

Lanale

# SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER  
POUR NOS COLLABORATEURS  
FOR OUR STAFF



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

5. Jahrgang

Nr. 7

Juli 1956

## Unsere Verkehrsleistungen im Juni 1956

	<u>Juni 1956</u>	<u>Juni 1955</u>
Offerierte Tonnenkilometer	10'255'904 + 11%	9'235'346
Etappenpassagiere	81'500 + 25%	65'360
Fracht in kg	875'873 + 34%	655'520
Post in kg	291'156 + 6%	274'029
Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	69,9%	65,7%

Die Verkehrsleistungen im Juni 1956 dürfen als sehr befriedigend angesprochen werden. Mit 69,9% übertrifft der mittlere Auslastungsgrad denjenigen des gleichen Monats im Vorjahr um 4,2 Punkte. Dieses gute, auch das Budget übertreffende Resultat ist zum grossen Teil auf die 25%ige Zunahme der Zahl der Etappenpassagiere bei einer Steigerung des Gesamtangebots um 11% zurückzuführen.

In Europa boten wir 53% unserer Gesamtproduktion an. Dieser Anteil ist der höchste seit August 1953, als wir Südamerika noch nicht anfliegen und auch den Nordatlantikdienst nicht mit der heutigen Intensität betrieben. Die Nachfrage nahm um 29% und das Angebot um 23% zu, sodass sich der Auslastungskoeffizient von 66,0% auf 69,1% steigerte.

Das Verkehrsangebot auf unsern Linien nach Athen, Istanbul, Kairo, Tel-Aviv, Beirut und Damaskus war zwar um 11%, die Nachfrage dagegen nur 9% höher, was eine leichte Senkung des durchschnittlichen Ladefaktors von 66,5% im Juni 1955 auf 65,7% zur Folge hatte. Der 12%ige Anteil dieses Verkehrsgebiets an der gesamten Produktion blieb gleich wie im Vorjahr.

Unser Nordatlantikdienst nahm noch 30% der Produktion in Anspruch, d.h. 5% weniger als in der Vergleichsperiode 1955. Durch Ausfall eines Retourfluges infolge Maschinendefekts senkte sich das Transportangebot um 4%. Dagegen erfuhr die Nachfrage eine erfreuliche Steigerung um 7%, was zum guten Auslastungsgrad von 73,1% - gegenüber 66,0% vor einem Jahr - führte.

Auch der Verkehr auf der 5% unserer tonnenkilometrischen Produktion ausmachenden Südatlantikroute entwickelte sich weiterhin erfreulich. Hier wuchs die Auslastung, verglichen mit dem Juni-Ergebnis 1955, um volle 8,9 Punkte und erreichte 68,3%. Das Angebot blieb unverändert, dagegen erhöhte sich die Nachfrage um 15%.

Das erste Semester 1956 in Zahlen

	<u>1956</u>	<u>1955*</u>	<u>1954</u>
Geflogene Kilometer	10'087'297 + 15%	8'785'122	7'800'003
Angebotene Tonnenkilometer	49'478'183 + 13%	43'722'631	38'281'060
Etappenpassagiere	346'362 + 25%	276'116	237'513
Fracht in kg	4'813'323 + 33%	3'623'457	2'786'960
Post in kg	1'714'553 + 14%	1'498'472	1'323'106
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	65,5%	61,1%	57,9%

\* Ohne Berücksichtigung des von der KLM geflogenen SR-Kurses Genf-Brüssel.

Neue Pilots-in-Command - Die Flugkapitäne Beat Schneeberger und Robert Staubli sind zu Pilots-in-Command auf DC-6B ernannt worden; sie können in dieser Eigenschaft in Europa und nach dem Nahen Osten eingesetzt werden. In den gleichen Rang auf Convair wurden die Flugkapitäne Lars Schröder und Claude Ocroft erhoben. Die Piloten Rudolf Jenny und Wilfried Schmidt wurden Pilots-in-Command auf DC-3. Wir entbieten unsere besten Glückwünsche!

Als selbständige Bordmechaniker können ab 28. Juni 1956 die Herren H. Grünenfelder, J. Zuberbühler und H. Rinderknecht eingesetzt werden. Wir gratulieren auch ihnen.

Ernennung im Dept. III - Herr Hermann Ochsenbein wurde per 1. Juli zum Chef der Sektion Borddienst der Abteilung Passagier-Flugdienst ernannt. Wir wünschen ihm auf seinem Posten vielen Erfolg.

Happy Landings - Wir freuen uns, wiederum eine Reihe von Verheiratungen bekannt geben zu können und den jungen Eheleuten viel Glück zu wünschen.

21.4. Müldner-Schulz Anita, Berlin., 28.4. Kopp-Barth Erna, Spedition (Dept. I), 28.4. Stürzinger Karl, Flugbetrieb (Dept. IV), 5.5. Frey Max, Luftreisebüro, Zürich, 7.5. von Niederhäusern Otto, Verkehrsbuchhaltung, 12.5. Hirsig Rudolf, Studienbüro, 26.5. Zumkehr Gert, TEKO-Triebwerk (Dept. IV), 31.5. Oberli Arthur, Sektion AVOR (Dept. IV), 9.6. Trittibach Walter, Lagerbuchhaltung (Dept. IV).

Neue Nordatlantik-Flugpreise - An der mehrwöchigen IATA-Konferenz vom Mai und Juni dieses Jahres in Cannes ist eine Einigung über eine Neugestaltung der Nordatlantikflugpreise erzielt worden. Die neue Regelung sieht vor:

1. Ab 1. Oktober dieses Jahres sollen für Touristenflüge mit einer Gültigkeitsdauer von 15 Tagen verbilligte Spezialtarife gewährt werden, die einer Senkung der bisherigen Touristklass-Retourpreise von 20% entsprechen.
2. Die bisher üblichen "Off season"-Ermässigungen fallen ab 1. November dahin. Dagegen bleiben die Familientarife bis zum 31. März 1957 in Kraft. Zusätzlich wird innerhalb der gleichen Periode ein neuer Tarif für Auswanderer geschaffen mit Gültigkeit ab fast allen europäischen Ländern nach den Vereinigten Staaten und Kanada. Der einfache Auswandererpreis ist 40% billiger als der normale Touristentarif.
3. Ab 1. April 1957 sollen die Grundpreise der ersten Klasse um rund 10% herabgesetzt werden, während Schlafsitze gleichzeitig 50 Dollar (retour 90 Dollar) mehr kosten sollen und die Bettenpreise von gegenwärtig 55 Dollar auf 75 Dollar (einfach) heraufgesetzt werden.
4. Ab 1. April 1958 ist eine vollkommen neue Touristklassenart ("low fare tourist type service") geplant, deren Flugpreise (einfach und retour) rund 20% unter den gegenwärtigen Touristentarifen liegen.

Diese Neuerungen bedürfen noch der Genehmigung der zuständigen Regierungen.

Ferienkurs für Swissair-Pilotenanwärter - In den beiden Wochen vom 16. bis 28. Juli führt die Swissair einen Flugkurs für Studenten durch, zu dem zwanzig Teilnehmer aufgeboten wurden. Ausbildungsort ist Grenchen. Das Instruktionspersonal wird von der Swissair und der Fliegerschule Grenchen gemeinsam gestellt. Für diesen Kurs waren ursprünglich rund hundert Anmeldungen eingegangen.



### Funker-Navigator Jakob Wismer †

Es ist seit Kriegsende nun das erstemal, dass ein Besatzungsmitglied der Swissair während der Erfüllung seiner beruflichen Pflichten das Leben lassen musste.

Funker-Navigator Jakob Wismer ist in den ersten Stunden des 15. Juli 1956 auf dem Ueberflug mit unserm dritten neuen Metropolitan bei Shannon in Irland tödlich verunfallt. Zwei Piloten und ein Bordmechaniker der Convair-

Werke haben das gleiche Schicksal erlitten.

Jakob Wismer wurde am 12. Januar 1918 geboren. Er besuchte die Zürcher Schulen, und verbrachte nach einem Institutsjahr im Welschland einige Zeit als Kaufmann im Transportgewerbe, allerdings nicht ohne in Bern erfolgreich einen Bordfunkerkurs absolviert zu haben. In den Jahren 1943 - 1946 war er - von militärdienstlich bedingten Unterbrüchen abgesehen - als Bordfunker auf schweizerischen Hochseeschiffen tätig. Sein Eintritt in die Swissair erfolgte vor zehn Jahren. 1954 wurde er zum Navigator ausgebildet und im selben Jahr als Funker-Navigator eingesetzt. Am 25. März dieses Jahres wurde er zum drittenmal Flugmillionär; seit seiner Anstellung war er während 9'081 Flugstunden geflogen.

Die Swissair verliert in Jakob Wismer einen hochgeschätzten, tüchtigen Mitarbeiter und seine Arbeitskollegen einen lieben Kameraden. Direktion und Angestellte nehmen am schweren Leid, das Frau Wismer und die beiden Kinder - einen siebenjährigen Sohn und eine sechsjährige Tochter - betroffen hat, herzlich Anteil. Sie trauern um Jakob Wismer und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Fernsehen im Dienst der Flugzeugfabrikation

In den Douglas-Werken in Santa Monica steht den Ingenieuren neuerdings ein internes Fernsehnetz zur Verfügung, mit dessen Hilfe sie Arbeitsvorgänge überprüfen können, die sich in einer Entfernung von über 1 1/2 km abspielen. Das System, das vor allem für die Kontrolle fertiger Maschinenteilstücke zur Anwendung gelangt, erspart den Kontrollorganen einen Rundgang durch die Werkstätten, der sich über 3 km ausdehnt. Die Werkstücke werden in vergrösserten Bildern übertragen, die qualitativ besser sind als diejenigen an Heimempfängern.

Düsenverkehr und Lärmbekämpfung - In England wurden neue Fortschritte auf dem Gebiet der Lärmbekämpfung für Düsenflugzeuge erzielt, die allerdings zunächst der Militäraviatik dienstbar gemacht werden. Auf dem Versuchsgelände der Gloster-Werke in Hucclecote bei Gloucester ist am 1. Juni die erste Lärmvernichtungsanlage für Maschinen mit doppeltem Strahlantrieb eingeweiht worden.

Der eigentliche Schalldämpfer ist in der Rückwand einer vier Meter hohen Umzäunung aus Mauerwerk eingebaut, die inwendig mit perforierten Aluminiumblechen ausgeschlagen ist; er besteht aus einem 23 m langen, zur Hauptsache aus der Mauer herausragenden Rohr, das am Ende nach oben abgewickelt ist und aus verschiedenen Schalldämpfersegmenten und einer Lärmvernichtungskammer besteht. Das zu prüfende Flugzeug wird innerhalb der Umzäunung, mit der Triebwerköffnung am Dämpfereingang, aufgestellt.

Die Anlage, die 25'000 Pfund Sterling kostete, vermag den Lärm eines im Stillstand voll angetriebenen

Gloster-Javelins so weitgehend zu ersticken, dass unmittelbar ausserhalb der Umzäunung eine Unterhaltung im üblichen Gesprächston geführt werden kann, während das Vieh nur wenige Meter von der Maschine entfernt friedlich weiter weidet. Kaum war diese erste Lärmvernichtungsanlage eingeweiht, wurde das Projekt zu einer weitem veröffentlicht, welche diesen Herbst im Versuchsgelände der Avro-Werke in Woodford in Betrieb genommen werden soll. Sie wird für Standläufe des mit vier Triebwerken versehenen Vulcans verwendet und besteht aus zwei Rohren von je 16,5 m Länge und einem Durchmesser von 2,10 bis 3,50 m mit 90° nach oben abgewinkelten Austrittsöffnungen. Die Anlage wird auf vier Schienen montiert und soll zum Flugzeug herangerollt werden können.

A propos Schnelligkeitsrekorde - In den Tagen, als zwischen Nürnberg und Fürth die erste Eisenbahn, die sogenannte Ludwigsbahn, auf die staunende Menschheit losgelassen wurde, gab ein bayrisches Obermedizinalkollegium folgendes Gutachten ab:

"Die schnelle Bewegung muss bei den Reisenden unfehlbar eine Gehirnerkrankung, eine besondere Art des delirium furiosum, erzeugen. Wollen aber dennoch Reisende dieser grässlichen Gefahr trotzen, so muss der Staat wenigstens die Zuschauer schützen, denn sonst verfallen diese beim Anblick des schnell dahinfahrenden Dampfwagens genau derselben Gehirnerkrankung. Es ist daher notwendig, die Bahnstrecke auf beiden Seiten mit einem hohen dichten Bretterzaun einzufassen."

Nahezu 3 Millionen Streckenpassagiere, genau 2'990'000 oder 22% mehr als im Vorjahr, wurden 1955 von den britischen Fluggesellschaften auf ihren planmässigen Linien befördert. Die 1'807 Millionen geflogenen Passagiermeilen entsprechen einer Zunahme um 19%. Das Gesamtverkehrsvolumen erfuhr eine 21%ige Steigerung auf 246 Millionen Tonnemeilen, während sich der Frachtverkehr um 36% auf 48 Millionen Tonnemeilen steigerte.

Wildkatzen und Dickhäuter bei der Swissair New York - Dieser Titel ist keine Anspielung auf die Personalpolitik unserer New Yorker Vertretung; solcher Sarkasmus liegt uns fern. Wir meinen es buchstäblich: Herr Mayr, unser Chefvertreter für die Vereinigten Staaten, hat vom schweizerischen Grosswildjäger Peter Ryhiner - der sich in Swissair-Kreisen bereits durch eine weisse Riesenschlange einen Namen gemacht hat - vier Leoparden-Junge und ein drolliges Elefanten-Baby übernommen, um sie zum Entzücken der New Yorker im Schaufenster der Swissair am Rockefeller Center auszustellen.

Die ärztliche Ecke

Wie wirkt Nikotin ?

Das Anziehende am Nikotin liegt offenbar in seiner gegensätzlichen, der Ausgangslage angepassten, Wirkungsweise: sind wir nervös und zerfahren, so scheint uns das Rauchen zu beruhigen. Sind wir dagegen übermüdet und schläfrig, so regt es uns an. Dabei kann diese doppelte Wirkung pharmakologisch allein nicht genügend erklärt werden. Es ist sicher, dass eine starke psychische Komponente vorliegt. Um den Rauch, den man sieht, kristallisieren sich unsere Gedanken. Es ist z.B. gar kein besonderes Vergnügen, in ganz dunkler Nacht Pfeife zu rauchen, weil man den Rauch nicht sieht und darum bezeichnenderweise auch immer glaubt, nun sei sie wieder ausgegangen.

Im Körper hat Nikotin vor allem eine nachgewiesene und sehr deutlich demonstrierbare Wirkung und zwar die Verengerung der kleinen Arterien unserer lebenswichtigsten Organe, wie Herz und Nieren und damit deren schlechtere Blutversorgung. Es ist deshalb ein Unsinn, unter körperlicher Anstrengung zu rauchen, weil man seinem Herzen damit die geforderte Mehrarbeit noch erschwert.

Mit seiner gefässerengernden Wirkung ist Nikotin massgeblich an der Entstehung der sog. Managerkrankheit beteiligt, die häufig genug im Herzschlag, d.h. eben im plötzlichen Verschluss einer kleinen Herzarterie, endet. Uebergewicht, gehetzte nervöse Lebensführung plus zwanzig bis dreissig Zigaretten täglich sind ein bewährtes Rezept zur Erreichung dieses Zieles . . . . .

Dr. B. Hässig

Zur Ferienzeit - in eigener Sache

Liebe Swissair-Mitarbeiter,  
Falls Sie als Gratis- oder Service-Passagier reisen, wollen Sie bitte nachstehenden Punkten Ihre Aufmerksamkeit schenken :

1. Bitte vergessen Sie nicht, dass zahlende Fluggäste beim Einstieg ins Flugzeug und in der Platzwahl (Fensterplätze ?) den Vorrang haben.
2. Drängen Sie sich nicht nach vorne, um zu versuchen, einen möglichst günstigen Platz zu erwischen; denn auch als Service- oder Gratis-Passagier soll niemals vergessen werden, dass Kundendienst einen wesentlichen Bestandteil unserer Verkaufsanstrengungen bildet.
3. Falls Sie mit andern Frei- oder Service-Passagieren auf dem gleichen Flugzeug reisen, enthalten Sie sich bitte lauter oder gar grosssprecherischer Behandlung von Geschäftsangelegenheiten.

Unsere Fluggäste sind Ihnen dankbar.

Wenn ein Bienenvolk im Flugzeug-Sabotage macht - Von den Genfer Swissair News wurde aus dem Time Magazine die folgende merkwürdige Geschichte übernommen, die einem funkelneuen Viscount der Central African Airways widerfuhr : Kaum war nämlich das Flugzeug in Salisbury gelandet, als sich ein Volk von 75'000 Bienen darauf stürzte, die Mechaniker in die Flucht schlug und sich schliesslich in einem Flügel wohnlich niederliess. Man liess Jack Garrett, den Imker der Gegend kommen, der empfahl, die Bienen seien aus dem Flügel auszuräuchern oder durch Gas zu vernichten. Damit aber waren die Ingenieure der Gesellschaft nicht einverstanden. Sie argumentierten, dass die von den getöteten Bienen abge sonderte Ameisensäure das Metall oder die Gummidichtungen der Treibstofftanks angreifen könnte. Ein Einwohner von Durban empfahl Knoblauch als probates Hilfsmittel, während ein Londoner riet, ein Pferd unter den Viscount-Flügel zu stellen. "Bienen", schrieb er, "schätzen Pferdegeruch gar nicht. Es dürfte sich aber empfehlen, das Pferd sorgfältig 'einzupacken', damit es nicht total verstochen wird. . ." Eine Hausfrau der Stadt schlug der Fluggesellschaft vor, die Bienen seien durch das Auspressen von Zitronenblättern zu verjagen. - Der Chefpilot der Central African Airways beschloss darauf, sein Heil mit noch radikaleren Methoden zu versuchen. Er setzte sich in das Cockpit der Maschine und stieg auf eine

Höhe von 6'000 Metern, wo er zahlreiche Kurven flog. Als er wieder gelandet war, musste er wahrnehmen, dass sich das Bienenvolk nicht hatte beeindrucken lassen; es befand sich nach wie vor in seinem Schlupfwinkel in der Tragfläche, ganz offensichtlich ohne Schaden genommen zu haben. Schliesslich entschied die Gesellschaftsleitung, die einzige Lösung sei, das neue Flugzeug nach dem Hangar zu rollen und es vollständig zu demontieren.

Aber auch andere Tiere können, wie der nachfolgende Bericht beweist, den Flugbetrieb empfindlich stören. Eine Maschine der Air France rollte in der Dämmerung eines Morgens im vergangenen Sommer zum Start von einem Flugplatz Französisch-Aequatorialafrikas. Zum Erstaunen der Kontrollturmleute wendete jedoch das Flugzeug auf der Piste und kehrte auf den Tarmac zurück. Der Pilot stieg hoch erobst aus dem Cockpit und machte seinem Aerger dem herbeieilenden Bodenpersonal gegenüber in einer durchaus nicht salonfähigen Flut von Schimpfworten Luft. Es sei nichts weniger als eine Sauerei, ereiferte er sich, mitten auf der Piste einen Baumstamm liegen zu lassen. Sofort wurde ein Jeep ausgesandt, das Hindernis aus dem Weg zu räumen und die Ursache der "Sabotage" wenn möglich festzustellen. Da erwies sich denn der vermeintliche Baumstamm als - ein Krokodil, das vom benachbarten Fluss gekrochen war, um sich auf der sonnenwarmen Piste ein gemütliches Nickerchen zu leisten !

Das Buch "Mit der Swissair in die Welt" ist zu einem glänzenden Erfolg geworden, konnten doch in weniger als Jahresfrist rund 4'000 Exemplare verkauft werden. Die erste Auflage (1. bis 3. Tausend) ist vergriffen und von der zweiten Auflage (3. bis 5. Tausend) sind nur noch einige hundert Exemplare vorhanden. Die dritte Auflage dürfte im kommenden Frühjahr in Druck gehen. Der Pressedienst ist vorläufig noch in der Lage, das Buch unserm Personal zum Vorzugspreis von Fr. 8.15 (Ladenpreis Fr. 12.50) gegen Vorausbestellung abzugeben.

Max Hartmann † - Wir haben die bedauerliche Pflicht, unsere Leser vom tragischen Hinschied Herrn Max Hartmanns, Startdienst (Dept. III), in Kenntnis zu setzen. Der 1925 Geborene war erst seit dem 11. Juni unser Mitarbeiter. Er verunglückte mit seinem Motorrad und erlag am 9. Juli den dabei erlittenen Verletzungen. Seinen Angehörigen sprechen wir unser Beileid aus.

Das kleine ABC des Luftverkehrs

"Apron" und "Tarmac"

Unter Apron (englisch für Schürze) versteht man in der Luftverkehrssprache den Flugzeug-Parkplatz eines Landflughafens, der zum Zwecke des Ein- und Auslads von Passagieren, Fracht und Post, der Betankung oder der Wartung reserviert ist. Volkstümlicher ausgedrückt handelt es sich also um den Deutschland auch Flugsteig genannten Platz vor dem Aufnahmegebäude eines Flughafens.

Tarmac ist ein gleichbedeutender Ausdruck, wie er vor allem in Amerika gebräuchlich ist. Er leitet sich her vom englischen "tar" = Teer und vom Namen des Erfinders des Strassenhartbelages, MacAdam. Als "Makadam" hat die Bezeichnung für eine bestimmte Art von Hartbelag auch in der deutschen Sprache Eingang gefunden.

Verkehrsleistungen und Betriebsvergleiche pro 1955 - Vom Inspektorat haben wir eine Reihe von Zahlenvergleichen erhalten, die über unsere Gesellschaft und die SBB - die beiden wichtigsten Verkehrsträger der Schweiz - und über die Rhätischen Bahnen - die grösste Privatbahn unseres Landes - interessanten Aufschluss gibt.

1955	Flugverkehr		Bahnverkehr	
	Swissair	SBB	RhB	
1. Personenkilometer in Mio km	518,41	6'273,12	117,14	
2. Sitzplatzausnutzung	63,9%	33,7%	ca. 25%	
3. Durchschnittliche Reisedistanz pro Passagier in km	822	30,1	20,2	
4. Beförderte Passagiere in Mio.	0,631	208,4	5,8	
5. Gepäck in Mio. tkm	10,153	21,96	0,35	
6. Post in Mio. tkm	3,482	51,612	0,92	
7. Fracht in Mio. tkm	9,077	2'987,85	19,39	
8. Personalbestand	3'223	39'096	1'296	
9. Total Verkehrseinnahmen in Mio. Fr.	118,1	772,3	21,8	
do. in % der Einnahmen				
- Passagierverkehr	80,0%	40,8%	51,8%	
- Gepäckverkehr	2,1%	3,6%	3,2%	
- Postverkehr	8,9%	3,9%	11,3%	
- Frachtverkehr	9,0%	51,7%	33,7%	
10. Einnahmen Passagierverkehr				
- total Mio. Fr.	94,46	315,09	11,28	
- Ø pro Passagierkm. Fr.	- .18	- .05	- .10	
** 1. Klasse Bahn/Flugzeug	- .228	- .142	- .215	
** 2. Klasse Bahn/Flugzeug	- .166	- .069	- .166	
3. Klasse Bahn	-	- .047	- .089	
11. Einnahmen Gepäckverkehr				
- total Mio. Fr.	2,47 *)	27,55	0,70	
- Ø pro tkm. Fr.	- .24 *)	1,25	2,00	
12. Einnahmen Postverkehr				
- total Mio. Fr.	10,43	30,10	2,46	
- Ø pro tkm. Fr.	3. -	- .58	2,68	
13. Einnahmen Frachtverkehr				
- total Mio. Fr.	10,75	399,58	7,34	
- Ø pro tkm. Fr.	1.18	- .134	- .38	

\*) = nur Uebergepäck taxpflichtig. Die Einnahmen des sogenannten Freigepäcks (Touristenklasse 20 kg, First-Class 30 kg) sind in den Passageeinnahmen enthalten.

\*\*)= Flugzeug 1. Kl. = Standard - Class  
= Flugzeug 2. Kl. = Touristenklasse

Aus dem Jahresbericht der KLM - Der von der KLM vorgelegte Jahresbericht für 1955 meldet, dass die holländische Gesellschaft im abgelaufenen Jahre 725'000 Passagiere beförderte, sowie 20'372 Tonnen Fracht und 2'294 Tonnen Post transportierte. Im ganzen wurden in 169'000 Stunden 58'6 Millionen Flugkilometer zurückgelegt. Sämtliche Ziffern stehen über denen des Vorjahres; auch der Auslastungsgrad der Flugzeuge verzeichnete einen Anstieg um rund 2 %.

Neueintritte - Im Verlaufe des Juni 1956 sind wiederum Neueintritte erfolgt. Wir heissen die folgenden neuen Mitarbeiter willkommen:

Departement I

Einkaufsdienst  
Frick Dora  
Dokumentenzentrale Kloten  
Frei Maria  
Kontierungs- & Fakturenkontrollbüro  
Sigrist Rudolf  
Betriebsbuchhaltung  
Imhof Ivan  
Verkehrsabrechnung Fracht/Post  
Despont Marcel  
Kontrollbüro Fracht  
Pfammatter Oswald  
Revisionsbüro  
Schneider Fritz

Departement II

Sekretariat  
Henry Louise  
Sektion Verkaufsförderung  
Schaffer Erna  
Sektion Fracht-Verkehr  
Amsler Arthur  
Schweizer Elsbeth  
Reservation  
Miez Oskar  
Telex  
Maurer Heidi  
Luftreisebüro Zürich  
Buess Henriette  
Supersaxo Dory  
Wild Peter  
Luftreisebüro Basel  
Aeschbach Maria  
Frachtdienst Basel  
Bollinger Ernst  
Steinmann Fritz  
Station Basel-Blotzheim  
Spychiger Sonja

Departement III

Personalbüro  
Griesser Kitty  
Assistent Dept. III  
Hottinger Elisabeth  
Piloten  
Hedlund K. Eric  
Oscroft Claude  
Piloten-Aspiranten Kurs II/56  
Bornand André  
Crivelli Antoine  
Gruber Kurt  
Hager Alex  
Kammermann Heini  
Kuprecht Oskar  
Steinmann Willi  
Strahm Hans-Ludwig  
Züger Kurt Heinrich  
Ritter Peter

Kurs I/56

Diener Richard  
Glaser Paul  
Gmachel Norbert  
Graber Willy  
Leibowiz Siegfried  
Schiess Heini  
Wiesendanger Kurt  
Abteilung Fernmeldedienst  
Honegger Erna  
Startdienst  
Blau Kurt  
Broggi Carlo  
Hartmann Max †  
Rüegsegger Otto  
Stadler Hans  
Abfertigungsdienst  
Lerf Hansruedi  
Rüegger Beat  
Passagierdienst  
Arn Henry  
Staelin Ernst  
Jenny Maja  
Abfertigung Zürich  
Brentini Giancarlo  
Müller Peter Rudolf  
Notter Alfred  
Frachtdienst  
Bolzhauser Kurt  
Küche Kloten  
Hofer Max  
Schmidli Hans  
Zschaler Georg  
Kantine Taubenried  
Besenzoni Lucia  
Kessler Ruth  
Schmid Klara

Departement IV

Sektion Flugzeugunterhalt  
Bernasconi Carlo  
Furrer Heinrich  
Gutknecht Bruno  
Hänni Roland  
Kessler Norbert  
Matt Werner  
Osterwalder Kurt  
Richner Walter  
Schippert Willy  
Schifferle Engelbert  
Sonderegger Hansueli  
Schmidli Kurt  
Schweizer Charles  
Stadler Willy  
Steffen Jakob  
Thoma Albert  
von Wartburg Bruno  
Walt Herbert  
Wehrli Hans

Spenglerei  
 Obrist Ernst  
 Schlosserei, Reparaturgruppe  
 von Tobel Ernst  
 Sektion IERA  
 Brunner Johannes  
 Instrumentenwerkstatt  
 Angst Heinrich  
 Kern Heinz  
 Müller Hans  
 Elektrowerkstatt  
 Gimbel Ruedi  
 Radiowerkstatt  
 Thomsen Rudolf  
 Sektion Triebwerk  
 Baumann Theophil  
 Triebwerkgruppe I  
 Caviezel Alfred  
 Triebwerkgruppe II  
 Römer Bruno  
 Hess Ernst  
 Galvanische Werkstatt  
 Lüthy Hans

Direktion Genf

Werft Cointrin  
 Bussard Gérard  
 Luftreisebüro Genf  
 Burnand Josias  
 Endbuchung Genf  
 Jenny Gilbert  
 Telex  
 Dulex Suzanne  
 Gada Maria  
 Abfertigung Cointrin  
 Landolt Carlo  
 Fundbüro  
 Meng Marguerite  
 Verpflegungsbetrieb Cointrin  
 Bernet Georges

Auslandvertretungen

London  
 Andrews Frances Ann  
 Mills R.S.J.  
 Stanton Erica  
 Manchester  
 Parker Kathleen  
 Paris  
 Cristille Pierre  
 De Sayve Claude  
 Levrat Claude  
 Pourcines Elisa  
 Nizza  
 Lacombe Maurice  
 Stockholm  
 Legnélius Sven O.  
 Regionalvertretung Frankfurt  
 Auth Ursula  
 Haupt Anita  
 Lönnecker Hellmut

Frankfurt Station  
 Hensel Ingeborg  
 Sonnenschein Barbara  
 Wien  
 Klein Margarete  
 Innsbruck  
 Leitl Horst  
 Istanbul  
 Arman Lillian  
 Pellegrini Joseph  
 Dakar  
 Prax Aline  
 New York  
 Steart Camile  
 New York, Abfertigung  
 O'Brien Roland H.  
 New York, Verpflegungsbetrieb  
 Gurtner Jean A.  
 Hofmann Andrew M.  
 Lombardo Joseph M.  
 Chicago  
 Funk Delbert D.  
 Wonder William E.  
 Los Angeles  
 Parish Liv Marie  
 Whitworth Arden K.  
 Rio de Janeiro  
 Kohn Miriam Ruth

Allg. Personalausbildungsreserve

Käufeler Rita  
 Luterbacher Florian  
 Mordasini Augusto  
 Blum Jakob  
 Comte Joseph-Dominique  
 Polledri Aurelio  
 Fuchs Werner  
 Iten Enrico  
 Maurer Mercedes  
 Müller Heinrich

Personalstatus per 30. Juni 1956

Direktion	8
Generalsekretariat	16
Planungsdienst	4
Personaldienst	11
Allg. Personalausb. res.	36
Departement I	210
Departement II	
Personal Schweiz	282
Personal Ausland	612
Departement III	
Bodenpersonal	582
Fliegendes Personal	534
Departement IV	907
Direktion Genf	<u>374</u>
Total	<u>3'576</u>



Kloten an siebenter Stelle - Die Zürcher Handelskammer veröffentlichte jüngst die von der kantonalen Baudirektion eruierten Zahlen für den Passagierverkehr der grösseren westeuropäischen Flughäfen im Jahre 1955, wobei nur der gewerbmässige Verkehr berücksichtigt und die Transitpassagiere doppelt gezählt wurden :

<u>Flughäfen :</u>	<u>Passagiere in 1'000 :</u>
London	2713
Paris	1810
Rom	1243
Frankfurt	809
Kopenhagen	801
Amsterdam	742
Zürich	689
Marseille	654
Hamburg	495
Genf	468
Brüssel	465
Nizza	451
Stockholm	438
Dublin	392
Oslo	254

Bei einer Ausscheidung nach Transit- und Eigenverkehr würde der Zürcher Flughafen wahrscheinlich noch weiter vorn rangieren, weist er doch mit 74 % einen sehr hohen Eigenverkehrsanteil auf.

Bestellung einer elektronischen Rechenanlage - Der Verwaltungsratsausschuss der Swissair beschloss an einer seiner letzten Sitzungen die Miete einer sogenannten "Electronic Data Processing Machine". Es handelt sich dabei um einen UNIVAC Calculating Tabulator der Firma Serry Rand Corporation.

Mit der Bestellung einer derartigen Anlage haben wir einen ersten Schritt auf dem Gebiet der "Automation" im Verwaltungs- und administrativen Sektor unseres Unternehmens gemacht. Diese Grossrechenanlage, welche mit elektronischer Geschwindigkeit alle Rechenoperationen ausführen kann, ist auch in der Lage, auf Grund eines eingegebenen Arbeitsprogrammes Vergleiche anzustellen und logische Entscheide zu treffen. Das Kernstück dieser Anlage bildet eine Magnettrommel, auf welcher bis zu 50'000 Zeichen ( Buchstaben und Zahlen ) gespeichert werden können. Eine nähere Beschreibung dieser Anlage werden wir in einem der nächsten Swissair-Journale folgen lassen.

Dieser Electronic Computer wird vorteilhaft zur Verarbeitung eines grösseren Belegfalles eingesetzt werden, aber auch umfangreiche Rechenprobleme wird er uns in kürzester Zeit zu lösen im Stande sein. Er wird anfangs 1958 geliefert werden, so dass uns noch knapp 1 1/2 Jahre bleiben, um die umfangreiche Programmierung ( Problembearbeitung und technische Kodifizierung der Arbeitsabläufe ) vorzunehmen.

Mit der Einführung dieser Anlage ist das Dept. I beauftragt, und mit den Vorbereitungsarbeiten wird sich eine UNIVAC-Planungsgruppe, bestehend aus vier bis sechs Programmierern, befassen. Die Leitung dieser UNIVAC-Planungsgruppe wurde Herrn Heinz Büchi, früher Chefoperateur des Lochkartendienstes, übertragen.

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Vergünstigungen - Die Firma Möbel-Hurst AG an der Stampfenbachstrasse 12-14 gewährt Swissair-Angestellten bei Einkäufen von Möbeln einen Rabatt von 7 %.

Eine neue Liste aller Unternehmen, die unserem Personal Vergünstigungen einräumen, kann vom Pressedienst bezogen werden. Sie berücksichtigt alle bis Ende Juni eingegangenen Vergünstigungs-Meldungen.

\*\*\*\*\*

5. SOMMERNACHTSFEST SWISSAIR  
( zum 5. Geburtstag der FPS - Idee )

Samstag, 4. August 1956 ( ev. : 11. August ) auf dem Areal des Technischen Dienstes Kloten - veranstaltet von der Freizeitorganisation des Personals der Swissair.

<u>2-teilige Festhalle</u> ( nicht in Hangar )		<u>2 Orchester</u> ( modern + volkstümlich )		Regie : Fussball- und Skiclub	
<u>Bratwurströsterei</u>	Regie :	Fussball- und Skiclub	<u>Pistolenschiessen</u>	Regie :	Schützen
<u>Pfeilwerfen</u>	Regie :	Schachclub	<u>Vermouthwerfen</u>	Regie :	Schachclub
<u>Bowle-Bar</u>	Regie :	Tischtennisclub	<u>Preis-Jassen</u>	Regie :	Fussballclub
<u>Open-air Bar</u>	Regie :	Ski-u. Fussballclub			

CABARET im grossen Saal Kantine ( kleiner Spezialeintritt )  
Vorverkauf ab 25. Juli zufolge beschränkter Platzzahl Regie : Kunstzirkel

Verbilligte Taxis nach 24.00 Uhr nach Zürich, Dübendorf, Rümlang.  
All das für nur Fr. 1.65 ; keine Tanzbänder !

Mitzubringen sind gute Laune und viele Bekannte. Ueber die Durchführung geben die Swissair-Telefonzentralen ab 09.00 Uhr Auskunft.

Spezialeinladungen werden noch verteilt.

\*\*\*\*\*



DIE EHRENTAFEL

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

Herr Robert Inhelder, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 130.--	4311
Fräulein Ursula Halter, Sektion Verkehrsbuchhaltung, Dept. I	Fr. 50.--	4260
Herr Paul Buol, Abteilung TEKO, Dept. IV	Fr. 30.--	4062
Herr Fritz Schüpbach, Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 20.--	4372

Herr Robert Inhelder machte darauf aufmerksam, dass das Lämpöl für die Lämpmaschine in der Vergaserwerkstatt, entgegen den Vorschriften der Lieferfirma, mehrere Male gebraucht werden kann. Die praktischen Erfahrungen während 6 Monaten zeigten, dass jeweils ca. 85 % der Durchlaufmenge zurückgewonnen werden können.

Fräulein Ursula Halter schlug eine Vereinfachung in der Ermittlung der Streckenerträge für die Flugzeugtypen-Erfolgsrechnung vor.

Herr Paul Buol schlug vor, die ins Liquidationsmagazin abgeschlossenen 8 Stück Hochdruck-Medizinal-Sauerstoffflaschen nicht zu veräussern, sondern sie für die Umarbeitung als Feuerlöschgeräte zu reservieren oder für eine eventuelle Wiederverwendung in den DC-7C ins Hauptlager zurückzuführen. Je nach dem endgültigen Verwendungszweck wird die Prämie später noch erhöht werden können.

Herr Fritz Schüpbach fertigte eine Vorrichtung an, die ein schnelleres Schleifen der Bifilardämpfer ermöglicht.

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

Nr. 639 / 4229 / 4324 / 4346 / 4362 / 4385 / 4506

Sich melden bitte :

Nr. 606 Bei Herr Perrin - Vertretung Basel

Nr. 3613 Montagevorrichtung für Augmentorpfifen.  
Bei Herrn Kunz, Konstruktionsbüro, Dept. IV

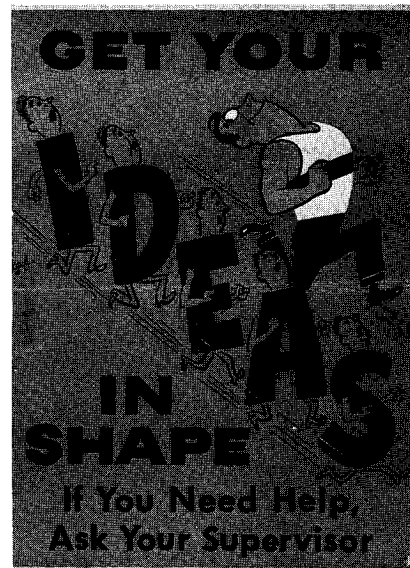
Nr. 3070 Vergaserluft - Vorwärmung.  
Bei Herrn Bollmann, Sektion Werkplanung, Dept. IV

Der Einsender des Vorschlages Nr. 4289 ist gebeten seine Adresse dem Organisationsbüro bekanntzugeben, damit wir ihm die Unterlagen retournieren können.

Die nachstehenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

- 608 Verabreichung von Kantonspezialitäten an Bord der Flugzeuge, wie "Glarner-Ziger" etc. anstelle von Biscuits. Mit Rücksicht auf unsere internationale Kundschaft könnten solche Spezialitäten schwerlich eingeführt werden, weil sie im allgemeinen zu wenig bekannt sind und nicht überall Anklang finden würden.
- 775 Verwenden von Abziehbildern für das Anbringen der SWISSAIR - Signete an Geräten und Einrichtungen. Abziehbilder eignen sich nur für verhältnismässig kleine Formate auf ebener Unterlage. Auf bombierten Flächen werden sie rissig. Zudem sind Abziehbilder sehr delikate und verlangen schonende Behandlung. Für das Anbringen von SWISSAIR - Signeten verwendet die Malerei von Kloten sog. ULANO - Filme. Diese Schablonen gewährleisten ein rasches und zuverlässiges Arbeiten.
- 1058 Versehen des "Boarding Passes" mit einem Miniatur-Sitzplan, um dem Passagier das Auffinden seines Platzes ohne Hilfe der Hostess zu erleichtern. Auf den Strecken SR 100/101 & SR 110/111 sind gegenwärtig Versuche mit vorgedruckten Sitzplänen im Gange, die am 30.7.56 ihren Abschluss finden. Das definitive Ergebnis muss noch abgewartet werden. Für die übrigen Strecken lohnt sich dieser administrative Mehraufwand nicht, weil die "Boarding Pässe" z.Zt. nur in der Schweiz Verwendung finden und im Ausland, je nach "Handling Agent", verschiedene Kontrollkarten im Gebrauch stehen. Die einzelnen Abfertigungsstellen sind nicht in der Lage, über die betr. Sitzanordnung Auskunft zu geben, Die mit den alten Sitzkarten gesammelten Erfahrungen zeigen deutlich, dass trotz Aufdruck der Sitzanordnung die meisten Passagiere nicht in der Lage waren, ihren richtigen Platz ohne Mithilfe des Kabinenpersonals zu finden.
- 1919 Versehen der Dienstpostcouverts für das Manual Office mit einem speziellen Raster, um sie mit dem Adressograph mehrmals zu beschriften. Das Adressieren auf die vorgeschlagene Weise wäre sehr zeitraubend, weil die Couverts je nach der zu beschriftenden Stelle sortiert und der entsprechend freie Raum auf dem Adressograph eingestellt werden müsste.
- 2351 Befestigen einer Tafel am oberen Rande des Busbillet-Automaten mit verschieden-sprachigem Hinweis auf den direkten Verkauf von Billeten. Im Luftreisebüro Zürich wurde eine solche Tafel gleichzeitig mit dem Automaten angebracht. Für den Flughafen ist eine gleiche Anschrift bestellt und kann in den nächsten Tagen montiert werden.
- 3399 Aufhebung der Pass- & Visakasse im Dept. III. Der Einsender geht von falschen Voraussetzungen aus. Die administrativen Arbeiten werden vom Sekretariat der Sektion "Flight Control" erledigt. Personalkosten können also eingespart werden. In Anbetracht der besondern Anforderungen, die an die Betreuung der Pass- & Visa-Angelegenheiten gestellt werden, müssen die daraus entstehenden Spesen für den Bus in Kauf genommen werden.
- 3871 Publikation von Zeichnungen und Karikaturen in der Zeitschrift "SELL". Das seinerzeit vom Einsender beanstandete Karikaturbild stammt aus einer anerkannten amerikanischen Familienzeitschrift und wurde als akzeptabel empfunden. Grundsätzlich sollen nur angängige humoristische Zeichnungen veröffentlicht werden.
- 4234 Steuerbelastung auf AIR-FRANCE - Fakturen ICH auf Abfertigungsgebühren etc. Der Vorschlag beruht auf falschen Voraussetzungen. Die Zahlungsweise ist nicht massgebend für die Berechnung der Steuer, sondern die französischen Gesetzesvorschriften betr. "Taxe de prestation". Aus praktischen Gründen wird die Steuer bei einer direkten Zahlung durch die Spesenkasse im Betrag eingerechnet und nicht besonders eingeführt. Bei einer Fakturierung muss gemäss Gesetzesvorschrift die "Taxe de prestation" separat aufgeführt werden. Für den Umfang der Belastung der verschiedenen Dienste usw. ist ein besonderer Code des Gesetzes massgebend.
- 4242 Sales Letters. Die dargebrachten Ideen sind an und für sich gut. Sie sollten aber noch merklich verfeinert, besser durchdacht und vor allem lebendiger gestaltet werden. Wir erwarten gerne neue Vorschläge.

- 4251 Angabe der normalen Bureau-Oeffnungszeiten unserer Auslandvertretungen im Flugplan. Die Bureauzeiten sind in den verschiedenen Ländern den örtlichen Verhältnissen angepasst. Ausserhalb derselben wird sich der Reisende im Bedarfsfalle an das Hotelpersonal wenden. Die Verwirklichung der Idee würde aus druck-technischen Gründen sehr kostspielig zu stehen kommen, was sich im Vergleich zum Nutzen nicht verantworten lässt.
- 4286 Die Hebevorrichtung an den Transportwagen zum Bordbuffetverlad soll derart ausgebaut werden, dass ein direkter Umschlag ins Flugzeug stattfinden kann. Die Anregung wurde von der Abteilung Betriebsplanung eingehend geprüft. Der hohen Anschaffungs- und Aenderungskosten wegen lohnt es sich nicht, an die Verwirklichung der Idee zu schreiten. Ferner müssten die Wagen aus Sicherheitsgründen mit einer Abstellvorrichtung versehen und der Hubmechanismus derart verstärkt werden, dass sie unhandlich und schwerfällig würden. Die pneumatische Hebevorrichtung dient lediglich zum Aufsetzen der Transportgüter auf das Hubfahrzeug und kann nicht weiter ausgebaut werden. Das Transportmittel kann in seiner heutigen Form weder als unhandlich noch als schwerfällig bezeichnet werden, da es sich bis heute in jeder Beziehung gut bewährt hat.
- 4288 Bareinkauf für Bürospezialartikel bei Bezügen unter Fr. 10.-- resp. Fr. 20.-- Solche Artikel sind heute bei den hierfür in Frage stehenden Lieferanten durch Stadtbestellschein via Einkaufsdienst Dept. I zu beziehen. Derartige Bestellungen werden in der Regel auf sog. Monatssammelrechnungen durch den betr. Lieferanten fakturiert; dadurch fällt die Einzelfakturierung, Einzelvisierung, Einzelzahlung- und Verbuchung sowie auch die Ablage von vermehrten Fakturen dahin. Die Anregung brächte uns höchstens eine Komplizierung in der Abwicklung des Bestellwesens mit sich.
- 4289 Abgabe von "Dias" zu Propagandazwecken. Leider können wir diesen Vorschlag nicht verwirklichen, da B die SWISSAIR die damit verbundenen Kosten ebenso wenig tragen könnte, wie andere amerikanische Gesellschaften, die die Abgabe von "Dias" durchführten und dann wieder aufgaben.
- 4289 Japanisch lernen in Los Angeles. Sofern genügend Interessenten für das Erlernen der japanischen Sprache C vorhanden sind, organisiert die Berlitz School of Languages, Kurse. Sie ist auch in der Lage Einzelstunden zu vermitteln.
- 4289 Unser Vorschlagswesen soll ertragreicher gestaltet werden, indem vermehrt dafür Propaganda gemacht wird. D



Es kommt im Vorschlagswesen weniger auf die Quantität als auf die Qualität der eingehenden Anregungen an. Vermehrte Propaganda im amerikanischen Stil (siehe obenstehende Bilder) hätte eher zur Folge, dass eine Jagd nach Prämien entsteht, wobei die Einsender vielfach Probleme vom Zaun reissen, für die sie aber keine brauchbare Lösung wissen. Auf solche "Man sollte-Vorschläge" legen wir jedoch keinen Wert. Der eigentliche Sinn des Vorschlagswesens besteht nicht darin, das Personal zur Kritik an den bestehenden Einrichtungen einzuladen, sondern es vielmehr zum reiflichen Denken und Ueberlegen anzuspornen WIE etwas besser gemacht werden kann.

Für unser Vorschlagswesen soll in erster Linie das Mitteilungsblatt "Die gute Idee" werben, in welchem der Erfolg der brauchbaren Anregungen gezeigt und die unrealisierbaren mit einer sachlichen Begründung abgelehnt werden.

4288 Kombinierte Ausstellung mit der Uhrenindustrie. In unseren Prospekten und Inseraten weisen wir immer wieder auf die Präzision der Schweizeruhren hin im Vergleich mit den Leistungen der SWISSAIR. Auch in unserer Wanderausstellung sind Uhren zu sehen, und bei anderer Gelegenheit verwenden wir in Schaufenstern immer wieder Uhren. Die Erfahrung hat aber gezeigt, dass auch andere schweizerische Industriezweige ihre Produkte für die SWISSAIR werben lassen möchten, und wir sahen uns gezwungen damit etwas zurückhaltender zu werden. Trotzdem haben wir ja auch in unserem Film "2 Generationen-eine Arbeit" die Uhr beigezogen. Der Vorschlag ist also nicht neu.

4308 Ergänzende Eintragung im internen Telefonverzeichnis durch Angabe der nächst zuständigen bzw. erreichbaren Telefonnummer. Die Telefonbedienung ist in allen Departementen geregelt. Für Dept. I und II sind die Telefonanlagen verschiedener Dienststellen, mindestens für die Herren mit leitender Funktion so eingerichtet, dass Telefonanrufe durch Stellvertreter bzw. durch Sekretärinnen beantwortet werden können. Beim Dept. III und IV sind alle Abteilungen mit Linien-Wähler-Anlagen ausgerüstet. Die Anrufe werden normalerweise durch Sekretärinnen beantwortet.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

118/302/410/416/606/607/638/771/772/773/787/1113/1554/1555/1586/1589/1648/2659/2696/2817/2843/3065 /  
3070/3238/3613/3792/3834/3914/3963/3967/4064/4065/4067/4068/4082/4125/4133/4144/4162/4166/4170 /  
4182/4226/4244/4247/4252/4253/4258/4261/4274/4279/4285/4289/4307/4314/4337/4378/4380/4389/4395/  
4396/4501/4502/4508/4510/4511/4512/4513/4514/4525/4541/4545/4552/4553.

Die nachfolgenden, zur Prämierung vorgesehenen Vorschläge mussten zwecks Abklärung technischer Details noch zurückgehalten werden :

Nr. 326/770/4062.

Vorschläge im Versuchsstadium : Nr. 362/427/3217/4132-

Bitte an die Einsender von Personalvorschlägen

Pro Vorschlagsformular soll nur eine Idee  
zu Papier gebracht werden.