

# 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. 3

März 1957

## Unsere Verkehrsergebnisse im Februar 1957

	<u>Februar 1957</u>	<u>Februar 1956</u>
Offerierte Tonnenkilometer	9'083'806 + 30%	6'995'726
Ausgelastete Tonnenkilometer	5'715'767 + 37%	4'171'999
Etappenpassagiere	51'420 + 25%	41'115
Fracht in kg	877'348 + 21%	727'550
Post in kg	311'564 + 14%	274'438
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	62,7%	59,7%

Unsere Verkehrszahlen zeigen im Berichtsmonat ein erfreuliches Bild. Wir steigerten unser tonnenkilometrisches Gesamtangebot gegenüber dem letztjährigen Februar um 30 %. Die Nachfrage vermochte mit dieser Mehrofferte gut Schritt zu halten und nahm um 37 % zu. Der Auslastungsgrad verbesserte sich in der Folge von 59,7 % um volle drei Punkte auf 62,7 % und erreichte annähernd seine budgetierte Höhe.

Am bedeutendsten, um 45 %, nahm unser Verkehrsangebot in Europa zu. Die Nachfrage stieg hier zwar nicht in gleichem Rahmen, weshalb sich der mittlere Ladefaktor von 58,1 % auf 55,8 % senkte.

In einem günstigeren Verhältnis zueinander standen Angebot und Nachfrage im Verkehrsgebiet des Nahen Ostens. Bei einer Zunahme an offerierten Tonnenkilometern von 2 % wuchs die Zahl der ausgelasteten tkm um 32 %, was eine Erhöhung des Auslastungskoeffizienten um 15,5 Punkte auf 68,7 % bewirkte. Wie beständig dieser Verkehr ist, wissen wir allerdings nicht.

Am besten ausgelastet waren unsere Kurse über den Nordatlantik mit 72,5 % gegenüber 66,8 % im Februar 1956. Unser Verkehrsangebot war dabei um 26 %, die Nachfrage aber um 37 % höher als im Vorjahr.

Bei praktisch unverändertem Angebot ergaben unsere Südatlantikkurse im Februar den niedrigsten Auslastungsgrad aller Verkehrsgebiete. Er belief sich auf 51,2 %, verglichen mit 52,5 % vor Jahresfrist.

Der Verwaltungsrat genehmigte in seiner Sitzung vom 25. Februar die Jahresrechnung 1956 zur Vorlage an die auf den 27. März angesetzte Generalversammlung. Der Reingewinn wird mit Fr. 2'645'490,02 ausgewiesen, wozu noch der letztjährige Gewinnvortrag von Fr. 266'116,98 kommt. - Es werden beantragt :

- Ueberweisung von Fr. 300'000.-- an die statutarische Reserve.
- Dotierung der Pensionskasse des Personals mit Fr. 200'000.--.
- Ausrichtung einer Dividende von 6%.

Der Verwaltungsrat beschloss ferner die Anschaffung eines Curtiss-Wright DC-8-Flight Simulators zum Preise von 4,7 Millionen Franken.

Zu neuen Pilots-in-Command sind ernannt worden : Flugkpt. Ernst Bill auf DC-6B und DC-7C für den Nordatlantik, die Flugkapitäne Rudolf Bockhorn, Rudolf Schärer und Fritz Erb auf DC-6B für den Südatlantik, Flugkpt. Ronald Day ebenfalls auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten, Pilot Joseph Ghirardello auf Convair und Pilot Roger Suter auf DC-3. Wir gratulieren herzlich !

Zum Flugkapitän ist Herr Hans Jäckle befördert worden. Wir entbieten ihm unsere besten Glückwünsche !

#### Von unseren Auslandsvertretungen -

Mit der Leitung der demnächst zu eröffnenden Swissair-Vertretung für Peru in Lima ist Herr Theodor Bregger betraut worden. -

In New York wurden Mr. Jesse E. Brandt zum "Advertising Manager for Swissair in North America" und Herr Walter Stricker, bisher Betriebschef der Station Kloten, zum neuen Stationsleiter in Idlewild ernannt. Ihnen allen wünschen wir guten Erfolg im neuen Tätigkeitsgebiet.

Touristenklasse für den Südatlantik - Die der IATA angeschlossenen Fluggesellschaften - unter ihnen die Swissair - haben sich, mit Gültigkeit ab 1. März, zur Einführung der Touristenklasse auf der Südatlantikroute entschlossen. Man hofft, dadurch den Verkehr zwischen Europa und Südamerika auf dem Luftweg zu beleben. Vom gesamten Passagierverkehr zwischen den beiden Kontinenten beanspruchte die Schifffahrt bis jetzt 80%.

Verkehr Schweiz-USA - Das kürzlich in Washington vereinbarte Protokoll, wonach die Swissair u.a. über Lissabon nach New York fliegen kann, ist nun vom Staatsdepartement der USA ratifiziert worden.

#### Wussten Sie schon....

- ..... dass die Swissair 1956 eine Flugleistung von insgesamt 22'070'053 km vollbrachte ? Das entspricht einer durchschnittlichen Tagesleistung von 60'465 km, d.h. beinahe dem anderthalbfachen Erdumfang.
- ..... dass die von uns für die Sommerflugplanperiode 1957 budgetierte Flugleistung rund 16'680'000 km (Sommer 1956 rund 12'180'000 km) beträgt? Das entspricht 43 mal der Entfernung Erde-Mond.
- ..... dass die Gesamtlänge unseres Streckennetzes pro 1957 rund 74'000 km erreicht ?
- ..... dass unsere Gesamtproduktion für 1957 auf 170 Mio tkm veranschlagt ist? (Sie erreichte in allen sieben Jahren von 1946 bis und mit 1952 nicht ganz 157 Mio tkm !)
- ..... dass ab 5. Mai zehn unserer Kurse wöchentlich die Schweiz mit den USA und während der Sommersaison bis zu elf Kurse täglich unser Land mit London verbinden ?
- ..... dass unsere längste Strecke diejenige nach Tokio, bei einer mittleren Distanz von 16'500 km, ist ?

#### Die ärztliche Ecke

Ueber die Bedeutung der Psychotherapie - Trotz der raschen Entwicklung moderner medizinischer und chirurgischer Behandlungsverfahren ist die Zahl der hilfesuchenden und leidenden Menschen nicht zurückgegangen; die technische Entwicklung hat das Kranksein nicht aus der Welt geschafft. Krankheit bedeutet ja nicht nur anatomische Veränderung oder technische "Betriebsstörung" einzelner Organe; vielmehr liegt sie in der Tiefe der Persönlichkeit begründet.

Jede gründliche, d.h. "auf den Grund gehende", ärztliche Behandlung wendet sich deshalb nicht nur einzelnen Symptomen und Organen, sondern immer auch dem ganzen Menschen zu, auch seiner seelischen Sphäre, soweit Störungsursachen ihr entstammen.

Unverarbeitete alte Konflikte, aktuelle Lebensprobleme, Verlust an innerem und äusserem Halt, gestörter Lebensrhythmus und ähnliche Erscheinungen führen nicht nur zu seelischen Verstimmungen, sondern oft auch zu schwerwiegenden körperlichen Funktionsstörungen. Sich in solchen Fällen auf "Beruhigungsspritzen", "Stärkungsmittel" und dergleichen zu beschränken, hiesse, den Weg des geringsten Widerstandes gehen und das Wesentliche übersehen. Selbstverständlich können auch Medikamente bei der Behandlung nervöser Störungen eine wertvolle Ergänzung und vorübergehend sogar unentbehrlich sein, aber sie ersetzen niemals das Eingehen auf seelische Zusammenhänge, die Psychotherapie. Hierzu gehören die Aufdeckung (oft unbewusster) störender seelischer Momente, die Beratung und Führung in haltlosen und unentschlossenen Situationen, die befreiende Umstellung von Lebensgewohnheiten und die Einschaltung entspannender Uebungen oder auch erfüllungsverheissender Arbeit.

Dr. H. Gartmann

Sonder-Briefumschläge zum Tokio-Eröffnungsflug - Anlässlich des Eröffnungsfluges nach Tokio am 1. April gibt die Swissair zum Preise von 20 Rappen einen Sonder-Briefumschlag heraus. Bezugsstellen sind (gegen bar) unsere Luftreisebüros in Basel, Bern, Genf und Zürich, unsere Auskunftsschalter in Cointrin und Kloten und der Empfang im Hirschengraben 84, sowie die Wertzeichen-Verkaufsstelle der Generaldirektion der PTT in Bern (auf schriftliche Bestellung und Einzahlung des Gegenwerts auf Postcheckkonto III/6456). Zur Beförderung auf diesem Eröffnungsflug gelangen ausschliesslich diese Sondercouverts, die an beliebige Empfänger irgendwo in der Welt adressiert sein können. Die Briefe werden von Tokio aus an ihre Bestimmungsorte weiterspediert. Die Frankatur beträgt 90 Rappen für ein uneingeschriebenes und Fr. 1.30 für ein eingeschriebenes Couvert. Sie wird sowohl in Genf als auch in Zürich mit einem Sonderstempel entwertet.

Zwei "Twin Pioneers" sind von der KLM zum Einsatz auf Linien in Niederländisch Neu Guinea in Auftrag gegeben worden. Ihre Ablieferung soll im April erfolgen.

Die Sabena gibt ihre Verkehrsleistungen pro 1956 wie folgt bekannt : Angebotene tkm : 147,5 Mio tkm; Etappenpassagiere : 526'594; Fracht-tkm: 27,8 Mio; Post-tkm: 6,2 Mio; Auslastungsgrad : 74,2 %.

Zum neuen Präsidenten der ICAO wurde, als Nachfolger von Dr. Edward Warner (USA), Walter Binaghi (Argentinien) gewählt. Er wird seinen Posten Mitte April antreten.

Flughafenergebnisse - Die Flughäfen Schiphol-Amsterdam und Melsbroek-Brüssel meldeten ihre Verkehrsergebnisse pro 1956 wie folgt :

	Schiphol	Melsbroek	Kloten
Passagiere	835'000	532'000	825'000
Fracht in t	27'000	12'600	12'700
Post in t	3'500	2'400	4'200

Kloten im Januar - Der Flughafen Zürich startete 1957 vielverheissend. Die Zahl der Passagiere ist von 49'408 im ersten Monat des letzten Jahres um 12,2 % auf 55'433 im Januar 1957 gestiegen. An Luftfracht wurden im gleichen Zeitraum 1117 Tonnen (Vorjahr 969 t) umgeschlagen.

Neue Gesellschaften in Kloten - Mit Beginn des Sommerflugplans, also ab 14. April, wird die Deutsche Lufthansa täglich mit Convair die Strecke Frankfurt-Stuttgart-Zürich bedienen. - Ab 27. Juni fliegt erstmals auch die irische Gesellschaft Aer Lingus mit Viscount zweimal wöchentlich auf ihrer Linie von Dublin über Manchester und Zürich nach Rom den Flughafen Kloten an.

Happy Landings - Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeitern zu ihrer Vermählung gratulieren zu dürfen : 31.12.56 : Johannes Blank, Verkehrsbuchhaltung (Dept. I); 14.2. : Joseph Comte, Reservation (II).

MOTORRADFAHRER - SIND SIE VERSICHERT ?

Allenthalben werden die Motorräder und Roller wieder aus ihren "Winterstallungen" hervorgehoben. Der Weg zur Arbeit wird bequemer, und die wärmeren Sonntage verlocken zu genussvollen Ausfahrten.

Aber die Strasse des Motorradfahrers ist mit Särgen gepflastert !

Der Tod entriss schon etliche motorradfahrende Swissair-Angestellte ihrer Familie. Vielleicht lief der Unfall "nur" mit einer Verletzung und einem Spitalaufenthalt ab.

Aber wissen Sie auch, dass Sie als Motorrad- und Rollerfahrer bei Unfällen nicht versichert sind ?

Keinen roten Rappen zahlt die SUVA ! Auch private Unfallversicherungen zahlen nichts, wenn das Risiko des Motorradfahrens nicht ausdrücklich eingeschlossen ist. Oft besteht die irrtümliche Auffassung, dass die obligatorische Haftpflichtversicherung dafür da sei. Das stimmt natürlich nicht; denn diese besteht nur zur Deckung des Schadens, den Sie an Sachen oder Drittpersonen verursachen. Auch die Swissair bezahlt bei Motorradunfällen keinen Lohn.

Wenn Sie selber ein Motorrad oder einen Roller lenken oder gelegentlich als "Sozius" mitfahren, werden Sie dringlich aufgefordert, sofort der Motorradversicherung der Swissair beizutreten.

Damit sichern Sie sich den Lohnersatz bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit, die Bezahlung der Heilungskosten sowie Todesfall- und Invaliditätsentschädigungen. Die Prämie beträgt 2 Promille des Lohnes bis zu Fr. 12'000.-- + 5 Promille des Lohnes, der Fr. 12'000.-- übersteigt, + 1 % des vollen Lohnes. Sie wird in vier Raten vom Lohn abgezogen. Die Prämie ist im Hinblick auf die Leistungen der Versicherung bescheiden.

Verlangen Sie noch heute bei uns Anmeldeformulare oder weitere Auskünfte !

Büro für Personalversicherungen  
Stampfenbachstr. - Tel. int. 586

im Vergleich dazu:

Neueintritte - Im Februar 1957 sind bei uns die folgenden neuen Mitarbeiter eingetreten, die wir herzlich willkommen heissen :

Generalsekretariat

Rechtsdienst

Rahn Elisabeth

Departement I

Sekt. Departements-Sekretariat

Willi Brigitt

Speditionsbüro

Faes Margrit

Einkaufsdienst

Graf Fritz

Hausdienst Hirschengraben

Siragna Aldo Lorenzo

Hauptkasse

Liniger Otto

Verkehrsbuchhaltung

Dr. Gati Béla

Dokumentenzentrale Kloten

Brunner Fritz

Frachtabrechnung

Bachmann Alvin

Postabrechnung

Weiss Alfred

Departement II

Flugplanbüro

Kaufmann Hans

Sektion Reservationswesen

Kühling Georgette

Vogel Heinz

Frachtbuchhaltung Basel

Uttinger Bruno

Station Blotzheim

Ziegeltrum Pierre

Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin

Della Santa Armando

Departement III

Manual Production

Schwarz Nelly

Sektion Schule & Training

Meyer Barbara Verena

Instruktion

Frueh Fred

Piloten

Black John Cooper

Brown George Lancelot

Brown Keith Raymond

Birch Robert E.

Falkner Robert Hutchinson

Fuger James Charles

Hainsworth James L.

Hewitt Graham J.

Junner Neil Gibson

Kusak Stephen A.

Pelletier Jeffrey W.

Smith Brian Philip

Wilson John Harold Dean

Winder Kenneth G.

Sekt. Flight Control

Gloor Kurt

Crew Assignment

Buri Walter

Graf Ursula

Sekt. Route Documentation

Rutishauser Elisabeth

Telexistinnenkurs

Eichenberger Marie-Louise

Hörner Marlis

Krähenbühl Dora

Leutbecher Martha

Steiger Gerda

Stutz Lilly

Zogg Anna

VIP-Betreuung/Special Services

Brupacher Dorly

Startdienst

Beck Fritz

Traffic

Brügger Kurt

Hirrlinger Robert

Traffic-School

Blanc Eliane

Chollet André

Gehrig Fredy

Gilliéron Roland

Haller Max

Helbling Hans Beat

Kuster Hans

Meili Hans

Meili Marcel

Piretti Georgette

Müller Bernhard

Recher Jakob

Rentsch Andreas

Rüdt Heidi

Spühler Armin

Frachtdienst

Dietrich Hans

Stutz Werner

Fracht Import

Furtmüller Rudolf

Passagierdienst

Koch Jean

Weissenbach Geneviève

Stadtabfertigung

Troesch Anne-Marie

Hauptlager

Wiss Theodor

Kantine Taubenried

Cattarossi Alberta

Lambrigger Rolf

Kabinen-Ausrüstungsdienst

Schellenberg Robert

Departement IV

Ingenieur-Abteilung  
Michel Hans  
Balderer Hans  
Sekt. Werkplanung  
Kellenberger Armin  
Chemisches Labor  
Höhener Vreni  
Sekt. Bestellung/Budget  
Richard Silvia Elsa  
Einkauf Schweiz  
Ulrich Doris  
Sekt. Materialverwaltung  
Gamper Michael  
Lagerbuchhaltung  
Dillier Clara  
Sektion AVOR  
Flückiger Fritz  
Luginbühl Hans  
AVOR Flugzeugunterhalt  
Benz Bruno  
Sektion Flugzeugunterhalt  
Aebi Jacques  
Aeschlimann Hansruedi  
Bachmann Hans  
Bossert Markus  
Brenner Albert  
Dittli Johann  
Fetz Roland  
Gloor Roland  
Halder Max  
Judas Jakob  
Kauert Heinz  
Klopfer Hans-Peter  
Simmler Hans  
Schäublin Rolf  
Stoecklin Robert  
Strehler Franz  
Walder Moritz  
Wolfensperger Ernst  
Zemp Hans  
Schlosserei  
Wick Alois  
Instrumentenwerkstatt  
Piguet Roger  
Elektrowerkstatt  
Sannwald Kurt  
Radiowerkstatt  
Tobler Hans  
Triebwerkgruppe I, Revision  
Joller Ernst  
Jordi Ruedi  
Schläfli Max  
Triebwerkgruppe II, Montage  
Flury Marcel  
Direktion Genf  
Flugzeugunterhalt  
Haymoz Marcel

Luftreisebüro Genf  
Gremaud Gaston  
Koch Emile  
Martin François  
Reservation Genf  
Huguenin Daniel  
Stationsleitung Genf  
Borle Marion  
Startdienst Cointrin  
Baehler Adrien  
Berney André  
Dorier Gilbert  
Emery Michel  
Sugnaux Louis  
Ulrich Jean  
Traffic Cointrin  
Pachaud Guy-José  
Verpflegungsbetrieb Cointrin  
Ischi Michel

Auslandvertretungen

London  
Duncan Elizabeth Sheena  
Birmingham  
Gunby Joan Audrey  
Paris, Station  
Baehni Françoise  
Comelato Lucien  
François Annie  
Hasler Charles  
Hebting Astrid  
Mame Robert  
Meillat Gabriel  
Nizza  
Slezak Robert  
Amsterdam  
Wildenburg Catharina  
Frankfurt, Station  
Knoll Gerhard  
Hamburg, Stadtbüro  
Wollenberg Gudrun  
Wien  
Silzer Frederick  
Wien, Station  
Pfitzner Alfred  
Mailand  
Bonfanti Flavio  
Lissabon  
De Lezameta Olympia Vianna  
Alexandrien  
Karam Edouard  
Beirut  
Hani Raymond  
New York  
Barber Willard  
Brandt Jesse  
Dallo Marlene  
Grant Alexander  
Leuenberger Rosa Louise  
Rice Mary  
Smith David  
Webster Helen

New York, Abfertigung  
Dischmann Frank  
Hensel Ingeborg  
Nargi Louis  
Cleveland  
Foremann Robert H.  
Soland Margarita  
Philadelphia  
Boteler Nancy  
McCarty Berit  
Toronto  
Odette Catherine  
Rio de Janeiro  
Cardoso Carlos Alberto

Lima  
Bregger Theodor  
Tokio  
Shimura Fujiko  
Sakamoto Maxie M.  
Katoh Setsuko  
Ohno Kazuo  
Bombay  
Malhotra Brinjhushan Lall  
Allg. Personalausbildungsreserve  
Gujer Gertrud  
Lador Roger E.

Mehr Düsenverkehrsflugzeuge - Die Air France hat ihren ursprünglichen Auftrag über 10 Strahlverkehrsflugzeuge vom Typ Boéing B 707 auf insgesamt 17 Einheiten erhöht.

Erster Direktflug New York-Rom - Ein Bristol "Britannia 310" legte am 9. März die Strecke New York-Rom zum erstenmal im Direktflug, in 12 Stunden 20 Minuten, zurück. Auf der 6250 km messenden Distanz erreichte das Flugzeug somit eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 610 km/h.

Kleine Luftverkehrsmeisterschaft - Unsere Landesvertretung für Skandinavien in Kopenhagen berichtet uns folgende nette Geschichte: Vier Buben in einem weltverlorenen Dörfchen der finnischen Provinz waren pfiffig genug, ihrer Sammlerleidenschaft für Propagandamaterial von Fluggesellschaften auf recht einträgliche Art zu frönen. Jeder erkor sich eine Lieblingsgesellschaft: Hans, der Patriot, die SAS, Karl-Göran die Pan American, Tommy die Air France und Eero Johanssen die Swissair. Ihr Spiel ging nun so vor sich, dass jeder "seine" Gesellschaft an einem Stichtag um einen besondern Artikel anging. Wer ihn zuerst erhielt, konnte sich die Höchstzahl an Gewinnpunkten gutschreiben. Der Wettbewerb umfasste drei Kategorien, nämlich "Kofferetiketten", "Abzeichen" und "Wimpel". Nach den ersten zwei Runden führte Eero, der Swissair-Verehrer, mit 10 Punkten, gefolgt vom Panam-Fan mit 7 Punkten. Am gleichen Tag, an dem unsere Vertretung den Brief für die dritte Runde erhielt, sandte sie den damit erbettelten Wimpel pflichteifrig per Express nach Finnland. - Wir zweifeln keinen Augenblick daran, dass Eero Johanssen damit die kleine Luftverkehrsmeisterschaft für die Swissair gewonnen hat!

#### MITTEILUNGEN DER FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER SWISSAIR

Die Swissair-Boys an der Zürcher Hallen-Handball-Meisterschaft - Einen gänzlich unerwarteten, dafür umso prächtigeren Erfolg errang eine aus sportbegeisterten Angestellten der Reservation Zürich gebildete Mannschaft, die sich unter dem Namen "Swissair-Boys" an der Zürcher Hallenhandball-Meisterschaft beteiligte. Der Initiant, M. Fessler, stellte sich als Trainingsleiter und Betreuer der Mannschaft zur Verfügung, der auch Handball-Neulinge angehörten. Während des ganzen Winters wurde allwöchentlich eifrig trainiert. - Im ersten Spiel errang die Mannschaft trotz einigem Startfieber einen deutlichen 6 : 2 - Erfolg über den FC Engstringen. Der FC Young Fellows und der SV Seebach wurden je mit 8 : 6 und der Rollschuhclub Zürich mit 7 : 4 geschlagen. Mit dem letzten 2 : 1-Sieg über den starken KTV Zürich sicherte sich das Team den Meistertitel ihrer 3. -Liga-Gruppe. In den Finalspielen um den Aufstieg war der favorisierte Belvoir-Ruderclub der erste Gegner. In einem harten, einsatzreichen Kampf holten die Swissair-Handballer einen anfänglichen Rückstand auf und landeten unter mächtiger stimmlicher Unterstützung ihrer Anhänger einen verdienten 8 : 6-Sieg (nach Verlängerung). Damit hatten sie sich den Aufstieg in die 2. Liga gesichert. Von dem schweren Spiel noch etwas müde und nicht in stärkster Formation verloren die Swissair-Boys am folgenden Tag ihr letztes Spiel gegen die Handballer des LC Zürich 2 : 7. Zum erzielten Gesamterfolg, der nicht zuletzt der glänzenden Abwehrleistungen des Torhüters zu verdanken war, gratulieren wir der Mannschaft recht herzlich!

Damit wäre der Anfang zur Gründung eines Handball-Clubs Swissair im Rahmen unserer Freizeitorganisation gemacht. Die meisten Spieler, die in der Halle mitmachten, sind vom rassigen Handballsport begeistert und würden gerne auch im Felde weiterspielen. Hiefür benötigen wir aber unbedingt noch Verstärkung aus andern Abteilungen der Swissair. Bestimmt findet sich unter der grossen Zahl der Swissair-Angestellten mancher, der gerne mitspielen würde. Wir heissen alle in unsern Reihen herzlich willkommen.

Aber die Zeit drängt; schon in wenigen Wochen beginnt die Feld-Handball-Saison. Zögern Sie also nicht. Melden Sie sich sofort schriftlich unter Angabe von Name, Vorname, Jahrgang und Dienststelle bei M. Fessler, Reservation, Zürich. Auf den 26. März 1957, 20.15 Uhr, laden die Initianten alle Interessenten zur Gründungs-Versammlung im Swissair-Clubhaus (Schönauweg 13, Zürich-Seebach) ein.

Schachklub - Die Revanche im alljährlich stattfindenden Wettkampf zwischen Zürich und Genf um den Auderset-Dubois-Pokal endete mit einem überlegenen Sieg der Genfer gegen unsere Mannschaft (8 1/2 : 3 1/2). Das Endresultat lautet 18 : 6 für Genf; somit bleibt der Pokal ein zweites Jahr in der Rhonestadt.

Fussballclub - Unsere erste Mannschaft ist vom 5. - 7. April von der Air France, ihrem Gegner im vorgesehenen Retourspiel vom 6. April, nach Paris eingeladen. Schlachtenbummler sind sehr willkommen, nur müssten sie sich bis spätestens 25. März beim FC-Präsidenten R. Köhler, Betriebsgruppen, Dept. IV, anmelden, damit rechtzeitig die Hotelreservierungen vorgenommen und das detaillierte Reiseprogramm bekanntgegeben werden können.

#### Vergünstigungen -

F.O. Burllet, vormals W. Stohler, Spitalgasse 9, Zürich 1, erklärte sich bereit, unserm Personal gegen Vorweisung des Personal-Ausweises Damen- und Herren-Uhren zu besonders günstigen Bedingungen anzubieten.

A. Ruckstuhl, Motorrad-Geschäft, Aemtlerstrasse 19, Zürich 3, gewährt den Angestellten der Swissair auf Reparaturen einen Rabatt von 5% und für neue Motorräder und Kabinenroller eine Vergünstigung je nach Marke.

J. Gschwend, Velos, Zurlindenstrasse 292, Zürich, räumt uns ebenfalls Rabatte ein, und zwar 5% auf Velos und Mopeds sowie 10% auf Bestandteile und Pneumatik.

---

Geschäftsberichte pro 1956 können ab 28. März schriftlich beim Pressedienst, Hirschengraben, angefordert werden.

---

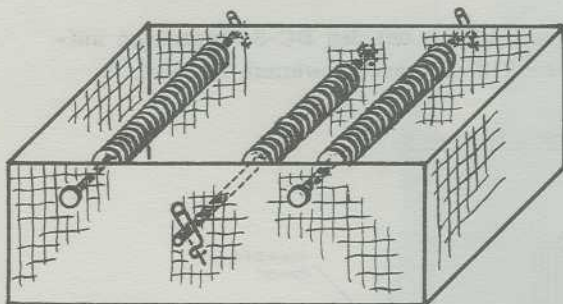


### DIE EHRENTAFEL

In dieser Nummer gelangen 7 prämierte Vorschläge zur Publikation. Die Preisträger sind :

Herr Heinrich Schneider, Triebwerk, Dept. IV	Fr. 170.--	4691
Herr Hans Kleisli, Administration, Dept. III	Fr. 70.--	5002
Herr Henry Flück, Materialverwaltung, Dept. IV	Fr. 60.--	4638
Herr Ferdinand Leu, IERA, Dept. IV	Fr. 50.--	5247
Herr Otto Clalüna } Herr Hans Stalder }	Fr. 40.--	4280
Verkehrsbuchhaltung, Dept. I		
Herr Walter Glättli, IERA, Dept. IV	Fr. 30.--	4347
Herr Nikolaus Näf, AVOR, Dept. IV	Fr. 30.--	4676

Herr Heinrich Schneider liess für die Reinigung der Scheibenoelfilter spezielle Ansteckstangen anfertigen, die durch die Maschen der vorhandenen Gitterkörbe gesteckt werden können. Auf jede Stange

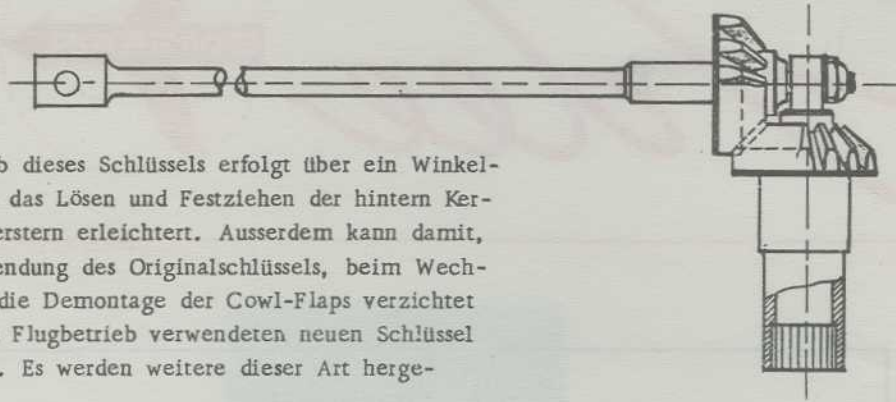


wird ein Filter aufgeschoben und die Scheiben in der ganzen Breite verteilt. Dadurch kann die Reinigungslauge besser auf die einzelnen Scheiben einwirken. Zugleich ist es möglich, pro Korb bis zu 10 Filter gründlicher und schneller zu reinigen, ohne dass die Scheiben mehrerer Filter nachträglich ausgezählt werden müssen.

Herr Hans Kleisli schlug vor, die Materialanforderungsblöcke mit einer zweiten Kopie zu versehen. Diese zweite Kopie ersetzt das Abschreiben der pendenten Materialanforderungen, womit jährlich viele Stunden für produktivere Arbeit gewonnen werden.



Herr Henry Flück hat für die R-3350 Motoren der DC-7C Flugzeuge einen neuen Zündkerzenschlüssel



angefertigt. Der Antrieb dieses Schlüssels erfolgt über ein Winkelgetriebe, das besonders das Lösen und Festziehen der hinteren Kerzen am hinteren Zylinderstern erleichtert. Ausserdem kann damit, im Gegensatz zur Anwendung des Originalschlüssels, beim Wechseln dieser Kerzen auf die Demontage der Cowl-Flaps verzichtet werden. Die bereits im Flugbetrieb verwendeten neuen Schlüssel haben sich gut bewährt. Es werden weitere dieser Art hergestellt.

Herr Ferdinand Leu beantragte für die Kabelbezeichnungen vorgedruckte Klebestreifen einzuführen. Solche mit Nummern und Buchstaben versehene Klebestreifen vereinfachen und erleichtern das Markieren der Anschlussstellen bei Kabel- oder Steckerwechsel. Auf Grund dieses Vorschlages wurden für die IERA-Mechaniker je 1 Satz "E-Z Code Markers", bestehend aus Karten mit Nummern 0 - 9 und Buchstaben A - Z, resp. a - z angeschafft.

Herr Otto Clatuna und Herr Hans Stalder empfehlen zur Berechnung der Sampling-Belastungen mit der monatlichen Publikation der Sampling-Einbussen, für jede Fluggesellschaft gleichzeitig den entsprechenden Multiplikator zu veröffentlichen. Damit kann die Umrechnung vom Dollar-Lokalsatz in Schweizerfranken, inklusiv die Sampling-Einbisse in einer Multiplikation durchgeführt werden. Dieser Multiplikator ergibt sich aus :

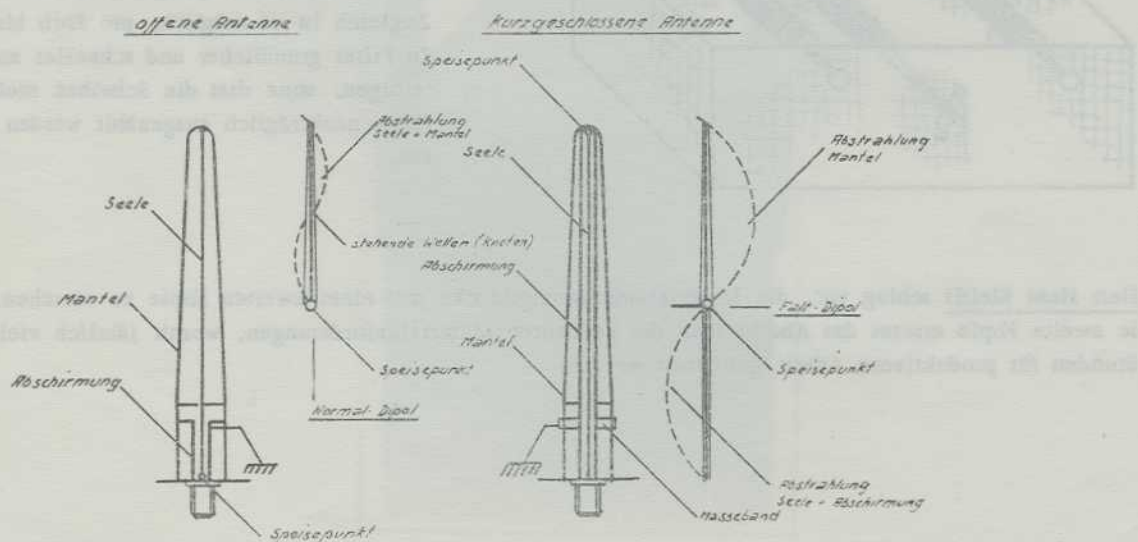
$$100 - \% \text{ Samplingeinbisse} \times \text{Wechselkurs US\$ / sFr.}$$

Das ergibt für die Belastung der fremden Flugscheine folgende vereinfachte Rechnung :

$$\text{US\$} \times \text{Multiplikator} = \text{Belastung}$$

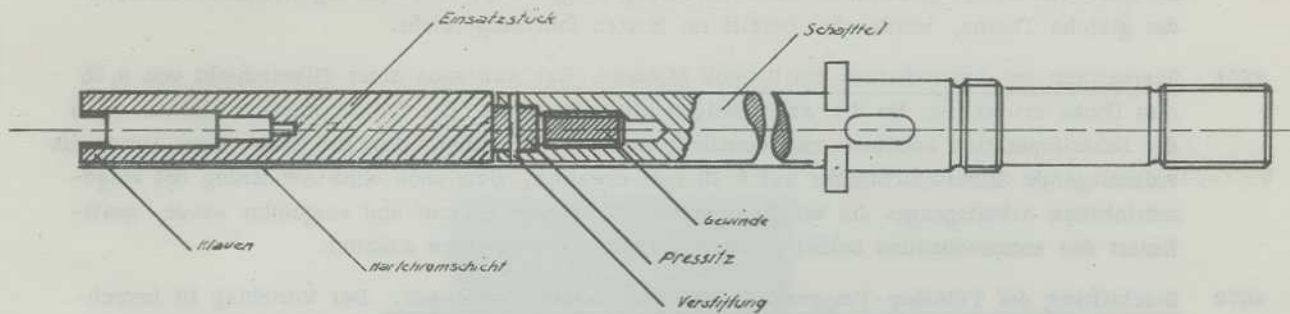
im Gegensatz zur bisherigen Methode, wo die Samplingeinbisse in einem zweiten Arbeitsgang errechnet und vom sFr.-Betrag spez. abgezogen werden musste.

Herr Walter Glättli machte auf das ungünstige Stehwellenverhältnis bei den DC-3 Flugzeugen aufmerksam, das von den schlecht an den Sender angepassten VHF-Antennenschwertern herrührt. Er



schlug daher vor, die bestehenden Antennenschwerter gegen solche mit kurz geschlossenen Antennenenden auszuwechseln. Dadurch wird eine Verbesserung von ca. 10% der Leistungsabstrahlung erzielt. Die bezüglichen Änderungen werden jeweils bei den Flz.-Revisionen vorgenommen.

Herr Nikolaus Näf regte an, die Grinding Wheel Spindles für die Zylinderschleifmaschine in zwei Teilen herzustellen, d.h. aus Schaftteil und Einsatzstück.



Diese Zweiteilung bringt den Vorteil, dass bei stark ausgeschlagenen oder gerissenen Klauen nur das Einsatzstück, statt wie bisher die ganze Schleifspindel ersetzt werden muss. Bei der Reparatur wird das Einsatzstück in den Schaftteil eingeschraubt und verstiftet, wobei die Zentrierung durch einen Press-Sitz erfolgt. Um eine einwandfreie Oberfläche zu erhalten, ist die Oberflächenbearbeitung erst an der zusammengefügte Spindel auszuführen. Die Fabrikation dieser Schleifspindeln wird entsprechend geändert.

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

- 4069 Einbauen eines längeren Zwischenrohres in Staudruckleitung.
- 4689 Schutzhülle für Pedestal DC-6B / DC-7C.
- 4857 Namensschilder für Türbeschriftungen.
- 4902 Unterstand für Transportböcke.
- 4954 Blechmarken für Deckelbezeichnung.
- 4977 Neuaufteilung der DC-6B Progr. Revision.
- 5011 Neuregelung der Manifestierung.
- 5159 Ausrüsten der im Magazin vorhandenen Hydr. Aggregaten mit den zugehörigen Nippeln.
- 5162 Zentrierlehre für Federkupplungsrad.
- 5183 Checken der Seenotsender.

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

- 1554 Schadenkonto für Startdienst bei Herrn Dr. C.F. Ducommun, Personaldienst.
- 4253 Umgang mit Swissair-Fahrzeugen bei Herrn Dr. C.F. Ducommun, Personaldienst.
- 4729 Nebelbekämpfung bei Herrn E. Schiantarelli, Betriebsplanung, Dept. IV
- 4733 Vorgedruckte Lohnblätter bei Herrn W. Trottmann, AVOR, Dept. IV
- 5187 Boosterpumpen-Schraubenabdichtung bei Herrn A. Schilling, Flugbetrieb, Dept. IV
- 5196 Verstärkung der Doppel-Rückschlagklappen für Feuerlösch-Systeme DC-6B / DC-7C / CV-440 bei Herrn E. Soltermann, Service-Engineering, Dept. IV.
- 5211 Vorschmierer der R-3350 Motoren bei Herrn H. Aeschlimann, Triebwerksbüro, Dept. IV
- 5277 Punktschweisszange bei Herrn J. Bussmann, Betriebsplanung, Dept. IV.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 738 Koeffizient zur Berechnung der Sampling-Belastungen. Die Anregung ist gut, kommt aber leider zu spät. Der in dieser Nummer zur Prämierung ausgeschriebene Vorschlag No. 4280 behandelt das gleiche Thema, wurde aber bereits im letzten Jahr eingereicht.
- 3601 Bearbeitung der Anlenkbolzen der R-2800 Motoren. Das Auftragen einer Silberschicht von 0,05 mm Dicke erwies sich für die Anlenkbolzen als ungenügend. Die Bolzen mussten vielfach nach der Schleifoperation nochmals neu versilbert werden. Um diesem Umstand abzuwehren, wurde die aufzutragende Silberschichtdicke auf 0,10 mm erweitert. Dass auch ohne Aenderung des vorgeschriebenen Arbeitsganges die Möglichkeit vom Vordrehen erkannt und ausgeführt wurde, qualifiziert den entsprechenden Schleifer als guten und aufmerksamen Arbeiter.
- 4070 Beschriftung der Teleskop-Treppen an den Metropolitan-Flugzeugen. Der Vorschlag ist berechtigt, kommt jedoch zu spät. Die Ing. Abteilung wurde anlässlich des Betriebs-Rapportes vom 27.2.1957 beauftragt, bessere Beschriftungsplatten zu beschaffen. Die Auftragserteilung für die Herstellung eloxierter Beschriftungstafeln wird demnächst erfolgen. Als Uebergangslösung werden vorläufig neu bemalte Schilder in besserer Ausführung angebracht.
- 4105 Leiter für den Aufstieg auf den Flugzeugrumpf. Im Flugbetrieb steht eine Leiter zur Verfügung, welche speziell für den Aufstieg vom Flügel auf den Rumpf konstruiert worden ist. Diese Leiter kann auch für den Aufgang vom Dock aus verwendet werden. Wenn weitere solche Leitern gebraucht werden, sind diese bei der Betriebsplanung anzufordern. Die Platzverhältnisse auf den bestehenden Docks erlauben keine fest montierten Leitern.
- 4151 Signal-Stablampen. Unser Text in "die gute Idee" No. 37 besagt lediglich, dass der Flugbetrieb geraume Zeit vor Eingang dieses Vorschlages über zwei selbstangefertigte Stablampen verfügte. Da jedoch der Vorschlag nicht auf die bereits vorhandenen Lampen Bezug nimmt, konnte nicht darauf geschlossen werden, dass der Einsender mit dem Hersteller derselben identisch ist. Die Ablehnung des Vorschlages bezieht sich nur auf obige Feststellung und beurteilt die Brauchbarkeit der Stablampen in keiner Weise.
- 4532 Die Anschluss- und Trennstellen der im Flugzeug montierten Leitungen zu markieren würde die Montagearbeit bestimmt erleichtern. Leider lässt sich diese gute Idee im jetzigen Zeitpunkt aus folgenden Gründen nicht realisieren :

1. Ein einwandfreier und reibungsloser Montagevorgang bedingt das Bezeichnen des gesamten Leitungssystems. Der Arbeitsaufwand für die Herstellung und Bearbeitung der hierfür erforderlichen Zeichnungen und Schematas ist beim heutigen Personalbestand zu gross. Die vorhandenen Manuals sind für diesen Zweck zu wenig zuverlässig, sodass für die 5 Flugzeugtypen die Leitungsschematas direkt am Flugzeug abgenommen werden müssten.
2. Die Leitungen haben eine Laufzeit von 12'800 Std. was ca. 3 1/2 Jahren entspricht. Da normalerweise bei Progressiv-Revisionen die Leitungen in montiertem Zustand kontrolliert werden, es sei denn, dass Korrosionen, Scheuerstellen etc. einen vorzeitigen Ausbau notwendig machen, würde es 4 Jahre dauern bis alle Leitungen bezeichnet werden könnten.
3. Das Einschlagen von Zahlen und Buchstaben deformiert die dünnwandigen Ueberwurfmuttern, selbst wenn zu diesem Zweck ein Dorn eingeschraubt würde.

Das Problem muss daher weiterhin ohne festes Schema gelöst werden. z.B. durch Bündeln der Leitungen nach Stationen oder Systemen und bundweises Verarbeiten derselben, oder durch Markieren der Leitungen mit Blechetiketten. Gewiegte Mechaniker wissen sich in solchen Fällen immer zu helfen.

4620 Aenderung der Zeichnungsformulare. Die bestehende Anordnung der Aenderungsrubrik hat den Vorteil, dass diese bei zusammengefalteter Zeichnung sichtbar bleibt. Es ist bekannt, dass bei vielen Zeichnungen der Platz über dem Zeichnungskopf zum Zeichnen nicht benützt werden kann, weil dieser Raum von der Stückliste beansprucht wird. Vor der Bestellung einer Neuauflage wird jedoch die heutige Formulareinteilung nochmals auf ihre Zweckmässigkeit hin geprüft.

4672 Versetzen des Take-off Warning Silencing Button vom Overhead-Panel auf das Propeller-Pedestal. Durch das Einführen der 10<sup>0</sup> Flap-Operation beim DC-7C wird der Silencing-Button zur Abschaltung der Flap-Warnung benützt. Demzufolge wäre die Anordnung des Buttons auf der RPM-Control-Box für den DC-7C unzweckmässig. Da die Control-Boxes normalisiert und zwischen den DC-6B und DC-7C auswechselbar sind, ist die Versetzung des Knopfes auf das Propeller-Pedestal auch für den DC-6B abzulehnen. Für den DC-7C ist jedoch die Verlegung des Buttons vom Overhead-Panel auf das Upper Instr. an Switch-Panel vorgesehen.

Das Montieren eines Schalters für die Hydr. Panel Beleuchtung neben dem Fahrwerkhebel erübrigt sich. Es ist geplant, die Hydr. Panel Beleuchtung mit dem Main Instr. Panel Red-Rheostaten zusammen zu schalten. Dadurch werden nur noch die Verwindungs- und Landekappenhebel-Skalenbeleuchtungen von der Steuersäule aus bedient.

4730 Veröffentlichung von Photos der Direktoren und Chefs im Jahresbericht 1957. Im Geschäftsbericht 1952 wurde eine Photo der gesamten Direktion publiziert. Da man in der Schweiz eine andere Mentalität hat als in Amerika, wurde das als Personenkult kritisiert. Im SWISSAIR-Journal vom März 1954 wurden die leitenden Herren mit Photographie und Lebenslauf nochmals vorgestellt. Die Idee ist also nicht neu. Eine neue Bild-Veröffentlichung bleibt abzuwarten.

4731 Passagierwerbung durch Angestellte. Der Vorschlag, Angestellten einen Teil der bei persönlicher Werbung anfallenden Spesen zu vergüten, ist nicht neu. Er kann aber bei unserem grossen Personalbestand generell nicht verwirklicht werden.  
Wir bitten den Einsender dieses Vorschlages, sich wegen einer event. Vergütung der Barauslagen beim Abteilungschef oder beim Chef der Verkaufsabt. Passagen zu melden.  
Im übrigen möchten wir bemerken, dass Art. 22 Absatz 3 des GAV gut abgefasst ist und keiner weiteren Erläuterung bedarf.

4734 Zusammensetzung des Personals. Der Zusammensetzung des Personals der Swissair wird von Seiten des Personaldienstes grösste Aufmerksamkeit geschenkt. Der Einsender des Vorschlages möge versichert sein, dass spezielle Untersuchungen im Rahmen des Vorschlagswesens nicht opportun sind.

4735 Büro-Umzüge in eigener Regie. Mit dem stetigen Personalzuwachs müssen notgedrungen auch die Büros erweitert werden. Um die einzelnen Dienststellen räumlich möglichst beisammen zu behalen, sind oft weit ineinandergreifende Büroverlegungen nicht zu umgehen. Kleinere, interne Büroumzüge werden bereits mit eigenem Personal durchgeführt. Grössere Umzüge verlangen ausser geeigneten Transportmitteln auch routiniertes Personal. Beides kann jedoch innerhalb der Swissair (noch) nicht mobilisiert werden.

4884 Schnellere Bekanntgabe der Korrekturen zu Flugplänen und Tarifen. Dieser Vorschlag ist eine Reklamation, die am einfachsten zwischen den betreffenden Dienststellen direkt erledigt werden kann.

Orientierungshalber sei hier lediglich erwähnt, dass die Flugplanänderungen zuhanden der internen Stellen durch die "Traffic-Service Bulletins" des Verkehrsdienstes mitgeteilt werden. Die vom Flugplanbüro herausgegebenen "SWISSAIR-Mitteilungen" und "Korrekturblätter" sind in erster Linie ein für die Agenten bestimmtes Publikationsorgan.

- 5042 Nachverlegung der Bus-Abfahrtszeit für SR-Kurs 242. Der Bus auf den SR-Kurs 242 kann die Ankunft der Züge von Basel und Bern nicht abwarten, da mit der Nachverlegung der Busabfahrtszeit die vorgeschriebene 50 minütige Frist zwischen Bus- und Flugzeugabgang nicht mehr eingehalten werden kann. Eine Verschiebung der Startzeit für diesen Kurs ist deshalb nicht möglich, weil der gelegentliche Einsatz einer DC-4 auf dieser Strecke in Wien keine Verkürzung der Groundtime von 40 Minuten erlaubt. Eine spätere Abflugzeit in Wien, die auch aus verkehrstechnischen Gründen abzulehnen ist, würde zu Rotations-schwierigkeiten führen.
- 5117 Service-Türchen für Container in CV-440. Die Idee, eine Haltevorrichtung an den sich nach oben öffnenden Service-Türchen anzubringen ist gut. Sie ist jedoch durch eine bereits in Arbeit befindliche Aenderung überholt. Die nach Zeichnung 910172 neu angefertigten Türchen sind unten angelekt und lassen sich durch Herunterklappen öffnen.
- 5152 Das Ersetzen der Stahldrahtsicherungen an den Druckrohren der R-2800 Motoren durch Schiebesicherungen kommt der hohen Herstellungs- und Ausrüstungskosten wegen nicht in Frage. Der nachstehende Kostenvergleich zeigt deutlich die Unwirtschaftlichkeit dieses Vorschlages.

Kostenaufstellung für Schiebesicherungen :

Herstellungskosten der Schiebesicherungen :	Fr. 20.--
Montagekosten :	Fr. 1.--
Sicherungen pro Motor :	27
Anzahl der auszurüstenden Motoren :	60
 Totale Ausrüstungskosten : 27 x 60 x 21 =	 <u>Fr. 34'020.--</u>

Jährliche Unterhaltskosten an Schiebesicherungen durch Druckrohrverschleiss: 9 Druckrohre mit je 3 Sicherungen à Fr. 21.- = 9 x 3 x 21 =	 <u>Fr. 587.--</u>
---	-----------------------

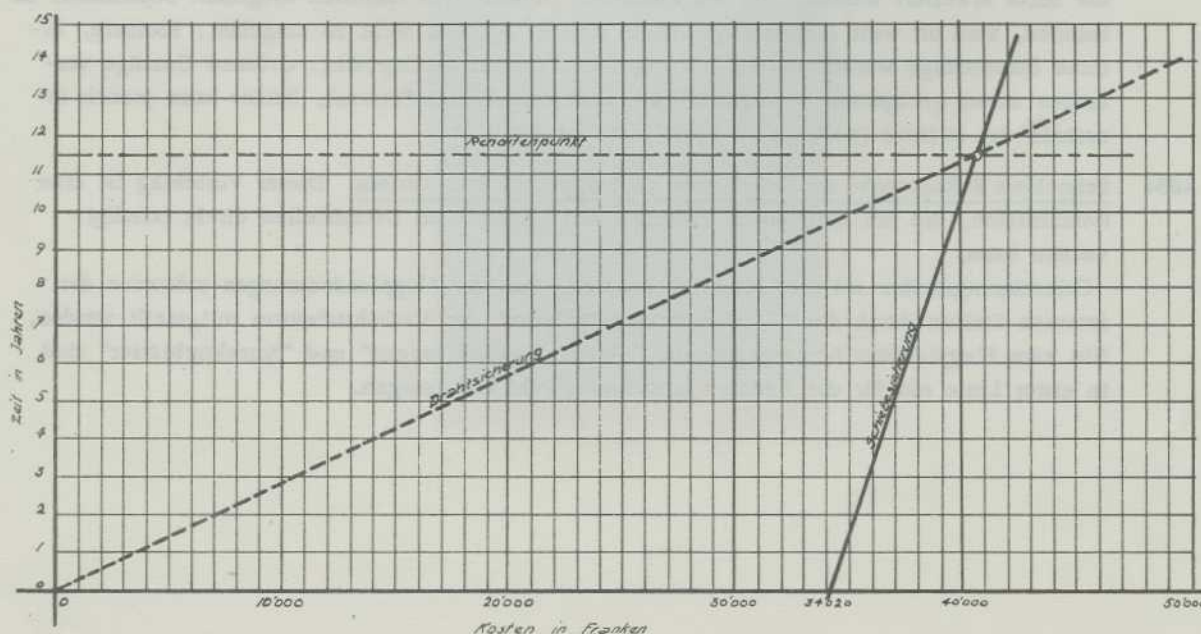
Kostenaufstellung für Drahtsicherungen :

Jährliche Arbeitskosten für Drahtsicherungen in Motorenwerkstatt, bei 100 Motormontagen: 45 Std. à Fr. 5.50 =	Fr. 247.50
--	------------

Jährliche Arbeitskosten für Ersetzen der Drahtsicherungen in Flugbetrieb, bei 100 nachzudichtenden Motoren : 600 Std. à Fr. 5.50 =	Fr. 3300.--
--	-------------

Jährliche Unterhaltskosten bei den bisher verwendeten Drahtsicherungen: Fr. 247.50 + Fr. 3'300.- =	<u>Fr. 3'547.50</u>
--	---------------------

Daraus ergibt sich folgender Kostenaufwand in Funktion der Zeit :

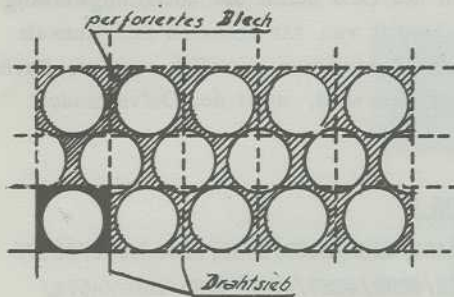


Die vorgeschlagene Sicherungsart würde ihre Wirtschaftlichkeit also erst 11 Jahre nach ihrer Einführung erreichen.

5161 Fiber-Stopstreifen für DC-4 Benzintankdeckel durch Pressen wieder enger und weiter verwendbar zu machen, muss als generelle Reparatur abgelehnt werden. Der Fiber wird durch das Pressen härter und verliert an Elastizität. Nur als temporäre Reparaturmethode darf dieses Verfahren im Einverständnis des Vorgesetzten angewendet werden.

5197 Quecksilbersäulen für die Hydr. Werkstatt. Bereits vor Eingang des Vorschlages wurden von der Betriebsplanung für die Herstellung der Quecksilbersäulen dünnere Rohre angefordert.

5201 Die Verwendung eines perforierten Bleches, anstelle des normalen Vergasersiebes würde den



Luftdurchsatz in negativem Sinne beträchtlich beeinflussen. Der Durchlass eines rund perforierten Bleches gegenüber dem gebräuchlichen Sieb wird um  $\frac{1}{3}$  vermindert. Zudem ist die Vereisungsgefahr, durch den Niederschlag von Feuchtigkeitspartikeln auf die relativ grossen Flächen, beim Blech bedeutend grösser als beim Sieb.

5203 Die in die Passagier-Anschnallgurten einzubauende Feder müsste für eine Belastung von 500 kg dimensioniert sein. Sie würde dadurch viel zu gross und die Vorspannung von 250 kg, die den Federweg verkürzen müsste, könnte keinem Passagier zugemutet werden. Bei ausgezogener Feder würde die Gefahr bestehen, dass der Passagier dennoch zur Gurte heraus-geschleudert würde.

5225 Von einem Reinigungsplatz für Motorentelle ausserhalb der Waschkabine muss abgesehen werden, weil für den Reinigungsprozess mit den zur Verwendung gelangenden Waschmitteln eine Absaugvorrichtung vorhanden sein muss. Die bestehende grosse Waschkabine wird zudem in nächster Zeit auf mehrere Waschplätze ausgebaut.

5255 Regulieren des Betätigungsmechanismus und Anbringen von Gummipuffern an der autom. Türe im Flugbetrieb-Hangar. Bereits vor Eingang dieses Vorschlages wurde von der FIG verlangt, die Türe in einwandfreien Zustand und zu störungsfreiem Funktionieren zu bringen.

5275 Anordnung der Stempel-Uhren beim Werft-Eingang. Mit der Anschaffung von weiteren Stempel-Uhren wurde auch eine Neuordnung geplant. Der Standort dieser in der Zwischenzeit neu montierten Kontrolluhren ist so gewählt, dass er auch in Stosszeiten gut zugänglich ist.

5300 Zusätzliche PTA-Kopie für Quittungszwecke. Das PTA-Formular ist ein internes Dokument. Eine zusätzliche Kopie als Quittung würde einen andern Text bedingen und könnte eine Fehlerquelle darstellen. Da die meisten Prepaid-Inkassi durch Agenten oder auf dem Rechnungsweg erfolgen, würde eine solche Kopie nur in seltenen Fällen benützt.

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 Vorschlag kann vor Mitte 1957 nicht abgeschlossen werden.

4378 Anfertigen eines fahrbaren DC-6B / DC-7C Kompressoren-Prüfstandes. Die techn. Ausarbeitung ist noch nicht abgeschlossen. Es müssen noch verschiedene Unterlagen bearbeitet werden.

4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr. Oelkühler. Die Versuche mit dem auf der HB-IBU eingebauten Gitter werden fortgesetzt.

4994 Vergüten der Instrumentengläser. Versuchsweise sind einzelne Instrumente mit vergüteten Gläsern versehen worden. Dabei wurde festgestellt, dass im Gegensatz zu normalen Gläsern die Fingerabdrücke störender empfunden werden. Die Versuche werden trotzdem fortgesetzt.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

4698 Aero-Camping am Meer. Die Verhandlungen mit den Interessenten sind noch nicht abgeschlossen. Der Vorschlag bleibt noch pendent.

5249 Oeltank-Entlüftung von CV-440 Kompressor. Das Absaugen des Oels durch die Entlüftungsleitung, bei nur wenige Grad ausgefahrener Landeklappen, wurde bereits von Air-Research und Convair behandelt. Auf deren Empfehlungen hin sind entsprechende Massnahmen getroffen worden. Bevor jedoch auf die Verlegung der Entlüftungsleitung zurückgegriffen wird, muss der Oelverbrauch über eine bestimmte Zeit überwacht werden.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/606/643/737/771/789/1179/1554/1648/2341/2467/2468/2469/2492/2493/2509/2696/2817/  
3286/3590/3914/4070/4111/4138/4162/4247/4252/4253/4282/4283/4299/4337/4378/4380/4502/4511/  
4515/4529/4530/4552/4553/4570/4588/4593/4594/4625/4627/4630/4641/4648/4649/4650/4652/4653/  
4654/4661/4667/4678/4679/4688/4698/4723/4725/4729/4733/4736/4737/4738/4740/4741/4857/4876/  
4904/4920/4924/4943/4962/4975/4983/4988/4992/4994/5101/5111/5113/5120/5127/5129/5130/5144/  
5145/5146/5151/5156/5158/5159/5161/5162/5176/5182/5183/5185/5187/5196/5197/5206/5209/5211/  
5231/5245/5246/5249/5250/5251/5254/5255/5270/5274/5277/5280/5281/5282/5283/5284/5290/5291/  
5297/5298/5400/5401/5402.

➔ An alle Einsender von Personal-Vorschlägen.

Die Vorschläge sind zukünftig an folgende Adresse zu richten :

Büro für Organisations- Manual und Vorschlagswesen.