, Dept. IV.	Fr. 20.--
Herr Rudolf Kaufmann, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 10.--

Die Talons der prämierten Vorschläge Nr. 3830 und 3941 sind uns immer noch nicht zugestellt worden !

Herr Willy Bühler schlug vor, die Kontaktschienen (P6 - 9 - 40 - 70436) für Propellerenteisung DC-6B mit einem Fräser an einer Bohrmaschine während der Demontage planzufräsen. Bei der Prüfung des Vorschlages ergab sich, dass das Anfräsen der Kontaktflächen nicht notwendig ist, sondern ein Bürsten und frisches Versilbern genügt.

Herr Karl Mordasini machte die Anregung, dass beim Werfteingang während den Hauptverkehrszeiten ein Polizist für die Regelung des Verkehrs besorgt ist, was die Unfallgefahr wesentlich herabsetzt.

Herr Eduard Affentranger fertigte spezielle Einsätze für eine Nietenpresse an, womit die Montage und Demontage der Büchsen an den Motorenhauben schneller ausgeführt werden kann.

Herr Armand Hirschi fertigte eine Vorrichtung an, mit der eine zweckmässigere Montage und Demontage des Packunggehäuses am Hauptfahrwerk-Betätigungszyylinder möglich wird. Ferner machte er die Anregung, bei Revisionsarbeiten die Durchgänge der Schmiernippel und Nuten mit hydraulischem Drucköl zu reinigen.

Herr Daniel Hersperger skizzierte einen speziellen Ringschlüssel für das Lösen und Anziehen der Stoppmuttern unter den Spanten. Dieses Werkzeug leistet besonders gute Dienste bei Umbauten und Spezialarbeiten.

Herr Eugen Oetiker zeichnete einen Steckschlüssel für das Anziehen und Lösen der Flügelmuttern im Radio - Rack.

Herr Gottfried Spichiger machte die Anregung, die gebrauchten Druckscheiben PN 6 - 3 - 1 - 2 MB 41615 nachzupressen, dadurch können sie für weitere Laufzeiten verwendet werden.

Herr Rudolf Kaufmann schlug vor, die Zahnscheiben AN 936 - A 8B durch Federscheiben AN 936 - 8 zu ersetzen, wodurch Störungen eliminiert werden können.

Sich melden bitte : Nr. 4118 bei Herrn Barth, Organisationsbüro, Tf. 580.

Nr. 3851 " " " " "

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

Nr. 362, 3270, 3780, 3837, 3844, 3990, 3992, 4113, 4190

Aufrechnung der Stimmkarten bei der Generalversammlung : Anlässlich der nächsten Generalversammlung werden versuchsweise beide Systeme durchgeführt. Wir werden hernach auf die beiden Vorschläge zurückkommen.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 331 Die Haupt-und Nebenpleuel R - 2800 sollen nicht mehr lackiert werden. Bereits vor Eingang des Vorschlages wurde dieses Problem vom Chef der Triebwerkgruppe 1 und dem Betriebschemiker in Angriff genommen und entsprechende Versuche eingeleitet.
- 419 Abändern des Austrittes der Kompressor-Sumpf-Entlüftungsleitung. Aus physikalischen Gründen kann die Sogwirkung nicht derart stark sein, dass sie eine Entleerung des Sumpfes nach sich zieht.
- 646 Erhöhung der Pflichtstunden bei Dienststellen mit Saisonspitzen während der Sommersaison mit entsprechendem Ausgleich während der Wintersaison. Der Arbeitsanfall Sommer/Winter gleicht sich je länger je mehr aus. Zudem wird im Winter - soweit möglich - Ausbildung getrieben und werden geleistete Ueberstunden kompensiert.
- 1914 Erstellen einer Payload - Chart für CV-240. Der eingereichte Vorschlag hat den Nachteil, dass das Buffetgewicht als konstant angenommen wurde. Auch kann die Besetzung unter Umständen 6 Mann erreichen. Die relative Ablesegenauigkeit ist somit illusorisch.
- 2757 Weight Distribution Chart. Gemäss den Vorschriften der Ing.-Abteilung können beide Systeme angewandt werden. Die Vor- und Nachteile werden seit der Einführung der Weight Distribution Chart verfolgt. Eine definitive Beurteilung ist noch nicht möglich.
- 2827 Anbringung eines Handloches, um das Auswechseln und Verstellen des Oelthermostates zu erleichtern. Der Vorschlag ist nicht neu. Eine Musterausführung kann im Motorenmagazin besichtigt werden.
- 3211 "Volcanic - Drink". Das genaue Dosieren von Trockeneis kann in der Praxis nicht einwandfrei durchgeführt werden. Zudem könnte ein Passagier gesundheitlich Schaden nehmen, sollte er aus Versehen ein kleines Stück Trockeneis schlucken.
- 3212 Montage einer Kabinenuhr mit verstellbarer Ortszeit. Die Montage einer Kabinenuhr wurde von der Geschäftsleitung endgültig abgelehnt, da frühere Erfahrungen der Swissair und anderen Gesellschaften ungünstig waren.
- 3611 Aenderung der Befestigung der Leach - Relais in der Main Junction Box der DC-6B. Defekte an diesen Relais treten selten auf. Sie werden erst bei der Erreichung der Laufzeit von 6000 Std. ausgewechselt. Der Arbeitsaufwand für die Aenderung steht in keinem Verhältnis zur Einsparung an Arbeitszeit.
- 3612 Blechschutz für eingebundenen Breezeschlauch. Der Blechschutz ist ungeeignet, da das Schutzband unter den Briden, der starken Vibrationen wegen nachgibt und das Blech sich dadurch löst. Zudem müssten die Befestigungsbriden individuell angepasst werden, da die Bandagen ziemliche Differenzen aufweisen. (vgl. Ing.-Versuchsauftrag Nr. 30637).
- 3757 Verhindern von Passungsrost an den Achsen Part No. 221901 zu Motor R - 2800 Untersetzung. Die Versuche in der Magnetwerkstatt ergaben, dass Passungsrost durch Verkupfern nicht vermieden werden kann.
- 3779 Reparatur von Eckenschutz : Part Nr. 0 - 13 - 26 - 5 - 240 - 859010810. Diese Reparatur wird bereits seit Anfang dieses Jahres durch Aufschweissen eines Aluminium Profils ausgeführt.

- 3818 Aufheben des Kurierdienstes - Doppelspurigkeit FDSK/FDSS. Betriebswirtschaftlich ist der Vorschlag gut; er lässt sich aber unter den gegebenen örtlichen Verhältnissen praktisch nicht verwirklichen.
- 3820 Anbringung einer gut sichtbaren Anschrift "Flughafen Zürich" beim Eingang der ankommenden Flugpassagiere. Eine bessere Anschrift ist auf Grund einer früher erfolgten Anregung bereits seit einiger Zeit bei der FIG im Studium.
- 3836 Die Kopien der ausgehenden Korrespondenz sollen nach dem Abstempeln in der Spedition den Unterschriftenmappen entnommen und in das Fach FDSA gelegt werden. Die Anregung ist überholt; der vorgeschlagene Arbeitsablauf wird bereits seit ca. 4 Monaten in dieser Weise ausgeführt.
- 3838 Verwendung des Direktionswagens für Taxifahrten. Würde der Direktionswagen für Taxifahrten verwendet, so stünde er der Direktion meist jeweils dann gerade nicht zur Verfügung, wenn sie ihn braucht.
- 3841 Einführung von Ultraschallwellen für das Reinigen der Oelkühler. Das Problem wird bereits seit einem Jahr von der Abteilung Betriebsplanung verfolgt. Versuchsaufträge sind an drei Firmen erteilt worden.
- 3842 Die bei Fenstercouverts dem Sichtfenster gegenüberliegende Innenseite soll anlässlich des Swissair-Jubiläums mit Propagandatexten versehen werden. Drei Gründe sprechen gegen diesen Vorschlag: Erhebliche Verteuerung der Druckkosten, der Propagandatext wird in den vielen Grossbetrieben von den massgebenden Personen gar nicht gelesen, da die Briefe ja meistens durch einen Angestellten geöffnet werden, der Slogan müsste in drei Sprachen abgefasst werden, wozu der Platz zu eng ist.
- 3845 Neue Embarkation Cards aus Kunststoff. Der Vorschlag ist gut. Man befasste sich jedoch bereits drei Wochen vor Eingang des Vorschlages mit dieser Angelegenheit.
- 3847 Swissair Filme als Vorfilme in Kinos. Die von uns erstellten Filme sind bloss 16 mm breit. Um sie in den Kinos vorführen zu können müssten sie 35 mm breit sein. Die Erstellungskosten und jährlichen Gebühren würden für einen Reklamefilm ca. Fr. 70'000.-- ausmachen.
- 3928 Errichtung einer vom Bordnetz unabhängigen Speisung der Radioanlagen. Die Idee an und für sich ist gut. Mit der Einführung der Progressiv Kontrollen könnte aber im Flugbetrieb keine Einsparung mehr erzielt werden.
- 3955 Prüfung des Kolben- und Zylinderzustandes bei hydraulischen Vickerspumpen. Die vorgeschlagene Lösung bietet nicht die zu erwartende Messgenauigkeit. Zudem ist die Abteilung Betriebsplanung schon seit längerer Zeit mit Lieferanten in Verhandlung betreffend der Beschaffung eines pneumatischen Reinmessgerätes.
- 3982 Abreissen von Gewinden der Torque - Druckschalter zufolge Nachziehens derselben wegen Oelrückständen. Der Vorschlag bringt keine Lösung des Problems. Auch war der Mangel schon vor der Einreichung desselben bekannt.
- 3987 Farbige Kennzeichnung des Circuit Breaker Landing Gear Warning Horn am Circuit Breaker Panel, damit beim Abstellen der Motoren derselbe stillgelegt wird. Der Vorschlag ist überholt. Durch die Ausführung des Ing.-Auftrages Nr. 30643 werden die vom Einsender erwähnten Störungsquellen eliminiert.
- 4035 Bessere Lagerung der Luftkissen des Notlandematerials. Der Vorschlag bringt noch nicht die richtige Lösung. Sollte die Luft in den Bags entweichen können, fallen sie in sich zusammen und die Folge davon wäre ein Brechen an den Faltstellen. Wir erwarten gerne einen besseren Vorschlag.
- 4108 Erstellung eines Fahrradweges vom Werftareal in die Strasse Richtung Rümlang. Eine Einmündung des Fahrradweges in die Hauptausfahrtsstrasse des Werftareals würde den Verkehrsfluss erheblich stören. Zur Zeit kann an eine Erstellung des vorgeschlagenen Fahrradweges nicht gedacht werden wegen Hochbauten in der in Frage stehenden Gegend.

4122 Versetzung des Buffet - Panel HB - IBO. Der Vorschlag ist überholt. Das gleiche Problem kam bereits an der IERA - Meistersitzung vom 1.9.55. zur Sprache.

4192 Bezeichnung der abschraubbaren Deckel an DC-6 und CV nach den vorhandenen Deckelplänen. Der Vorschlag konnte nicht berücksichtigt werden, weil das Einschlagen von Zahlen nicht statt- haft ist, die Farbe nicht gut hält und die Anbringung von Schildern an der Innenseite unzweck- mässig und an der Aussenseite nicht gestattet ist.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/133/222/238/299/302/304/322/334/336/337/339/343/416/427/432/440/504/602/603/630/
635/661/684/704/760/763/870/1245/1252/1253/1354/1919/1937/1968/2286/2333/2340/2343/
2414/2442/2453/2659/2674/2686/2690/2710/2721/2730/2808/2817/2820/3054/3070/3217/3232/
3238/3246/3261/3299/3315/3329/3330/3342/3348/3363/3382/3386/3399/3402/3419/3422/3462/
3464/3485/3491/3500/3510/3602/3613/3668/3684/3701/3710/3717/3719/3730/3745/3768/3771/
3775/3781/3787/3788/3800/3812/3815/3816/3821/3835/3839/3840/3843/3846/3907/3923/3960/
3962/3963/3967/3985/3992/4009/4031/4060/4062/4081/4082/4101/4107/4108/4114/4115/4116/
4121/4153/4154.

Die nachfolgenden zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge mussten zwecks Abklärung technischer Details zurückgestellt werden :

326/332/682/3828.

760 Positionslichter DC-3. Die Ingenieur-Abteilung wird Versuche durchführen.