

Handwritten mark

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSE- &
PUBLIC-RELATIONS-DIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH 1

5. Jahrgang

Nr. 1

Januar 1956

Unsere Verkehrsleistungen im Dezember 1955

	<u>Dezember 1955</u>	<u>Dezember 1954</u>
Offerierte Tonnenkilometer	6'948'036 + 9 %	6'387'039
Etappenpassagiere	35'917 + 10 %	32'537
Fracht in kg	820'462 + 26 %	652'177
Post in kg	416'348 + 18 %	353'892
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	64,3 %	59,8 %

Trotz des Streiks in Frankreich, der unsern Verkehr mit Paris und Nizza in der Berichtszeit völlig lahmlegte, hat die Gesamtproduktion an Tonnenkilometern noch um 9 % zugenommen. Dies ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, weil wir auf den Linien nach Spanien Frankreich umfliegen und deshalb DC-6B einsetzen und auf den Englandstrecken öfters anstelle eines DC-6B- zwei CV-240-Kurse führen mussten. Hinzu kamen noch mehrere Verdichtungsflüge über die Weihnachtszeit. Der Angebotssteigerung von 9 % steht indessen ein Anstieg bei der Nachfrage um 17 % gegenüber. Die verschiedenen Umdispositionen beeinflussten zwar die Ertragsrechnung eher ungünstig, doch dürfen wir mit dem Gesamtergebnis gleichwohl noch zufrieden sein.

Europa war an der Totalleistung mit 40 % beteiligt, womit gegenüber dem Dezember 1954 keine Veränderung eintrat. Der durchschnittliche Auslastungsgrad stellte sich auf 59,0 %, verglichen mit 58,8 % im Dezember 1954.

Die Flüge nach Athen, Istanbul, Kairo, Beirut, Tel Aviv und Damaskus wiesen einen Produktionsanteil von 19 % auf, im Vergleich zu 16 % im gleichen Monat des Vorjahres. Der mittlere load factor verbesserte sich von 54,8 % im letztjährigen Dezember auf 62,9 %.

Der Nordatlantik partizipierte mit 32 % an der Produktion, gegenüber 35 % im Parallelmonat 1954. Die durchschnittliche Auslastung stieg, vor allem dank einer erneuten Zunahme des Frachtvolumens, von 65,5 % im Vorjahresdezember auf 73,1 %.

Anteilmässig blieb der Südatlantik mit 9 % unverändert. Der mittlere Auslastungsgrad belief sich auf 59,1 %.



Das Jahr 1955 in einigen Zahlen

	<u>1955</u>	<u>1954</u>	<u>Zunahme</u>
Geflogene Kilometer	19'103'908	17'798'721	+ 7 %
Angebotene tkm	95'193'537	88'105'862	+ 8 %
Etappenpassagiere	630'719	544'838	+ 16 %
Fracht in kg	8'486'812	6'089'155	+ 39 %
Post in kg	3'317'270	2'908'719	+ 14 %
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	64,8 %	59,0 %	
Geleistete Passagier-tkm	38'880'953	33'919'620	+ 15 %
Geleistete Fracht-tkm	9'077'015	6'152'519	+ 48 %
Geleistete Post-tkm	3'482'531	3'024'199	+ 15 %

Da wir im Jahre 1955 mit dem gleichen Flugzeugbestand wie 1954 operierten, stieg die Leistung an Tonnenkilometern nicht mehr wesentlich an. Pro 1954 lag der durchschnittliche Auslastungskoeffizient verhältnismässig tief, weil die Angebotssteigerung von 1953 auf 1954 rund 60 % betragen hatte und die Nachfrage nicht in der gleichen Proportion nachzukommen vermochte. In diesem Jahr stand der neuerlichen Produktionserhöhung um 9 % ein Anstieg der Nachfrage um 18 % gegenüber, was zu einer verbesserten Auslastung führte.

Die vier Ladekategorien, aus denen sich das beförderte Gesamtvolumen ergibt, waren anteilmässig wie folgt beteiligt :

	<u>Passagiere</u>	<u>Gepäck</u>	<u>Fracht</u>	<u>Post</u>	<u>Total</u>
1955	63,1 %	16,5 %	14,7 %	5,7 %	100 %
1954	65,3 %	17,1 %	11,8 %	5,8 %	100 %

KLEINES ABC DES LUFTVERKEHRS

Was ist ein Etappenpassagier ?

Zahlreiche Flugstrecken setzen sich aus mehreren Etappen oder Teilstücken zusammen. Beispielsweise wird die Linie Zürich - New York zumeist in vier Etappen befliegen, nämlich Zürich - Genf (1), Genf - Shannon (2), Shannon - Gander (3) und Gander - New York (4). Wenn ein Passagier in Zürich zusteigt und bis nach New York fliegt, so zählt er in der Statistik als vier Etappenpassagiere. Die Totalzahl der Etappenpassagiere ist somit nicht gleichbedeutend mit der absoluten Zahl der beförderten Personen. Identisch sind die Zahlen nur dann, wenn die Strecke aus einer einzigen Etappe besteht, wie z.B. Zürich - London.

Weitere Begriffserklärungen folgen in den nächsten Nummern.

Im neuen Gewande

Mit dieser Ausgabe treten die "Swissair News" in ihren fünften Jahrgang ein. Als die erste Nummer im Januar 1952 erschien, betrug die Auflage 1520 Exemplare. Seither ist die Zahl unserer Mitarbeiter und damit diejenige der Leser ständig angestiegen, so dass wir heute bei 2'750 Stück angelangt sind. Das bisher verwendete Wachsmatrizenverfahren ist unrationell geworden, weil sich von einer Matrize nicht mehr als 2'000 Abzüge machen lassen. Um nicht jede Matrize zweimal schreiben zu müssen, gingen wir nun zum Offsetdruck über. Aus technischen Gründen können wir das Ausgabedatum nicht mehr auf den Tag genau festsetzen, hoffen aber, die Verteilung zusammen mit der "Guten Idee" bis jeweils spätestens am 20. jeden Monats sicherzustellen.

Die Redaktion

Ernennungen - Herr Werner Siegenthaler ist zum Chef der Ingenieurabteilung des Departement Technik ernannt worden.

Herr Leo Bollhalder wurde Chef der Sektion Allgemeine Buchhaltung, Herr Dr. Josef Hegglin Chef des Sekretariats des Departements Finanzen, Herr Max Weber Chef der Sektion Reservationswesen im Departement II und Herr Hans Näf Chef der Sektion Triebwerk des Departement IV. Alle diese Mutationen erfolgten auf den 1. Januar 1956. Wir gratulieren !

Neue Pilots-in-Command - Per 10. Januar sind die Herren Armin Barth und Max Traber zu Pilots-in-Command auf DC-3 avanciert, und per 15. Januar rückte Herr Lambert von Korschegg zum Pilot-in-Command auf Convair 240 vor. Wir beglückwünschen sie alle zu ihren neuen Chargen !

Von unsern Aussenvertretungen - Am 1. Oktober 1955 ist Herr Jules Sapin, der bisherige Chef der Agentur Kairo der Schweizerischen Verkehrszentrale, offiziell zur Swissair übergetreten und mit der Leitung unserer neugeschaffenen "Vertretung für den Mittleren Osten" betraut worden. Sein Zusätzlichkeitsgebiet umfasst Aegypten, den Sudan, Abessinien, Aden, Saudi-Arabien, Libanon, Syrien, Jordanien, Irak und den Persischen Golf. Neuer Leiter der Agentur Kairo der S.Z.V., die weiterhin für uns die Generalvertretungsgeschäfte besorgt, ist Herr A. Senn.

In der libanesischen Hauptsadt ist eine Vertretung Beirut/Damaskus errichtet worden, deren Hauptaufgabe darin besteht, unsern Generalagenten in Libanon und Syrien (AMLEVCO) beratend beizustehen und die Verkaufsanstrengungen in diesen Gebieten zu intensivieren. Zum Chef dieser Vertretung wurde Herr Ernst Fricker, der bis zum Dezember 1953 in Genf als Chef de Terminus und seither als District Sales Manager für die Middle East Airlines tätig war, ernannt worden. Herr Fricker, den wir hier neuerdings als Mitarbeiter begrüßen, hat seinen Posten am 15. Januar 1956 angetreten.

Anstelle des Ende Oktober 1955 aus unsern Diensten ausgeschiedenen Herrn Fr. Haggerty ist Herr Oscar Binder, bisher Swissair Cleveland, zum Regionalvertreter in Los Angeles ernannt worden. Er wird dort anfangs Februar seine Tätigkeit aufnehmen.

Als Nachfolger von Herrn Binder wurde Herr Karel Ch. Gans, bisher Acquisiteur der Vertretung New York, zu unserm Regionalvertreter in Cleveland bestimmt, wo er seine Funktionen bereits aufgenommen hat.

Basel

Es sind folgende Ernennungen bzw. Bestätigungen innerhalb der Vertretung Basel zu melden :

Herr H. Blumer	zum Chef Stadtterminus Basel
Herr H. Thommen	zum Chef Frachtdienst Basel
Herr W. Häring	zum Chef Fracht Verkauf Basel
Herr J. Merki	zum Chef Frachtdienst Export Basel

Herr J. Sommerhalder erhielt Spezialaufgaben zugewiesen und wurde zugleich mit der Stellvertretung des Chefs im Stadtterminus betraut.

Personalstatus per 31. Dezember 1955

Direktion	7
Generalsekretairat	14
Personaldienst	11
Allg. Personalausbildungsreserve	15
Departement I	206
Departement II	
Personal Schweiz	275
Personal Ausland	519
Departement III	
Fliegendes Personal	502
Bodenpersonal	482
Departement IV	838
Direktion Genf	354
Total	3'223

Gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 1954 beträgt der Zuwachs 303 Personen.

Der dreimillionste Flugpassagier in Kloten

Am 7. Januar 1956 konnte in Kloten der dreimillionste Fluggast seit der Betriebsaufnahme im Juni des Jahres 1948 gezählt werden. Bis Ende 1955 hat sich der Personenverkehr in Kloten wie folgt entwickelt :

	Gesamtverkehr	davon Linienverkehr	
1948 (ab Juni)	42'886	35'237	82 %
1949	213'751	172'668	81 %
1950	245'629	216'377	88 %
1951	336'172	310'093	92 %
1952	372'832	349'154	94 %
1953	495'164	452'519	91 %
1954	589'570	544'895	92 %
1955 ca.	700'000	650'000	93 %

Instruktionskurse für Aussenvertretungspersonal

Die Abteilung für Aussenvertretungen führt Ende Januar/ anfangs Februar 1956 wiederum zwei Instruktionkurse durch, und zwar :

vom 30.1. - 8.2. für englischsprachiges ; und vom 13.2. -22.2. für deutschsprachiges Personal.

Es nehmen daran Swissair-Angestellte aus Aegypten, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Holland, Israel, Italien, Libanon, Oesterreich, Portugal, Syrien und den U.S.A. teil.

A la carte service auf dem Südatlantik - Seit anfangs November bieten wir auf unserer Südatlantikstrecke zwischen Genf und Lissabon auf dem Hin- und zwischen Recife und Dakar auf dem Rückflug die zusätzliche Annehmlichkeit eines à la carte service, der von den Fluggästen sehr geschätzt wird. Zur Wahl stehen zwei komplette Menus, deren Gänge nach Belieben kombiniert werden können.

Auf dem Wege zur vierten Million - Am 14. Dezember 1955 beförderten wir unsern dreimillionsten Etappenpassagier seit Gründung unseres Unternehmens im März 1931. Während es ziemlich genau zwei Jahrzehnte gedauert hatte, bis am 4. September 1951 der millionste Fluggast erreicht war, konnten wir in den 50 Monaten bis zum 14. Dezember 1955 weitere zwei Millionen Passagiere buchen.

Die offizielle Eröffnung unseres Schulgebäudes in Kloten wird am 26. Januar stattfinden.

Die amerikanische Seaboard & Western hat vom Eidgen. Luftamt die Erlaubnis zur Durchführung von dreimal wöchentlichen Frachtflügen zu IATA-Tarifen zwischen Zürich und den U.S.A. erhalten. Damit erhöht sich die Zahl der Kloten flugplanmässig anfliegenden Gesellschaften auf vierzehn. Es sind dies: Air France, Air India, BEA, BOAC, EL AL, JAT, KLM, LAI, Panair do Brasil, Sabena, SAS, Seaboard & Western, Swissair und TWA.

Auf einer Weltreise tödlich verunglückt - Im November 1955 hatte Herr Norbert Reisinger, der bis Ende Oktober in unserm Betriebswirtschaftsdienst beschäftigt war, zusammen mit einem Kameraden eine Weltreise angetreten, die sie per Autostop usw. nach Indien, Australien und Südamerika hätte führen sollen. Nunmehr ist aus Bagdad die Trauerkunde eingetroffen, dass er mit einem Holzfloss auf dem Tigris verunglückt und ertrunken ist. Herr Norbert Reisinger, dem wir ein ehrendes Ankenken bewahren wollen, erreichte ein Alter von nur 21 Jahren. Sein gleichaltriger Reisegefährte konnte gerettet werden.

Die Neuregelung unseres Verhältnisses zur Eidgenossenschaft - Per 31. Dezember 1955 sind unsere vertraglichen Abmachungen mit dem Bund einer Revision unterzogen worden. Danach sind die beiden "Bundesflugzeuge" HB-IBA und HB-IBE gegen Entschädigung am 31. Dezember 1955 in unser Eigentum übergegangen. Zudem verzichtete die Swissair auf die bisherige Abschreibungsgarantie des Bundes, wodurch sie ihre frühere Handlungsfreiheit, namentlich für die Festlegung der Amortisationspläne, zurückgewinnen konnte. Der Pressedienst hat darüber eine eingehende Orientierung verfasst und ist in der Lage, interessierten Angestellten auf Verlangen Exemplare in deutscher und französischer Sprache abzugeben. Der Aufsatz wird später auch auf englisch erhältlich sein.

Die ärztliche Ecke

AIR SICKNESS

Die Air Sickness oder Luftkrankheit entsteht (im Gegensatz zur Höhenkrankheit, die auf Sauerstoffmangel zurückzuführen ist) durch Bewegungsreize, ganz wie die Seekrankheit. Diese Reize wirken sich an verschiedenen Organen aus, insbesondere an den Gleichgewichtszentren im Innenohr und in den Eingeweidenerven. Sie werden in ihrer Wirkung verstärkt durch psychische Momente wie Voreingenommenheit ("Gewiss wird es mir wieder schlecht"), verkrampte Haltung, Aengstlichkeit, unbewusste Widerstände gegen das Flugzeug oder die geplante Reise.

Die Magennerven schont man am besten, wenn man nicht mit überfülltem, aber auch nicht mit ganz leerem Magen fliegt. Die Reize auf die Gleichgewichtszentren vermindert man, wenn man in halb liegender Stellung den Kopf anlehnt (ohne ihn seitlich abzdrehen). Nervöse Spannungen vermeidet man, indem man ohne Hast den Flug antritt, indem man sich dem Flug der Maschine vertrauensvoll überlässt und ein möglichst heiteres Gespräch anknüpft.

Manchmal sind zusätzlich Medikamente notwendig, wobei die einen Passagiere auf dieses, die andern auf jenes Mittel besser ansprechen. Zu versuchen sind u.a. Dramamine, Marzine, Vertigon und Banardryl. Für Passagiere sind diese Mittel harmlos, nicht aber für Besatzungsmitglieder, wegen ihrer einschläfernden Wirkung.

Dr.med.H.Gartmann

P.S. der Redaktion :
Wir freuen uns über die Mitarbeit des ärztlichen Dienstes, der von jetzt ab jeden Monat einen kurzen Artikel beisteuern wird.

Happy Landings - Mit Freude entbieten wir wiederum einigen Neuvermählten unsere herzlichen Glückwünsche :

- 17.11.55 Mayer Gottfried, Pilot, Dept. III, Kloten
- 3.12.55 Aeschlimann Heinz, Ingenieur-Abteilung, Dept. IV, Kloten
- 15.12.55 Hubmann Andreas, Magnetenwerkstatt, Dept. IV, Kloten
- 20.12.55 Weilenmann Werner, Chef, Spedition, Dept. I, Zürich

In den Ruhestand getreten sind per 31. Dezember 1955 die Herren Hans Aeschbacher, Hausdienst, Dept. IV, und Julius Nötzli, Motorenwerkstatt, Dept. IV, Kloten.

Herr Aeschbacher, geb. am 21. März 1890, ist am 12. Dezember 1942 in unsere Dienste getreten. Er war zunächst als Hilfsarbeiter in der Motorenwerkstatt und ab Januar 1949 im Hausdienst tätig.

Herr Nötzli, geb. am 27. Juli 1888, hatte zuerst aushilfsweise ab 1950 am neuen Motorenprüfstand gearbeitet und trat dann als Hilfsarbeiter in der Motorenwerkstatt in ein festes Anstellungsverhältnis.

Wir wünschen beiden einen geruhsamen Lebensabend bei bester Gesundheit !

Stetige Zunahme des Weltluftverkehrs - Im Jahre 1955 sind im internationalen flugplanmässigen Linienverkehr neue Höchstleistungen erzielt worden. Die nachstehenden Zahlen (ohne Sowjetunion und China) entnehmen wir der neuesten Zusammenstellung der International Civil Aviation Organization (ICAO).

Jahr	Geflogene km	Beförderte Passagiere	Fracht tkm	Post tkm	Anzahl Paps. pro Flz.
i n M i l l i o n e n					
1955	2*265	69.0	1*325	375	27,4
1954	2*035	59.0	1*110	326	25,8
1947	1*140	21.0	273	128	16,6
W a c h s t u m s r a t e					
1954/55	+ 11 %	+ 17 %	+ 19 %	+ 15 %	+ 6 %
1947/55	+ 99 %	+ 229 %	+ 385 %	+ 193 %	+ 65 %

Nach einer Schätzung der IATA dürfte sich die Zahl der Passagiere - stabile Weltwirtschaftsverhältnisse vorausgesetzt - im Jahre 1956 auf 85 und pro 1957 auf ungefähr 100 Millionen beziffern.

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats Dezember 1955 sind folgende Personen, die wir hier als neue Mitarbeiter bestens willkommen heissen, in unsere Dienste getreten :

Generalsekretariat

Direktionssekretariat
Gusset Martha

Departement I

Spedition/Vervielfältigung

Lisser Blanda

Einkaufsdienst

Dolf Rudolf

Kontierungs- & Fakturenkontrollbüro

Baseglia Franz Joseph

Departement II

Reservationswesen

Aebi Jean-Pierre

Aerni Hanna

Grünenfelder Max

Nyffenegger Ulrich

Abfertigung

Aeby Hermann

von Euw Fritz

Departement III

Sektion Administration

Lüem Vreni

Manual Produktion

Krähenbühl Silvia

Abteilung Flugdienst

Born Marguerite

Sektion Flight Control

Spinas Cilgia

Piloten

Encrantz Carl-Gustav

Abteilung Bodendienst

Leuenberger Ursula

Passagierdienst

Friedländer Rodolfo

Leclerc Pierre

Rauber Heidi

Fracht Export

Haller Othmar

Departement III (Fortsetzung)

Frachtbuchhaltung

Blumer Paul

Sektion Verpflegungsdienst

Cusinay Pierre

Bereitstellung

Frei Frieda

Krebsler Trudy

Betriebskantine Taubenried

Hensler Dora

Moor Elfriede

Departement IV

Konstruktionsbüro

Eichmann Eugen

Techn. Einkauf Schweiz

Blum Friedy

Magazin Flugzeugunterhalt

Uttinger Josef

Hausdienst

Steiner Hans

Radiowerkstatt

Sievi Remo

Mechanische Werkstatt

Kern Hans

Direktion Genf

Abfertigung Genf

Lanz Martin

Auslandvertretungen

London

Forde Marianne

Paris

Vicol Jean

Berlin

Schulz Anita

Prag

Perl Jan

New York

Nagorski George

Sabisch Marion

Allgem. Personalausbildungsreserve

Clatina Otto

Halter Ursula

Meier Alfons

Mitteilungen der
Freizeitorganisation des Personals der
Swissair

Fussball - Rangliste per 26. November 1955

<u>Serie Promotion</u>	<u>Spiele</u>	<u>gew.</u>	<u>rem.</u>	<u>verl.</u>	<u>Tore</u>	<u>Punkte</u>
1. Brauerei Hürlimann	9	6	2	1	30 : 14	14
2. Kantonalbank	9	5	2	2	26 : 22	12
3. Swissair I	8	4	2	2	17 : 15	10
(es folgen fünf weitere Clubs)						
<u>Serie C. Gruppe 3</u>						
1. Amag II	6	4	1	1	31 : 11	9
2. Führer Söhne	6	4	1	1	16 : 8	9
3. Swissair II	6	4	-	2	15 : 15	8
(es folgen vier weitere Clubs)						

Vergünstigungen

Die Firma Wilburger's Erben, Uhren - Bijouterie, Limmatquai 116, Zürich, räumt Swissairangestellten bei Käufen von Uhren, Bijouterie, Eheringen und Bestecken einen Rabatt von 10 % ein.

Die Firma E.&M. Winter, Beleuchtungskörper, Werdstrasse 36, Zürich, gewährt auf allen Käufen einen Rabatt von 5 %.

Die Firma Paul Mariacher, Teppichhaus, Rämistrasse 7, Zürich, bietet eine Preisvergünstigung von 10 %.

Die Firma Pneuhaus Grädel, Schaffhauserstrasse 613, Zürich 11/52, gewährt für neue und aufgummierte Pneu aller Marken einen Rabatt von 10 - 15 % und für Batterien usw. einen solchen von 10 - 20 %.

Herr Oskar Etterlin, ehemaliger kantonaler Steuerkommissär, Talstrasse 20, Zürich, bietet besonders günstige Konditionen für Steuerberatungen.

Das Sporthaus E. Baumann, Stampfenbachstrasse 57, Zürich, gewährt einen Rabatt von 5 %.

In allen Fällen erfolgt die Rabattgewährung gegen Vorzeigung des Personalausweises.

Wir machen neueingetretene Mitarbeiter auf die Möglichkeit aufmerksam, beim Pressedienst eine per 31.12.55. abgeschlossene Liste jener Firmen zu beziehen, die Vergünstigungen gewähren und deren Namen in frühern Nummern der News publiziert wurden.



ist das Motto unseres diesjährigen
SWISSAIR - BALLETS

am 11. Februar 1956
im Kongresshaus in Zürich

Wir laden Sie ein, auch dieses Jahr an unserem traditionellen und beliebten Fest teilzunehmen.
Beginn um 20.30 h.

* * *

Drei ausgezeichnete Amateur-Orchester sorgen für Ihre Unterhaltung :

Orchester Willy Vogt im eleganten Night-Club (Konzert-Foyer)
"The Funny Boys" im Saloon der Wildwester (Kl. Tonhalle-Saal)
"The Mikes" bei den Wigwams der Indianer (Vestibül)

* * *

Conférence durch Lukas Ammann

* * *

Um Mitternacht
C A B A R E T F E D E R A L
mit

Lukas Ammann
und ganzem Ensemble

GROSSE TOMBOLA

1. Preis : 1 Flugbillet Zürich - New York - Zürich

Dekorationen im Konzert-Foyer, im kleinen Tonhalleaal und im Vestibül entworfen und ausgeführt durch unsere Künstler in der Swissair.

Reservieren Sie Ihre Plätze rechtzeitig !

Vorverkauf ab 25. Januar 1956

Eintrittspreise :

Für SWR-Angehörige : Fr. 4.40 *
für Fremde : Fr. 7.--

keine Paarkarten

Vorverkaufs- und Platzreservationsstellen sind :

Concièrge, Hirschengraben
Tel. 34 18 00

Auskunftschalter Luftreisebüro Zürich
Tel. 34 16 00

Portier Werft
Tel. 93 74 71

Information Flughafen Kloten
Tel. 93 74 71

* Dieser Preis gilt auch für Angehörige der in Zürich ansässigen fremden Fluggesellschaften.

AUF WIEDERSEHEN AM SWISSAIR - BALL !

Freizeitorganisation des
Personals der Swissair



DIE EHRENTAFEL

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

Herr Beda Jud, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 460.--
Herren Albert Tschanz / Gottlieb Krauer, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 210.--
Herr Karl Gurtner, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 130.--
Herr Fritz Balzli, ehemals Kontrollabteilung, Dept. IV	Fr. 100.--
Herr Ferdinand Ehrensberger, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 30.--
Herr Theodor Willi, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 30.--
Herr Ferdinand Fürstenberger, IERA-Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 20.-- *
Herr Paul Gauss, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Werner Kobel, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Rudolf Kaufmann, IERA - Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Fritz Müller, IERA - Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Paul von Rotz, Sektion AVOR, Dept. IV	Fr. 20.--

* Dieser Vorschlag wurde von Herrn Fürstenberger bereits im Sommer 1954 eingereicht, als er noch nicht Chef der "IERA - Flugbetrieb" war.

Der Talon des prämierten Vorschlages Nr. 4185 ist uns immer noch nicht zugestellt worden.

Herr Beda Jud machte darauf aufmerksam, dass die Zylinder der Blockführungslager aller Vickerspumpen - Typen nicht nur für eine, sondern für drei Laufzeiten verwendet werden können. Nur die Radiallager müssen nach jeder Laufzeit ersetzt werden, was zu einer wesentlichen Einsparung an Blockführungszyklindern führt.

Herren Albert Tschanz/Gottlieb Krauer zeigten eine Möglichkeit, die Spannungsrisse in der Auspuffpartie der Kabinen- & Flügelheizer mit weniger Arbeitszeit und Material reparieren zu können.

Herr Karl Gutner schlug vor, die mechanischen Teile der Starter der Motoren R 1830, R 2000 und R 2800 nur noch jede zweite Laufzeit zu revidieren, wodurch Arbeitszeit eingespart werden kann.

Herr Fritz Balzli zeigte eine Reparaturmöglichkeit für die neuen Hochspannungszündspulen P/N 10 - 55399.

Herr Ferdinand Ehrensberger konstruierte ein Kontrollwerkzeug für die Bearbeitung der Ventilführungen. Dadurch konnte von der Anschaffung eines teuren Kontrollwerkzeuges ausländischer Provenienz Umgang genommen werden.

Herr Theodor Willi zeichnete eine zweckmässige Vorrichtung zum Heben der Tellerräder an der Untersetzung der Motoren R 1830 und R 2000, welche eine genauere Messarbeit ermöglicht und Materialbeschädigungen verhindert.

Herr Ferdinand Fürstenberger schlug vor, in den Magnet - Compass - Light der DC-6B ein Widerstand einzubauen, um ein einwandfreies Funktionieren der Glühlämpchen zu gewährleisten. Durch die Montage eines 75 Widerstandes wird verhütet, dass eine zu grosse Spannung auf die erwähnten Lampen gegeben wird.

Herr Paul Gauss zeigte eine Verbesserung an den Scharnieren der Schutzdeckel der Schienen für die Bettenvorhänge an den DC-6B Flugzeugen.

Herr Werner Kobel konstruierte einen Rolli für den Transport und das Auf- und Abrollen von schweren Stoffballen in der Sattlerei.

Herr Rudolf Kaufmann schlug vor, das Gehäuse des "Taxi - Light" mit einer zweiten Schraube zu fixieren, damit die eingestellte Richtung der Scheinwerfer sich durch die Vibrationen nicht verstellen kann.

Herr Fritz Müller machte die Anregung, ein Zubehörcästchen für Kabel, Steckeradapter und VHF - Wattmeter anzufertigen.

Herr Paul von Rotz konstruierte eine Vorrichtung zum Egalisieren der Gummilippen an den Flugzeugscheibenreinigern, womit eine absolut einwandfreie, gradlinige Austrittskante erzielt werden kann.

Sich melden bitte : Nr. 3480) bei Herrn W. Amacker, Chef Sektion Betriebsstudien.
Nr. 4173)

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

Nr. 3299/3875/4115/4119/4167/4375.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 3568 Erfassung der unabgeklärten Zahlungseingänge mittels Lochkarten. Theoretisch gesehen ist die Idee gut. Da die Zahlungseingänge unmittelbar nach deren Eingang den interessierten Stellen zu melden sind, wäre der Weg viel zu lang, wenn zuerst noch Lochkarten erstellt werden müssten. In Anbetracht der relativ wenigen Fälle, wäre der Arbeitsaufwand im Sinne des vorgeschlagenen Systems unwirtschaftlich.
- 3864 Die in den Frachtingangsfakturen belasteten Fremdwährungsbeträge sollen durch den Lochkartendienst maschinell, statt mit der Rechenmaschine von Hand in SFr. umgerechnet werden. Es hat sich gezeigt, dass durch die vorgeschlagene Aenderung des Arbeitsablaufes eine neue Stelle eingeschaltet werden müsste, um die Arbeit termingemäss ausführen zu können, weshalb sich die Durchführung im vorgeschlagenen Sinne nicht lohnt.
- 3874 Anbringung einer Markierung, am untern linken Rand der SWISSAIR - Briefbogen, um die Höhe der letzten Schriftzeile anzugeben. Bereits am 1. Februar 1954 wurde ein diesbezüglicher Vorschlag eingereicht und prämiert. Die internen Briefbogen A4 weisen diesen Markierungsstrich bereits auf. Vorläufig sind die Vorräte der alten Formulare ohne Markierungsstrich aufzubrauchen.
- 3962 Reduktion des Bordbuffet - Gewichtes. Es scheint, dass der Einsender die Gegebenheiten zu wenig kennt. Die Milch wird nicht in Gläsern, sondern in paraffinierten Kartonverpackungen mitgeführt. Aus produktionstechnischen Gründen kann Mineralwasser nur in Flaschen abgefüllt werden. Edelspirituosen aus andern als gläsernen Gebinden auszuschenken, würde der Qualität schaden. Die leeren Flaschen werden nicht auf unseren Flugzeugen zurücktransportiert.
- 4059 Ausrüsten der Telefonapparate in der Elektrowerkstatt mit farbigen Signallampen. Die Idee ist nicht neu. In der Motorenwerkstatt Kloten, Startdienst Genf und beim Flight-Simulator Kloten sind ähnliche Installationen bereits eingerichtet worden. Der Chef Sektion IERA ist kompetent, im Bedarfsfalle eine solche Anlage anzufordern.
- 4149 Spezieller Busdienst für Swissairpersonal von Zürich nach Kloten - Flughafen v.v. Das Problem der Verbesserung des Personaltransportes ist nicht neu und wird ständig studiert. Es sind gegenwärtig Verhandlungen im Gange betr. Einführung von Doppelkursen in den Stosszeiten.

- 4190 Undichtheit der Schrauben von Boosterpumpen DC-6B. Die Undichtheiten sind auf die Verwendung von zu langen Schrauben zurückzuführen, was zur Folge hatte, dass die Kappenmutter innerhalb des Tankes von denselben durchstossen wurde.
- 4352 Behebung der Landungsschwierigkeiten, die durch die Vereisung des Fahrwerk-Einklinkemechanismus hervorgerufen wurden. Im Hinblick auf den baldigen Verkauf der CV-240 wurde vom Einbau einer Warmluftzuführung abgesehen und an deren Stelle eine periodische Kontrolle, Reinigung und Schmierung angeordnet.
- 4358 Ersetzen der Gummibänder in der Bugradnische zum Bremsen der Bugräder DC-4 und DC-6B durch Federstahlbänder. Um die gleiche Elastizität, wie diejenige des Gummibandes zu erreichen, müssten Bänder aus relativ dünnem Federstahl angefertigt werden. Dabei bestünde die Gefahr, dass von den Befestigungslöchern aus, Risse auftreten könnten.
- 4383 Es soll in vermehrtem Masse fertig geschliffener Rundstahl am Lager gehalten werden, um bei der Anfertigung von Büchsen etc. Arbeitsstunden einzusparen. Die Lagerhaltung von centerless - geschliffenem Stahl für allgemeine Zwecke lohnt sich nicht, da wir zu viele Qualitäten, Dimensionen und Toleranzmasse beschaffen müssten und infolge dessen das Lager zu gross würde.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/133/299/302/416/603/630/661/676/704/739/763/1245/1252/1648/1919/1937/2347/2414/2442/
2654/2659/2704/2721/2817/3054/3065/3070/3217/3232/3238/3315/3329/3330/3342/3399/3422/3480/
3491/3602/3613/3629/3768/3792/3793/3815/3816/3854/3856/3865/3871/3873/3916/3963/3967/3970/
4031/4057/4064/4082/4109/4121/4125/4133/4144/4155/4156/4163/4164/4170/4173/4183/4184/4337/
4338/4359/4362/4363/4369/4370/4378/4380/4387/4391/4394/4395/4396.

Die nachfolgenden zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge mussten zwecks Abklärung technischer Details zurückgestellt werden : Nr. 326/682/4062/4131/4153.

Vorschläge im Versuchsstadium : Nr. 362/427/684/698/760/2750/3602/3828/3840/4114.