

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 6

20. Juni 1955

Unsere Verkehrsleistungen im Mai 1955

	<u>Mai 1955</u>	<u>Mai 1954</u>
Etappenpassagiere	58'451 + 15%	50'914
Offerierte Tonnenkilometer	8'557'715 + 4%	8'255'229
Fracht in kg.	674'859 + 34%	501'941
Post in kg.	264'413 + 21%	219'347
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	63,7%	56,2%

Europa war im Berichtsmonat das einzige Verkehrsgebiet, in dem das Angebot an tkm im Vergleich zum Mai 1954 abgenommen hat, und zwar um 10%. Dies ist auf die geringere Anzahl von Nachtkursen sowie auf eine Kürzung der Flughäufigkeit auf bestimmten Linien zurückzuführen. Der durchschnittliche Ausnutzungsgrad auf den europäischen Strecken stieg von 57,4% im Mai des Vorjahres auf 67,0%.

Im Nahen Osten erfuhr das Angebot eine Erhöhung um 2%, wogegen der mittlere Ladefaktor von 59,0% auf 68,7% anstieg.

Der Nordatlantik ergab bei einem um 5% höheren Leistungsangebot eine leider nur schwache Erhöhung der Auslastung von 54,2% auf 58,6%. Wie für diese Jahreszeit üblich, überwog das Passagieraufkommen in Richtung Europa dasjenige in westlicher Richtung.

Die Südatlantiklinie wies eine Ausnutzung von 59,4% auf. Ein Vergleich mit der Parallelperiode 1954 ist nicht angebracht, da im Mai 1954 nur ein einziger Hin- und Rückflug stattfand.

Dem Zuwachs beim Gesamtangebot von 4% steht eine Erhöhung der Zahl der ausgenutzten tkm um 17% gegenüber, was zu einem durchschnittlichen Ausnutzungsgrad von 63,7% führte, verglichen mit 56,2% im Mai des letzten Jahres.

Am Plus von 15% bei den Etappenpassagieren waren Europa mit 9,1%, der Nahe Osten mit 2,3%, der Nordatlantik mit 0,8%, der Südatlantik mit 2,4% und die Sonder- und Charterflüge mit 0,4% beteiligt.

Neuerungen bei unserer Organisation in New York - Auf den 1. Juni ist Herr B. Jaquiéry zum Manager Operations North America ernannt worden. Ihm unterstellt sind die Station New York/Idlewild, der Technische Dienst Idlewild, der Verpflegungsbetrieb Idlewild, die Stadtabfertigung New York im East Side Air Terminal und der US-Operations Advisor.

Auf den gleichen Zeitpunkt erfolgte die Ernennung von Herrn W. Retinger zum Stationsleiter in Idlewild.

Seit dem 18. April verfügen wir auf dem Flugplatz Idlewild über einen eigenen Technischen Dienst, der unter Leitung von Herrn Otto Isenschmid steht. Zu seiner Arbeitsgruppe gehören die aus Zürich detachierte Mechaniker Max Weber, Karl Bauer, Franz Troxler und Kurt Wepfer sowie drei amerikanische Techniker.

Mitte Juni haben wir sodann in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes Idlewild einen eigenen Verpflegungsdienst in Betrieb genommen. Damit sind wir von der KIM, die bisher für unser Catering besorgt war, unabhängig geworden. Das von uns bezogene neue Gebäude enthält eine ultramoderne Küche sowie einen Kühl- und Lagerraum. Es ist uns zudem gelungen, den bisherigen Stellvertreter des KIM-Verpflegungschefs in Idlewild, Herrn Rolf Bickel, als Catering Manager zu gewinnen. Herr Hansruedi König, der bisher der Buchhaltungsabteilung unserer Vertretung in New York City zugeteilt war, wurde zur Unterstützung von Herrn Bickel zum Verpflegungsdienst versetzt.

Aufstieg zum Flugkapitän - Pilot Charles Goumaz hat am 9. Mai 1955 die zur Erreichung des Grades eines Flugkapitäns gestellten Bedingungen erfüllt, wozu wir ihm bestens gratulieren.

Neuer Pilot-in-Command - Pilot Roland Schnetzer avancierte per 16. April zum Pilot-in-Command auf DC-3. Auch ihm entbieten wir unsere aufrichtige Gratulation !

Errichtung einer Fundzentrale in Kloten - Im Dept. III ist zur Koordination sämtlicher Suchaktionen auf unserem Streckennetz eine Fundzentrale geschaffen worden, die mit den lokalen Fundbureaux der Swissair eng zusammenarbeitet. Der Erlös aus der Verwertung von nicht zustellbaren Fundsachen wird jeweils dem Personalhilfsfonds überwiesen.

Die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) befasst sich gegenwärtig, wie an ihrer Generalversammlung mitgeteilt wurde, mit Plänen für Erweiterungsbauten in Kloten. Für den Flughafen steht unter anderem ein neuer Bureautraktenbau im Vorstudium. Die Notwendigkeit zur weiteren Raumbeschaffung erfordert eine Baustappe II. Voraussichtlich werden die entsprechenden Projekte nächstes Jahr vorgelegt werden können.

Der Curtiss-Wright DC-6B Flight Simulator ist nun vollständig in Kloten eingetroffen, wo die 20 Einheiten dieser insgesamt 25 Tonnen schweren Anlage bis zu ihrer Aufstellung im neuen Schulgebäude eingelagert sind.

Das neue Schulgebäude in Kloten, wo die Sektion Schule & Training des Departement III untergebracht werden wird, dürfte auf den Oktober bezugsbereit sein.

13,5 Milliarden Kilometer haben, nach einer gemeinsamen Feststellung der IATA und der ICAO, die Flugzeuge der Zivillotten der westlichen Welt in den letzten zehn Jahren zurückgelegt. Diese Entfernung entspricht 1'800 Hin- und Rückflügen zum Mond. Im gleichen Zeitraum wurden 47 Millionen Flugstunden geleistet und 324 Millionen Passagiere befördert.

Der DC-7C auf Kiel gelegt

Termingemäss haben die Douglas-Werke mit dem Bau des Prototyps DC-7C begonnen. Für den November sind die ersten Rollversuche vorgesehen, worauf noch vor Jahresende der Jungfernflug stattfinden soll.

Douglas kündigt den DC-8 an

Am 7. Juni gab die Douglas Aircraft Company ihren Entschluss zur Herstellung eines ersten amerikanischen Passagierflugzeuges mit Düsenantrieb bekannt. Es handelt sich dabei um den schon vor einiger Zeit geplanten DC-8, der mit vier in sogenannten Pods untergebrachten Düsenaggregaten Pratt & Whitney J-57 ausgerüstet sein wird. Nach Angaben der Fabrik dürfte dieser Typ mit Pfeilflügeln eine Geschwindigkeit von 885 km/h entwickeln, wodurch sich die Reisezeit von New York nach Paris auf 6½ Stunden reduzieren würde. Je nach Bestuhlungsart könnten 80 bis 125 Passagiere in der Kabine Platz finden. Das Bruttogewicht wird auf 116'570 kg beziffert, die Flügelspannweite mit 41 Meter, die Länge mit 42,85 Meter und die grösste Höhe mit 12,25 Meter angegeben. Die ersten Versuchsflüge sind für den Dezember 1957 geplant und mit ersten Ablieferungen soll im Frühjahr 1959 zu rechnen sein. Kostenpunkt: mit Ersatzteilen über 20'000'000.--- Franken pro Stück.

Rekordumsatz des IATA-Clearing House - Die von der IATA in London betriebene Clearing-Stelle, die zwischen den angeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften den Zahlungsausgleich für die gegenseitigen Leistungen durchführt, hat im Jahr 1954 mit \$ 287'344'000.--- ihren bisher höchsten Umsatz erzielt. Gegenüber 1953 entspricht dies einer Steigerung um 18,9%, was in erster Linie auf den seither erfolgten Beitritt von 8 neuen Gesellschaften zurückzuführen ist.

Happy Landings - Wir freuen uns, auch in dieser Nummer wieder einigen Neuvermählten zum Bund der Ehe gratulieren zu können:

- 16.4.55. Zika Harry, Ingenieurabteilung, Kloten
- 30.4.55. Hürlimann Robert, Flugbetrieb, Kloten
- 30.4.55. Hürlimann Ernst, Technischer Dienst, Cointrin.
- 5.5.55. Gubler René, Acquisiteur, Fracht, Genf, mit
Fräulein Jacqueline Senglet, Kasse, Luftreisebüro, Genf.
- 6.5.55. Haller Willy, Hauptlager, Kloten.
- 7.5.55. Bänziger Edwin, TEKO-Flugzeugunterhalt, Kloten.
- 7.5.55. Stöckli Hans, Bordmechaniker, Kloten.
- 7.5.55. Schlatter Ernst, Bordmechaniker, Kloten.
- 14.5.55. Todeschi Roman, Garage, Kloten.
- 21.5.55. Bachofen Hans Heinrich, Flight-Control, Kloten.
- 28.5.55. Perroud Roger, Endbuchung, Genf, mit
Fräulein Marguerite Frey, Telex, Genf.
- 30.5.55. Virginia Hirsch-Wilhelm, New York.
- 5.6.55. Raymond Jean-Claude, Abfertigung, Cointrin, mit
Fräulein José Duchène, Ground-Hostess, Cointrin

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats Mai sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetreten:

Generalsekretariat

Organisationsbüro
Personalabteilung
Büro für Personalversicherungen

Ferrer Alfred
Ammann Margaretha
Nutt Regina

Departement I

Rechnungswesen Sekretariat
Kontrollbüro/Passage Abflug
Verkehrsabrechnung Pool

Kälin Elisabeth
Mottler Karl
Ritter Hedwig
Schubiger Käthy

Departement II

Sektion Verkaufsförderung
Sektion Fracht

Endbuchung

Vertretung Basel

Bärtschi Alice
Baur Liliane
Lindogger Robert
Brändli Gustav
Felix Lili
Riessen Reinhard
Graber Hans-Ruedi
Lutz Elfriede

Departement III

Sektion Administration
- Manual Koordinator
Abt. Flight Operations
Crew Assignment

Büro für Betriebsverträge
Stationsleitung Kloten
Passagierdienst
Traffic Office
Startdienst
Fracht Export
Frachtbuchhaltung
Küche Kloten
Kantine Taubenried

Steiger Rita
Lörli Alice
Dürst Alfred
Schnider Oscar A.
Fehlmann Trudy
Süss Elsi
Ernst Isabel
Hunger Georges
Tanner Jakob
Christinat Kurt
Wenger Charles
Thöni Hermann
Gstattmann Stefanie

Departement IV

AVOR Flugzeugunterhalt
Werft

Schlosserei

Mech. Werkstatt
Vergaserwerkstatt

Wohlgemuth Werner
Maag Albert
Seiler Walter
Schraner Rolf
Bucher Kurt
Walder Werner

Mai Jakob
Friedli Werner

Direktion Genf

Luftreisebüro Genf
Abfertigung Genf
Abfertigung Cointrin

Startdienst Cointrin

Werft Cointrin

Malerei

Bernard T. Maurice
De Fliedner Alexandre
Schaad René
Zaugg Nelly
Etienne Philippe
Rouiller Robert
Campiche Gustave
Cantin Marcel
Gallopain Manuel
Hahling Peter
Ryf René

Auslandvertretungen

London	Conway Richard Clement
	Wylser Sophie
Manchester	Hall Geoffrey W.
Frankfurt, Chefvertretung	Appel Rita
	Scharping Siegfried
Frankfurt Station	Zeidler Erich
Hamburg	Kruse Hansjürgen
Hannover	Gundermann Barbara
Prag	Danés Adolf
	Bartusek Vaclav
Rom	Cimarolli Amedeo
	Ottaviani Alberto
Lissabon	De Matos Francisco Antonio
New York	Bosshart Oskar
	Gross-Troesch Margaret Maria
	McCann Joseph Alexander
	Stranska Hanna
	Verini Joseph
New York Verpflegungsbetrieb	Geniti Nunzio John
	Stadler Werner
	Valentino Anthony Orlando

Mitteilungen der
Freizeitorganisation des Personals der
SWISSAIR

Für die Erstellung der Freizeitanlage in der Köschenrüti in Zürich 11 /Seebach (nördlich des Schulhauses Buchwiesen) ist weitere Vorarbeit geleistet worden, indem am 4. Juni mit der Stadt Zürich ein Mietvertrag und am 6. Juni mit der Stadt Zürich ein Baurechtsvertrag unterzeichnet wurde. Mit dem Baubeginn kann nun anfangs Juli 1955 gerechnet werden. Die Bauzeit für die Tennisplätze dürfte ungefähr fünf Wochen beanspruchen; die ganze Anlage wird voraussichtlich im April 1956 fertiggestellt sein.

Vergünstigung - Das von Herrn Fritz Lüscher, dipl. **Masseur-Physiotherapeut**, geleitete Saunabad Seebach an der Friesstrasse 38 in Zürich 11 gewährt Swissair-Angestellten gegen Vorzeigung des Personalausweises 10% Rabatt.

Der Tisch-Tennis Club hat im Vestibule des neuen Schulhauses an der Mattackerstrasse in Seebach (Endstation Tram 14) ein geeignetes Lokal gefunden, wo jeweils am Montag und Donnerstag von 20.00 - 22.00 Uhr gespielt werden kann.

Fussball - Die Saison 1954/55 ging mit einer guten Rangstellung unserer beiden an der Meisterschaft beteiligten Mannschaften zu Ende. Das erste Team eroberte sich in der Serie B Gruppe I den zweiten Platz und wurde damit aufstiegsberechtigt. Die zweite Mannschaft absolvierte ihre Spiele in der Serie C Gruppe III und plazierte sich im dritten Rang. Zum Saisonabschluss empfingen wir am 12. Juni 1955 eine deutsche Elf aus Hohentengen zu einem Freundschaftsspiel, das wir zu unsern Gunsten entschieden. Dem gemeinsamen Mittagessen schlossen sich eine Besichtigung des Technischen Betriebes und ein gemütlicher Hock an.

Swissair Schach Cup - Am 8. Juli 1955 beginnt im Clublokal unseres Schachclubs (Restaurant Du Pont) die erste Austragung des "Swissair Schach Cup". Anmeldungen werden im Clublokal oder telephonisch von Herrn Brun, Technische Verzollung, Kloten, Tel. 2779 entgegengenommen. Unsere Schachfreunde zählen auf rege Beteiligung.

Soirée du Personnel Swissair Genf 1956 - An der Personalversammlung vom 13. Mai 1955 ist das Organisationskomitee des diesjährigen Swissair-Festes auch mit der nächstjährigen Veranstaltung beauftragt und durch die Wahl der Herren Paul Iseli und Martial Glauser vom Technischen Dienst in Cointrin auf sieben Mitglieder erweitert worden. Es setzt sich nun wie folgt zusammen: R. Wälli, Präsident; J. Baud, Vize-Präsident; H. Vahlé, Kassier; Y. Landry, Sekretär; I. Müller, M. Glauser, P. Iseli, Beisitzer. Das Komitee beschloss, Herrn U. Keller, Direktor für die Westschweiz, zum Président d'honneur zu ernennen. Zur Gestaltung einer neuen Revue organisieren wir einen

W E T T B E W E R B

unter dem Swissair Personal, wobei verschiedene Preise von je Fr. 20.- zu gewinnen sind. Wer uns irgendein amüsanter Ereignis oder sonst ein Vorkommnis, das sich als Grundlage für einen Sketch eignen könnte, mitteilen kann, ist gebeten, seinen Vorschlag bis zum 15. August 1955 Herrn R. Wälli, Kasse Genf-Cornavin, zu unterbreiten. Die besten Einsendungen werden prämiert. Das Comité d'organisation Soirée Swissair 1956 dankt allen Interessenten im voraus für ihre Unterstützung.

ASIA-Mitteilungen

Die Delegierten der Air France, Air Lingus, BEA, KLM, Sabena, SAS und Swissair trafen an ihrer Tagung in Paris vom 20. und 21. Mai folgende Vereinbarungen:

- 1) Tennis-Turnier 1954/55 wird so bald als möglich abgeschlossen, wobei das Swissair-Team gegen KLM in Amsterdam anzutreten hätte.
- 2) Fussball - Ein neues Turnier 1955/56 ist wie folgt vorgesehen:

A) KLM	:	BEA	in London
B) SAS	:	ALT	in Kopenhagen
C) SAB	:	AFR	in Brüssel

Semi-finals SAS oder ALT : AFR in Kopenhagen oder Dublin
BEA oder KLM : SWR in Amsterdam oder London

Die 1. Runde soll vor dem 1. Dezember 1955 gespielt werden, während die Semi-finalen in den ersten Monaten des Jahres 1956 zur Austragung kämen.

- 3) Ferienaustausch - Ausbau der ASIA-Ferienbrochure unter Mitarbeit sämtlicher Gesellschaften. Propagierung des Familienaustausches. Entsprechende Mitteilungen folgen.
- 4) Schach - Weiterführung und Ausbau von Fernschach-Turnieren. Jeder Club wird 5 Spieler bezeichnen.
- 5) Tisch-Tennis - Turnier vorgesehen für 1956.
- 6) Ski - An den jährlichen Ski-Rennen der Air France, SAS, BEA und KLM sind Swissair-Teilnehmer willkommen, falls Gäste dieser Gesellschaften auch am Swissair Rennen zugelassen werden.

DIE GUTE IDEE WIRD IN DIESEM MONAT ETWAS SPAETER ERSCHEINEN UND SEPARAT VERTEILT WERDEN.

DIE EHRENTAFEL

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

<u>Herr Hans Schenk</u> , Kontrollabteilung, Dept. IV	Fr. 300.--
Herr Albert Borgo, IERA-Flugbetrieb, Dept. IV	Fr. 100.--
Herr Richard Köhler, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 100.--
Herr August Wiederkehr, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 100.--
Herr Alfred Gerber, Sektion Bestellung, Dept. IV	Fr. 40.--
Herr Ernst Heiz, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--
Frau Beatrice Schoch, Abt. Verkauf Passagen, Dept. II	Fr. 10.--
Herr Walter Strohmeier, Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 10.--

Herr Hans Schenk schlug vor, die Bohrungen für die Anlenkbolzen in den Haupt- & Nebenpleueln auf zusätzliche Uebergrössen auszuhonen; dadurch können die hohen Kosten für das Ausschleifen der Bohrungen wesentlich reduziert und die Nutzungsdauer der Pleuel erhöht werden. Seit der Prüfung des Vorschlages wurden die Kosten für das Einschleifen von 7 $\frac{1}{2}$ Sätzen Haupt- & Nebenpleuel eingespart. Die oben erwähnte Prämie ist nur eine Teilzahlung.

Herr Albert Borgo konstruierte eine neue Antennen-Abspannung, welche ein rascheres Auswechseln bei Reparaturen gestattet. Das rasche Auswechseln ist besonders wichtig bei Troubles auf dem Tarmac Kloten oder Aussenplätzen. Dieser Vorschlag hilft mit im Kampf gegen die Verspätungen, was bei der Festsetzung der Prämie besonders berücksichtigt wurde.

Herr Richard Köhler schlug eine Aenderung des Breeze-Schlauches für Propeller-Harness vor. Dieser Schlauch ist ca. 3 m lang und im vordern Teil starkem Verschleiss unterworfen. Durch die vorgeschlagene Auftrennung muss bei Reparaturen nur noch der vordere Teil ausgewechselt werden. Das Auswechseln kann in kürzerer Zeit erfolgen; zudem sparen wir bei jedem Wechsel 2/3 des Schlauches ein.

Herr August Wiederkehr konstruierte eine Einschleifvorrichtung für die Kohlenbürsten der Inverter 1518. Mit der vorgeschlagenen Einrichtung wird eine Einsparung an Arbeitszeit, sowie eine Qualitätsverbesserung erzielt. Zur Zeit wird noch untersucht, ob die Kohlenbürsten der Generatoren auch mit dieser Vorrichtung eingeschleift werden können. Wenn ja, werden wir nochmals auf diesen Vorschlag zurückkommen.

Herr Alfred Gerber fertigte einen speziellen Schmiernippel an für die Luftschmierpresse, die in der Arbeitsgruppe "Fahrwerk" verwendet wird; damit können die Radlager mit weniger Mühe in kürzerer Zeit eingefettet werden.

Herr Ernst Heiz machte auf die Explosionsgefahr beim Ein- & Ausbau von Boosterpumpen an den DC-4 und den beiden DC-6B HB-IBA und HB-IBE aufmerksam und zeichnete einen Tankabschlussdeckel, der grössere Sicherheit gewährleistet.

Frau Beatrice Schoch machte die Anregung, in der Adressenliste der Aussenvertretungen eine Kolonne aufzuführen, in der die Sprache angegeben wird, in welcher mit der betreffenden Auslandvertretung korrespondiert werden soll.

Herr Walter Strohmeier schlug vor, beim Prüfen der Steuerschlitze im Autopilot ein Umschaltventil zu verwenden, was ein schnelleres Messen ermöglicht.

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

Nr. 1634, 1807, 2676, 3626, 3723, 3753, 3929.

Die Einsender folgender Vorschläge sind gebeten, sich zu melden:

Nr. 3717 bei Herrn Bockhorn, Chef der Produktionsabteilung

Nr. 3930 bei Herrn Rieder, Meister, Sektion Flugzeugunterhalt

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 339 Behebung der Störungen bei Heizungskerzen. Die vorgeschlagene Vorrichtung wäre brauchbar. Die TEKO hat aber bereits zwei Monate vor Eingang des Vorschlages eine Aehnliche auf dem Dienstweg bestellt, die zudem noch den Vorteil hat, dass die Kerzen direkt im Heizer kontrolliert werden können.
- 428 Bei den Gutscheinblöcken für Eigenverbrauch soll das weisse Doppel nur noch die Gutscheinumnummer tragen. Leider sagt der Einsender nicht warum. Wenn er glaubt, dass dadurch eine finanzielle Einsparung möglich wäre, so irrt er sich. Das Gegenteil wäre der Fall, weil dies eine neue Sorte von Blöcken bedingen würde.
- 432 Stützen an Gepäckwagen. Bis heute haben sich keine Unfälle infolge Umkippen von Gepäckwagen ereignet. Die Anschaffungskosten für die vorgeschlagenen Sicherheitsabstützungen wären für die ca. 80 Wagen sehr hoch. Uebrigens verwendet die PTT und die SBB ganz ähnliche Transportwagen auch ohne Abstützungen.
- 429 Regenschutzbleche für die "International-Traktoren". Dies ist keine neue Idee; solche Regenschutzbleche sind bereits an den "Mercury Trucks" angebracht worden. Sollte für die Traktoren die gleiche Notwendigkeit bestehen, so ist auf dem Dienstweg eine entsprechende Anforderung an die Abteilung Betriebsplanung Dept. IV zu richten.
- 767 Aenderung der Schaltung für das stationäre Gleichstromaggregat. Die Idee ist nicht neu. Die vorgeschlagene Schaltung ist im Hangar Kloten seit 2 Jahren in Betrieb. In Genf sind sämtliche bestehenden Schaltkasten an den Docks für Fernbedienung der Umformergruppe ausgerüstet. Die Steuerleitungen wurden hingegen nicht verlegt, da sonst in der Radio- Elektro- und Instrumentenwerkstatt an jedem Arbeitstisch ebenfalls die Fernbedienung des Umformers nötig würde, was eine kostspielige Installation erfordert. Eine Aenderung der Schaltung wäre nur gerechtfertigt, wenn die Stromeinsparung mehr als 50 % betragen würde.
- 1114 Alle Swissair-Flaggen und Fahnen sollen mit einer leichten Ledereinfassung versehen werden, um das Ausfransen zu verhindern. Wenn eine Fahne im Wind richtig flattern soll, darf sie nicht einmal eine Stoffverstärkung aufweisen. Eine Ledereinfassung würde der Wind innert kurzer Zeit vom Stoff wegreißen.
- 2332 Im Typ II DC-6B sollten an den vordern Toiletten Lämpchen angebracht werden, die anzeigen, ob die Toilette besetzt oder frei ist. Die geschilderten Umstände entsprechen den Tatsachen. Der Mangel zeigte sich gleich nach der Einführung der Touristenklasse. Der Einbau solcher Lämpchen in unsere DC-6B ist schon lange geplant, kann aber erst im nächsten Winterprogramm ausgeführt werden. Die vorgeschlagene Ausführungsform stimmt mit einer UAL-Version überein, über welche die Ingenieur Abteilung seit Mai 1954 genaue Unterlagen besitzt.

- 2686 Die vordersten vier Tischchen in den Convair sollten mit einer Gummiunterlage versehen werden, damit die Plateaux nicht rutschen. Für die Tischchen wurde absichtlich eine glatte Oberfläche gewählt, damit diese stets einwandfrei sauber gehalten werden können. Vor Eingang des Vorschlages hat der Ausrüstungsdienst auf Grund eines Streckenberichtes Versuche mit Schwammgummi (als Zwischenlage Tischchen/Plateau) angeordnet. Dieses Material eignet sich jedoch nicht wegen zu grossem Verschleiss und es wird nach einem bessern gesucht.
- 2708 Passagierabfertigung für die innerschweizerischen Streckenflüge. In Tat und Wahrheit haben wir gar keine innerschweizerischen Streckenflüge. Unsere Strecken SR 058, SR 021 und SR 203 sind Anschlusslinien, die grösstenteils von Transitpassagieren benützt werden. Das gegenwärtige Abfertigungssystem für diese Linien wurde von der Abteilung Ground-OPS mit allen zuständigen Instanzen gründlich abgeklärt; eine bessere Lösung als die bestehende ist bisher nicht bekannt - und wird auch vom Einsender nicht angegeben.
- 3500 Einführung eines neuen Reservationssystems. Von den erwähnten vier Punkten war lediglich die Verwendung einer speziellen Sichtkartei für die Reservationskarten eine neue Idee. Sie wurde sehr eingehend geprüft; leider würde dieses System mehr Nachteile als Vorteile bringen.
- 568 Neues Quittungsformular für die Salärbezüge. Aus Gründen der Diskretion sollen grundsätzlich keine betragsmässigen Salärquittungen erstellt werden.
- 3719 Abfüllvorrichtung für Hochdruck-Sauerstoffflaschen der HB-ILU. Im Laufe des Sommers 1955 werden auch für die HB-ILU Auswechselflaschen geliefert, sodass das Abfüllen nur noch beim Lieferanten erfolgt. Die Gefahr einer Explosion infolge Fettsuren kann durch keine Vorrichtung verhindert werden, sondern nur durch die Sorgfalt jedes einzelnen.
- 3775 Schutzhülsen für den Transport von fertig bearbeiteten Kollektoren. Die Idee ist gut, bringt aber gegenüber dem bis heute angewandten Schutz durch Klebepapier oder Transportieren in Kartonschachteln keine Vorteile.
- 3781 Schutzwand beim Pressluftabfüllen: Der Mann, der die Pressluftflaschen auffüllen muss, ist während dieser Arbeit oft starkem Durchzug ausgesetzt! Die erwähnten Flaschen werden im Hauptzirkulationsgang der Werft abgefüllt. Eine Verengung dieses Durchganges durch zeitweises Aufstellen einer Schutzwand würde den Verkehr stark stören. Das Beste wäre, diesen Arbeitsplatz zu verlegen, und wir empfehlen dem Einsender, seinen Vorgesetzten zu ersuchen, einen diesbezüglichen Antrag auf dem Dienstweg an die Abteilung Betriebsplanung zu richten.
- 3824 Buchungsabschluss. Die gemachte Anregung betrifft unsere Art des Abschlusses der Kontokorrenteinzelkonti. Die vorgeschlagene Art brächte uns keine Vorteile sondern nur mehr Arbeit. Eine gesetzliche Vorschrift besteht nicht, wonach die erwähnten Konti über die Bilanz abgeschlossen werden müssen. Uebrigens sollte der Einsender wissen, dass jede Buchung auf dem Kontokorrent-Journal durchgeschrieben wird und das Total der Kontokorrent-Journale auf das Sammelkonto "Konto-Korrent" gebucht wird, welches über die Bilanz abgeschlossen wird.
- 3825 Sämtliche Kopien für interne und externe Korrespondenz sollen wenn nötig beidseitig beschrieben werden. Dies wird von vielen Dienststellen bereits so gehandhabt, kann aber wegen der Leserlichkeit nicht allgemein verlangt werden.
- 3827 a) Telephonhalter aus Gummi
b) Einbau von Verstärkern in die Hörmuscheln der Telephonapparate in lärmigen Arbeitsräumen.
ad a) Die erwähnten speziellen Gummihalter für Telephonhörer können ab Lager des Einkaufsdienstes Dept. I bezogen werden.
ad b) Wo solche Verstärker von Nutzen sein können, steht es in der Kompetenz der betreffenden Vorgesetzten, eine Anforderung an die Sektion "Feste Verbindungen" zu richten.

- 7 Kreiselverkehr im Werftareal. Die vorgeschlagene Verkehrsregelung kann aus Rücksicht auf die Fahrzeuge unseres Transportdienstes nicht eingeführt werden. Solange wir für unser Personal über keine Autoparkplätze ausserhalb des Werftareals verfügen, kann an der heute gültigen Fahrordnung nichts geändert werden.
- 22 Motorradstand. Durch die vorgeschlagene Feldereinteilung, wonach jedes Motorrad sein bestimmtes Geviert hätte, würde im gesamten noch viel mehr Platz beansprucht als nach der heutigen freien Art der Unterstellung. Eine Besserung kann erst eintreten, wenn ein zusätzlicher Motorradstand gebaut wird, was zur Zeit noch nicht zur Diskussion steht.

Im Dept. IV wurde ein Fachausschuss gebildet, der bei der Abklärung und Beurteilung von Vorschlägen zugezogen wird. Dadurch sollte eine speditivere Bearbeitung möglich werden.

Wir können aus Vorschlägen ab und zu entnehmen, dass bereits vor deren Einreichung Versuche durchgeführt werden. Wir möchten hier nochmals mit aller Deutlichkeit darauf hinweisen, dass Versuche nur mit einem Auftrag der Ingenieur-Abteilung ausgeführt werden dürfen.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/127/133/222/238/299/304/309/318/322/323/324/326/330/339/343/362/416/419/427/
432/440/504/602/630/646/661/682/704/760/763/765/870/887/1245/1252/1253/1354/1634/
1645/1807/1812/1914/1919/1937/1968/2286/2340/2343/2414/2428/2442/2453/2659/2676/
2686/2690/2721/2730/2757/2764/2808/2811/2817/2820/2827/3054/3068/3070/3094/3212/
3217/3226/3232/3238/3246/3261/3269/3270/3299/3315/3329/3330/3342/3348/3363/3382/
3386/3399/3401/ 3402/3404/3419/3422/3462/3464/3485/3491/3500/3602/3611/3612/3613/
3626/3638/3668/3684/3697/3701/3710/3717/3719/3723/3729/3730/3743/3745/3751/3753/
3754/3755/3756/3757/3768/3770/3771/3774/3775/3776/3779/3780/3781/3787/3788/3789/
3800/3812/3815/3816/3818/3819/3828/3830/3831/3832/3833/3907/3911/3912/3923/3926/
3927/3928/3929/3930/3934/3941/3946/3955/3960/3962/3963/3964/3967/3973/3978/3996/
3999/4009/4031/