

# SWISSAIR



Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:  
Presse und Public Relations  
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs

Edité par:  
Service de Presse et des  
Public Relations Genève

6. Jahrgang

Nr. 4

April 1957

## Unsere Verkehrsergebnisse im März 1957

	<u>März 1957</u>	<u>März 1956</u>
Offerierte Tonnenkilometer	9'997'768 + 31 %	7'626'380
Ausgelastete Tonnenkilometer	6'881'392 + 34 %	5'132'489
Etappenpassagiere	67'822 + 28 %	52'885
Fracht in kg	1'020'277 + 15 %	888'826
Post in kg	345'679 + 12 %	308'691
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	68,9 %	67,3 %

Die Ergebnisse im Berichtsmonat vermochten die aufstrebende Verkehrstendenz erneut zu bestätigen. Das gesamte Leistungsangebot erfuhr im Vergleich zum vorjährigen Parallelmonat eine Steigerung um 31 %. Da bei den ausgelasteten Tonnenkilometern eine noch grössere Zunahme - nämlich um 34 % - zu verzeichnen war, ergab sich eine Verbesserung des mittleren Auslastungsgrades von 67,3 % auf 68,9 %. Die Zahl der im März beförderten Passagiere übertraf das Total des ganzen Jahres 1946 (62'378) bei weitem. Die Fracht blieb nur wenig hinter dem besten bisher je erreichten Monatsbetreffnis (November 1956) zurück.

Am Gesamterfolg waren die einzelnen Verkehrsgebiete unterschiedlich beteiligt. Im Europaverkehr, der 48 % der totalen Produktion beanspruchte, boten wir an tonnenkilometrischer Leistung 43 % mehr an als im März 1956. Auf der Nachfrageseite betrug der Zuwachs 35 %, sodass sich hier der durchschnittliche Ladefaktor von 65,0 % auf 61,3 % senkte.

Überall sonst stieg die Auslastung an. Im Nahen Osten z.B. (inklusive Athen und Istanbul) war die Zunahme mit 16,1 Punkten auf 77,6 % am deutlichsten. Bei einem Anteil am Gesamtangebot von 17 % verzeichnete dieses Gebiet bei einem nur 7 %-igen Zuwachs des Angebots eine Steigerung der Nachfrage um 34 %.

### Von Tokio zurück

Am Freitag, den 12. April, landete um 22.07 Uhr in Kloten die HB-IBO "Bern". Sie hatte seit dem 1. April auf ihrem Fernost-Eröffnungsflug nach Tokio und zurück in rund 76 Stunden insgesamt über 32'000 km zurückgelegt.

### Der Argentinienflug

Am Sonntag, den 7. April, startete die HB-IBU "Vaud" zum Eröffnungsflug nach Buenos Aires. Die Reise dauert bis 17. April.

### Ausführliche Reiseberichte folgen im nächsten "Swissair-Journal".

Die Nordatlantikdienste machten 33 % der Produktion aus. Das Angebot wuchs um 27 %, die Nachfrage um 30 %. Der schon im letzten Jahr gute Auslastungsfaktor (75,2 %) konnte auf 76,9 % verbessert werden.

Ueber dem Südatlantik vermochten wir die durchschnittliche Auslastung ebenfalls bedeutend, und zwar von 57,2 % auf 67,6 %, zu steigern.

Die Zahlen für das erste Quartal 1957

(inkl. Sonder- und Charterverkehr)

	<u>Januar-März</u> 1957	<u>Januar-März</u> 1956
Angebotene Tonnenkilometer	28'146'243 + 31 %	21'506'229
Ausgelastete Tonnenkilometer	17'927'382 + 32 %	13'564'817
Etappenpassagiere	169'865 + 26 %	134'879
Fracht in kg	2'631'197 + 17 %	2'253'662
Post in kg	967'472 + 14 %	846'330
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	63,6 %	63,1 %

Zu neuen Pilots-in-Command wurden ernannt: die Flugkapitäne Hugo Muser und Hans Knecht auf DC-6B/DC-7C für den Sektor Nordatlantik, Montague Terraneau auf DC-4 (Nordatlantik), Ivor Hall auf DC-4 (Europa) sowie die Piloten Erik Hedlund auf Convair, Gilles Moret, Olle Holger, Heinrich Geering und Walter Iff auf DC-3. Wir gratulieren herzlich !

Zum Flugkapitän wurde Herr Alfred Muser befördert. Unsere besten Glückwünsche !

Unsere Generalversammlung fand am 27. März im Zürcher Kongresshaus statt. Sie war von 525 Aktionären besucht, die 83'108 von insgesamt 120'000 Stimmen vertraten. Die Versammlung stimmte dem Geschäftsbericht und der Rechnung pro 1956 sowie der Gewinnverteilung zu. Im "Swissair Journal" vom März 1957 sind die Referate des Präsidenten des Verwaltungsrates, Herr Dr. Rud. V. Heberlein, und des Direktionspräsidenten, Herr Dr. W. Berchtold, auszugsweise veröffentlicht.

Tariferhöhungen - Eine vom 28. März bis 1. April in Paris abgehaltene Verkehrskonferenz der IATA beschloss, unter Vorbehalt der Zustimmung durch die zuständigen Regierungen, eine 5%-ige Erhöhung der Passagiertarife auf der Grosszahl der europäischen Linien und auf der Nordatlantikstrecke. Die neue Regelung tritt am 1. Mai 1957 in Kraft. Sie ist durch die allgemeine Erhöhung der Gestehungskosten bedingt.

Die ärztliche Ecke

Eine interessante Beobachtung - Bei weissen Mäusen kann durch wiederholtes Bestreichen der Haut mit Teerstoffen Hautkrebs erzeugt werden. Wenn Teile dieser Krebsgewebe in die Haut anderer weisser Mäuse überpflanzt werden, so erkranken meistens auch diese an Krebs und gehen daran zu Grunde. In mehreren Versuchen mit einer grossen Zahl von Mäusen, denen allen Krebsgewebe eingepflanzt worden waren, wurden die Mäuse in zwei gleich grosse Gruppen geteilt. Bei der einen Gruppe wurde täglich nur der Futternapf gewechselt; sonst kümmerte man sich nicht um sie. Von der andern Gruppe wurde vom Versuchsleiter ausserdem jede Maus täglich aus ihrem individuellen Käfig herausgenommen, etwas gestreichelt und ihr gestattet, auf seinem Aermel herumzuspazieren, um dann behutsam wieder zurückgebracht zu werden. Sonst war die Behandlung gleich; auch das Futter war dasselbe. - Erstaunlicherweise starb von der ersten Gruppe regelmässig ein bedeutend grösserer Prozentsatz an Krebs, als von der zweiten, mit etwas Liebe behandelten. - Wir sind durch unsere individuelle Erfahrung und durch die bisher noch fruchtlosen Anstrengungen der Wissenschaft, dem Krebsproblem Herr zu werden, bereit, das Auftreten und Fortschreiten der Krankheit weitgehend als schicksalhaft hinzunehmen. Darum scheint mir der geschilderte Versuch von grosser Bedeutung und als neuer Beweis dafür, wie wichtig in allen biologischem Geschehen die psychischen Einflüsse sind.

Dr. B. Hässig



Personalstatus per 31. März 1957

Direktion	9
Generalsekretariat	18
Planungsdienst	21
Personaldienst	17
Allg. Personalausbildungsres.	31
Departement I	233
Departement II	
Personal Schweiz	346
Personal Ausland	782
Departement III	
Fliegendes Personal	647
Bodenpersonal	685
Departement IV	1.027
Direktion Westschweiz Genf	402
Total	4.218
	=====

In der Sektion Kabinenpersonal des Departements III sind neue Funktionen geschaffen worden. Zum Chef der Sektion wurde Herr Jürg. E. Sidler ernannt, Fräulein Margret Faust erhielt den Titel einer Senior Chief Hostess und betreut den Sektor Europa. Als Senior Chief Steward amtiert Herr Werner Wachsmuth (Sektor Atlantik). Zur Chief Hostess und Stellvertreterin von Fräulein Faust wurde Fräulein Maya Schleidt (Sektor Atlantik), zum Chief Steward und Stellvertreter von Herrn Wachsmuth Herr Hans Fritsche (Sektor Orient) befördert. Fräulein Rita Herzog übernimmt die Funktion der Chief Hostess im Sektor Orient. Wir wünschen den neu Ernannten vollen Erfolg !

Neue Dienststelle - Die andauernde Expansion unseres Unternehmens bedingt eine ständige Ueberwachung der Massnahmen zur rationellen Gestaltung des Gesamtbetriebes von einer zentralen Stelle aus. Die Geschäftsleitung hat mit dieser Aufgabe eine dem Planungsdienst zugeordnete Dienststelle - "Organisation und Rationalisierung" - betraut, der als neuer Swissair-Mitarbeiter Herr Hans Meili, Dipl. Ing. ETH, vorsteht. Das bisherige, dem Generalsekretariat unterstellte Organisationsbüro wird dadurch hinfällig und - entsprechend den ihm verbliebenen Aufgaben - in ein Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen umgewandelt. - Wir wünschen Herrn Meili gutes Gelingen !

Jakob Breitenmoser +- Am Abend des 19. März fiel der 47jährige Jakob Breitenmoser, Angestellter unseres Gepäckdienstes in Kloten (Dept. III), bedauerlicherweise einem Verkehrsunfall zum Opfer. Er stürzte mit seinem Roller und erlitt schwere Verletzungen, denen er im Spital erlag. Wir werden ihm ein gutes Andenken bewahren. Jakob Breitenmoser hinterlässt seine Frau und eine 17jährige Tochter, denen wir unser herzliches Beileid aussprechen.

Drei weitere Metropolitans unserer Kurzstreckenflotte sind in der Schweiz eingetroffen. Am 31. März landete in Kloten die HB-IMM, zehn Tage vor dem vereinbarten Termin. Am 7. statt am 15. April erhielten wir die HB-IMN und am 11. April, ebenfalls früher als vorgesehen, die HB-IMP. Unsern elften Metropolitan, den letzten unseres vor einem Jahr erteilten Auftrages, erwarten wir Ende Mai.

DIE TECHNISCHE ECKE

Weshalb verwendet man Verstell-Propeller?

Moderne, mehrmotorige Flugzeuge sind mit verstellbaren Propellern versehen, die erlauben, während dem Betrieb vom Besatzungsraum aus die Blattsteigung (Anstellwinkel) den jeweiligen Betriebsverhältnissen am Boden oder im Flug anzupassen- So werden für kleine Vorwärtsgeschwindigkeiten (beim Start oder Steigflug) Blattsteigungen mit kleinen Anstellwinkeln gewählt. Dadurch ist es möglich, grosse Motordrehzahlen zu erreichen und damit die zur Verfügung stehende Motorleistung voll auszunützen. Ausserdem soll der Propeller in seinem für diese Geschwindigkeiten günstigsten Leistungsbereich arbeiten. Dies lässt sich einigermaßen mit der Gangschaltung von Autos vergleichen, indem für das Anfahren und für kleine Geschwindigkeiten ein kleiner, d.h. stark untersetzter Gang und eine relativ hohe Motordrehzahl notwendig sind.

Für grössere Fluggeschwindigkeiten (beim Reise- und Sinkflug) sind grössere Blattwinkel erwünscht, um das Triebwerk mit möglichst tiefen Drehzahlen betreiben zu können und damit einen optimalen wirtschaftlichen Leistungsgrad (günstiger spezifischer Brennstoffverbrauch und kleinerer Verschleiss) erreichen zu können. Zudem lassen sich bessere Propellerwirkungsgrade erzielen. Um wieder auf den Vergleich mit dem Auto zurückzukommen, sei erwähnt, dass bekanntlich mit der höheren Fahrgeschwindigkeit ein grösserer Gang gewählt wird, so dass die zum Anfahren benötigte hohe Drehzahl des Motors reduziert werden kann.



Ueber 1 Million Passagiere im schweizerischen Luftverkehr - Wir entnehmen einer Mitteilung des Eidgenössischer Luftamtes ; Die vier schweizerischen Flughäfen, die durch regelmässige Kurse angefliegen werden, erreichten im Jahre 1956 folgende Linienverkehrsergebnisse, wobei der direkte Transit nicht berücksichtigt wurde ;

	<u>Zürich</u>	<u>Genf</u>	<u>Basel</u>	<u>Bern</u>	<u>Total</u>
Passagiere	624'249	372'998	36'807	5'781	1'039'835
Fracht in t	6'927	2'752	881	5	10'565
Post in t	4'178	2'435	481	3	7'097

Im Vergleich zum Vorjahre hat der Passagier-Eigenverkehr in Bern um rund 3000, in Basel um rund 7500, in Genf um rund 68'000 und in Zürich um rund 124'000 Fluggäste zugenommen. Fünf neue Luftverkehrsunternehmen schlossen sich den bisherigen 18 Gesellschaften an. - Der Anteil der Swissair am gesamten Passagierverkehr erreichte 51 % ; am Frachtverkehr war sie zu 41 % und am Postverkehr zu 37 % beteiligt.

2'000'000 Nordatlantik-Passagiere in der Touristenklasse - 30 Jahre nach der tollkühnen Atlantiküberfliegung Lindberghs und knapp fünf Jahre nach der Einführung der Touristenklasse flog in der ersten Märzwoche 1957 der zweimillionste Touristenklass-Passagier über den Nordatlantik. Die IATA schätzt, dass bis Ende April mehr als 1'050'000 Passagiere in der ersten und über 2'050'000 Luftreisende in der Touristen-Klasse die Strecke zwischen Europa und Nordamerika im Flugzeug zurückgelegt haben werden.

Europäische Luftverkehrsdichte - An der Tagung eines mit der Behandlung von Strahlverkehrsfragen beauftragten ICAO-Ausschusses wurden folgende Zahlen festgehalten ; In Europa landen und starten täglich 5000 Zivillflugzeuge, 45 Fluggesellschaften betreiben im europäischen Luftraum regelmässigen Streckenverkehr; zehn unter ihnen haben bereits Aufträge über Düsenverkehrsflugzeuge erteilt.

Ueber 1000 Turbinen-Flugzeuge bestellt - Mitte März hatte der Auftragsbestand an Verkehrsflugzeugen mit Turbotriebwerken das erste Tausend überschritten. Bereits sind rund zweihundert britische Modelle mit Turbopropeller-Antrieb in den Liniendienst eingesetzt worden; mit Bestellungen für über 500 Vickers Viscounts und Vanguard, Bristol Britannias und de Havilland Comets steht nun die britische Flugzeugindustrie an erster Stelle. Die amerikanischen Werke Douglas, Boeing, Convair und Lockheed haben Aufträge für 432 Flugzeuge mit Strahlantrieb und Turbopropellern auszuführen. Vom holländischen Fokker Friendship werden in einer ersten Serie 73 Exemplare hergestellt; dazu kommt vorläufig noch ein Dutzend französischer Düsenverkehrsflugzeuge vom Typ SE Caravelle.

10 Jahre DC-6 - Vor zehn Jahren, am 28. März 1947, stellten die Douglas-Werke in Santa Monica ihre ersten zwei DC-6-Modelle der Öffentlichkeit vor. Seither haben die Flugzeuge der DC-6-Serie Verkehrsleistungen erzielt, die nur vom über 20jährigen Typ DC-3 übertroffen werden. So haben alle seither abgelieferten DC-6, DC-6A und DC-6B im vergangenen Jahrzehnt insgesamt rund 87 1/2 Milliarden Passagiermeilen geleistet.

Zwei DC-6A für Hunting-Clan - Die britische Fluggesellschaft Hunting-Clan Air Transport, die nicht der IATA angehört, hat bei den Douglas-Werken zwei DC-6A in Auftrag gegeben, die in der zweiten Hälfte des Jahres 1958 zur Ablieferung gelangen sollen. Dieser Auftrag hat das Total der DC-6/7-Bestellungen auf 867 erhöht.

Neue Douglas-Flugzeugtypen - In Santa Monica sind die ersten Einzelheiten über zwei projektierte Flugzeugtypen der Douglas-Werke bekanntgegeben worden. Die mit Turbopropellern ausgerüsteten Modelle, die als "DC-3-Ersatz" auf den Markt gebracht werden sollen, tragen die Typenbezeichnungen "1940" und "1940 A". Die beiden Hochdecker werden von je vier Turbotriebwerken - wahrscheinlich vom Muster Lycoming T-55 - angetrieben. Der "1940" soll 42 bis 60 Passagiere aufnehmen können, während der "1940 A" als Transportflugzeug für militärische und zivile Zwecke Verwendung finden wird.

Insgesamt 146 Metropolitan sind in den letzten anderthalb Jahren verkauft worden. Diese Zahl unterstreicht die allgemeine Beliebtheit dieses neuen Flugzeugtyps.

Die Air India International hat drei Boeing 707-Düsenverkehrsflugzeuge und einen Flight Simulator bestellt. Zur Finanzierung dieser Aufträge dienen ihr ein von fünf amerikanischen Handelsbanken eingeräumter Kredit in der Höhe von 11,2 Mio. Dollar und ein Anleihen der Weltbank von 5,6 Mio. Dollar, die beide vom indischen Staat garantiert werden.

Neueintritte - Wir heissen die folgenden neuen Mitarbeiter willkommen, die der Swissair im März 1957 beigetreten sind :

Personaldienst

Wittwer Frieda

Departement I

Kanzlei und Aktionärbüro

Erni Rosmarie

Huber Elsa

Lochkartendienst

Sieber Emma

Abschluss/Budgetdienst

Kingler Walter

Departement II

Fracht - Verkauf

Santucci Vera

Reservationswesen

Pourcines Elisa

Stadtterminus Basel

Waser John

Departement III

Administration

Halter Dorit

Reproduktionszentrale

Fröhlich Ernst

Piloten

Martin Raymond Thomas

Pink Wilham Clement

Sprigg Georg Gordon

Vandenheuvel Reinier

Stationsleitung

Hegetschweiler Sylvia

Startdienst

Egger Werner

Fritschi Ernst

Kägi Hans

Leonhard Werner

Maurer Walter

Meier Ernst

Passagierdienst

Fankhauser Liseli

Hauptlager

Marbach Karl

Flugküche Zürich

Aerne Frieda

Donzelot André

Gmünder Niklaus

Krieger Emmi

Maurer Lina

Bereitstellung I

Aeschbacher Lisbeth

Anker Werner

Isler Jakob

Keller Werner

Klöti Max

Marthaler Ernst

Meier Hulda

Müller Robert

Rätz Fritz

Oggenfuss Martha

Romeyn Gertrud Louise

Schwendener Gottlieb

Bereitstellung II

Vetsch Anne-Marie

Kabinenpersonal -Aspiranten Kurs II/57

Albrecht Terumi

Angerer Edith

Barbicr Andrée

Bischoff Margrit

Briner Nelly

Brunner Margrit

Fischer Sonja Lucie

Geitlinger Ursula

Graf Marianne

Gunzinger Heidi

Hürzeler Marlis

Hutterli Heidi

Jurt Josette

Kaufmann Lotti

Mäder Rosa Maria

Meier Gerda

Meyer Gertrud

Meyerholt Esther

Meylan Béatrice

Ruser Sonja

Steffen Alice

Thèdy Michèle

Trinler Vera Anita

Wälti Verena

Wattenhofer Marlis

Zehnder Marianne

Zerfuchs Sonja Alice

Zimmerli Verena Katharina

Departement IV

Auswertung

Schellenberg Hans

Kabinenausrüstung

Beck Alex

IERA

Brunschwyler Theo

IERA-Projekte

Riesen Karl

Radio und Elektro

Auer Erich

Materialplanung

Bertschi Walter

Schroeder Emil

Einkauf Ausland

Sprenger Max

Lagerbuchhaltung

Filippi Dora



Flugzeugüberholung

Borer Ernst  
Bürgi Josef  
Hofmann Robert  
Köhler Hans-Rudolf  
Steiner Armin

Flugzeugwartung

Lehnherr Franz

Reparaturgruppe

König Paul

Instrumentenwerkstatt

Baumann Karl  
Thoma Alfred

Elektrowerkstatt

Gasser Max

AVOR Triebweik

Bade Kurt

Triebwerkgruppe I

Weber Kurt

Propellerwerkstatt

Steiner Gottfried  
Zwygart Rudolf

Mechanische Werkstatt

Ninghetto Ernst

Vergaser und Kompressoren

Niedermann Fridolin

Direktion Genf

Instrumenten-Werkstatt

Walder Erich

Luftreisebüro Genf

Grivel Bernard-François  
Thomas Willy

Telex

Pradervand Nelly

Startdienst Cointrin

Aubert Jean-Jacques

Frachtdienst Cointrin

Koller André

Verpflegungsbetrieb Cointrin

Pahud Gaston

Auslandvertretungen

London

Blaise Albert  
Head Adrian Mark  
Rudin Helen / WE

Manchester

Dalton June

Paris

Bechenit Beatrice  
Tobler Danièle

Stockholm

Egger Zita

Helsinki

Kiri Hannu Ensi Antamo  
Pallin Christina Margareta

Frankfurt

Beddig Eberhard  
Richter Ina Renate

Frankfurt, Station

Bentzien Joachim

Hamburg, Stadtbüro

Krüger Horst

Wien

Grischany Robert

Wien, Station

Lutonsky Peter

Kairo, Station

Chacroun Naguib  
Lofty Louis Nabib

Istanbul

Misio Jenny

Bagdad

Andrea Kamel  
Georges George F.

New York

Amman Erich  
Beïssinger Walter  
Burleigh Carol E.  
Keehn Leroy F.  
Knabner Raymond C.  
Lynch Edward G.  
Loy Rosemarie  
Malament Hyman C.  
Meslet Danielle P.  
Roche Jean U.  
Rodiadis Anthony M.  
Smith Renate  
Van Rensselear Francis

New York, Abfertigung

Chow Jack  
Di Bello Philip N.  
Klarer Marlies  
Neil Frank J.  
Pongo Maria L.  
Sonderegger Marietta D.  
Stoekli Elizabeth

New York, Verpflegungsbetrieb

Pagan Candido

Chicago

Masterson Donald P.  
O'Neil William H.

Cleveland

Stump Wallace Ch.

Los Angeles

Croner Thomas

Philadelphia

McGee George

San Francisco

Hall Knowless L.

Washington

Gallagher Anne B.

Rio de Janeiro

Carneiro Aloysio Victor

Buenos Aires, Station

Nabulon ...

Tokio

Arita Hei  
Susukida Tadao  
Tamura Kazu

Bombay

D'Mello Balthazar Peter

D'Souza Marie-Yvonne

Allg. Personalausbildungsreserve

Erni Alois

Ferretti Janine

Schwarz Theophil

Ausbau des Personalwesens der Swissair - Der Personalbestand unserer Gesellschaft hat sich in den letzten vier Jahren verdoppelt. In absehbarer Zeit wird er mehr als 5000 Mitarbeiter betragen. Diese Entwicklung und die Auffassung der Geschäftsleitung, dass dem Menschen im Betrieb grösste Aufmerksamkeit zu widmen ist, gaben die Veranlassung, das Personalwesen der Swissair wie folgt auszubauen: Der zentrale Personaldienst steht unter der Leitung von Herrn Dr. C.F. Ducommun und wird aufgeteilt in sechs Dienststellen (Personalbeschaffung und Selektion, Personalschulung, Personalstudien und -Dokumentation, Personalverwaltung, Personalversicherungen und Personalwohlfahrt). Das Personalbüro des Dept. III wird unter der Leitung von Herrn H. Suter, der auch Herr Direktor Ducommun vertritt, zu einer Personalabteilung mit zwei Dienststellen (für fliegendes und für Boden-Personal) ausgebaut. Die Leitung der neu geschaffenen Personalabteilung des Dept. IV wird Herrn W. Segesser, bisher Chef der Administration des Dept. III, übertragen. Der Personaldienst des Dept. I wird von Herrn Dr. S. Egloff, der des Dept. II von Herrn P. Bodmer (bisher Verkehrsplanung Dept. II) geleitet. Endlich betreut Herr Ch. L. Gerber, lic. iur., den Personaldienst der Direktion für die Westschweiz in Genf.

Happy Landings - Wir wünschen James Lussy (Archiv, Dept. I) viel Glück im Ehestand. Er hielt am 2. April Hochzeit.

Von unsern Auslandvertretungen - Die Swissair New York hat an der Rockefeller Plaza, dem Sitz ihrer Vertretung, eine neue Endbuchung eröffnet. Sie ist dreimal so gross wie die bisherige und nimmt das ganze Erdgeschoss in Anspruch. Sie soll in vermehrter Masse dem stets zunehmenden Verkehr zwischen den USA und Europa Rechnung tragen können. -

Von Swissair Stuttgart erreicht uns die Meldung, dass ihr Chef, Herr Adalbert Wirz, zum Präsidenten des Skal-Clubs Stuttgart ernannt worden ist. Skal!

Erfolg der Tokio-Sonderpost - Auf ihrem Eröffnungsflug nach Tokio führte die HB-IBO "Bern" 27'381 Sonder-Briefumschläge im Gesamtgewicht von rund 123 kg mit. Der Transportertrag aus der Sonderpost belief sich auf ca. 11'000 Franken. Der Gesamtertrag aus der Postbeförderung auf dem Eröffnungsflug (Sonderpost + Post nach Pakistan und Indien) erreichte ca. 20'000 Franken.

Ein begehrter Beruf - Nachdem die Presse den Abschluss eines Parteibereinkommens zur Errichtung einer einheitlichen österreichischen Luftverkehrsgesellschaft bekanntgegeben hatte, mussten die Büros der Airaustria und der Austrian Airways in Wien an einem Tag nicht weniger als 282 Anfragen von Anwärterinnen auf den Hostessenberuf zu beantworten.

Gegen den Düsenverkehrslärm - Den Ingenieuren der Boeing-Werke ist nach ausgedehnten Versuchen die Konstruktion von Schalldämpfern gelungen, die noch diesen Sommer in den vier Triebwerken des B 707-Prototyps eingebaut werden. Die Schalldämpfer sollen den durch ihre Anwendung bedingten Energieverlust auf ein Minimum reduzieren.

Düsenmotoren sind keine Staubsauger - Nachdem sich herausgestellt hat, dass etwa die Hälfte aller Beschädigungen an Düsenaggregaten auf das Einsaugen von Fremdkörpern vom Boden - wie Steine, Schrauben usw. - zurückzuführen ist, haben nun die Douglas-Ingenieure für die DC-8-Düsentriebwerke eine Vorrichtung konstruiert, welche diese Staubsaugerwirkung verhindert.

Paris-Rom in anderthalb Stunden - Ein französisches Düsenverkehrsflugzeug des Typs "Caravelle" durchflog am 29. März die Strecke Paris-Rom in der neuen Bestzeit von 1 Stunde und 35 Minuten.

EINE KARTE UNSERES STRECKENNETZES liegt dieser Nummer der "Swissair-News" bei. Die Propaganda-Abteilung ist nicht in der Lage, weitere Exemplare abzugeben.



MITTEILUNGEN DER FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER SWISSAIR

Vergünstigung - Herr Dr. C. Birchler, Hotel Sonne, Einsiedeln, gewährt Swissair-Angestellten einen Rabat von 10 % auf den Pensionspreisen.

Gründung des Handball-Clubs der Swissair - Trotzdem die letzten "News" nach dem Anmeldetermin erschienen, fanden sich erfreulich viele Handballfreunde am 26. März 1957 im Swissair-Clubhaus in Seebach zur Gründungsversammlung ein. Als Tagespräsident waltete Herr H. Keller, Präsident der Freizeit-Organisation des Personals der Swissair, welcher der Club als Untersektion angehören wird. Die Gründung wurde einstimmig beschlossen. Der vom Hauptinitianten, Herrn M. Fessler, vorzüglich vorbereitete Statuten-Entwurf wurde von der Versammlung mit einigen wenigen Aenderungen und Ergänzungen gutgeheissen. Auch das vorgelegte Budget sowie das vorgesehene Tätigkeitsprogramm - Hauptpunkt : Beteiligung an der offiziellen Handball-Meisterschaft - fanden die Zustimmung aller Anwesenden. Als erster Präsident wurde mit Akklamation Herr M. Fessler (VVRE) gewählt. Als Sekretär stellte sich Herr E. Vettiger (VVRE) und als Kassier Herr W. Maurer (VZVO) zur Verfügung. Bis zum Erscheinen dieser Zeilen dürften auch die örtlichen und zeitlichen Fragen des Trainings geregelt sein. Dem jüngsten Spross der FPS wünschen wir gutes Gedeihen und viel Erfolg. Weitere Mitglieder sind sehr willkommen ! (Anmeldungen an M. Fessler).

Ski-Club - Auch dieses Jahr hatten sich wiederum rund 80 Teilnehmer zum Clubrennen in Rietbad (Toggenburg) eingefunden. Leider waren die Witterungsverhältnisse derart ungünstig, dass sich die Sportkommission aus Gründen der Unfallgefahr veranlasst sah, das eigentliche Rennen auf ein späteres Datum zu verschieben. Der bald darauf folgenden Einladung zum Club-Skirennen in Andermatt am 31. März leisteten 25 Rennteilnehmer sowie eine Anzahl Schlachtenbummler Folge. Der Wettergott hatte diesmal ein Einsehen, und bei prächtigem Sonnenschein und besten Schneeverhältnissen wurde ein rassiges Rennen gefahren. Dass unter all diesen guten Voraussetzungen auch der gemütliche Teil der Veranstaltung nur gelingen konnte, war selbstverständlich, und so kehrten alle Teilnehmer hochbefriedigt über diesen schönen Tag nach Hause zurück. Herzliche Gratulation allen Rennteilnehmern für ihren Einsatz und ganz besonders den nachfolgenden Kategoriebesten :

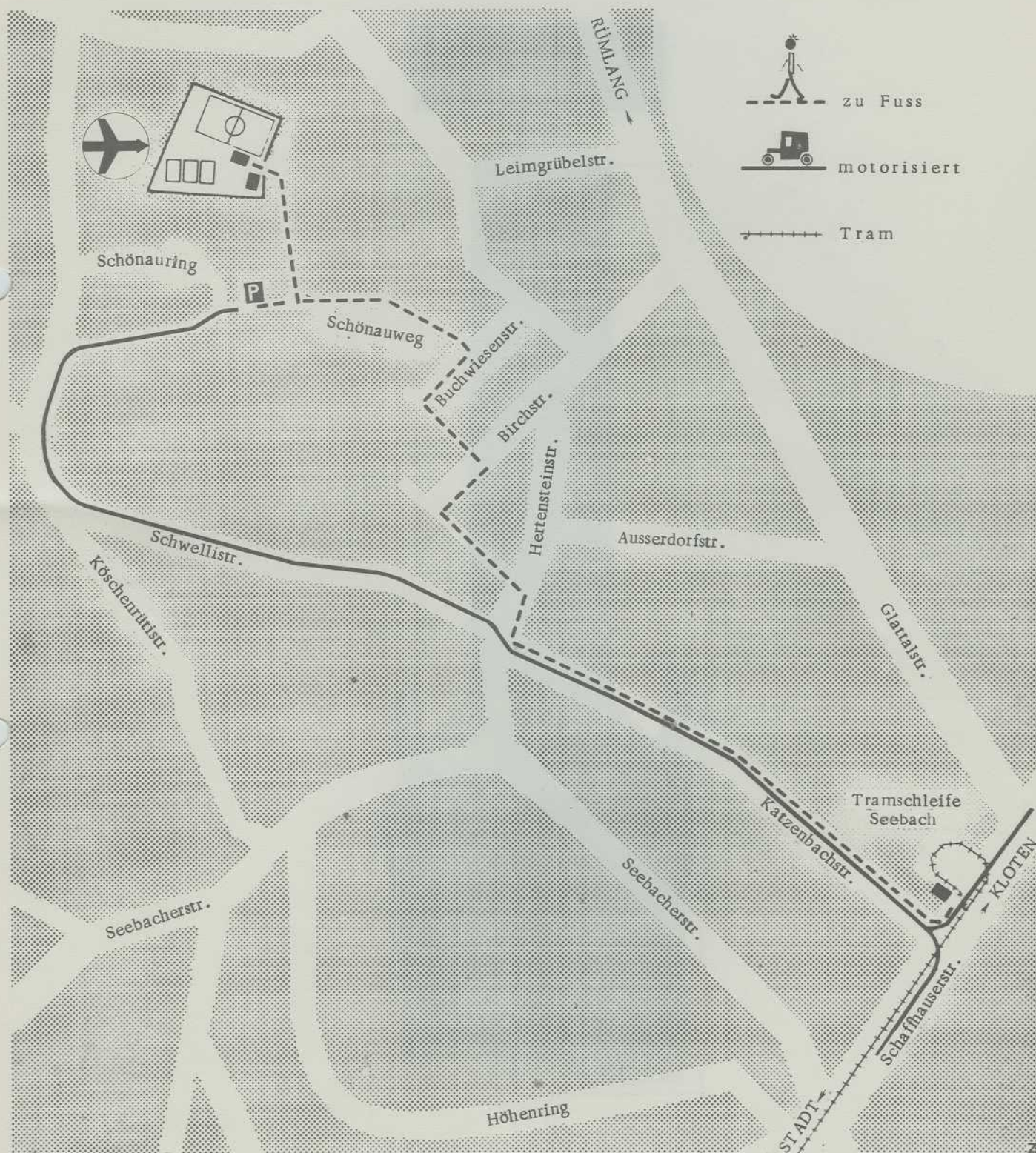
- |              |   |
|--------------|---|
| Damen        | 1. Laeng Lory <u>Skimeisterin 1957</u><br>(Gewinnerin des Air France-Cup) |
|              | 2. Boenzli Heidi  |
| Senioren I   | 1. Zeier Jakob <u>Skimeister 1957</u><br>(Gewinner des Piloten-Cup)       |
|              | 2. King Erich   |
|              | 3. Aeschlimann Hans-Ruedi   |
| Senioren II  | 1. Bader Emil   |
|              | 2. Keller Hans  |
|              | 3. Luginbühl Hans   |
| Senioren III | 1. Seifritz Jules   |
|              | 2. Ernst Robert   |
|              | 3. Stauffer Ernst   |

Fussball-Club - In Neuilly bei Paris standen sich am 6. April die Fussballmannschaften der Air France und Swissair gegenüber. Nach einem spannenden und fairen Kampf siegte die Mannschaft des F. C. Swissair mit 3 : 1 Toren. Die erste Halbzeit verlief recht ausgeglichen, obschon die Swissair bereits in der 5. Minute mit einem Tor führte und 30 Minuten später gar einen zweiten Torerfolg erzielte. Ein zeitweise ziemlich starker und kalter Wind sowie der steinharte Boden setzten besonders in der zweiten Halbzeit den beiden Mannschaften zu. In der 65. Minute hiess es 3 : 0 für die Swissair durch ein schönes Tor unseres Halblinken. Ein schöner Angriff der Air-France-Leute brachte 25 Minuten vor Schluss noch den wohlverdienten Ehrentreffer. - Am 26. Mai beteiligt sich unsere erste Mannschaft am Internationalen Firmen-Fussball-Turnier in Schaffhausen. Interessenten, die das Turnier besuchen möchten, sollen sich bis 11. Mai bei Herrn Köhler, Betriebsgruppe Dept. IV (Tel. intern 2775) bis zum 11. Mai 1957 anmelden (Fahrpreis ca. Fr. 5 - 6; Mittagsverpflegung auf dem Platz).



# WO'S DURE GAHT !

Vor wenigen Tagen wurde die Tennis-Saison 1957 eröffnet. Wir möchten allen Anhängern des weissen Sports wie auch allen andern Interessenten und Besuchern unserer neuen Freizeitanlage beim Suchen des Weges mit dem nachstehenden Plan behilflich sein.







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

In dieser Nummer gelangen 9 prämierte Vorschläge zur Publikation.

Die Preisträger sind :

Herr Hans Tobler, IERA, Dept. IV	Fr. 120.--	5183
Herr Fritz Schüpbach, Triebwerk, Dept. IV	Fr. 100.--	4887
Herr Karl Boller, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 60.--	4977
Herr Walter Hammer, Triebwerk, Dept. IV	Fr. 50.--	4598/5162
Herr Ruedi Maag, Stat. Leitung Kloten, Dept. III	Fr. 50.--	5011
Herr Rudolf Kistler, IERA, Dept. IV	Fr. 30.--	4689
Herr Robert Zuberbühler, Administration, Dept. III	Fr. 30.--	4857
Herr Ernst Reiser, Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--	5159

Herr Hans Tobler schlägt vor, bei der Funktionskontrolle den Seenotsender elektrisch, statt wie bisher von Hand anzutreiben. Als Antrieb kann der Low-Voltage Generator verwendet werden, der nun als Motor

- den Tast- und Frequenzwechsel-Mechanismus, sowie
- den auf der gleichen Achse liegenden HF - Generator

antreibt und somit die Anodenspannung erzeugt. Die Heizung der Röhren erfolgt vom 24 V Netz, die Speizung über die Signallampendose am + Punkt und an Masse. Die bedingte Ueberlastung des Generators kann verantwortet werden, da dieselbe nur kurzfristig ist.

Die Einführung dieser Prüfmethode erübrigt die Fertigstellung des projektierten Prüfstandes, dessen bereits vorhandene Bestandteile nun für andere Geräte verwendet werden können. Ausserdem wird dadurch die jeweilige Prüfzeit wesentlich verkürzt. Die aus diesem Vorschlag resultierende Kosteneinsparung ist erheblich.

Herr Fritz Schüpbach hat an seinem Arbeitsplatz in der Vormontage folgende Verbesserungen an Werkzeugen und Vorrichtungen eronnen und Teilweise selbst konstruiert :

- Vorrichtung zum Montieren der Anlenkbolzen in die Hauptpleuel der R-1830 und R-2000 Motoren.
- Spezialmutter zur Befestigung der Messuhr, womit der Rundlauf und das Achsialspiel der Kurbelwelle vom R-2800 Motor bei der Montage des Kurbelgehäuses schneller und besser gemessen werden können.
- Vorrichtung zum Vernieten des Sicherungstiftes der Frontoelpumpe vom R-1830 Motor, mit deren Hilfe diese Arbeit zukünftig von 1 Mann ausgeführt werden kann.
- Vorrichtung zum Messen des Zahnspiels vom Nockenscheiben-Antrieb der R-1830, R-2000 und R-2800 Motoren.



- Vorrichtung zum Montieren der Reglerzwischenwelle am Frontgeräteträger der R-2800 Motoren.
- Vorrichtung zum Montieren der Zündverteiler-Antriebsräder am Kurbelgehäuse-Frontdeckel.
- Messring mit dessen Hilfe das Achsialspiel des vordern Kurbelwellen-Lagerringes bereits bei der Masskontrolle soweit ausgemessen und die Nockenscheibenmutter bei der Schleifoperation korrigiert werden kann, dass bei der Montage die Toleranzhaltigkeit gewährleistet ist.
- Montagevorrichtung für die Frontoelpumpe der R-2800 Motoren um die Gehäuse-Deformationen beim Zusammenbau zu vermeiden.
- Vorrichtung zum Messen des Anzuges der hintern Kurbelwellen-Kupplung, sowie des Achsialspiels vom Reglerantrieb am Frontgeräteträger der R-1830 und R-2800 Motoren.
- Befestigungssupport für Frontgeräteträger der R-2800 Motoren als Montagehilfe.

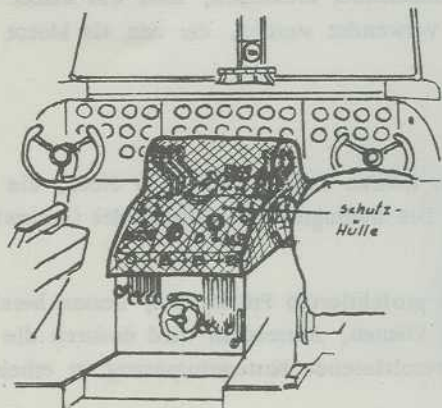
Diese Vorschläge waren gut durchdacht und zeichneten sich durch ihre Zweckmässigkeit aus. Soweit die Vorrichtungen nicht bereits durch den Einsender der Vorschläge angefertigt waren, wurden sie entsprechend seinen Angaben hergestellt.

Herr Karl Boller wies mit seinem Vorschlag auf verschiedene Mängel hin, die in der Grundkonzeption der Progressiv-Revisionen enthalten sind. Die vorgeschlagene Neu-Aufteilung wurde überprüft und führte zu einer besseren Koordinierung einzelner Punkte des bestehenden Revisionsprogrammes.

Mit der Konstruktion von Zentrierlehren für die Entschlamm- und Federkupplungsräder hat Herr Walter Hammer eine einwandfreie Lösung zur Vereinfachung der Schleifoperation gefunden. Das Rundrichten der Arbeitsstücke auf der Magnetplatte erfolgte bisher nach jeder Messoperation auf zeitraubende Weise mit der Tastuhr. Mit der Verwendung der vorgeschlagenen Lehren wird diese Arbeit bedeutend einfacher.

Herr Ruedi Maag arbeitete eine neue Weisung aus, welche die Zusammenarbeit zwischen den Frachtangestellten und den Packern erleichtert. Die von ihm vorgeschlagene Numerierung der Manifeste ermöglicht den Packern zu jeder Zeit festzustellen, ob alle Frachtmanifeste eingetroffen sind oder auf einen bestimmten Kurs keine Fracht zu verladen ist. Die Anregung von Herrn Maag, die auch eine spätere Nachkontrolle über die spedierte Fracht erleichtert, ist bereits verwirklicht worden und hat sich gut bewährt.

Herr Rudolf Kistler machte den Vorschlag, während den Umbauarbeiten im Cockpit das Pedestal mit einer



Schutzhülle abzudecken. Dadurch wird der Bedienungsmechanismus vor dem Eindringen von Bohrspänen, Schrauben und anderem Kleinmaterial geschützt. Ausserdem können Beschädigungen an den Bedienungsknöpfen, Schaltern, Hebeln und der Lackierung, verursacht durch das Ablegen von Werkzeugen und Einbauteilen auf dem Pedestal, weitgehend vermieden werden.

Herr Robert Zuberbühler schlug vor, in Zukunft die Büro-Beschriftungsschilder auf der neuen, in der Manual-Production vorhandenen Schreibmaschine zu beschriften, statt wie bisher jeweils als Einzelexemplare drucken zu lassen. Dadurch ist es möglich, die durch Personalmutationen bedingten Aenderungen sofort und ohne grossen Kostenaufwand sauber auszuführen. Mit der Verwirklichung dieser Anregung lassen sich die bisherigen Druckkosten einsparen.

Herr Ernst Reiser beantragte, sämtliche im Magazin liegenden hydr. Aggregate mit den dazugehörigen Anschlussnippeln zu ergänzen. Mit dieser Vorkehrung fällt beim Wechseln der Aggregate das Ausfassen der verschiedenen zum Montieren notwendigen Details sowie die oft zeitraubende Schraubstockarbeit weg. Der Vorschlag wird bei den nächsten Kontrollen berücksichtigt.



Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

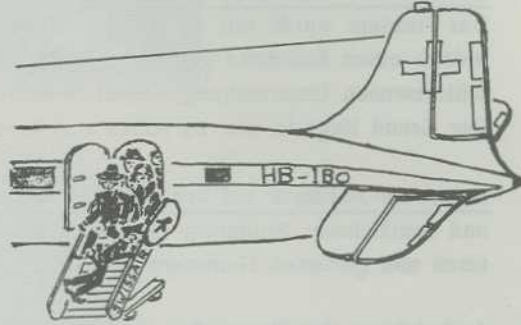
- 1556 Schaffung eines Registers über ausgegebene Rundflugbons. Die beschränkte Verfügbarkeit geeigneter Flugzeuge für Rundflüge erlauben z. Zt. keine intensive Propagierung. Die Lautsprecher-Ankündigungen im Flughafen genügen, um die gelegentlich für Rundflüge bereitgestellten Flugzeuge rasch zu füllen. Aus diesen Gründen wird vorläufig auf einen Vorverkauf von Rundflugbons verzichtet, um zu vermeiden dass zu grosse Ausstände an nicht eingelösten Flugbons anfallen. Sollte sich jedoch zu einem späteren Zeitpunkt die Lage ändern so wird ein entsprechender Vorschlag gerne neu geprüft.
- 1648 Ersetzen des Astrodoms der HB-ILU durch eine Platte mit einem Sextant-Mount. Das Problem wurde mit der Einführung der Periskop-Sextanten auf den DC-6B geprüft, ohne dass jedoch eine Entscheidung getroffen wurde. Der vorliegende Vorschlag gab dann Anlass zu einer abschliessenden Untersuchung, deren Resultat eine definitive Ablehnung des Umbaugedankens brachte. Der Grund liegt in den zu hohen Aenderungs- und Anschaffungskosten.
- 2493 Nummern-Aufdruck auf den gelben Passagier-Gepäcketiketten. Das Problem des Aufdruckens grösserer und deutlicherer Nummern ist bereits gelöst. Seit einiger Zeit werden sämtliche Etiketten mit fetteren und grösseren Nummern versehen.
- 3914 Asphaltieren des Platzes bei den Abwassergruben vor der Galvanischen Werkstatt. In der zweiten Bauetappe vom Flughafen ist der Um- und Ausbau der Motorenwerkstatt vorgesehen. Es werden deshalb an diesem Objekt keine baulichen Arbeiten mehr ausgeführt.
- 4283 Die Verlegung des Geschäftsjahres auf die Periode 1. 4. bis 31. 3. bedingt eine Aenderung der Statuten, die sich nur durch äusserst wichtige Gründe vertreten lässt. Der Artikel 16 der Statuten sieht bekanntlich die Aufstellung der Bilanz auf den 31. 12. jedes Jahres vor. Eine vor 2 Jahren durchgeführte Prüfung der Vor- und Nachteile einer Verlegung des Geschäftsjahres sprach für die Beibehaltung der bisherigen Periode. Der Chef des Rechnungswesen, Herr Hans Schneider ist gerne bereit, den Einsender des Vorschlages über die Details der Untersuchung zu orientieren.
- 4323 Rationelleres Transferieren von Benzin an den DC-6B mittels einer Convair-Boosterpumpe mit direktem 220 V Motorantrieb. Sobald die bereits Ende 1955 angeforderte Pumpe zur Verfügung steht, wird der Treibstoff in den Tanks mit dieser transferiert werden. Es ist bekannt, dass die heute noch zur Benützung vorhandene Pumpe für die vorgesehene Anwendung zu wenig leistungsfähig ist.
- 4593 Reparieren von Zylindern der R-2800 Motoren mit defekten Anschlussflanschen. Geeignete Reparaturmethoden für Zylinder mit beschädigten Anschlussflanschen werden z. Zt. im Triebwerksbüro studiert. Das Planfräsen des beschädigten Flansch auf max. 2,50 Millimeter und Montieren einer Schulterbüchse aus Stahl gehört ebenfalls zu den zur Untersuchung bestimmten Reparaturmöglichkeiten.
- 4641 Packweise Abgabe von Verbrauchsmaterial. Die Idee, AN-Material wie Splinten, U-Scheiben, Muttern, Federringe, Parkerschrauben, Nieten, kleine Bolzen, packweise an die Werkstätten abzugeben ist nicht neu. Auf Grund eines Vorschlages vom Juni 1955 wurden eine Reihe von Erhebungen über die Bewirtschaftung des kleinwertigen Verbrauchsmaterials vorgenommen. Im Zusammenhang mit der Einführung von Lochkarten musste das ganze Problem jedoch vorläufig zurückgestellt werden.



4738 Störungsfreie Arbeitszeit während den ersten 2 Stunden am Morgen. Die Idee ist gut, kann aber leider nicht generell eingeführt werden. Unser lebhafter Betrieb verlangt für die flüssige Arbeitsabwicklung oft ein sofortiges und dringendes Eingreifen oder Befragen anderer Dienststellen. Da sich die Auffassung von "Dringend" in sehr labilen Grenzen bewegt, würde eine entsprechende Weisung immer wieder verletzt werden. Die einfachste und beste Lösung ist die, dass alle freiwillig die Arbeitszeit ihrer Kollegen respektieren und sie in der Zeit von 8 - 10 Uhr nicht mit unwesentlichen Fragen belästigen.

4943 Installation eines Steckers an der Passagier-Eingangstüre für die Einsteigtreppe-Beleuchtung. Es sprechen folgende Gründe gegen das Montieren einer Steckdose auf den Flugzeugen, als Anschluss der Stufenbeleuchtung für die Einsteigtreppe :

1. Die Einsparungen an Kabel und Steckern rechtfertigen die hohen Installationskosten nicht.
2. Das Abreißen der Stecker beim Wegfahren der Treppen, als Folge der kurzen Kabelverbindung, bildet eine neue Quelle für Defekte.
3. Das Suchen der Stecker zwischen den Beinen der hinausdrängenden Passagiere wäre weder für die Fluggäste noch für das Startpersonal sehr angenehm.



5127 WC-Reinigung in der Werft. Laut Weisung des Hausdienstes dürfen die WC's während der Reinigung nicht geschlossen werden. Die Reinigungsdauer beträgt täglich ca. 1 Stunde, in dieser Zeit sollte höchstens ein WC durch die Reinigungsarbeit gesperrt sein. Es liegt im Interesse aller, die Benützungszeit jeweils auf ein Minimum zu reduzieren.

5185 Ankauf von Jeeps aus dem Bestand des Armee-Motorfahrzeug-Parks. Die vom AMP zur Versteigerung gelangenden Jeeps entsprechen alle dem Typ "Militär". Die SWISSAIR schafft jedoch nur die Zivilausführung an, deren Typen stärker sind und weniger Unterhalt erfordern.

5198 Arm zum Befestigen am Werkbank, zur Ausführung kleinerer Blecharbeiten. Ein mit einer Schraubzwinde am Werkbank aufgespanntes Holzstück versieht den gleichen Dienst und kostet nichts.

5257 Versehen des Vorplatzes vor dem Motorenmagazin mit einem Hartbelag. Der jetzige Zustand der Einfahrt ist nur ein Provisorium. Der Vorplatz wird nach der Fertigstellung des Fasslagers weiter ausgebaut. Es ist projektiert dort Wellblechboxen und Baracken zu erstellen.

5274 Salärauszahlung in vollen Franken. Es wurde bereits früher schon ein ähnlicher Vorschlag eingereicht, der mit negativem Entscheid verabschiedet werden musste. Die Untersuchung ergab neuerdings, dass für die Kasse wohl ein kleiner Zeitgewinn resultieren würde, der aber in keinem Verhältnis steht zum adm. Mehraufwand im Lohnbüro.

5281 Einwalzen einer schulterfreien Büchse auf der Druckseite in die Kipphebel der R-3350 Motoren. Es besteht bereits ein bestimmtes Programm, nach welchem verschiedene Aenderungen in dieser Richtung hin geprüft werden. Darin ist auch die vorgeschlagene Version enthalten. Das Triebwerksbüro ist daran, die am besten geeignete Lösung der Kipphebel-Lagerung herauszufinden und zu verwirklichen.

5297 Das Anbringen von Oelern oder Schmiernippeln an den Toren und Pendeltüren um das Aushängen derselben beim Schmieren zu umgehen, lohnt sich nicht. Mit dem Aufwand, der durch das Fräsen der Schmiernuten und Montieren der Schmiernippel entstehen würde, lassen sich die Türen noch jahrelang nach der bisherigen Methode schmieren.

5400 Von einem Anbringen der Brusttaschen auf der Innenseite der Ueberkleider und Berufsmäntel, um das Herausfallen des in diese Taschen gesteckten Werkzeuges zu verhüten, wird abgesehen, weil

- das in den innenseitig aufgenähten Taschen mitgetragene Werkzeug trotzdem herausfallen kann,
- der Zugang zu diesen Taschen weit umständlicher ist,
- die unter dem Ueberkleid getragenen Kleider einer vermehrten Verschmutzung ausgesetzt sind, und
- bereits ein grosser Posten von Ueberkleidern mit äusseren Brusttaschen in Auftrag gegeben, resp. abgeliefert worden ist.

Mit dem Mittragen von nur dem für die auszuführende Arbeit unbedingt notwendigen Werkzeug kann das Problem weitgehend gelöst werden.

5437 Beschriftung der CV-440 Einsteigtreppe. Der in Nummer 38 vom März 57 veröffentlichte Vorschlag Nr. 4070 behandelte das gleiche Problem. Jener Kommentar weist auf die bereits beschlossenen Vorkehren hin um diesem Uebelstand abzuweichen.

5451 Die Verwendung eines Mäppchens für die Zustellung der Flugrapporte an die Flugstundenstatistik ist bestimmt sehr empfehlenswert. Die Einsparung an Couvertskosten beträgt allerdings nicht Fr. 18,25 sondern nur Fr. 6,68 pro Jahr! Wir danken deshalb dem Einsender des Vorschlages zum voraus für seinen Verzicht auf eine Prämie, da diese die Einsparung wieder illusorisch machen würde.

Der folgende, zur Prämierung vorgesehene Vorschlag kann erst in der nächsten Nummer abgeschlossen werden :

4069 Einbauen eines längeren Zwischenstückes in die Staudruck-Leitung.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Büro für Vorschlagswesen einzusenden.

2341 Anbringen von Kotflügeln an den Heizer-Aggregaten.

2509 Anbringen einer Bemerkung auf den Luftfrachtbriefen "if space available".

4282 Ergänzung des Formulars "Materialanforderung" (Form. 1315) durch eine Rubrik zur Einsetzung der Kostenart.

4557 Abänderung der Hebel zu Rücklehnenverstellung an der DC-7C Bestuhlung.

4876 Zusätzliche Beschriftung der internen Brief- und Memobogen.

4954 Blechmarken für Deckelbezeichnung.

5413 Paralleltreiser für Bleche.



Wir bitten die Einsender folgender Vorschläge sich zur Erteilung näherer Angaben bei den bezeichneten Herren zu melden.

- 606 Traffic u. Loadsheet bei Herrn A. Oberli, Büro für Vorschlagswesen.
- 642 Balance-Chart bei Herrn A. Oberli, Büro für Vorschlagswesen.
- 1554 Schadenkonto für Startdienst bei Herrn Dr. C. F. Ducommun, Personaldienst.
- 4253 Umgang mit Swissair-Fahrzeugen bei Herrn Dr. C. F. Ducommun, Personaldienst.
- 5277 Punktschweisszange bei Herrn J. Bussmann, Betriebsplanung, Dept. IV.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 118 Neugestaltung des Flugplanhandbuches. Die mit der technischen Ausarbeitung beauftragte Arbeitsgruppe befasst sich weiterhin mit dieser Angelegenheit.
- 302 Niederspannungskabel. Die Versuche werden fortgesetzt. Der Abschluss der Versuche ist auf Mitte dieses Jahres vorgesehen.
- 4378 Anfertigen eines fahrbaren DC-6B/DC-7C Kompressoren-Prüfstandes. Die Bearbeitung der Unterlagen ist noch nicht abgeschlossen. Die techn. Ausarbeitung wird fortgesetzt.
- 4729 Nebelbekämpfung auf dem Flugplatz. Der Vorschlag wurde dem Amt für Luftverkehr weitergeleitet, das für diese Angelegenheit zuständig ist. Da die Nebelbekämpfung derart wichtig ist, wird diese Dienststelle, dem Vorschlag entsprechende Versuche durchführen. Ueber das Resultat wird zur gegebenen Zeit berichtet.
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr. Oelkühler. Die Versuche mit dem auf der HB-IBU eingebauten Gitter werden weiterhin fortgesetzt.
- 4994 Vergüten der Instrumentengläser. Trotzdem die bereits durchgeführten Versuche nicht befriedigten, werden sie fortgesetzt.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 4698 Aero-Camping am Meer. Die Verhandlungen mit den Interessenten werden weitergeführt. Der Vorschlag bleibt noch pendent.
- 4737 Fakturenkontrolle Inland. Der Vorschlag bedingt eine ausserordentlich weitgehende Untersuchung. Die abschliessende Behandlung wird noch mehrere Wochen dauern.
- 5249 Oeltank-Entlüftung von CV-440 Kompressor. Das Absaugen des Oels durch die Entlüftungsleitung wird weiterhin überwacht und der Oelverbrauch kontrolliert.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/643/687/737/771/777/789/1179/1554/2467/2468/2469/2492/2696/2817/3286/3590/4070/  
4111/4138/4162/4247/4252/4253/4299/4337/4378/4380/4502/4511/4515/4529/4530/4552/4553/4570/  
4588/4594/4625/4627/4630/4639/4648/4649/4650/4652/4653/4654/4661/4667/4678/4679/4688/4698/  
4723/4725/4729/4733/4736/4737/4740/4741/4748/4750/4904/4920/4924/4962/4975/4983/4988/4992/  
5052/5101/5111/5113/5120/5129/5130/5144/5145/5146/5151/5156/5158/5161/5168/5173/5176/5182/  
5187/5196/5197/5206/5209/5211/5214/5231/5245/5246/5249/5250/5251/5254/5255/5258/5270/5277/  
5280/5282/5283/5284/5290/5291/5298/5401/5402/5406/5407/5410/5413/5414/5415/5419/5420/5422/  
5426/5427/5447.

An alle Einsender von Personal-Vorschlägen. Die Vorschläge sind zukünftig an folgende Adresse zu richten :

Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen.