

Lanow

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 3

März 1956

Unsere Verkehrsleistungen im Februar 1956

	<u>Februar 1956</u>	<u>Februar 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	6'995'726 + 13 %	6'215'094
Etappenpassagiere	41'115 + 25 %	32'814
Fracht in kg	727'550 + 29 %	563'998
Post in kg	274'438 + 19 %	230'398
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	59,7 %	54,6 %

Im Berichtsmonat, der einen Tag mehr aufwies als die letztjährige Vergleichsperiode, vermochten wir den budgetierten Auslastungsgrad von 61 % nicht ganz zu erreichen. Die andauernde scharfe Kälteperiode hat auf den Tourismus dämpfend gewirkt und damit auch uns geschadet, wenigstens im Kurzstreckenverkehr.

In Europa, wo wir 43 % unserer Gesamtproduktion anboten, erfuhr die Zahl der offerierten Tonnenkilometer im Vergleich zur Parallelfrist 1955 eine Erhöhung um 20,6 %. Diesem Angebotsplus stand eine Steigerung der Nachfrage um 17,3 % gegenüber. Der mittlere Ausnutzungskoeffizient betrug 58,1 % (Februar 1955: 59,8 %).

Die Flüge nach Athen, Istanbul, Kairo, Tel Aviv, Beirut und Damaskus beanspruchten 17 % unserer totalen tkm-Leistung. In diesem Verkehrsgebiet wurde das tonnenkilometrische Mehrangebot von 18,5 % durch eine um 18,9 % gestiegene Nachfrage gut ausgeglichen. Die durchschnittliche Auslastung blieb mit 53,2 % gegenüber 53,0 % im Februar des Vorjahres beinahe unverändert.

Der Nordatlantik, mit einem Produktionsanteil von 33 %, überraschte uns mit einem sehr erfreulichen Resultat. Der Mehrofferte an tkm von 9,1 % stand eine um 40,2 % verstärkte Nachfrage zur Seite, wodurch der mittlere Auslastungsgrad auf 66,8 % anstieg, verglichen mit 52,0 % im Februar 1955.

Bei einem Anteil von 7 % an der gesamten tkm-Leistung wies der Südatlantik einen mittleren Ladefaktor von 52,5 % auf.

Der Verwaltungsrat genehmigte in seiner Sitzung vom 27. Februar 1956 die Jahresrechnung 1955 zur Vorlage an die am 26. März im Zürcher Kongresshaus stattfindende Generalversammlung. Die gesamten Erträge der Gesellschaft im Jahre 1955 erreichten 129,8 Mio Fr. (1954: 110,9 Mio), die gesamten Kosten einschliesslich erhöhter Abschreibungen 128,2 Mio Fr. (1954: 110,0 Mio).

Der Reingewinn wird mit 1'577'404.-- Fr. ausgewiesen, wozu noch der letztjährige Gewinnvortrag von 218'712.-- Fr. hinzukommt. Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, diesen Gewinn wie folgt zu verteilen:

- Fr. 190'000.-- an die statuarische Reserve;
- Fr. 500'000.-- an die Allgemeine Pensionskasse des Personals;
- Fr. 840'000.-- als Dividende von 6 % an die Aktionäre.

Für den Vortrag auf neue Rechnung verbleibt ein Saldo von 266'116.-- Fr.

Mit Rücksicht auf die fortschreitende Expansion beantragt der Verwaltungsrat, das Aktienkapital von bisher 14 Mio auf 42 Mio Fr. zu erhöhen, indem 80'000 neue Namenaktien zum Nominalwert von 350.-- Fr. ausgegeben werden. Die Uebernahme des neuen Aktienkapitals von 28 Mio Fr. ist durch ein Bankenkonsortium unter Führung der Schweizerischen Kreditanstalt zugesichert.

Kapitalerhöhung der Swissair Das grosse Interesse, das die vorgesehene Kapitalerhöhung auch bei unsern Mitarbeitern findet, äussert sich in zahlreichen Anfragen, wie neue Aktien der Swissair gekauft werden können.

Wir möchten Sie daher kurz orientieren: Unsere Statuten schreiben vor, dass die neuen Aktien den bisherigen Aktionären zum Kauf anzubieten sind. Für eine alte Aktie können zwei neue bezogen werden. Macht jedoch der bisherige Aktionär von seinem Bezugsrecht nicht voll Gebrauch, so kann er dieses Anrecht verkaufen. Wer somit noch keine Aktien der Swissair besitzt, solche aber zeichnen möchte, wird zunächst die erforderlichen Bezugsrechte zu erwerben haben. Der Handel mit solchen Anrechten erfolgt über die Banken, die im Prospekt über die Kapitalerhöhung aufgeführt sind. Dieser Prospekt wird nach Ostern erscheinen und bei den Banken bezogen werden können; er wird alle üblichen Angaben über die Kapitalerhöhung enthalten.

Falls Sie noch weitere Auskünfte wünschen, steht Ihnen das Sekretariat Dept. I gerne zur Verfügung.

Beförderung zu Flugkapitänen - Die Piloten Norbert Erlach, Walter Haas und Wilfried Schmidt haben im Laufe des Februars die zur Erreichung des Flugkapitän-Grades verlangten Bedingungen erfüllt, wozu wir sie bestens beglückwünschen!

Aufstieg zu Pilots-in-Command - Die Flugkapitäne Ernst Bill, Rudolf Bockhorn und Hans Knecht sind zu DC-6B-Kommandanten aufgerückt und können in dieser Eigenschaft in Europa, nach dem Nahen und Mittleren Osten eingesetzt werden. Ferner sind die Herren Rodolphe Burkhardt, Freddy Hauert, Walter Meyer und Edouard Vuille zu Pilots-in-Command auf Convair 240 und Max Dübendorfer zum Pilot-in-Command auf DC-3 avanciert. Wir gratulieren!

Eine Ernennung bei der Flight OPS - Das Departement III hat den früheren Assistenten der Abteilung Flight Operations, Herrn Hans Gabathuler, per 1. März zum Stellvertreter des Chefs der Sektion Route Documentation bestimmt, auf welchem Posten wir ihm eine erfolgreiche Tätigkeit wünschen.

Wechsel in der Stationsleitung Kloten - Herr Karl Braun, bisher Chef des Abfertigungsdienstes, ist Mitte Februar zum Leiter unserer Station Kloten ernannt worden. Sein Vorgänger in diesem Amt, Herr Heinrich Kauert, übernimmt eine neue Funktion in der Abteilung Ground Operations. Beiden Herren wünschen wir in ihrem neuen Aufgabenkreis recht guten Erfolg!

Die Endbuchung Zürich ist im vergangenen Monat vom Hauptsitz am Hirschengraben nach der Stampfenbachstr. 12 umgezogen, wo bereits mehrere andere unserer Dienststellen untergebracht sind.

Rund 70 Flüge im Tag werden im kommenden Sommer Europa mit Nord- und Südamerika verbinden. Gegenüber 1955 erfährt das transatlantische Platzangebot in der Hochsaison eine Steigerung um etwa 20 %, verglichen mit einer Erhöhung um 14 % von 1954 auf 1955.

Das kleine ABC des Luftverkehrs

Was ist ein Pool ?

Unter einem Poolabkommen versteht man eine Vereinbarung zwischen zwei oder mehreren Luftverkehrsgesellschaften über den gemeinsamen Betrieb einer Strecke. Nach einem festen Schlüssel, beispielsweise unter Zugrundelegung der angebotenen Plätze oder offerierten Tonnenkilometer, werden die Betriebseinnahmen unter den Partnern aufgeteilt. Jede Gesellschaft hat also ein Interesse daran, dass auch die Flugzeuge des Partners möglichst ausgebucht sind.

Die Swissair betreibt folgende Linien im Pool: Zürich-Kopenhagen mit SAS, Zürich/Basel-Amsterdam mit KLM, Nachtstrecken nach London mit BEA, Zürich/Genf-Brüssel mit Sabena, Zürich/Genf-Paris mit Air France, Genf-Madrid/Barcelona mit Iberia, Zürich-Rom mit LAI, Genf-Rom mit Alitalia, Zürich-Belgrad mit JAT.

25 Jahre Swissair

Am 26. März werden es fünfundzwanzig Jahre her sein, seit unsere Gesellschaft gegründet wurde. Wir werden im "Journal" diesen Geburtstag besonders würdigen.

Amerikanische Prognosen - Nach einer von der Civil Aeronautics Administration (CAA) unter dem Titel "Civil Air Traffic Forecasts, 1960 - 1965" herausgegebenen Studie dürfte sich in den U.S.A. der Transportanteil der Fluggesellschaften am gesamten öffentlichen Verkehr (Eisenbahnen, Busse, Schiffe) von gegenwärtig 29 % bis zum Jahre 1965 auf 50 % erhöhen. Für 1965 wird auf den inner-amerikanischen Linien mit 70 Millionen Passagieren gerechnet, was gegenüber 1955 (32,3 Mio) eine Vermehrung um über 100 % bedeuten würde.

Happy Landing - Wir freuen uns, anzeigen zu können, dass Herr Künzli Josef, Sektion Triebwerk, Dept. IV sich am 10.2.56 vermählt hat. Wir wünschen viel Glück im Ehestand!

Von unsern Aussenvertretungen - Herr Giacomo Arquint, der während drei Jahren unserer Landesvertretung in Italien vorstand, wird anfangs April nach Zürich zurückkehren und einen Posten in der Sektion für Verkaufsbeziehungen übernehmen.

Zu seinem Nachfolger mit Sitz in Rom wurde Herr Ottone Brändle bestimmt, der bis anhin die Regionalvertretung Mailand leitete.

Der bisherige Stellvertreter von Herrn Eric Häussler in Lissabon, Herr Fridolin Müller, ersetzt Herrn Brändle in Mailand.

In Birmingham eröffneten wir am 5. März eine Regionalvertretung, die von Herrn Charles Singleton, der früher für uns in London arbeitete, geführt wird.

Unser Regionalvertreter in Cleveland, Herr Charles K. Gans, ist amerikanischer Staatsbürger geworden und hat seinen Namen geändert. Er heisst jetzt Charles K. Grant.

Basel - Anstelle von Herrn Hans Thommen, der mit der Leitung des Frachtdienstes betraut wurde, ist Herr André Favre, bisheriger Mitarbeiter der Stationsleitung in Genf-Cointrin, zum Stationsleiter auf dem Flugplatz Basel-Blotzheim ernannt worden, wo er seine Tätigkeit bereits aufgenommen hat.

Eröffnung einer Zweigstelle in Toronto - Herr Martin Hughes, der früher für die American Overseas Airlines in London, die Pan American Airways und die Philippine Airlines und ab Dezember 1954 für uns in New York als Sales Representative tätig war, wurde zu unserem District Manager in Toronto ernannt. Damit ist die Swissair erstmals auch in Kanada vertreten.

Allen Genannten wünschen wir auf ihren neuen Posten recht guten Erfolg !

Boeings 707 für die T.W.A. - Der Grossindustrielle Howard Hughes, Inhaber von 74,2 % aller T.W.A. Aktien, hat mit den Boeing-Werken einen Liefervertrag für acht B-707 abgeschlossen, die 36 Millionen Dollar kosten. Diese Flugzeuge bleiben im Besitze der Hughes Tool Company (Culver City, Kalifornien), die, wie es in der offiziellen Mitteilung hiess, "die Maschinen ihrem Nebenunternehmen, den Trans World Airlines, zur Verfügung stellen wird". Damit hat nun die T.W.A. als letzte der grossen amerikanischen Fluggesellschaften Düsenflugzeuge in Auftrag gegeben. Neben den acht fest bestellten Einheiten sicherte sich Hughes eine Option auf weitere 22 Boeing 707.

Auf 1'060'200'000 Dollar belief sich bis zum 12. Februar der Gesamtwert der bei Douglas und Boeing bestellten Düsenverkehrsflugzeuge. Douglas konnte Aufträge für 647'400'000 und Boeing für 412'800'000 Dollar hereinnehmen. Die Totalsumme beträgt bei einem Umrechnungskurs von 4.25 Fr. pro Dollar genau 4'505'850'000 Schweizerfranken! Vergleichsweise sei erwähnt, dass der Wert der gesamten schweizerischen Exporte im Jahre 1955 rund 6,4 Milliarden Franken ausmachte.

Für Sammler der "Swissair News" - Aus Leserkreisen ist die Anregung gemacht worden, einen Einband für die "News" zu schaffen. Wir haben daraufhin Offerte eingeholt. Bei einem Bezug von mindestens 500 Stück käme der einzelne Ordner auf Fr. 4.80 zu stehen. Wer sich dafür interessiert, ist gebeten, dies dem Pressedienst zu melden. Eine Bestellung von weniger als 500 solcher Ordner dürfte jedoch aus preislichen Gründen nicht in Betracht fallen.

Die ärztliche Ecke

Penicillin Segen - Penicillin Gefahr

Aus einer besondern Art Schimmelpilz gewonnen, ist das Penicillin gleich nach dem zweiten Weltkrieg als Wundermittel gegen alle möglichen Infektionen eingeführt worden. Schwer bedrohliche Zustände, wie z.B. eitrige Hirnhautentzündung, Lungenentzündung, Bauchfellentzündung nach durchgebrochener Blinddarmentzündung, Kindbettfieber etc., wurden - statt mit dem Tode zu enden - in wenigen Tagen geheilt. Die grosse Gefahr aller chirurgischen Eingriffe, die Infektion, war mit einemmal gebannt.

Dieser durchschlagende Erfolg führte indessen zu einer Anwendung in Bagatellfällen, die auch ohne Penicillin bald abgeheilt wären. Das beschwor eine neue Gefahr herauf, nämlich das Immunwerden vieler Bakterienstämme. Bakterien, die durch das Antibiotikum nicht ausgerottet werden, entwickeln eine grosse Anpassungsfähigkeit an das Mittel, das ihnen dann nichts mehr anhaben kann. Als Regel für den Arzt hat sich daher ergeben, mit der Anwendung des Penicillins bedeutend zurückhaltender zu sein. Dies besonders auch deshalb, um die Zahl der schweren Ueberempfindlichkeitsreaktionen, die sich gegenüber dem Penicillin manchmal einstellen, möglichst niedrig zu halten. In diesen Fällen kann es, selbst wenn dringend benötigt, nicht verabfolgt werden. Daher ist z.B. auch das unkontrollierte Lutschen von Penicillintabletten über längere Zeit abzulehnen.

Neueintritte - Es freut, wiederum eine Reihe von neuen Mitarbeitern begrüßen zu dürfen, die im Laufe des Monats Februar in unsere Dienste getreten sind :

Generalsekretariat

Aerztlicher Dienst

Dr.med. Bernhard Hässig

Personaldienst

Büro für Personalversicherungen

Knobel Anita

Departement I

Buchungsbüro

Borschberg Peter

Verkehrsabrechnung Fracht/Post

Vaucher de la Croix Roger

Departement II

Sekretariat

Schild Werner

Sekt. Verkaufsbeziehungen

Cottini Gaston

Sektion Fracht

Brega Ines

Postdienst

Klarer Margrit

Lufreisebüro Basel

Lappert Marguerite

Muscheidt Peter

Station Basel-Blotzheim

Chavanne Laurent

Luftreisebüro Bern

Reinle Oskar P.

Departement III

Piloten

Leibing Arne

Martin Denis

Piloten-Aspiranten

Bretscher Hanspeter

Erb Erich

Frey Reto

Leutwyler Roger

Plüss Willy

Ritzi Leander

Widmer René F.

Navigatoren-Aspiranten

Kunz Alfred

Departement III

Navigation Office

Vosseler Heinz

Abt. Fernmeldedienst

Rüegsegger Liselotte

Startdienst

Ciprian Giovanni

Abfertigungsdienst

Bichsel David

Renner Emile G.

Passagierdienst

Gautier Béatrice

Fracht Import

Altorfer Albert

Fracht Export

Gerster Albert

Sektion Kabinendienst

Brönnimann Hanni

Verpflegungsdienst/Bereitstellung

Brülhart Eduard

Kantine Taubenried

Candiotta Luigi

Departement IV

Ingenieurabteilung

Soltermann Ernst

Unterhalt & Nachschub

De Lorenzi Silvano

Sekt. Bestellung

Stampfli Dagobert

Sekt. Techn. Einkauf

Brupbacher Eduard

Flugzeugüberholung

Burri Fritz

Keller August

Triebwerkgruppe I

Spühler Max

Schneiter Ernst

Triebwerkgruppe II

Wüst Hugo

Mechanische Werkstatt

Schmidli Willy

Galvanische Werkstatt

Frey Hans

Direktion Genf

Terminus

Gyr Marcel

Endbuchung

Padlina Carlo

Serex Emile

Abfertigung Cointrin

Oouvray Gilbert

Suter Pierre

Auslandvertretungen

Shannon

Lynskey Elnio Joseph

Paris

Cabioch Annik

Sokoloff Helene

Kairo

Scocimara Romolo

Tel Aviv

Jedwad Jacob

New York

Davidson Kathryn

Steele Gilbert A.

New York Abfertigung

Gruber Susan Evalotte

Isler Lotti N.

Rufer Robert

Los Angeles

Randazzo William

Sao Paulo

Cox Douglas Benjamin

Salvador Ida

Allg. Personalausbildungsreserve :

Frei Kurt, Jäggi Walter, Kraas Ingeborg Maria Jordwiga, Schneiter Ulrich, Sturzenegger Ruth, Lüthi Hans.

Geschäftsberichte für das Jahr 1955 in deutscher und französischer Sprache können von unserem Personal beim Pressedienst bezogen werden.

Mitteilungen der Freizeitorganisation
des Personals der Swissair

Schachwettkampf Sabena v. Swissair - Unser Schachklub begab sich am 17. Dezember nach Brüssel, um gegen ein Team der Sabena zu spielen. Nach einem harten Kampf lautete das Resultat 4 : 4.

Ski-Club - Trotz ungünstiger Wetterbedingungen gelangte das 20. Rennen am 3./4. März in Rietbad (Toggenburg) zur Durchführung. Von den rund 70 Unentwegten nahmen sieben Damen und 42 Herren aktiv an den Meisterschaften teil. Auch dieses Jahr konnte wiederum eine Gruppe von TWA-Ange-
stellten als Gäste begrüsst werden.

Der Kampf um die Titel der Swissair-Skimeister 1956 ergab die nachstehende Klassierung, wobei wir uns in jeder Gruppe auf die ersten zwei Ränge beschränken :

Bei den Damen : 1. Ecklin Charlotte, Pressedienst
 2. Göldi Margrith, Verpflegungsdienst

Bei den Herren : Senioren I

1. Brunner Jakob, Werft (als Fahrer mit der besten Tageszeit gleichzeitig Gewinner des Piloten-Cup)
2. Ruef Paul, Flugbetrieb

Senioren II

1. Keller Hans, Finanzverwaltung
2. Bader Emil, Technische Kontrolle

Senioren III

1. Buol Paul, Technische Kontrolle
2. Seifritz Jules, Konstruktionsbüro

Unsere beste Gratulation !

Der Club-Wettkampf TWA - Swissair wurde zum dritten Mal von unseren Leuten gewonnen, womit der von der TWA seinerzeit gestiftete Wanderpreis endgültig in unsern Besitz überging.

Auf Einladung der Air France kommt am 24./25. März 1956 im Val d'Isère (Savoyen) ein Skirennen zur Austragung, an dem Mannschaften von elf europäischen Luftverkehrsgesellschaften um den von der Air France gestifteten

ASIA-SKI-CUP

kämpfen werden. Auch unser Ski-Club wird an diesem Treffen vertreten sein. Wir wünschen unserer Delegation einen schönen Erfolg !

Vergünstigung - Die Autofahrschule Werner Iselin, Freiestr. 96 (Ecke Klosbachstr.) Zürich 7, gewährt eine Preisvergünstigung von 10 % an sämtliche SWR-Angestellte.

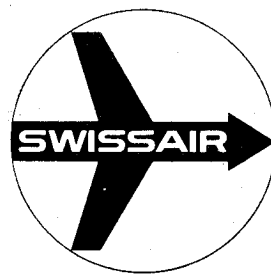
Soirée surprise von Sports et Loisirs, Genève

Als am Samstagabend, den 10. März 1956, um 19.30 Uhr zwei Cars der Firma Auderset et Dubois eine fröhliche Schar vom Swissair Terminus Cornavin wegführten, da lag die Betonung für Sports et Loisirs ganz eindeutig auf "loisirs". Wer ging da wohin? Das Wer war bekannt: Das Comité d'Organisation hatte alle diejenigen, die sich um die Revue 1956 als Mitwirkende oder sonstwie verdient gemacht hatten, sowie einige Gäste, zu einem Abschlussabend eingeladen. Das Wohin hingegen blieb vorerst noch geheim und bot Gelegenheit zu einem fröhlichen Rätselraten unter den Teilnehmern. Auch beim Aperitif, der der lustigen Gesellschaft en cours de route serviert wurde, wurde nichts über das Endziel der Fahrt mitgeteilt, sodass die Überraschung noch eine vollkommene war, als um ca. 21.00 Uhr die beiden Cars in den Hof des hellerleuchteten Schlosses Dardagny einfuhren. Das Organisationskomitee hatte bewiesen, dass es vom Arrangieren eines Festes etwas versteht: Die Gediegenheit des Rahmens, den das Schloss dem Feste bot, wurde noch dadurch unterstrichen, dass zwei Wachen in alter Tracht den Ankommenden die gebührende Reverenz erwiesen.

Als am Schlusse des Dinners, das als candle-light-dinner den Höhepunkt des Anlasses bildete, Herr U. Keller, Direktor der Westschweiz, den Anwesenden den Dank für die spontane und gerne geleistete Mitwirkung an der Revue 1956 aussprach, da durfte er überzeugt sein, dass sich alle mit Freude wieder für die nächste Revue zur Verfügung stellen würden.

Herr Direktor U. Keller und Herr R. Wälli als Präsident des Organisationskomitees haben ihren Mitarbeitern ein schönes, eindrucksvolles Fest geboten. Es sei ihnen hier im Namen der Teilnehmer aufs herzlichste gedankt. Sie haben gezeigt, dass zum Mindesten beim Personal der Swissair Genf der berühmte "ésprit de Genève" keine leere Phrase ist.

H. Zeller



D I E E H R E N T A F E L

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

Herr Georges Bilgeri, Sekt. Verkehrsbuchhaltung, Dept. I	Fr. 120.--
Herr Bernardo Feybli, Vertretung Basel	Fr. 50.--
Herr Ernst Stauffer, Sekt. Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--
Herr Ernst Brupbacher, Sekt. Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 30.--
Herr Ernst Dübendorfer, Sekt. Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 30.--
Herr Ernst Schafroth, Sekt. Triebwerk, Dept. IV	Fr. 30.--
Herr Jakob Blaser, Sekt. Triebwerk, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Kurt Weber, Sekt. Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--
Herr Theodor Willi, Sekt. Triebwerk, Dept. IV	Fr. 20.--

Herr Georges Bilgeri schlug vor, die in den Frachteingangsfakturen belasteten Fremdwährungsbeträge mittels Tabellen anstatt mit Rechenmaschinen umzurechnen. Diese Umrechnungsart ist schneller und mütheloser.

Herr Bernardo Feybli machte die Anregung, dass bei der nächsten Auflage der Einfuhrdeklarationen für die Tageszeitungen der ständig gleichbleibende Fachtext in das Formular eingedruckt wird. Dadurch wird das Ausfüllen des betr. Formulars viel einfacher und kann ohne Beizug eines Frachtangestellten erstellt werden.

Herr Ernst Stauffer schlug eine Verbesserung im System des Transfers von Benzin (von Tank zu Tank) an Flugzeugen, die im Dock stehen, vor.

Herr Ernst Brupbacher zeichnete eine Verbesserung für die bestehenden Benzintank-Entlüfter.

Herr Ernst Dübendorfer machte auf die Reparaturmöglichkeit von Micro-Schalter aufmerksam.

Herr Ernst Schafroth entwarf eine Spannvorrichtung für eine bessere Montage der Hoch- & Niederspannungskabel für die Motoren R-2800.

Herr Jakob Blaser schlug vor, an der Propellerbalance Einstellmarkierungen anzubringen, um das Ausbalancieren der Propeller schneller und sicherer ausführen zu können.

Herr Kurt Weber machte die Anregung, die periodische Kontrolle der Alternator-Stromkreise zu erweitern; dies ergibt eine Verbesserung des bis jetzt während den Block-Kontrollen durchgeführten Funktionstests der "Flight-Instruments", welche durch die Alternators gespiesen werden.

Herr Theodor Willi wies auf eine bessere Montagemöglichkeit der O-Dichtungsringe im Untersetzungsgehäuse der Motoren hin.

Sich melden bitte : Nr. 4132 bei Herrn J. Baumann, Chef Sektion IERA.

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

Nr. 604, 3692, 3895, 3970, 4135, 4136, 4228, 4326, 4327, 4328, 4344.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 682 Motorisierung der Kabelrolle für die Generatoren auf dem Tarmac. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Kosten für die Motorisierung der erwähnten Kabelrollen nicht verantwortet werden können. Die heutige Lösung bewährt sich weiterhin als die wirtschaftlichste.
- 2704 Angabe der Busabfahrtszeiten in Flugplänen etc. Die von uns und verschiedenen andern Gesellschaften gewählte Angabe in Minuten bietet beim Drucken satztechnische Vorteile. Die vorgeschlagene Aenderung wäre nachteilig.
- 3629 Feuerschutz zu Breezeschlauch der Propeller-Steuerung. Der Vorschlag ist bereits überholt. (Siehe Versuchsauftrag Nr. 30637 vom 23.8.1955 und Werkauftrag Nr. 30472 vom 28.3.1955).
- 3854 Formular für "Ticket exchange information". Dieser Vorschlag behandelt eine Angelegenheit, die im Prinzip bereits gelöst ist und zwar durch die Vorschriften des RAM Kap. XVIII S.4 D/d "Invoices for ticket exchanges without change of carrier". Wenn dieser Vorschrift nachgelebt wird, können keine Schwierigkeiten entstehen.
- 3877 Belastung von Flugscheinen. Der Vorschlag ist unklar und kann in der vorliegenden Fassung von den Fachinstanzen nicht bearbeitet werden. Es hat den Anschein, dass der Einsender die heutige interne Verrechnungsart und den Arbeitsablauf nicht genau kennt.
- 3897 Aktien-Couponkontrolle. Das vorgeschlagene System ist gut und würde eine gewisse Arbeits-& Platzeinsparung bringen; es steht aber der heutigen Ausführung inbezug auf Kontrollmöglichkeiten und Fehlerquellen nach.
- 3898 Starter für die Fluoreszenzlampen. Das vorgeschlagene Reparaturverfahren muss aus Sicherheitsgründen abgelehnt werden. Kurzschlussgefahr! Zudem müssen die Kondensatoren als Radiostörschutz belassen werden.
- 4057 Suchanlage in Werft (Lautsprecher). Die Idee ist nicht neu; bereits vor zwei Jahren wurde ein gleicher Vorschlag auf dem Dienstweg an die Abt. Betriebsplanung eingereicht. Der Bedarf d.h. Ausbau einer solchen Anlage ist zur Zeit noch umstritten.
- 4066 Einbau eines Oelfilters in die Leckölleitung der variablen und der fixen Pumpe. Die im Vorschlag enthaltenen Feststellungen sind nur zum Teil richtig und den zuständigen Fachinstanzen bekannt. Der Einbau des erwähnten Filters wird nicht als notwendig erachtet.
- 4222 Aufstellen eines Laufgitters für Kleinkinder in der Transithalle des Flughofes. Die Idee ist gut, lässt sich aber wegen Platzmangel vorläufig nicht verwirklichen.
- 4231 Kurzfilm über SWISSAIR - Luftfracht. Wir können dem Einsender verraten, dass im Propagandabudget 1955/1956 ein Betrag für die Herstellung eines Frachtfilms vorgesehen war. Leider musste das Propagandabudget reduziert werden, wobei auch der vorgesehene Betrag für den Frachtfilm wegfiel. Das Projekt wird voraussichtlich nächstes Jahr verwirklicht.
- 4306 Schmirgeltuch als Gleitschutz für die Arbeits- & Cockpit-Treppen. Der Vorschlag ist überholt. Sämtliche Arbeits- & Cockpit-Treppen auf dem Tarmac sind mit dem sogenannten "Safety-walk" versehen.
- 4309 Vergrößerung der Werft-Einfahrttüren. Bedingt durch die Konstruktion der Schiebetore wäre die gewünschte Vergrößerung der Türen mit sehr grossen Kosten verbunden, die in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen.
- 4310 Ausbau der Reserve-Oeltanks aus den beiden DC-4 HB-ILA und HB-ILI. Dieses Problem wurde bereits vor 2 1/2 Jahren eingehend erörtert anlässlich des Ausbaus der Navigator-Station. Die Gegenüberstellung aller Vor- & Nachteile zeigt eindeutig, dass es besser ist, die erwähnten Reservetanks in den Flugzeugen zu belassen.

- 4312 Einband für "SWISSAIR-NEWS". Wir haben diesen Wunsch an den Presse- & Public Relations-Dienst weitergeleitet. Siehe entspr. Kommentar in der März-Nr. der "News".
- 4315 Bohrlehre für die Verschlussdeckel an den Torquedruckschaltern. Für das Bohren derartiger Sicherungslöcher sind in der Mech. Werkstatt Bohrlehren vorhanden.
- 4318 Magazinraum für Lehren. Die Abteilung Betriebsplanung teilt uns mit, dass in den geplanten Erweiterungsbauten Hangar und Werft Lagermöglichkeiten für Lehren und Spezialwerkzeuge vorgesehen sind.
- 4319 Ausrüsten der neuen Neon-Stablampen mit Schutzhüllen aus Plexiglas. Die Ersatzhüllen wurden bereits aus Plexiglas bestellt. Es sind noch einige Hüllen aus plastischem Material im Betrieb, welche aus der Musterlieferung stammen.
- 4320 Lagerkörbe für Kolbenringe. Die vorgeschlagene Lagerung der Kolbenringe bringt uns keine betrieblichen Vorteile; höchstens den Nachteil, dass neue Körbe angeschafft werden müssten.
- 4321 Montagetischchen an den Motoren-Montageböcken. Die Idee als solche ist gut. Nach der geplanten Umstellung in der Gruppe "Endmontage" werden solche Montage-Tischchen überflüssig.
- 4322 Oelen der Kugelverschlüsse für die Benzineinfüllstutzen. Der Einsender sucht das Uebel am falschen Ort. Die Ursache des Klemmens der Benzintankdeckel liegt in den meisten Fällen in den defekten Einfüllstutzen. Eine regelmässige Schmierung würde keinen Erfolg bringen, weil das Benzin das Schmieröl wegschwemmt.
- 4339 Stösselrohrabdichtung. Die Herstellungskosten für die vorgeschlagenen Stahlblechdichtungen sind viel zu hoch; zudem hätten sie noch den Nachteil in bezug auf geringe Federung und gefährliche Scheuerungen.
- 4363 Einstellung der Generatoranlage in den Flugzeugen. Der Vorschlag bringt keine brauchbare Verbesserung der im Oktober 1955 herausgegebenen Wartungsvorschrift Publ. Nr. 30 079.1.
- 4365 Breezeschlauch für Torquedruckschalter. Aus nachschubtechnischen Gründen lohnt es sich nicht- für die Flugzeuge HB-IBA und HB-IBE separate Motoreinbauten ohne die erwähnten Leitungen bereit zu halten.
- 4371 Rationalisierung durch Serienarbeit. Mit solchen Schlagworten können wir nicht viel beginnen. Der Einsender dürfte wissen, dass sich die Möglichkeiten für Serienarbeiten bei uns noch nicht in grossem Rahmen bieten und dass dort, wo die Voraussetzungen vorhanden sind, sie auch ausgenützt werden.
- 4391 Einbau eines Messtabes in die Haupttanks 1 + 4 der DC-4. Der nachträgliche Einbau der erwähnten Messtäbe würde strukturelle Änderungen des Flügels nach sich ziehen. Zudem wäre der Arbeitsaufwand viel zu gross.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/133/299/302/416/630/661/676/697/704/739/763/771/891/1245/1252/1648/1919/1937/2347/2414/
2442/2659/2721/2817/3054/3065/3070/3217/3232/3238/3315/3329/3330/3342/3399/3480/3491/3602/
3613/3792/3815/3816/3856/3865/3871/3873/3876/3893/3894/3896/3963/3967/4008/4031/4064/4065/
4082/4121/4125/4132/4133/4144/4155/4161/4162/4163/4164/4170/4173/4176/4223/4227/4229/4233/
4234/4239/4300/4305/4307/4308/4311/4314/4324/4329/4334/4337/4340/4346/4362/4373/4378/4380/
4385/4392/4394/4395/4396/.

Die nachfolgenden zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge mussten zwecks Abklärung technischer Details zurückgestellt werden : Nr. 326/770/3626/4062/4119/4131.

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