

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSE- &
PUBLIC-RELATIONS-DIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH 1

5. Jahrgang

Nr. 11

November 1956

Unsere Verkehrsergebnisse im Oktober 1956

	<u>Oktober 1956</u>	<u>Oktober 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	9'712'583 + 16 %	8'400'857
Ausgelastete Tonnenkilometer	6'458'646 + 14 %	5'661'137
Etappenpassagiere	69'228 + 23 %	56'252
Fracht in kg	966'569 . / . 4 %	1'006'986
Post in kg	301'561 + 4 %	289'386
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	66,6 %	67,4 %

Zu Beginn des Berichtsmonats trat unser Winterflugplan in Kraft. Das tonnenkilometrische Gesamtangebot blieb deshalb hinter dem des September zurück, war aber trotzdem um 16 % höher als in der entsprechenden Vorjahresperiode. Mit dem Mehrangebot vermochte die durchschnittliche Nachfrage annähernd Schritt zu halten; die Zahl der ausgelasteten Tonnenkilometer verzeichnete einen Anstieg von 14 %. Während bei den Etappenpassagieren eine erfreuliche Zunahme von 23 % eintrat, konnte bei der Fracht das letztjährige Spitzenergebnis von über einer Million kg nicht mehr erreicht werden. Es ergab sich eine Abnahme der beförderten Frachtmenge um 4 %. Der durchschnittliche Auslastungsgrad erfuhr deshalb eine Senkung um 0,8 Punkte auf 66,6 %, womit das Ergebnis ungefähr den Erwartungen entspricht.

Im europäischen Verkehrsgebiet boten wir 47 % unserer Gesamtproduktion an. Einem Zuwachs des Verkehrsangebots um 31 % stand hier ein solcher der Nachfrage um 26 % gegenüber. Der mittlere Ladefaktor senkte sich in der Folge im Vergleich zum Vorjahres-Oktober von 69,9 % auf 67,1 %.

Unsere Flüge nach Athen, Istanbul, Kairo, Tel Aviv und Damaskus, die 14 % der totalen tonnenkilometrischen Leistung beanspruchten, waren zu 72,2 % oder um 3 Punkte schlechter ausgelastet als vor einem Jahr.

Im Nordatlantikverkehr, der 34 % unserer Produktion ausmachte, steigerten sich das Angebot um 6% und die Nachfrage um 9 %, was einen Anstieg des Auslastungskoeffizienten von 62,1 % auf 64,1 % bewirkte.

Auf der Südatlantikroute ergab sich -durch den kalendermässig bedingten Ausfall eines Kurses - ein 20%iger Angebotsrückgang und eine Abnahme der Nachfrage um 22 %. Auch hier fiel die Auslastung etwas zurück, und zwar von 64,2 % auf 62,7 %.


Die Ereignisse in Ungarn und im Mittleren Osten haben dazu geführt, dass unser Betrieb überraschend vor grosse und neuartige Aufgaben gestellt wurde. Dieser ausserordentlichen Belastungsprobe war unsere Organisation nur deswegen gewachsen, weil sich Kader, Besatzungen und Bodenpersonal mit hohem Verantwortungsbewusstsein und restloser Hingabe eingesetzt haben. Was in einzelnen unserer Dienstzweige in diesen Tagen geleistet wurde, ging bis an die Grenze des Möglichen. Der Erfolg ist denn auch nicht ausgeblieben. Die Swissair hat Leistungen vollbracht, deren Wert in der Schweiz und in der Welt draussen anerkannt wird. Das uns zugekommene Telegramm des Generalsekretärs der UNO bildet einen erfreulichen Beweis dafür. Die Swissair hat an Ansehen gewonnen und bewiesen, dass eine nationale Luftverkehrsgesellschaft für die Schweiz nicht nur in normalen Zeiten notwendig ist, sondern dass sie gerade in Perioden ernster internationaler Spannungen ihr Wertvollstes geben kann. Ich danke allen beteiligten Mitarbeitern herzlich für den vorbildlichen Einsatz und beglückwünsche sie zum Ergebnis.

Der Direktionspräsident



Dr. W. Berchtold

Telegramm - Télégramme - Telegramma

66		von - de - da	No	Wörter Mots Parole	Aufgegeben den Consigné le Consegnato il	Stunde Heure Ora	
+ 04266		ROMA FN 0151 46 18 2000	:				
Erhalten - Reçu - Ricevuto				Befördert - Transmis - Trasmesso			
von - de - da	Stunde - Heure - Ora	Name - Nom - Nome	nach - à - a	Stunde - Heure - Ora	Name - Nom - Nome		
Bern							

Telephoniert

78 18 XI 56 20 - 51
No

DR W. BERCHOLD PRESIDENT

SWISSAIR ZURIGO : Per Boten

Hirschenger 54

= AS SECRETARY GENERAL OF THE UNITEDNATIONS I WOULD LIKE TO CONGRATULATE YOU AND YOUR STAFF ON THE EFICIENCY AND COURTESY THAT HAVE CHARACTERISED SWISSAIRS PART IN THE INITIAL MOVEMENT OF COMTINGENTS OF THE UN EMERGENCY FORCE INTO EGYPT = DAG HAMMARSKJOLD +

Bewegte Zeiten

Ende Oktober und anfangs November zeichnete sich die weltpolitische Lage in ihrer ganzen Bewegtheit deutlich auch in unserer Tätigkeit ab. Während wir einerseits unsern nah-östlichen Flugverkehr (ganz oder teilweise) einstellen mussten, bot sich die Gelegenheit zu einer Reihe von Sonder- und Charterflügen, deren wichtigste wir nachfolgend kurz zusammenfassen :

Wien - Budapest - Vom 27. Oktober bis und mit 6. November transportierten Swissair-Flugzeuge insgesamt mehr als 30 Tonnen Waren für Ungarn kostenlos nach Wien. Das Internationale Rote Kreuz hatte unser Frachtflugzeug HB-IRX gechartert; mit ihm konnten bis 1. November total über 18 Tonnen Material von Wien nach Budapest befördert werden.

Wadi-Halfa - Am 3. November flog unser DC-6B HB-IBA mit einer Delegation des Eidg. Politischen Departements nach Wadi-Halfa im Sudan, nahe der ägyptischen Grenze. Die Delegation war zur Verstärkung der schweizerischen Gesandtschaft in Kairo bestimmt, der die Wahrung der britischen und französischen Interessen in Aegypten übertragen ist.

Rom-Bombay - Am 6. November beförderten wir mit dem DC-6B HB-IBE 55 indische Staatsangehörige von Rom über Teheran und Karachi nach Bombay. Wegen der Ereignisse im Suezkanalgebiet war ihnen die geplante Seereise unmöglich.

Dhahran - Nach ihrer Rückkehr vom Bombayflug flog unsere HB-IBE mit Angehörigen der königlichen Familie von Saudi-Arabien an Bord von Genf nach Dhahran am Persischen Golf. Die insgesamt 28 Passagiere verfügten über mehr als vier Tonnen Reisegepäck !

Kairo - Mit dem DC-4 HB-ILI flogen wir am 11./12. November rund 5 Tonnen Blutplasma und Medikamente im Auftrag des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz nach Kairo.

Air-Lift nach Aegypten - Schliesslich nahmen wir von der UNO den ehrenvollen Auftrag zum Transport der internationalen Polizeitruppen nach der Suezkanalzone entgegen. Er forderte die bedeutendsten Umstellungen in unserm Flugbetrieb, galt es doch, die Hälfte unserer Langstreckenflotte für diese Grossaktion bereitzustellen. Der ursprüngliche Entschluss des olympischen Komitees, keine schweizerischen Wettkämpfer nach Melbourne zu entsenden, und die vorläufige Einstellung unserer regelmässigen Kairo-Kurse gestatteten, zwei DC-6B frei zu bekommen; der dritte wurde dem Verkehr nach London entnommen und dort durch einen "Metropolitan" ersetzt. Am 12. November abends verliessen die HB-IBA und HB-IBE Zürich mit Bestimmung Neapel; die HB-IBO folgte 24 Stunden später. Von Neapel aus leitet Flugkapitän Karl Schärer, Chefpilot für den Nahen Osten, die Operationen. Am 14. November begann der Truppentransport zwischen Neapel und dem bei Ismalia gelegenen Flugplatz Abu Suweir. Der Chartervertrag mit der UNO läuft bis zum 25. November.

Eine sehr grosse Zahl von Gesuchen um Durchführung weiterer Sonderflüge mussten abschlägig beantwortet werden. Es hat sich deutlich erwiesen, dass gerade in politischen Krisenzeiten die Transportmöglichkeiten per Flugzeug besonders gesucht sind.

Ungarische Flüchtlinge - 10 Erwachsene und 13 Kinder, von denen das jüngste erst sechs Wochen alt war, brachte unser Kursflugzeug von Wien am Abend des 8. Novembers nach Zürich. Die Aktion erfolgte auf Anregung der Schweizerischen Studentenschaft im Rahmen einer von ihr organisierten Direkthilfe. Die Swissair besorgte den Transport kostenlos.

Zwei Tonnen Penicillin und Streptomycin trafen in der Nacht vom 8. auf den 9. November mit unserm Frachter von New York in Zürich ein. Sie sind das Geschenk einer amerikanischen Firma an Ungarn und wurden von uns gratis transportiert.

Das Initiativkomitee für die Ungarn-Flüchtlingshilfe freut sich, mitteilen zu können, dass die Freizeitorganisation des Personals der Swissair ihm im Einvernehmen mit dem Personaldienst das in Wildhaus für ihre Zwecke gemietete Ferienchalet als Obdach für eine Flüchtlingsfamilie aus Ungarn zur Verfügung gestellt hat. Das Häuschen wird zurzeit mit allen noch fehlenden Einrichtungsgegenständen ausgerüstet und dürfte schon in den nächsten Tagen einer der schwergeprüften Familien Gastrecht gewähren können. All denen, die sich bereits für

Unser erster DC-7C "Seven Seas" ist am Montag, den 12. November, um 11.20 Uhr in Kloten eingetroffen. Während die Strecke Los Angeles - New York in 7 1/2 Stunden zurückgelegt worden war, dauerte der Non-stopflug von New York nach Zürich in einer Durchschnittshöhe von 7400 m nur 11 1/4 Stunden, was einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 600 Stundenkilometern entspricht. Die Flugkapitäne Felix Künzler, der das Kommando innehatte, Walo Ris, Ernst Hürzeler und E. W. Borner, Navigator Josef Würsch, Funker Emil Scheller sowie die Bordmechaniker Ernst Senn und Max Heer bildeten die Besatzung. In der nächsten Nummer des "Swissair-Journal" werden wir mit einem bebilderten Artikel näher über den "Seven Seas" berichten.

eine Patenschaft verpflichtet hat, sei auch an dieser Stelle herzlich gedankt; wer sich noch nicht gemeldet hat, möge sich den bisherigen Zeichnern anschliessen.

Die Sammlung für die Ungarnhilfe des Roten Kreuzes bei unserm Personal ergab, laut einer Mitteilung des Initiativkomitees, bis zum Redaktionsschluss den Betrag von Fr. 2224.-. Bis zum 12. November meldeten sich überdies 381 Blutspender (244 in Kloten und 137 von den Stadtbetrieben).

Neue Pilots-in-Command - Pilot Michael D. McCallum wurde zum Pilot-in-Command auf DC-4 befördert, während Pilot Konrad Hauser zum DC-3-Kommandanten vorrückte. Wir gratulieren !

Eine Reorganisation der Abteilung Fracht und Post drängte sich zufolge des stetig zunehmenden Frachtverkehrs auf. Die Sektion Fracht wurde auf 1. November in zwei Sektionen, Fracht-Verkehr und Fracht-Verkauf, aufgeteilt. Herr Willy Imhof, bisheriger Sektionschef, übernimmt die Sektion Fracht-Verkehr und bleibt Stellvertreter des Abteilungschefs, während Herrn Fritz Herzog, einem neuen Mitarbeiter, die Leitung der Sektion Fracht-Verkauf übertragen wird. Herrn Herzog wünschen wir in seinem Wirkungskreis gutes Gelingen.

Neueintritt im Planungsdienst - Als Mitarbeiter im Planungsdienst für Wirtschaftsbeobachtungen auf dem Gebiet des Verkehrs und Wirtschaftlichkeits-Untersuchungen in bezug auf Flugmaterial und Streckengestaltung konnte Herr Dr. Roger Zahnd gewonnen werden. Herr Dr. Zahnd war früher Adjunkt des Delegierten für Wirtschaftsfragen beim Eidg. Post- und Eisenbahndepartement. Wir wünschen ihm viel Erfolg zu seiner neuen Tätigkeit.

Die Einführung der Touristenklasse im Südatlantikverkehr ist von den IATA-Gesellschaften, die Flugverbindungen zwischen Europa und Südamerika unterhalten, am 9. November in Buenos Aires beschlossen worden. Die Neuregelung soll ab 1. März 1957 in Kraft treten; sie bedarf noch der Zustimmung der interessierten Regierungen.

Abschied von weitem Convair 240 - Am 18. Oktober übernahm der Vertreter der Mohawk Airlines in Kloten den Convair 240 HB-IRT; der Abflug erfolgte eine Woche später. Am 2. November wurde die HB-IRV übergeben und noch am gleichen Tag nach ihrem amerikanischen Bestimmungsort geflogen.

Die technische Ecke

Die Ueberdruckkabine bildet einen wesentlichen Bestandteil der Klimaanlage moderner Flugzeuge. Die Druckanlage der Ueberdruckkabine umfasst einen oder mehrere Luftverdichter, Regulier- und Sicherheitsventile, automatisch arbeitende Druckregler, sowie eine möglichst luftdichte Kabine. Die dünnere Höhenluft wird mittels Verdichter soweit verdichtet, dass pro Volumeneinheit wieder genügend Luftteilchen und damit auch der notwendige Sauerstoff für die Atmung vorhanden sind. Ausserdem sorgen die Verdichter für einen stetigen Luftwechsel in der Kabine, d.h. für die Beseitigung der schlechten und verbrauchten Luft. Dabei wird die Luft in der Kabine alle zwei bis drei Minuten vollständig erneuert. Da diese Lüftung unter Druck erfolgt, bezeichnet man sie mit "Druckbelüftung". Zum Erzielen von langsamen Druckänderungen dient die automatische Druckregulierung, die hauptsächlich aus Druckregler und Druckregulierventil besteht. Eingestellt wird einerseits die gewünschte Druckhöhe in der Kabine, andererseits die Geschwindigkeit, mit der sich der Druck ändern soll. Bis zum grössten vorgesehenen Ueberdruck, der jeweils einer maximalen Kabinendruckhöhe von 2400 m auf der höchsten Reise Flughöhe des entsprechenden Flugzeugtyps entspricht, kann der gewünschte Druck mit ziemlicher Genauigkeit eingehalten werden. Die Werte für den maximalen Ueberdruck sind : für CV-440 = 0,28 Atm., DC-6B und 7C = 0,37 Atm., DC-8 = 0,6 Atm. Selbstverständlich sind auch Sicherheitseinrichtungen zur Verhütung des Versagens der Ueberdruckkabine und bei Ausfall der automatischen Druckregulierung vorhanden. Sollte sich trotzdem ein Versagen der Druckanlage oder der luftdichten Kabine einstellen, so ist für diese Notfälle eine Sauerstoffanlage vorhanden. Das Flugzeug würde dann möglichst rasch in tiefere Höhenlagen absinken. Wieviel Zeit hierfür und für das Anziehen der Sauerstoffmasken zur Verfügung steht, zeigen folgende Zahlen für den äusserst seltenen Fall eines vollständigen und plötzlichen Druckverlustes. Bei der angegebenen Kabinenhöhe (gleich max. Flughöhe des entspr. Flugzeugtyps) tritt nach der angeführten Zeit Bewusstlosigkeit ein:

20'000 ft (ca. 6000 m) für CV-440 u. DC-6B :	in 10 bis 5 Minuten,
25'000 ft (ca. 7600 m) für DC-7C :	in 3 Min. bis 50 Sek.,
40'000 ft (ca. 12'000 m) für DC-8 :	in 12 bis 8 Sekunden.

Es wird daher beim DC-8 notwendig sein, den Passagieren das Anziehen der Sauerstoffmasken zu demonstrieren, wie dies bisher bei Atlantikflügen mit den Schwimmwesten geschieht. Die Ueberdruckkabine mit ihren Einrichtungen wird aber schliesslich einmal soweit verbessert werden, dass Störungen der Druckbelüftung gleich selten sind wie Flügelbrüche. Dann werden auch besondere Rettungsmassnahmen auf diesem Gebiet ebenso entbehrlich sein wie etwa Fallschirme für die Insassen eines Verkehrsflugzeuges. - In der von der "Luftwüste" abgeschlossenen Ueberdruckkabine wird eine ihr eigene Atmosphäre zubereitet. Aber erst durch die Luftaufbereitung wird sie "schmackhaft", und erst dann erfüllt die Druckkabine auch die Funktion einer Klimakabine.

Die HB-IRT hiess früher "Appenzell", die IRV "Neuchâtel". Für "Spotters" : Die neuen Immatrifikationen der beiden Flugzeuge lauten N 1018 C und N 1019 C. Wer weiss, vielleicht kommt es in den USA gelegentlich zu einem Wiedersehen !

Glück hatten wir mit der HB-IRP, die ihrer Swissairfarben beraubt zum Ueberflug nach den USA in der Werft bereit war. Durch die geschilderten Sonderflüge wurde sie uns allerdings unentbehrlich und schleunigst wieder mit dem weissen Kreuz im roten Feld bemalt. Zum Anbringen des Swissair-Schriftzuges blieb keine Zeit mehr. Was die IRP nun keineswegs hindert, trotzdem ihren Dienst getreulich auf unserm Liniennetz weiter zu versehen !

Bedeutende Erhöhung des DC-7-Auftragsbestandes - Die American Airlines haben 19 zusätzliche DC-7 bestellt und so ihren Auftragsbestand an Flugzeugen dieses Typs auf 25 erhöht. 43 DC-7 befinden sich bereits im Besitz dieser Gesellschaft. Auch die United Airlines melden neue Käufe; sie haben ihren letzten Auftrag von 15 DC-7 verdoppelt. Damit wird ihre zukünftige DC-7-Flotte insgesamt 57 Einheiten umfassen.

Ein Ausbildungskurs für Kabinenpersonal der Swissair hat am 5. November begonnen und wird bis 15. Dezember dauern. 18 Hostessen und 11 Stewards nehmen daran teil.

Dreivierteljahrsergebnis für Zürich-Kloten - Das Amt für Luftverkehr veröffentlichte folgende

Verkehrsergebnisse im Flughafen Zürich für die Zeit vom Januar bis September 1956:

Passagiere	653'008	(im Vorjahr 557'043)
Fracht in Tonnen	8976	(" " 7724)
Post " "	3022	(" " 2735)

Passagiere und Fracht im Transit sind dabei doppelt gezählt.

Der Bundesrat hat am 12. Oktober eine Botschaft an die Bundesversammlung über den Ausbau des Flughafens Zürich gerichtet. Diese Botschaft enthält eine Fülle interessanter statistischer Angaben, die wir zum Studium empfehlen. Die Botschaft kann von der Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale, Bundeshaus, Bern, bezogen werden.

Zum Ausbau des Flughafens Cointrin - In einem Projekt über grosse öffentliche Arbeiten, das der Genfer Staatsrat dem Grossen Rat vorgelegt hatte, figurierten auch 45 Millionen Franken für den Ausbau des Flughafens Cointrin. Neue Studien haben nun ergeben, dass die Modernisierung von Cointrin etwa 30 Millionen Franken mehr kosten dürfte.

Acht amerikanische Städte meldeten für 1955 mehr als eine Million Flugpassagiere. Ein Jahr zuvor überschritten erst fünf Städte die Millionengrenze. An der Spitze steht New York mit 4,42 Mio., gefolgt von Chicago mit 3,60 mio., Los Angeles (1,81 Mio.), Washington (1,72 Mio.), San Francisco (1,35 Mio.), Miami (1,06 Mio.), Detroit (1,04 Mio.) und Atlanta (1,01 Mio.).

"Junior"- der erfolgreichste Swissair-Verkäufer Amerikas - Mr. Sam Nadelmann, unser amerikanischer Verkaufschef, bedient sich auf seiner Winter-Tour bei den Reiseagenten der USA eines genialen Gehilfen, genannt "Junior". "Junior" ist allerdings kein Angestellter aus Fleisch und Blut, sondern ein Automat, der aussieht wie eine elektronische Rechenmaschine, mit reichlich komplizierten Schaltern und Armaturen. In seinem "Bauch" birgt "Junior" einen mit einem Tonbandgerät verbundenen Lautsprecher, während aus seinem "Kopf" Lichtsignale

Die ärztliche Ecke

Wozu dient eine Blutsenkung? - Die Blutflüssigkeit an sich ist hell und dünn. Erst die Aufschwemmung der mikroskopisch kleinen roten Blutkörperchen (4-5 Millionen pro mm³) gibt dem Blut die dunkelrote Farbe und die dickflüssige Konsistenz. Solange das Blut zirkuliert, verteilen sich die Körperchen gleichmässig auf die Flüssigkeit; steht es aber in einem Behälter, so sinken die schwereren Körperchen nach unten, und oben bildet sich eine Schicht klarer Flüssigkeit. Die Geschwindigkeit dieses Absinkens kann in mm genau gemessen werden, wenn das Blut in einer mit einer Skala versehenen Röhre bis zu einer bestimmten Marke aufgezogen und stehen gelassen wird. (Natürlich muss ihm vorgängig ein Stoff beigemischt werden, der die Gerinnung verhindert.) Normalerweise beträgt nach einer Stunde die "Senkung", d.h. die Höhe der oben sich abgrenzenden klaren Flüssigkeit, nicht mehr als 3 bis 7 mm. Ist durch Entzündungen oder andere Abbauprozesse irgendwo im Körper das chemische und physikalische Gleichgewicht der Blutflüssigkeit gestört, so wird die Senkungsgeschwindigkeit bedeutend erhöht, bei gewissen rheumatischen Erkrankungen z.B. bis auf 100 mm in der ersten Stunde. Beschleunigte Blutsenkung ist noch keine Krankheitsdiagnose, sie ermahnt uns aber zu weiteren abklärenden Untersuchungen.

Dr. H. Gartmann

aufblinken, wenn er spricht. Und wie er spricht ! Wenn Mr. Nadelmann ein Pedal tritt, gibt "Junior" - dem ein Berufsschauspieler seine Stimme lieh - auf wohlvorbereitete Fragen sehr angriffige und schlagfertige Antworten. Während dieses Zwiegesprächs, das schlagende Heiterkeitserfolge erntet, enthüllt sich den Agenten das Swissair-Winterflugprogramm. Zugegeben: man könnte es auch in Form eines langatmigen Vortrags auseinandersetzen ... Wir zweifeln indessen nicht daran, dass "Junior" und damit die Swissair auf die genannte Weise weit besser im Gedächtnis unserer amerikanischen Gewährleute haften bleiben.

Die britische BOAC kauft amerikanische B-707 - Die BOAC hat ihren gegenwärtigen Auftragsbestand von 33 Britannias, 19 Comets-4, 12 Viscounts und 10 DC-7C's um 15 Düsenverkehrsflugzeuge des Typs Boeing B-707 erhöht. Diese sollen mit Rolls-Royce-Conway-Aggregaten ausgerüstet und ab 1960 für den Verkehr mit der Ost- und Westküste Amerikas und mit Australien eingesetzt werden.

Buchhinweis - Wie es denn bei der Luftfahrt so zugehe, wird man als Swissair-Angestellter bisweilen gefragt. Und die Antwort lautet dann etwa, ja, darüber müsste man nun schon ein ganzes Buch schreiben. - Ein solches Buch ist geschrieben worden. Wir können es, z.B. als Weihnachtsgeschenk, bestens empfehlen. Erschienen ist es im Klasing-Verlag, der Verfasser ist Klaus Hansen und der Titel "So geht es bei der Luftfahrt zu".

450 alte Telefonbücher hat der neunjährige Pierre-André Cornu für die Radioaktion in Genf gesammelt. Er hat damit einen Rekord geschlagen und wurde für seine Prachtsleistung mit einem Swissair-Flug von Genf nach Zürich und zurück belohnt.

Allgemeine Pensionskasse

Ueber die Berechnung von Hinterlassenenrenten - Die Vorausberechnung der Hinterlassenenrenten der APK bietet gewisse Schwierigkeiten, da diese Renten von den verschiedensten Faktoren abhängen. Solche Faktoren sind: Alter des Verstorbenen, letzter Lohn, Anzahl Dienstjahre, Alter der Witwe, Zahl und Alter der Waisen. Die Berechnung der Waisenrente ist einfach : Jedes Waisenkind erhält von der APK bis zum vollendeten 20. Altersjahr eine jährliche Rente von 6% des versicherten Lohnes des verstorbenen Vaters. Die Waisenrenten stellen eine sehr stark ins Gewicht fallende Ergänzung der Witwenrente bei Familien mit jungen Kindern dar. Wie die Witwenrente zustandekommt, kann hier nur skizzenhaft erklärt werden: Das bis zum Todesfall angesammelte totale Sparkapital (s. Swissair-News Nr. 10) und das Kapital der speziellen Todesfallversicherung für Verheiratete ergeben zusammen eine Totalsumme, die nach versicherungstechnischen Grundsätzen in eine lebenslängliche Witwenrente umgerechnet wird. Nun ist eine allgemeingültige Berechnung des totalen Sparkapitals nicht möglich; es muss sich jeder selbst mit einer Zinseszinstafel und unter Annahme seines Lohnes eine ungefähre Rechnung machen. Dagegen ist das Kapital der speziellen Todesfallversicherung (welches, wie gesagt, zum Sparkapital hinzugezählt werden muss) in einer Tabelle festgelegt. Es beträgt beispielsweise pro Fr. 1000,- versicherten Lohnes :

beim Tod im Alter von 30 Jahren =	Fr. 3'880.-
" " " " " 40 " =	Fr. 3'404.-
" " " " " 50 " =	Fr. 2'060.-
" " " " " 60 " =	Fr. 1'360.-

An einem Beispiel sei die Berechnung des totalen Todesfallkapitals demonstriert :

Totales Sparkapital im Todesalter 40	Fr. 15'500.- (Annahme)
+ Todesfallversicherung im Todesalter 40	
bei Fr. 8'000.- versicherten Lohnes	
(= 8 x Fr. 3'040.-)	Fr. 24'320.- (gem. Tabelle)
<u>Totales Todesfallkapital</u>	<u>Fr. 39'820.-</u>
	=====

Wenn dieses Kapital in eine Rente für eine 40jährige Wittve umgewandelt wird, so ergibt dies Fr. 1'800.- pro Jahr. Selbstverständlich wird eine Witwenrente umso höher, je kürzer ihre Laufzeit ist und desto höher der Lohn war. Die Renten der AHV und allfällige Waisenrenten sind voll dazuzuzählen.

Wenn auch der Rentenbetrag von Fr. 1800.- niedrig erscheint, so lässt sich doch feststellen, dass er wesentlich über dem schweizerischen Mittel von Witwenrenten in gleichen Fällen liegt und denjenigen der besten uns bekannten grossen Pensionskassen ebenbürtig ist.

Dr. F. Kummer

Der TCS in USA - Am 3. November kehrten mit unserm DC-6B "Basel" 70 Teilnehmer von einer siebzehntägigen Swissair-Pauschalreise nach und durch die Vereinigten Staaten nach Hause zurück. Die Reise war vom Touring-Club der Schweiz für seine Mitglieder angeregt worden. Sie führte die unternehmungslustigen Eidgenossen in fünfzehn vom amerikanischen Automobilistenverband zur Verfügung gestellten Privatwagen über 1200 km kreuz und quer durch die USA. Reporter vom "Touring" nahmen anlässlich der Ankunft des Spezialflugzeuges in Genf die Gelegenheit wahr, einen wohldotierten Anekdotenschatz zu ernten. Wir haben mit Schmunzeln gelesen, wie einer der TCS-Reiseleiter erfolglos die Strasse suchte, die ihn aus Washington hätte führen sollen, wie er dann in einem riesigen Militärfriedhof landete, um von dort seinen Wagen im hohlen Kreuz direkt ins Pentagon zu steuern, zu dem Zivilisten sonst äusserst strikte keinen Zutritt erhalten. Zwei Jungverheiratete machten die Amerika-Tour zu ihrer Hochzeitsreise. Sie war bei der Rückkehr mit einer Bluse angetan, die "gladly for Adlai" warb, während er mittels Plakette verkündete, dass er "Ike" gut möge. Pessimisten sahen darin die Möglichkeit eines Ursprungs zum ersten Ehezwist, während sich die Optimisten über die so sinnfällig ausgedrückte Wahrung der schweizerischen Neutralität freuten. - Der "Touring" schliesst seine Heimkehrreportage mit dem aufrichtigen Dank aller TCS-Amerikafahrer an die Adresse unserer Besatzungen, denen sie einen wesentlichen Anteil am guten Erfolg der Reise zugestehen.

Neueintritte - Wir freuen uns, die folgenden im Oktober eingetretenen neuen Mitarbeiter bei uns willkommen heissen zu dürfen :

Generalsekretariat

Rechtsdienst

Jacottet Ursula

Personaldienst

Psychotechnischer Dienst

Wittenwiler Rudolf

Departement I

Dokumentenzentrale Kloten

Baur Gerhard

Buchungsbüro

Baer Alfons

Wigger Isidor

Verkehrsabrechnung Pool

Deuber Jolanda

Departement II

Abteilung Verkauf Passagen

Saner Heinz

Frachtverkehrsdienst

Bendel Marie-Camille

Fracht-Verkaufsbeziehungen

Friebel Helmut

Regionalvertr. deutsche Schweiz u. Tessin

Siebenhaar Gisela

Departement III

Uniformierung

Steiger Madeleine

Statistik

Schreiner Dorothee

Piloten

Bates John Joseph

Holger Ernst Olof

Bordfunker

De Rigo Antonio

Schegg Leo

Bordmechaniker-Aspiranten

Köhli Hans

Sektion Flight Control

Beglinger Walter

Crew Assignment

Meier Karl Friedrich

Navigation Office

Meier Edith

Stationsleitung

Müller Felix

Traffic

Hofer Josef Franz

Ponticelli Rolf

Tanner Edwin

Frachtdienst

Eigenheer Werner

Fumagalli Giuseppe

Fracht Import

Bender Martin

Fracht Export

Fehlmann Arthur

Schaer Willy

Frachtbuchhaltung

Känzig Theo

Passagierdienst

Rohrer Ursula

Sörensen Birte

Scherrer Hansjörg

Tresch Marie-Josée

Groundhostessen

Osterwalder Anita

Wolf Heidi

Fundbüro

Weber Siegfried

Stadtabfertigung Zürich

Späti Erich

Kantine Taubenried

Pez Josefine

Bereitstellung I

Keller Eugen

Wiget Eduard

Departement IV

Defektauswertung
Gschwind Trudy
Handbuchbüro
Plouda Lina
Struktur & Systeme, Ing.-Abt.
Bachmann Max
Zelle/Triebwerk
Wiesmann Heiner
Einkauf Schweiz
Anselmi Monika
Verkauf
Givel André
Sekt. Materialverwaltung
Rapold Eugen
Flugzeugüberholung
Aegerter Alfred
Hediger Hans
Lüthi Jakob
Mannhart Ernst Alois
Flugzeugwartung
Blaser Felix
Heider Heinrich
Jaeggi Adolf
Laubi Emil
Sattlerei
Daubenmeier Rudolf
Elektrowerkstatt
Roth Ernst
Radiowerkstatt
Tozzini Louis
Triebwerkgruppe I, Revision
Bühler Max
Schlatter Armin
Triebwerkgruppe II, Montage
von Siebenthal Walter
Triebwerkgruppe II, Einbau
Bächtold Werner
Isenschmid August
Mechanische Werkstatt
Baumann Rudolf
Direktion Genf
Startdienst Cointrin
Tschirren Rudolf
Abfertigung Cointrin
Basadonna Anita
Verpflegungsbetrieb Cointrin
Schürmann Roger

Auslandvertretungen

London
Beirne Maureen
Tissière René
Paris
Bérard Claude
Marchetti Yvonne
Pichodo Jacqueline
Rieuf Michel
Amsterdam
Oudes Cornelia
Regionalvertretung Frankfurt
Exenberger Harald Dr.
Lwowski Klaus
Köln Stadtbüro
Osthus Magdalena
Köln Station
Kiessling Julia
Schölzel Georg
Stolz Erich
Vos Heinz Josef
Wagner Kurt
Stuttgart
Bauer Willi
Prag
Polak Josef
Madrid
Hinnen Yvette
Landeira José Antonio
New York
MacMichael Elisabeth
Schoeck Verena
New York, Abfertigung
Wargo Richard B.
New York, Verpflegungsbetrieb
Zintzmeyer Heinz

Allgemeine Personalausbildungsreserve

Baumann Melvin Hans
Casutt Joachim
Eschmann Vera Marta
Schaufelberger Liliane
Stäubli Georges
Stutz Walter
Weingart Esper
Wollkopf Werner

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Schachklub - Letzten Monat fand ein Wettkampf zwischen dem Schachklub des Konsumvereins und dem der Swissair statt. Das Resultat lautete 5 1/2 - 4 1/2 zu unsern Gunsten. - Der alljährlich stattfindende Zürcher Firmen Cup begann mit dem Spiel Willy AG gegen Swissair. Unser Club gewann überlegen 6 - 0. - Die Freizeitorganisation der Swissair stellt uns in freundlicher Weise im Klubhaus Seebach sechs Bretter zur Verfügung. Wir möchten unsere Mitglieder darauf aufmerksam machen, dass die Winterturnierspiele oder sonstige Spiele dort ausgeführt werden können.

Vergünstigungen - Die folgenden Firmen gewähren unserm Personal Rabatte:

Hotel Mercator Madrid: Bis 15. März 1957 20 % für Aufenthalte von mindestens sechs aufeinanderfolgenden Nächten, 10 % für kürzere Aufenthalte.

Salon de Beauté Yolanda Quadri (in Gassen 6, beim Paradeplatz) : 10 % auf Behandlungen mit Harriet Hubbard Ayer-Produkten, 5 % auf Produkten selbst.

Boutique Oskar Jäger (Feldstrasse 62, Zürich 4) : 10 % auf Käufen von Lederwaren, Schirmen, Holzwaren etc.

Pro Lux (Beleuchtungstechnik, Birmensdorferstrasse 56, Zürich) : 25 % auf Käufen in ihrem Geschäft.

Autofahrschule Hermann Markwalder (Hirschgartenweg 25, Zürich 57) : 12 % auf Autofahrstunden.

Autofahrschule Hans Eichenberger (Bahnhofstrasse 11, Schlieren) : 10 % auf Autofahrstunden.

R. Schnetzer, Pilot (Fach 96, Kloten) vermittelt Aussteuerwäsche zu Fabrikspreisen (25 - 30 % auf Ladenverkauf).

VERGÜENSTIGUNGSLISTEN sind nicht mehr beim Pressedienst, sondern BEI DEN PERSONALASSISTENTEN der verschiedenen Departemente zu beziehen !

Ferienchalet in Wildhaus - Das grosse Leid, das in den letzten Wochen das ungarische Volk betroffen hat, hat uns verpflichtet, auch unsererseits etwas zur Linderung der Not der vielen Flüchtlinge beizutragen. Wir haben uns deshalb entschlossen, das Ferienchalet in Wildhaus, das wir Ihnen in der letzten Nummer der Swissair-News angeboten haben, für das Personal der Swissair zu sperren und ab sofort ausschliesslich dem Initiativkomitee für die Ungarn-Flüchtlingshilfe zur Verfügung zu stellen.

Nach wie vor verfügbar sind jedoch die Wohnung in Arosa und das Chalet in Ober-Iberg, die beide noch nicht für die ganze Saison besetzt sind.

Wir sind überzeugt, dass unser Entscheid die Zustimmung des Personals findet und bitten alle diejenigen, die sich auf Ferien in Wildhaus gefreut haben, sich zu überlegen, ob sie ihre freien Tage nicht ebenso unbeschwert in Arosa oder Ober-Iberg verbringen können.

Vorstand der FPS.

STOP - PRESS

Am Sonntagabend, den 25. November, sind unsere 3 am Air-Lift beteiligt gewesenen DC-6Bs wieder in Zürich-Kloten eingetroffen.



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

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

<u>Herr Eugen Küenzi</u> , Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--	4067
<u>Herr Armand Hirschi</u> , Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--	3967
<u>Herr Ernst Rusch</u> , Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 20.--	4572
<u>Herr Rudolf Keller</u> , Sektion Arbeitsvorbereitung, Dept. IV	Fr. 10.--	4973
<u>Herr Gerold Schärer</u> , Sektion Betriebswirtschaftsdienst, Dept. I	Fr. 10.--	4258

Herr Eugen Küenzi fertigte aus einem alten P + W 7/8" Kerzenschlüssel einen Spezial-Schlüssel für den Kerzenwechsel an, der sich in der Praxis gut bewährte. Neben einer gewissen Arbeitserleichterung resultiert daraus auch eine Arbeitszeiteinsparung. Es wurden bereits mehrere solche Spezialschlüssel in Auftrag gegeben.

Herr Armand Hirschi schlug vor, an der Trennschleifmaschine eine Wasserkühlung anzubringen, um dem üblen Geruch beim Trockenschleifen abzuwehren. Seine Idee ist gut und machte auf einen Mangel an der Maschine aufmerksam, der bei der Erweiterung der Werft behoben wird.

Herr Ernst Rusch konstruierte eine Vorrichtung für das Ablängen von Soflexschläuchen und gab damit den Anstoss für eine noch bessere Lösung.

Herr Rudolf Keller machte die Anregung, auf den Werkstattbezeichnungsschildern zusätzlich auch die Dienststellenkurzzeichen anzubringen. Diese Idee trägt dazu bei, die interne Material- und Postverteilung zu erleichtern.

Herr Gerold Schärer bezweckte mit seinem Vorschlag eine Vereinfachung in der Arbeitszeit- und Absenzenkontrolle. Seine Anregung gab den Anstoss zu einer vereinfachenden Neuregelung.

Letzter Appell an die Einsender der Vorschläge 1555/3065 ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Die zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge 4508/4510/4568/4911/4912 können erst in der nächsten Nummer zum Abschluss gebracht werden.

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

427/2887/3217/4307/4501/4906/4916/4931.

Sich melden bitte :

- Nr. 4347 bei Herr J. Baumann, Chef Sektion IERA, Dept. IV
Nr. 4917 bei Herr F. Wellauer, Sektion Betriebsstudien, Dept. IV
Nr. 4979 bei Herr A. Oberli, Organisationsbüro

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 610 Aufstellen von SWISSAIR - Plakaten auf der Zollstrasse zum Flugplatz Basel/Mulhouse. Nach den Besprechungen, die mit dem Flugplatzdirektor geführt wurden, zeigte es sich, dass momentan mit dieser Möglichkeit nicht gerechnet werden kann.
- 788 Korrosionsschutz-Anstrich hinter dem Auspuff der Kabinenheizer an DC-4 Flugzeugen. Diesem Problem wurde bereits im Frühjahr 1956 Beachtung geschenkt. Die Malerei hat bereits weissen Catalack bestellt. Der Schutzanstrich wird während des Winters anlässlich den DC-4 Revisionen durchgeführt.
- 1030 Umbau der Bordbuffets in den Metropolitan. Die im Vorschlag aufgeführten Mängel waren der Abt. Passagierflugdienst bereits vor der Ablieferung der Flugzeuge bekannt. Aus terminlichen Gründen konnten damals im Fabrikationsprogramm keine Aenderungen mehr vorgenommen werden. Auf Grund von Betriebserfahrungen wurde ein Verbesserungs-Programm aufgestellt, das sich im wesentlichen mit den im Vorschlag festgehaltenen Punkten deckt. Man hofft, dass die bezüglichen Aenderungen bis Sommer 1957 durchgeführt werden können.
- 1031/2464 Kombination des internationalen Hotelbestellungscode mit dem AIRIMP. Die Erlernung eines neuen zusätzlichen Codes würde sich für die Angestellten vieler Dienststellen als Ballast auswirken. Da der einzelne Angestellte höchst selten in die Lage kommt, Hotelreservationen vorzunehmen, müsste für das Aufsetzen der betr. Meldungen jedesmal der Code konsultiert werden. Der Zeitaufwand für das Codieren und Decodieren wäre viel zu gross.
- 3834 Anbringen von Handgriffen an den Sitz-Rücklehnen der DC-3. Das Anbringen von Handgriffen an den Sitzrücklehnen stellt keine besondere Verbesserung dar, da sich der Passagier durch Festhalten an der Rücklehne des Vorderstuhles aus dem Sitz aufrichtet. Der Aufwand für die Modifikation sämtlicher DC-3 Kabinenstühle würde in keinem Verhältnis zum gewonnenen Effekt stehen. Ferner müsste mit einem sehr langen Umbau-Termin gerechnet werden, da die Arbeit nur auf progressive Art durchgeführt werden könnte.
- 4068 Klapptische in den CV-240. Der Vorschlag wäre an und für sich gut. Im Hinblick auf den Verkauf der CV-240 werden keine Modifikationen mehr an diesen Flugzeugen vorgenommen.
- 4125 Aenderung an der Schaltung des CABIN AIR SCOOP HEATERS DC-4. Eine Aenderung an der Schaltung drängt sich aus betriebstechn. Gründen nicht auf. Bei einem Heizerdefekt muss der Air Scoop Heater am Boden, entsprechend der Testvorschrift, in welcher die neuesten Erfahrungen berücksichtigt sind, kontrolliert werden.
- 4201 Abgabe von Kontrolluhren zwecks Orientierung der Passagiere über die jeweiligen Zeitverschiebungen in England und der Schweiz. Das Kabinenpersonal hat die Weisung, auf jedem Flug den Passagieren mittels Lautsprecher die Lokalzeit bei der Landung bekannt zu geben. Ausserdem hätte das stark in Anspruch genommene Personal keine Zeit noch zusätzlich Kartouhren auf die entsprechende Zeit zu richten.
- 4272 Arbeitszeit- und Absenzenkontrolle. Der Vorschlag 4258 vom 10. April 1956 befasste sich bereits mit dieser Angelegenheit. Die heute getroffene Lösung ist einfacher als der Vorschlag, da man ohne die Schaffung eines neuen Formulars auskommt. (vgl. Weisung PW-607a vom 29. Oktober 1956).
- 4314 Verbesserung der Lampenbefestigung rechts der Cockpittüre. Die vorgeschlagene Verbesserung schliesst das Anfressen der Kugelgelenke nicht aus und damit ist die Ursache der Schäden nicht behoben. Die Ing.-Abteilung wird eine Neukonstruktion der Kugelgelenke prüfen, bei welcher dieser Umstand vermieden werden kann.

- 4513 Rollen für Profil-Walzmaschine zum Kaltbiegen von grossen Rohrbogen. Beim Biegen der Rohre wird das geeignete Fertigungsverfahren durch das Material, die Wandung, den Durchmesser und den Biege-
radius bestimmt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass alle Rohrbiegearbeiten ein gutes handwerkliches
Können, gepaart mit grosser Erfahrung verlangen. Der bereits früher eingegangenen Vorschlägen über
das Rohrbiegen, wird bei der Erweiterung der Werft, resp. Werkstätten Rechnung getragen.
- 4514 Vibrator zum Einstampfen von Sand in Rohre, um das manuelle Einklopfen zu umgehen. Die Erfahrungen
in andern Betrieben haben ergeben, dass der Vibrator nicht in der Lage ist, den Sand in der notwendigen
Dichte einzufüllen um einwandfreie Rohrbogen zu erhalten. Das vorgeschlagene Gerät vibriert nur in der
vertikalen Achse, wogegen das manuelle Klopfen in der horizontalen Ebene erfolgt.
- 4533 Deponieren von Lappen oder Hirschleder bei den Kabinenfester zum Abwischen von angelaufenen
Scheiben. Die Flugzeuge DC-6B, DC-7C, CV-440 etc. sind mit Luftkonditionierungsanlagen ausgerüstet.
Die Kabinenfenster sind aus einer innern und einer äussern Scheibe zusammengesetzt, wobei zwischen
diesen beiden ein Luftraum besteht, in den konditionierte Luft eintreten kann, was ein Anlaufen der
innern Scheibe verhindert. Erfahrungsgemäss kann festgestellt werden, dass unter normalen Betriebs-
bedingungen, richtige Einstellung der Kabinentemperatur etc. die Scheiben nicht anlaufen.
- 4716 Zollbefreiung auf Benzin, bei Schulungsflügen mit Sportflugzeugen. Aus den gegenwärtig gültigen
Gesetzesvorschriften lässt sich eine Zollbefreiung des bei Schulflügen mit Sportflugzeugen verwendeten
Benzins nicht ableiten. Eine Zollbefreiung würde daher eine Gesetzesänderung voraussetzen. Das
Dept. I wird nächstens mit der Oberzolldirektion und dem Luftamt in dieser Angelegenheit Fühlung
aufnehmen.
- 4878 Eigener Parkplatz an der Stampfenbachstrasse beim Walcheturm. Der Vorteil eines eigenen Parkplatzes
an der Stampfenbachstrasse wurde bei der Miete der Lokalitäten des FFEM erkannt. Ein entsprechendes
Gesuch, zur Weiterleitung an die Stadtpolizei Zürich, wurde bereits Mitte September an den Kanton
Zürich gerichtet. Bis heute liegt von der Stadtpolizei noch keine Bewilligung vor.
- 4879 Entfernen des Garderobekorpus in der Eingangshalle beim FFEM im Walcheturm. Der Garderobekorpus
bleibt bis zum Ablauf der Untermiete (31.3.1957) mit der Firma Henkel deren Eigentum und ist bis
zu diesem Zeitpunkt dort zu belassen. Am Ende der Untermietsdauer ist der Korpus von der Firma
Henkel zu entfernen, ansonst er ins Eigentum des Kantons als Vermieter übergeht. Ueber eine all-
fällig mögliche Beseitigung nach dem 31.3.1957 ist mit dem Kanton Zürich zu verhandeln, wobei
der Entscheid von der weiteren Mietdauer abhängt.
- 4880 Erstellen einer tragbaren Holzrampe beim Walcheturm für die Zu- und Wegfahrt von Fahrzeugen. Das
Befahren des Trottoirs vor dem Walcheturm und die damit im Zusammenhang stehende Anschaffung
einer Rampe ist von der Bewilligung der Stadtpolizei abhängig. Bereits vor Einreichung des Vorschlages
wurde ein entsprechendes Gesuch an die Stadtpolizei eingereicht. Eine Bewilligung liegt jedoch noch
nicht vor.
- 4910 Anbringen von Schlitzern an den obern Befestigungslöcher der Kabinenfenster. In Anbetracht der relativ
geringen Häufigkeit von Fensterwechseln, lohnt sich die in Frage stehende Aenderung nicht. Im weiteren
wäre trotzdem eine Demontage der Vorhangführungen in den meisten Fällen nicht zu umgehen.
- 4999 Kochechtes Färben der Anschnallgurten. Die Gurten dürfen nicht gekocht, sondern lediglich in warmen
Wasser gewaschen werden. Eine einheitliche Färbung sämtlicher Gurten ist nicht möglich, weil bei
Stückfärbung von bereits einmal gefärbten Gurten eine "Ring" entsteht. Da parallel mit dem Abbleich-
prozess auch der Verschleiss-Prozess fortschreitet, kann die Abbleichung auch als Masstab für das Alter
der Gurte abgeleitet werden, wodurch die Ueberwachung erleichtert wird.
- 4928 Zusammenheften der Arbeitskarten für Sched-u-Graph Tafeln. Der Einsender machte lediglich auf
einen Mangel aufmerksam, der in der Zwischenzeit behoben wurde. Wir danken dem Einsender für
seine Aufmerksamkeit.

4968 Umstellen der Präsenzzeit-Kontrolluhren von der Viertelstunden- auf Dezimalteilung. Der Einsender verspricht sich von einer derartigen Umstellung eine Vereinfachung der Auswertung und erstrebt gleichzeitig eine, seiner Ansicht nach gerechteren Behandlung bei eventuellem Zu-spät-kommen an. Ein verspätetes Erscheinen der Angestellten am Arbeitsplatz hat auf die Leistungserstellung in einem auf Arbeitsteilung angewiesenen rationalisierten Grossbetrieb derartig nachteilige Folgen, dass aus verständlichen Gründen am bisherigen System festgehalten werden muss. Die Auswertung der Arbeitszeitkarten dagegen dient der zeitmässigen Erfassung des Arbeitsaufwandes für eine bestimmte Arbeit, wozu wir unbedingt auf genaue Wertangaben angewiesen sind, die in der Nachkalkulation verwendet und für die Arbeitsvorbereitung in Form von Richtwerten gebraucht werden.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

410/412/416/607/609/642/771/789/1554/1589/1648/2465/2659/2696/2817/2843/3613/3914/3963/
4069/4104/4111/4133/4138/4144/4162/4221/4247/4252/4253/4261/4280/4299/4337/4378/4380/4395/
4502/4511/4541/4552/4553/4570/4588/4594/4622/4625/4630/4661/4662/4692/4703/4715/4717/4723/
4724/4876/4877/4902/4907/4917/4920/4921/4924/4944/4954/4962/4971/4975/4979/4983/4985/4986/
4988/4992/4994/5002.

Die zur Prämierung vorgesehene Vorschläge Nr. 770 und 4568 mussten zwecks Abklärung technischer Details noch zurückgestellt werden.

Vorschläge im Versuchsstadium : Nr. 118/302/362/4904.