

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 7

20. Juli 1955

Unsere Verkehrsleistungen im Juni 1955

	<u>Juni 1955</u>	<u>Juni 1954</u>
Etappenpassagiere	66'104 + 8 %	61'260
Offerierte Tonnenkilometer	9'300'658 - 3 %	9'606'079
Fracht in kg.	661'800 + 26 %	526'524
Post in kg.	275'571 + 19 %	231'349
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	65,8 %	58,7 %

Erstmals ist die Zahl der angebotenen tkm kleiner als im Vergleichsmonat des Vorjahres, zur Hauptsache deswegen, weil weniger Nachtkurse im Europaverkehr geführt wurden. Dagegen haben die ausgenutzten tkm eine Steigerung um 10 % aufzuweisen.

Im europäischen Verkehrsgebiet (ohne Griechenland und die Türkei), wo wir 48 % der Gesamtproduktion offerierten, stieg der mittlere Ausnutzungsgrad von 58,9 % im Juni 1954 auf 66,1 %.

Die Linien nach Griechenland, der Türkei, Aegypten, Syrien, dem Libanon und Israel erbrachten eine Verbesserung des mittleren Ladefaktors von 58,6 % auf 66,5 %. Der Anteil dieses Sektors am Totalangebot belief sich auf 12 %.

Die Region Nordatlantik war mit 35 % am Angebot beteiligt und ergab eine durchschnittliche Ausnutzung von 66 %, verglichen mit 63 % im Vorjahresjuni. Der Verkehr war hier sehr einseitig, indem in Richtung nach Europa die Sitzplatzbelegung nahezu 100 %, in Richtung nach U.S.A. jedoch nur 45 % betrug. Der Frachtkurs wies eine Auslastung von etwas über 50 % auf.

Für den Südatlantik lässt sich kein Vergleich mit der Parallelperiode 1954 anstellen, weil die Nutzlast und das Sitzangebot eine Veränderung erfuhren. Der Tonnage-Ausnutzungsgrad stellte sich auf 59,4 %. Die Nachfrage verteilt sich hier ausgeglichener auf beide Richtungen als beim Nordatlantik. Auf den Flügen von Südamerika nach Europa waren die Sitzplätze zu 82 %, in der Gegenrichtung zu 60 % besetzt. In diesem Raum boten wir 5 % unserer gesamten tkm-Leistung an.

Im allgemeinen entspricht das Juni-Ergebnis gut den gehegten Erwartungen.

Das erste Semester 1955 in Zahlen

	<u>1955</u>	<u>1954</u>	<u>1953</u>
Geflogene Kilometer	8'825'314 + 13 %	7'800'003	5'771'267
Angebotene Tonnenkilometer	43'883'399 + 15 %	38'281'060	23'717'186
Etappenpassagiere	277'771 + 17 %	237'513	175'966
Fracht in kg.	3'640'067 + 31 %	2'786'960	2'258'564
Post in kg.	1'502'040 + 14 %	1'323'106	1'077'010
Ausnützungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	61,2 %	57,9 %	66,5 %

Neue Pilots-in-Command - Flkpt. Alfred Stutz avancierte am 4. Juli zum Pilot-in-Command auf DC-6B für den Südatlantik. Pilot Andreas Bürki rückte am 11. Juli zum Rang eines DC-3 Pilot-in-Command auf. Beiden entbieten wir unsere beste Gratulation !

Von unseren Aussenvertretungen - Die Geschäftsleitung hat beschlossen, in Alexandrien und Innsbruck neue Lokalitäten zu mieten, so dass unsere dortigen Vertreter in absehbarer Zeit über eigene Ladenlokale verfügen werden.

Anstelle des am 21. Juni verstorbenen Larry Smalls wurde Martin H. Bary, vorher Salesman der Vertretung New York, zum Chef der Regionalvertretung Philadelphia bestimmt.

Radivoje Gantar, bisher "Beauftragter der Swissair" in Belgrad, ist zum Swissair-Vertreter für Jugoslawien ernannt worden.

Unser Mitarbeiterstab in London hat durch einen Press Officer, Mr. John Elliott, eine Ergänzung erfahren.

Nach Philadelphia, Belgrad und London senden wir unsere aufrichtigen Wünsche für guten Erfolg !

In den Ruhestand übergetreten ist per 30. Juni 1955 Herr Max Hürlimann von der Sektion Bestellung des Dept. IV. Wir wünschen ihm noch einen recht angenehmen Lebensabend !

Happy Landings - Wir freuen uns, wiederum einigen Neuvermählten zum Bund der Ehe gratulieren zu können:

- 30.5.55 Hirsch-Wilhelm Virginia, Vertretung New York
- 7.5.55 Colombo Emil, Abteilung Rechnungswesen, Zürich
- 9.5.55 Handschin Hans-Peter, Chauffeur, Swissair Basel
- 14.5.55 Dr. Klaus Müller, Chef Techn. Instruktion, Dept. IV, Kloten mit Silvia Zinsli, frühere Ground-Hostess
- 1.6.55 Tschabold Ludwig, Buchhalter, Swissair London
- 2.6.55 Isler Hans-Heinrich, Sektion Bestellung, Dept. IV, Kloten
- 7.6.55 Hauser Albert, Abfertigung-Passagierdienst, Kloten
- 9.6.55 Weber Kurt, Elektro-Werkstatt, Dept. IV, Kloten
- 11.6.55 Näf Emil, Startdienst, Kloten
- 11.6.55 Camenzind Rolf, Pilot, mit Fräulein Hilde Weiss, Hostess
- 18.6.55 Küng Erich, Flugbetrieb, Dept. IV, Kloten
- 2.7.55 Zollinger-Cavadini Anita, Abteilung Rechnungswesen, Zürich.

Personalstatus per 30. Juni 1955

Direktion	6
Generalsekretariat	25
Departement I	199
Departement II	262
Departement III	927
Departement IV	821
Direktion Genf	384
Auslandvertretungen	489
Total	3113

Gegenüber dem Stand vom 31. März 1955 hat sich unser Mitarbeiterstab um 80 Personen erhöht.

MISSVERSTAENDNIS

Auf einem Rapportformular, mit dem nach beendeten Flug allfällige Beanstandungen zu melden sind, stand kürzlich folgender Eintrag:

"BATTERIE IST ENTLADEN"

Der Technische Dienst nahm sich dieser Sache an, baute die beiden Flugzeugbatterien aus, unterwarf sie einer genauen Prüfung und konnte beim besten Willen keine Entladung feststellen. Auf Rückfragen ergab sich dann, dass der Berichterstatter nicht die Flugzeug-, sondern die Batterie einer Handlampe gemeint hatte Aber, aber !

Korpsgeist und Uniform

Im Buch "Battle Cry" von Leon Uris findet sich eine Stelle zum Thema "Korpsgeist und Uniformdisziplin", die wir unseren uniformierten Mitarbeitern zu Gemüte führen möchten. Durch eine Uebersetzung würde sie an Trefflichkeit verlieren (und ausserdem können alle Uniformierten Englisch); wir zitieren daher im Wortlaut:

"In a book I had once read, by a dogface (1), he wrote that the Marines spent all week shining up for a ten-hour liberty (2), or something to that effect. Looking back over the years, I felt his observation was an understatement. How they looked going out and how they looked coming back in, of course, was two different matters.

I always got that good feeling when I passed a Marine in town. He had that sharp shine and gait, like he was something special and knew it. Lots of times I felt sick looking at some of the dogfaces. There is a certain dignity, I think, that comes with a uniform and it must be rotten to belong to an outfit (3) that doesn't have enough pride to keep that dignity up. I hated to see a man slouching, cap cocked back, in need of a haircut, shoes unshined ... maybe, it was because the price of Marine greens (4) came so high to a man that he never let himself get that way."

(1) GI, Soldat (2) Ausgang (3) Organisation (4) Marine-Uniform

Besteht nicht eine Verwandtschaft zwischen Flugwesen und Marine? Warum soll nicht auch bei uns der besondere Berufsstolz im Tragen der Uniform zum Ausdruck kommen? Das sei nicht schweizerisch? Da glauben wir doch, die Zeit sei vorbei, wo uns der Mann mit Stallschuhen und Sennenkäppi - der an seinem Platz immer noch aller Ehren wert ist - als typischer Schweizer gelten konnte. Aus der Armee wissen auch wir, dass eine schöne Truppe mit einer guten Truppe regelmässig identisch ist. Im Flugwesen ist das sicher nicht anders; nur sind unsere uniformierten Mitarbeiter noch viel schärferen kritischen Blicken nicht bloss seitens unserer stets gut angezogenen Sekretärinnen, sondern namentlich auch seitens des verwöhnten internationalen Reisepublikums ausgesetzt. Wir haben einen der schönsten und modernsten Berufe unseres Zeitalters. Unsere Uniformierten dürfen und sollen stets aussehen "like they were something special and knew it"!

Geschäftsberichte - Der Pressedienst verfügt noch über eine Anzahl deutsch-, französisch- und englischsprachiger Geschäftsberichte für das Jahr 1954. Solange Vorrat, können sie an Interessenten abgegeben werden.

Der Preis für den DC-8 - Wie uns zur diesbezüglichen Meldung in den letzten "News" präzisierend mitgeteilt wurde, beträgt der Anschaffungspreis für den DC-8 ohne Ersatzteile über 20 Mio Sfr.

Dies und das von der Propaganda - Die im vergangenen Mai in Luzern eingeweihte Swissair-Wander- ausstellung war anlässlich des Genfer Flugmeetings in Cointrin zu sehen. Nachdem sie während drei Wochen einen guten Besuch aufwies, wurde sie nun während den Ferien geschlossen, damit sie ab Ende August noch an andern Orten der Westschweiz gezeigt werden kann. Im Frühjahr 1956 wird die Ausstellung eine Tournée im deutschsprachigen Teil der Schweiz antreten.

Wie schon letztes Jahr, hat uns die Schweizerische Kreditanstalt in Zürich ihre dreizehn Schau- fenster an der Bahnhofstrasse bis Ende August zur Ausstellung von Farbdiapositiven zur Verfü- gung gestellt.

Die Swissair-Kalender 1956 halten sich im Rahmen der letztjährigen Gestaltung, d.h. sie werden zwei Bilder aus der Schweiz und je eine Photographie aus Brasilien, den U.S.A., Oesterreich und Israel aufweisen.

Der Einkaufsdienst im Dept. I berichtet: Beim Lochkartendienst und an andern Stellen fallen laufend grössere Mengen Einmalkohlenpapiere an, die von unserer Materialverwaltung gesammelt und an Verbraucher von normalem Kohlenpapier abgegeben werden. Eine Weiterverwendung des Ein- malkohlenpapiers ist ohne weiteres möglich.

Es zeigt sich aber leider, dass viele Stellen das Einmalkohlenpapier zurückweisen und die Ab- gabe von normalem, teurerem Kohlenpapier verlangen. Durch die Wiederverwertung des Einmalkohlen- papiers, auch wenn es oft nur ein einziges Mal wieder gebraucht wird, lassen sich das Jahr hin- durch ganz erhebliche Kosten für diesen Artikel einsparen. Wir zählen daher auf das Verständnis und die Mithilfe aller Dienststellen bei unserer kostensparenden Aktion. (Nachschrift des GS: Schon wegen des schönen Namens sollten alle mitmachen. Einmalkohlenpapier - eine neue Blüte am Baum der deutschen Sprache!)

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

Generalsekretariat

Personalabteilung

Vogel Gertrud

Departement I

Sektion Verkehrsbuchhaltung

- Kontrollbüro/Passage Verkauf

Stalder Hans

- Verkehrsabrechnung Pool

Häberli Walter

Departement II

Studienbüro

Benz Walter

Sektion Verkaufsbeziehungen

Daepf René

Abteilung Fracht und Post

Praxmarer Dr. Werner

Sektion Fracht

Schneller Helen Sylvia

Verkehrsdienst

Magenat Christine

Flugplanbüro

Tschupp Gretel

Luftreisebüro Zürich

Schiesser Alfred

Vertretung Basel

Brodmann Louis

Techn. Dienst und Start

Haberthür Erwin

Blotzheim

Schnitt Alfred

Luftreisebüro Bern

Rolli Hubert

Departement III

Abteilung Flight Operations

- Sekretariat Chefbordfunker

Stegermann Elisabeth

Sektion Flight Control

- Crew Assignment

Fischer Joseph

Abfertigungsdienst
Passagierdienst

Traffic Office

Startdienst

Fracht Import
Frachtbuchhaltung
Küche Kloten

Departement IV

Sektion Betriebsstudien
Sektion Materialverwaltung
Lagerbuchhaltung
Werft

Malerei
Elektrowerkstatt
Radiowerkstatt

Instrumentenwerkstatt
Mechanische Werkstatt

Direktion Conf.

Stationsleitung Cointrin
Startdienst Cointrin
Frachtdienst Cointrin

Auslandvertretungen

Paris
Frankfurt
München
Wien

Mailand
Alexandrien
Dakar
New York

New York Abfertigung
New York Verpflegungsbetrieb

Schaufelberger Elvira
Hegi Alex
Weiland Beat
Günter Curt
Neuschwander Fritz
Vaucher René
Baumann Paul
Hochstrasser Arthur
Möbus Werner
Zeindler Hermann
Burkhardt Willy
Uehlinger Markus
Fritschi Ernst

Amacker Willy
Angstmann Rosmarie
Cejka Willy
Baltensberger Huldreich
Haas Paul
Zunbrunn Hans
Kappenthuler Rudolf
Eberle Emil
Spörri Kurt
Stucki Alfred
Ackeret Hans
Müllert Kurt

Bonacina Nicole
Tami Jean-Louis
Staedelin Alwin

Dercourt Michèle
Richter Ingeborg
Kaschner Ingeborg
Romanin Otto
Schäffer Alexander
Fleischner Rudolf
Sagiatti Roberto Luigi
Chretien-Cueras France
Fakler Renée Regina
Lantz William Dewey
O'Brien James Thomas
Bickel R.
Boos William F.
Mittler Walter
Newman John James

MITTEILUNGEN DER FREIZEITORGANISATION

Vergünstigung - Das von der Familie unseres Flugkapitäns K. Herzog geführte Hotel Villa Margherita in Bosco-Luganese (Tessin) gewährt Swissair-Angestellten einen Rabatt von 10 %.

Tennis-Club - An den Schweizerischen Firmensportmeisterschaften holte sich Pieter Bergsma in der Kategorie C den Titel des Schwz. Firmensportmeisters Kat.C.

Auf zum Sommernachtfest !

Am Samstag, den 30. Juli 1955 (ev. am 6. August) findet auf dem Areal des Technischen Betriebes in Kloten das von der Freizeitorganisation veranstaltete

S O M M E R N A C H T F E S T

statt. Die Festwirtschaft, in der das Orchester unseres Bert Kistler für die musikalische Unterhaltung sorgt, wird vom Fussball-Club geleitet.

Die Betreuung der Bar liegt in den Händen der Mitglieder des Tennis-Club, während die Bierschwemme unter der Régie des Ski-Clubs geführt und die Schiessbuden in der gemeinsamen Obhut der Schützen und Schachspieler stehen werden.

Der Tischtennis-Club wird an drei bis vier Tischen Spielgelegenheiten bieten.

Mit dem Landibähnli kommen Flughafenrundfahrten zur Durchführung. Zahlreiche Attraktionen, darunter eine Je-Ka-Mi-Modeschau (bitte Phantasie mitbringen!) sowie ein grosses Preisjassen sind ebenfalls vorgesehen. Tanzvergnügen!

Die Swissair-Station Wagons stehen als Taxis für den Zu- und Heimbringerdienst zur Verfügung.

Der Eintrittspreis beträgt einheitlich Fr 1.65. Es gelangen keine Tanzbündel zum Verkauf. Jedermann ist zu diesem Fest freundlichst eingeladen.



DIE EHRENTAFEL

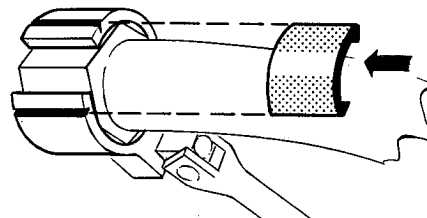
Die Preisträger der in der Juni-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Albert Stutz, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 100.--
Herr Edwin Keller, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--
* Herr Henri Flück, Abt. Betriebsplanung, Dept. IV	Fr. 30.--
Herr Fritz Wegmüller, Station Kloten, Dept. III	Fr. 10.--

- * Herr Flück reichte diesen Vorschlag bereits im Januar 1953 ein, als er noch im Flugbetrieb tätig war.

Herr Albert Stutz schlug vor, für das Biegen von dünnwandigen Stahl- & Leichtmetallröhrchen eine enggewundene Stahlfeder zu verwenden, statt wie bisher Sand und Blei. Gleichzeitig konstruierte er noch die dazu notwendige Biegevorrichtung. Die vorgeschlagene Biegemethode bringt Einsparung an Arbeitszeit, schont das Material und ist in der Handhabung so einfach, dass sie von jedem Mechaniker angewandt werden kann.

Herr Edwin Keller fertigte ein Verbindungsstück an für offene Ringschlüssel, welches den Vorteil bietet, dass bei einer starken Beanspruchung der Schlüssel die Schlüsselbacken nicht nachgeben und demzufolge nicht überissen werden können.



Herr Henri Flück machte seinerzeit die Anregung, für den Wechsel der Stühle in den Flugzeugkabinen an Stelle der unpraktischen Hebebühne ein Förderband zu verwenden.

Herr Fritz Wegmüller zeichnete eine Abfüllvorrichtung für das Füllen der Ballast - Säcke mit Kies. Die vorgeschlagene Konstruktion wäre zu kostspielig, und wir haben empfohlen, eine handelsübliche Vorrichtung zu beschaffen. Herr Wegmüller hat immerhin das Problem ins Rollen gebracht.

Sich melden bitte : Nr. 326 bei Herrn Lang, Chef Motorenwerkstatt
 Nr. 3991 bei Herrn Trottmann, Chef Sektion AVOR

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

Nr. 127, 323, 3068, 3819, 3934, 3941, 3989, 3994

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 318 Die Abschirmbleche für Laderohr PN 84702 für Motoren R-2800 sollten aus rostfreiem Stahlblech angefertigt werden. Die Originalausführung der erwähnten Abschirmbleche war aus rostfreiem Stahlblech; zeigte aber den Nachteil grosser Rissanfälligkeit. Aus diesem Grund liess man vor einiger Zeit eine Serie aus Aluminiumblech anfertigen. Diese sind leider nicht genügend hitzebeständig und müssen ebenfalls öfters ausgewechselt werden. Die Ingenieur-Abteilung verfolgte diese Angelegenheit schon seit längerer Zeit und hat nun ein geeignetes Stahlblech gefunden und mit Publ. Nr. 60655 einen Auftrag für die Anfertigung einer Serie von 800 Stk. aus Stahlblech (18/8 Typ 304) herausgegeben.
- 324 Die Kipphebel der Motoren R-2800 mit zu grossem Lagerspiel sollen auf den Motoren R-2000 weiterverwendet werden. Wenn die Kipphebel in den Motoren R-2800 das maximale Spiel erreicht haben, müssen sie wegen der schlechten Lauffläche aufgekupfert und nachgearbeitet werden. Die Arbeitszeit ist gleich lang, ob die aufgekupferten Kipphebel auf die Toleranzen für R-2800 oder R-2000 nachgedreht werden müssen.
- 330 Nachschleifen der Zahnkränze PN 28-4-82334. Der Vorschlag ist gut durchdacht und die Idee an und für sich glänzend; leider kann sie aber vorläufig noch nicht verwirklicht werden. Seit wir die neuen Torquemeterkolben verwenden, die zusammen mit dem Gleitschuh 4/10 mm höher sind, können die Zahnkränze bereits länger im Betrieb gehalten werden, und wir vermuten, dass die Zahnkränze später wegen Ermüdungserscheinungen der Verzahnung ausscheiden und nicht mehr wegen dem Spiel zwischen dem beweglichen Zahnkranz und der Rückhalteplatte. Die Auswirkungen der neuen Torquemeterkolben auf die Laufzeiten der Zahnkränze sind erst in ca. zwei Jahren feststellbar. Der Vorschlag wird in der Sektion Triebwerk pendent gehalten; sollte die Idee später doch noch verwirklicht werden können, kommen wir darauf zurück.
- 887 Bei jeder Zwischenkontrolle in Kloten soll die demontierbare Tischplatte, welche als Arbeitstisch für den Navigator und Funker dient, gereinigt werden. Eventl. ersetzen durch Textolite. Formica und Textolite eignen sich nicht als Schreib- & Zeichenunterlage. Wir haben die Reklamation an die zuständige Dienststelle weitergeleitet.
- 1812 Die Bohrungen der Kipphebel sollten mit einer Broncebüchse versehen werden. Der Vorschlag ist sorgfältig ausgearbeitet. Der hohe Anfall von reparaturbedürftigen Kipphebeln war bekannt; sie wurden jedoch nicht weggeworfen, sondern im Magazin gesammelt, da von jeher die Absicht bestand, diese Kipphebel nach Inbetriebnahme der "Galvanischen Werkstatt" durch Auftragen von Kupfer wieder verwendungsfähig zu machen. Das galvan. Verfahren ist bedeutend wirtschaftlicher als das Ausbüchsen.
- 2764 dass bei Telephonverbindungen zwischen Zürich und Kloten "rückgefragt" werden kann wie bei externen Gesprächen; dadurch könnten die Gesprächszeiten verkürzt und die Anzahl der Anrufe reduziert werden. Der Umbau der seinerzeit eingebauten Normalanlage wäre sehr kostspielig und hätte zudem eine Erhöhung der Abonnementsgebühr zur Folge. Ferner würden die Telephonistinnen wieder mehr in Anspruch genommen, was unter Umständen sogar zu Personalvermehrung führte. Bevor man telephonierte, muss man überlegen! Wünscht man mehrere Personen in Zürich oder Kloten zu sprechen, so lässt man sich die Gespräche durch die Telephonistin vermitteln. Will man nur eine einzelne Person, so wählt man direkt. - Anrufe auf den internen Leitungen kosten gleich viel wie auf externen.
- 3404 Vorrichtung zum Plandrehen der Bronze-Druckscheiben für die Satelliten-Kegelräder. Die Vorrichtung ist gut durchdacht und die schöne technische Lösung in jeder Hinsicht anzuerkennen. Wir haben aber ein grosses Lager an solchen Druckscheiben, und wenn das Service-Bulletin Nr. 1351 durchgeführt sein wird, erhält das Lager nochmals einen grossen Zuwachs. Während den letzten neun Monaten wurde diese Vorrichtung nie gebraucht, und es besteht in Anbetracht der grossen Lager keine Aussicht, dass sie je wieder einmal eingesetzt werden kann.
- 3638 Reinigen des White-Spirit. Der Vorschlag ist überholt. Sämtliche Grossverbraucher von White-Spirit in der Motorenwerkstatt werden an eine Ringleitung angeschlossen, welche von einer Tankanlage aus gespiesen wird. Der gebrauchte White-Spirit wird in einen speziellen Tank gepumpt und von dort verkauft. Die Preise für gebrauchten White-Spirit sind so günstig, dass sich wenigstens vorläufig eine Rückgewinnung nicht lohnt.
- 3723 Alle Kolben für Flugzeugmotoren, welche das max. zulässige Spiel zwischen Kolben und Kolbenbolzen erreicht haben oder solche, in welche Kolbenringe mit der äussersten Uebergrösse eingebaut wurden, mit einem "A" zu bezeichnen. Diese Kolben könnten dann bereits bei der nächsten Revision ausgeschieden werden, und müssten nicht mehr den üblichen Weg der Reinigung und Kontrolle gehen. Die letzten Erhebungen haben eindeutig gezeigt, dass es sich in jedem Fall lohnt, auch diese Kolben den üblichen Weg passieren zu lassen, denn es sind immer noch einzelne darunter, die wieder verwendet werden können. Da ein einziger Kolben über Fr. 100.-- kostet, lohnt sich diese Mehrarbeit.

- 3751 Anbringen von kleinen Oelverteiflächen bei den Satelliten-Laufbüchsen, um dort eine bessere Schmierung zu erreichen. Der Oelfluss wird durch den \varnothing der Röhren bestimmt. Diese sind derart klein dimensioniert, dass die vorgeschlagenen Verteiflächen nichts nützen. Das Ausschleifen von Oelverteiflächen würde die Lagerfläche verkleinern und dadurch den Lagerdruck vergrössern. Wir erwarten über dieses Problem gerne weitere Vorschläge.
- 3758 Planschleifvorrichtung für Kipphebeldeckel. Die neue Revisions-Vorschrift im FLB 511.34 sieht bereits eine Reduktion der Nacharbeiten für diese Deckel vor. Zudem ist vorgesehen, diese Arbeiten auf der neuen Läppmaschine auszuführen.
- 3776 Einbau von O-Ringen in die Bremskolben der DC-3. Der Vorschlag kann aus prinzipiellen Gründen nicht prämiert werden. Der Einsender hat seine Idee vor ca zwei Jahren ausgeführt, den Vorschlag jedoch erst im Laufe dieses Jahres eingereicht.
- 3831 Kontierung direkt auf das Manifest. Vorschlag Nr. 3864 vom 16.8.54 behandelte schon das gleiche Thema. Wir wiederholen: "Seit 1.9.1954 sind die Flugschein - Nm, nicht mehr auf den Manifesten aufgeführt. Es existieren verschiedene Manifestformate. Die Eintragungen sind teilweise schlecht lesbar, und deshalb für eine Weiterverarbeitung nicht mehr zu verwenden."
- 3832 Propagierung der schweiz. Kurzstrecken. Einige der erwähnten Ideen sind bereits verwirklicht, andere wiederum können nicht ausgeführt werden.
- 3833 Wenn das Flughafenrestaurant geschlossen ist, sollten Personen, die Flugpassagiere von Nachtkursen abholen, den Zutritt zum Transitrestaurant gewährt werden. Der Wunsch ist verständlich, kann jedoch nicht erfüllt werden, da der Zollamtsvorstand die erforderliche Bewilligung nicht erteilt.
- 3912 Bezeichnung der Stösselstangen bei den Motoren R-1830. Es wurde versuchsweise ein Motor auf die vorgeschlagene Art montiert, Der Erfolg war negativ, da in der Endmontage ein Mehraufwand an Arbeitszeit entstand. Zudem könnte die erwähnte Art der Bezeichnung zu Verwechslungen führen im Flugbetrieb.
- 3927 Engine oil temperature control DC-6B. Die Absicherung der Leitungen im Motoreinbau ist wegen den starken Vibrationen unzuweckmässig. Das vorgeschlagene Isolierpapier war früher in den fabrikneuen Thermostaten eingeklebt, hat sich aber nicht bewährt. Die Kurzschlussgefahr wurde durch spezielle Massnahmen behoben; die betreffende Aktion ist vor zwei Wochen beendet worden, so dass keine solchen Kurzschlussstörungen zu erwarten sind.
- 3949 Landefackelschächte der DC-6B und DC-4. Vorschlag Nr. 427 vom 14.3.1955 warf die gleichen Fragen auf und ist zur Zeit noch in Bearbeitung.
- 3964 Gummidichtungen zu den Benzin-Zellenfiltern. Im Maintenance Manual DC-6B Abschnitt 17-22-1 g wird vorgeschrieben, dass bei jeder Installation eines Filters eine neue Dichtung zu verwenden ist. Der Einsender hat immerhin recht, wenn er darauf hinweist, dass die Filterdeckel mit "mehr Gefühl" d.h. von Hand angezogen werden müssen.
- 3973 Im neuen Schulgebäude sollte eine Imbissecke mit Café-Bar eingerichtet werden. Solange nicht bekannt ist, ob die neue definitive Kantine in die unmittelbare Nähe des Schulhauses zu liegen kommt oder nicht, ist eine Verpflegungsmöglichkeit mit einem Perron-Wagen vorgesehen. Ob später eine feste Einrichtung installiert werden soll, kann heute noch nicht beurteilt werden.
- 3996 Verbesserung des Public Address Systems. Das Radiobüro der Ingenieur-Abteilung hat bereits im Juli 1954 verschiedene Versuche mit separaten Mikrofonen (Kristall- & Differentialmikrophon) durchgeführt. Es konnten jedoch keine nennenswerten Verbesserungen erzielt werden. Die Hauptschwierigkeit liegt im zu grossen Lärmpegel in der Flugzeugkabine. Die Verständlichkeit der Ansage hängt weitgehend von der Stimme und Sprechweise des Sprechers ab.
- 3999 Versilbern der Kontaktstifte der Thermo-Patronen. Die Idee der Versilberung ist nicht neu. Der Chef der Instrumentenwerkstatt hat alle reparaturbedürftigen Patronen aufbewahren lassen, um sie serienweise versilbern zu können. Die vorgeschlagene Methode ist technisch nicht durchführbar. Das Problem ist noch im Studium und wir erwarten gerne einen neuen verbesserten Vorschlag.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/133/222/238/299/302/304/309/322/326/339/343/362/416/419/427/432/440/504/602/628/630/646/661/
682/704/760/763/765/870/1245/1252/1253/1354/1645/1914/1919/1937/1968/2286/2340/2343/2414/2428/
2442/2453/2659/2686/2690/2721/2730/2757/2808/2811/2817/2820/2827/3054/3070/3094/3212/3217/3226/
3232/3238/3246/3261/3269/3270/3299/3315/3329/3330/3342/3348/3363/3382/3386/3399/3401/3402/3419/
3422/3462/3464/3485/3491/3500/3508/3510/3602/3611/3612/3613/3668/3684/3697/3701/3710/3717/3719/
3729/3730/3743/3745/3754/3755/3756/3757/3768/3770/3771/3774/3775/3779/3780/3781/3787/3788/3789/
3800/3812/3815/3816/3818/3828/3830/3835/3907/3911/3923/3926/3928/3930/3946/3955/3960/3962/3963/
3967/3978/3982/3983/3985/3986/3988/3990/3991/ 4009/4031/4037/4056.



Caption by—S. BAKER

"I dumped the waste baskets into the suggestion box & got 6 people fired!"

Aus einer amerikanischen Zeitschrift.

(Ich habe kürzlich die Papierkörbe
in den Briefkasten für Vorschläge
geleert - jetzt haben sie sechs
Personen entlassen)