

Geschäftsbericht
und Rechnung

Par avion
de ZÜRICH 1 pour
Recife (Brasil)

Par avion
de ZÜRICH 1 pour
New York GPO

Par avion
de Genève 1 pour
New York GPO

Par avion
de ZÜRICH 1 pour
Beyrouth RP

Par avion
de ZÜRICH 1 pour
Sao Paulo
(Brasil)

Par avion
de ZÜRICH 1 pour
Beyrouth RP

Par avion
de Genève 1 pour
New York GPO

Par avion
de ZÜRICH 1 pour
Athinaï

Par avion
de ZÜRICH 1 pour
Tol Aviv

Par avion
de Genève 1 pour
Damas

Par avion
de Genève 1 pour
Dakar Principal
(Afrique occidentale française)

Par avion
de ZÜRICH 1 pour
Istanbul

Par avion
de Colis postaux
Basel 17 pour
Amsterdam C.S.

Par avion
de Genève 1 pour
Le Paire

Par avion
de Genève 1 pour
Sao Paulo
(Brasil)

Par avion
de Genève 1 pour
Recife

Par avion
de Genève 15 pour
Bruxelles Sabena

Par avion
de ZÜRICH 1 pour
Sao Paulo
(Brasil)

Par avion
de ZÜRICH 1 pour
Recife (Brasil)

Par avion
de Genève 15 pour
Frankfurt Rh./M.

Par avion
de Genève 5 pour
Barcelona

Par avion
de Genève 15 pour
Lisboa CP

Par avion
de ZÜRICH 1 pour
Rio Janeiro

Par avion
de Colis postaux
Basel 17 pour
London PS

Par avion
de Genève 5 pour
Madrid Air Port BARCELONNE

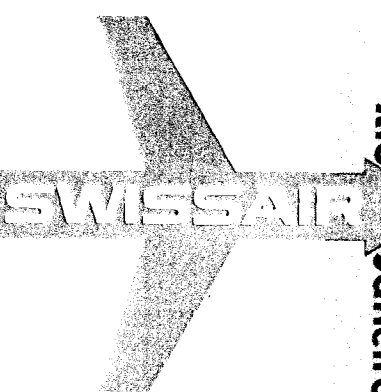
Par avion
de Genève 5 pour
Nice Air France

Par avion
de Genève 15 pour
Hamburg 7

Par avion
de Genève 5 pour
Paris Air France

Par avion
de Genève 15 pour
Roma Air France

Par avion
de ZÜRICH 1 pour
Lisboa



Bericht

des Verwaltungsrates der Swissair
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre
vom 26. März 1956
über das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1955

Verwaltungsrat

Präsident	Dr. Rudolf V. Heberlein	Delegierter des Verwaltungsrates der Firma Heberlein & Co. AG., Wattwil
Vizepräsidenten	*Prof. Eduard Amstutz Edgar Primault	Direktionspräsident der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer, Bern
Delegierter des Verwaltungsrates	Dr. Walter Berchtold	Direktionspräsident der Swissair, Zürich
Mitglieder	Jos. R. Belmont Guillaume Bordier *Samuel Brawand *Emile Dupont Ing. Georg Fischer Dr. Ernst R. Froelich *Dr. Brenno Galli *Dr. Hugo Gschwind *Dr. Max Iklé Paul Joerin Adrien Lachenal Dr. Albert Linder *Dr. Paul Meierhans Ing. Alfred Oehler Peter Reinhart Jacques de Saugy Ernst Schmidheiny Dr. Samuel Schweizer *Dr. Willy Spühler *Jean Treina *Prof. Dr. Hans P. Tschudi *Dr. Eduard Weber Dr. Charles Zoelly Dr. Hans P. Zschokke	Generaldirektor der Basler Transport-Versicherungs-Gesellschaft, Basel Banquier, Genève Regierungsrat, Bern Conseiller d'Etat, Genève (ab 16. September 1955) Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Maag Zahnräder und Maschinen AG., Zürich Generaldirektor der Schweizerischen Rückversicherungs-Gesellschaft, Zürich Presidente del Consiglio di Stato, Bellinzona Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, Bern Präsident des Verwaltungsrates der Allgemeinen Kohlenhandels-AG., Basel Député au Conseil des Etats, Genève Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich Regierungsrat, Zürich Industrieller, Aarau in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur Directeur de la Société Genevoise d'instruments de physique, Genève Industrieller, Céligny Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel Ständerat, Zürich Conseiller d'Etat, Genève (bis 16. September 1955) Präsident des Regierungsrates, Basel Generaldirektor der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung, Bern Vizepräsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bankgesellschaft, Zürich Direktor der Firma J. R. Geigy AG., Basel

*ernannt gemäß Art.12, Abs.3, der Statuten vom 12. Februar 1947/15. Juni 1951

Verwaltungsrats- ausschuss

Dr. Rudolf V. Heberlein	Präsident
Prof. Eduard Amstutz	Vizepräsident
Edgar Primault	Vizepräsident
Dr. Walter Berchtold	
Ing. Georg Fischer	(bis 12. Dezember 1955)
Paul Joerin	(ab 12. Dezember 1955)
Adrien Lachenal	
Ernst Schmidheiny	

Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel/Zürich

Direktion

Dr. Walter Berchtold	Direktionspräsident
Eugen Groh	Departement Finanzen
Lucien Leo Ambord	Departement Verkehr und Verkauf
Robert Fretz	Departement Operation
Isidor Lack	Departement Technik
Dr. Charles-Frédéric Ducommun	Personaldienst
Dr. Heinz Haas	Generalsekretär

Direktion für die Westschweiz

Ulrich Keller



Verkehrsleistungen	1955	1954
Anzahl Flüge	19 511	18 593
Flugkilometer	1 910 908	1 779 872
Flugstunden	52 055	49 468
Angebote tkm	95 190 597	88 105 862
Ausgelastete tkm*	51 504 169	52 013 656
davon Passagier-tkm	38 330 950	33 919 620
Gepäck-tkm	10 159 550	8 917 318
Fracht-tkm	9 077 015	6 152 519
Post-tkm	3 482 594	3 024 199
Beförderte Etappenpassagiere	530 719	544 838
Länge der durchschnittlichen Reise eines Passagiers	1 039 km	1 124 km
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	54,5%	59,0%
Kosten und Ertrag		
Gesamtertrag	Fr. 129 790 383,55	Fr. 110 850 424,12
Ertrag pro 100 angebotene tkm	Fr. 135,34	Fr. 125,81
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen auf Flugzeugpark und Chartergebühren)	Fr. 218 435 040,52	Fr. 99 895 232,44
Kosten pro 100 angebotene tkm	Fr. 229,42	Fr. 113,38
Reingewinn des Geschäftsjahres		
	Fr. 7 577 404,93	Fr. 873 762,83

* Zahlende Last, ausgedrückt in Tonnenkilometern

Das Jahr 1955 brachte

- eine Steigerung des mittleren Auslastungsgrades von 59% auf 64,8%
- die Ausdehnung des Frachtgeschäftes um 48%
- die Revision der Verträge mit der Eidgenossenschaft
- die Bestellung des dritten und vierten Douglas DC-7C-Flugzeuges
- die Bestellung von acht Convair-«Metropolitan»-Flugzeugen
- den Bau eines eigenen Schulgebäudes mit Flight Simulator

Jahr der Konsolidierung

1955 war für die Swissair ein erfolgreiches Jahr, in dem die Früchte der vorangegangenen Expansionsperiode geerntet werden konnten. Der Flugzeugpark erfuhr gegenüber 1954 keine Erweiterung, und das Streckennetz blieb gleichfalls fast unverändert. Indessen war der Betriebsapparat nun besser eingespielt. Mehrere Strecken konnten dichter befliegen werden, und in der Ausnützung der Flugzeuge wurden erneut einige Fortschritte erzielt, was in der Erhöhung des tonnenkilometrischen Angebotes um 8% zum Ausdruck kommt. Noch mehr fiel wirtschaftlich die Steigerung des mittleren Auslastungsgrades ins Gewicht. Dieser hatte im Vorjahr nur 59% betragen, nun stellte er sich auf 64,8%. Entsprechend lagen die Streckenerträge im Berichtsjahr mit rund 117 Millionen Franken um 17,2 Millionen Franken höher als 1954. Die Gesamterträge stiegen von 110,9 Millionen Franken auf 129,8 Millionen Franken. Wir dürfen mit Genugtuung feststellen, dass die Gesellschaft ihre Konkurrenzposition festigen konnte.

Steigerung der Nachfrage

Erleichtert wurde die Aufgabe durch die anhaltende Zunahme der Nachfrage. Hieran waren alle Verkehrsgebiete und Ladekategorien beteiligt. Drei Erscheinungen verdienen besonders hervorgehoben zu werden: die deutliche Verlängerung der Reisesaison, das Anziehen des europäischen Verkehrs und vor allem die markante Zunahme des Frachtverkehrs. Es scheint, dass die Wirtschaft in zahlreichen Ländern nun richtig zu erkennen beginnt, welche Vorteile der Frachttransport auf dem Luftwege bieten kann. Die Swissair hat das Frachtgeschäft gegenüber dem Vorjahr um volle 48% ausgedehnt.

Erhöhung der Kosten

Auf der andern Seite ist auch die Zunahme der Kosten spürbar geworden, die sich diesmal nicht durch eine Betriebsausweitung auffangen liess. Erheblich mehr gekostet hat namentlich der ganze Verkaufsapparat. Salär- und Materialkosten haben allgemein eine steigende Tendenz. Die Gesamtkosten (inklusive Abschreibungen und Chartergebühren) erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 18,2 Millionen Franken auf 128,2 Millionen Franken. Eine Senkung der relativen, das heisst auf die Leistungseinheit bezogenen Kosten wird erst bei der nächsten bedeutenden Expansionsstufe wieder erzielt werden können; hierin liegt eine wichtige Voraussetzung für weitere, grundsätzlich anzustrebende Tarifverbilligungen.

Revision der Verträge mit der Eidgenossenschaft

Die Erstarbung unserer Gesellschaft erlaubte es uns, gegen Ende des Berichtsjahres den zuständigen Bundesinstanzen vorzuschlagen, es seien die vertraglichen Beziehungen zwischen Eidgenossenschaft und Swissair der veränderten Lage anzupassen. Die Anregung fiel auf fruchtbaren Boden. Zwei neue Verträge wurden in gutem Einvernehmen ausgearbeitet und vom Schweizerischen Bundesrat und vom Verwaltungsrat der Swissair zur Inkraftsetzung auf den 1. Januar 1956 genehmigt. Nach dem ersten dieser Verträge übernimmt die Swissair zu Eigentum die beiden DC-6B-Flugzeuge HB-IBA und HB-IBE, die der Bund seinerzeit

erworben und an unsere Gesellschaft verchartert hatte. Der Kaufpreis entspricht dem durch die bisher entrichteten Chartergebühren noch nicht abgeholten Teil des ursprünglichen Anschaffungswertes und wird in drei Jahresraten bis Ende 1957 bezahlt, wobei der jeweils ausstehende Betrag verzinst wird. Durch den zweiten Vertrag verzichtet die Swissair auf die bisherige Abschreibungsgarantie des Bundes, welche seit ihrem Bestehen nicht in Anspruch genommen werden musste; sie gewinnt dafür ihre volle Freiheit in der Abschreibungspolitik zurück. Die Bundesmittel, die anlässlich der seinerzeitigen Hilfsaktion von den eidgenössischen Räten zugunsten der Swissair bewilligt wurden, bleiben dagegen weiterhin verfügbar als Rückhalt für die Kaskoversicherung unserer Flugzeuge; allenfalls unter diesem Titel beanspruchte Beträge müssten unter bestimmten Voraussetzungen später zurückbezahlt werden. Der Bund verzichtet gegenüber der Swissair auf diejenigen Aufsichts- und Einspruchsrechte, welche über die gesetzlichen Normen hinausgingen. Der Verwaltungsrat ist den Bundesbehörden dankbar für das Verständnis, das sie der Swissair in dieser wichtigen Angelegenheit erneut entgegenbrachten. Er hofft zuversichtlich, dass unter der freieren Ordnung die Swissair weiterhin eine gesunde Entwicklung nehmen wird.

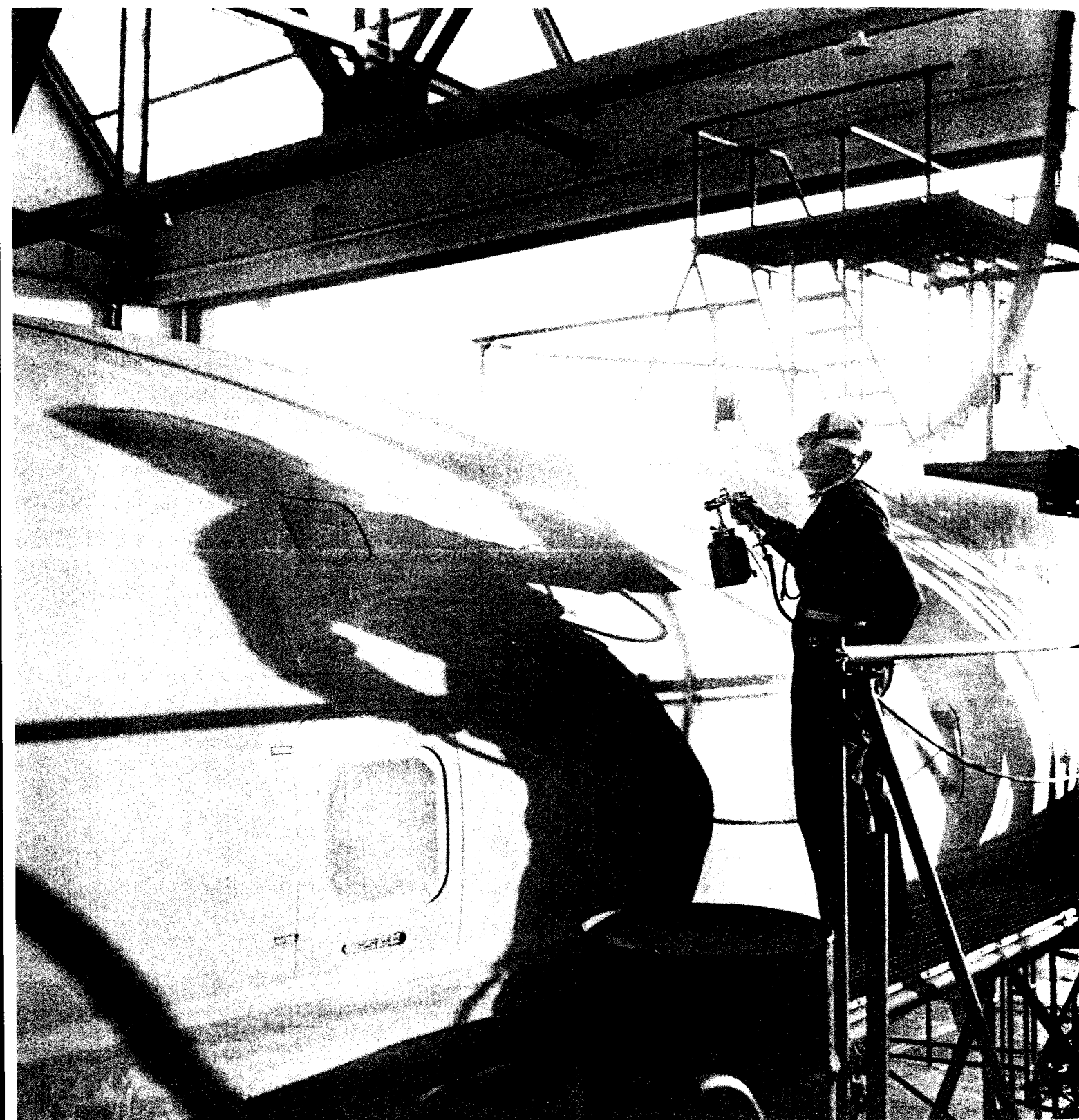
Flugzeugbestellungen und Finanzierungsprobleme

Das Studium unserer bedeutenden Möglichkeiten im Langstreckenverkehr führte im Frühling 1955 zunächst dazu, zwei weitere Douglas-Flugzeuge des Typs DC-7C zu bestellen, deren Ablieferung auf den Sommer 1957 erwartet wird. Mit ihren vier Einheiten dieses Typs wird die Swissair in der Lage sein, bisherige Langstrecken dichter zu befliegen oder zu verlängern und ein bis zwei neue zu eröffnen. Auf dem Programm steht für 1957 namentlich eine neue Linie nach dem Fernen Osten.

Weiter beschloss der Verwaltungsrat im Herbst des Berichtsjahres die Bestellung von acht Convair «Metropolitan»-Flugzeugen, die auf den meisten europäischen Strecken unserer Gesellschaft eingesetzt werden sollen. Diese Flugzeuge stellen eine Weiterentwicklung der auch von der Swissair verwendeten Convair Liners dar, denen sie an Wirtschaftlichkeit, Schnelligkeit und Passagierkomfort überlegen sein werden. Sie sind, was bei der Wahl stark ins Gewicht fiel, kurzfristig lieferbar; die Ablieferungsdaten fallen in die Zeit vom Juni bis zum Oktober 1956. Ein besonderer Vorteil der «Metropolitans» liegt in der Ausrüstung mit Bordradar, welche gestattet, Schlechtwetterzonen frühzeitig und auch bei Nacht zu erkennen und ihnen auszuweichen. Die als Hauptkonkurrenten des «Metropolitan» zu betrachtenden Flugzeuge besitzen diese Einrichtung vorläufig nicht. – Es wird dank der Anschaffung der «Metropolitans» möglich sein, die heute im Besitz der Swissair stehenden sieben Convair Liners zu veräussern. In absehbarer Zeit dürften die «Metropolitans» immer mehr die Aufgaben übernehmen, die gegenwärtig noch unsern bewährten DC-3 zufallen.

Die Bestellung der DC-7C und der «Metropolitans», deren totaler Anschaffungswert unter Einschluss der Ersatzteile sich auf über 100 Millionen Franken beläuft, musste beschlossen werden, bevor noch die Art der Finanzierung in allen Teilen feststand. Naturgemäss hat das Finanzierungsproblem die leitenden Organe der Swissair im Berichtsjahr stark beschäftigt. Den meisten nationalen Luftverkehrsgesellschaften Europas wird die Lösung solcher Fragen viel



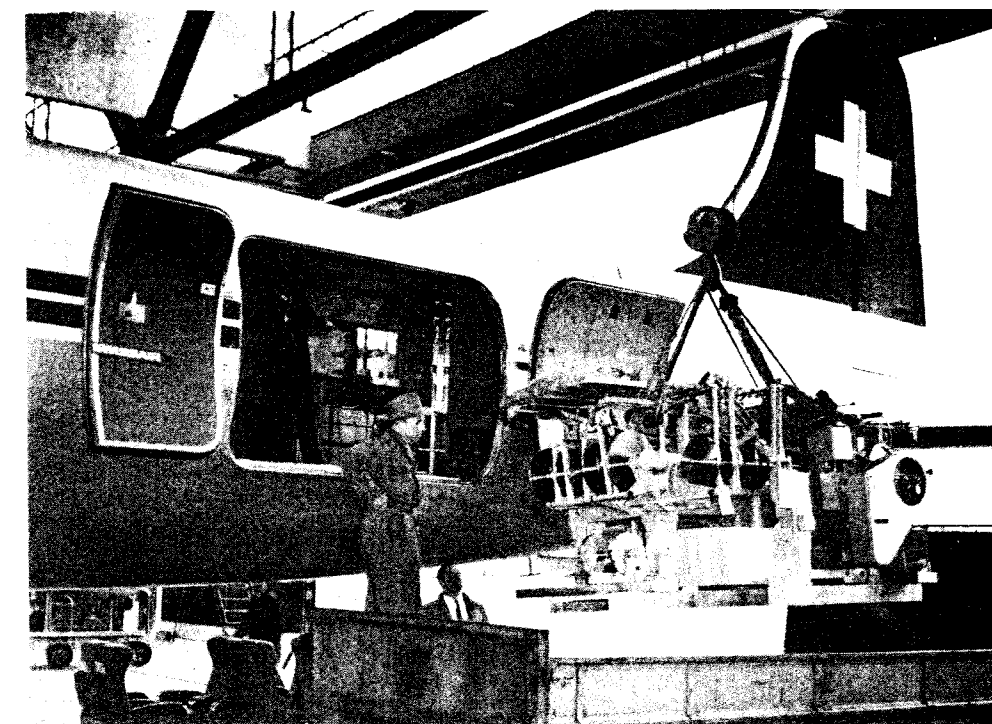


einfacher gemacht, indem dort der Staat als Kapitalgeber oder Anleihensgarant auftritt. Die Swissair wird einen Weg wählen müssen, der ihrer besonderen Struktur entspricht. Es ist dem Verwaltungsrat eine Genugtuung, der ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre, welcher der vorliegende Bericht unterbreitet wird, als ersten wesentlichen Schritt eine Erhöhung des Aktienkapitals von 14 Millionen Franken auf 42 Millionen Franken vorschlagen zu können. In das Jahr 1955 fielen die ersten umfangreichen Bestellungen grosser amerikanischer Verkehrsflugzeuge mit Strahltrieb, die ab 1959/60 in den Verkehr gelangen sollen. Diese Bestellungen lauteten auf Beträge, welche die im Luftverkehr herkömmlichen Grössenordnungen weit überstiegen. Sie kündeten eine wahre Revolution des Verkehrs an. Heute schon lässt sich sagen, dass es für die Langstreckenbetreibenden Fluggesellschaften eine Existenzfrage sein wird, über solche Düsenflugzeuge zu verfügen, welche die bis dahin üblichen Flugzeiten fast halbieren und günstigere spezifische Betriebskosten aufweisen werden. Die besondere Schwierigkeit liegt für die Gesellschaften darin, dass sie sich mit diesen enormen Investitionen auf vier bis fünf Jahre hinaus binden müssen. Indessen lässt die technische Entwicklung keine Wahl offen. Der Verwaltungsrat der Swissair hat sich daher ebenfalls entschlossen, zunächst zwei Flugzeuge des Typs Douglas DC-8 zu bestellen, die im Verlauf des Jahres 1960 abzuliefern sind und mit den Ersatzteilen auf rund 70 Millionen Franken zu stehen kommen. Die entsprechenden Mittel werden in der Zwischenzeit bereitzustellen sein.

Auch den Behörden wird die Ära der Düsenverkehrsflugzeuge weittragende neue Aufgaben stellen. Einmal müssen viele dem Interkontinentalverkehr dienende Flugplätze, deren Startbahnen den Erfordernissen der Zukunft nicht genügen, ausgebaut werden. Daneben wird sich eine grundlegende Reorganisation der Flugsicherung aufdrängen, mit deren heutigen Mitteln die künftigen Probleme der Verkehrsregelung sich nicht werden lösen lassen. Die sprunghafte Entwicklung verlangt also von den staatlichen Organen gleichfalls eine zielbewusste, grosszügige Planung über mehrere Jahre hinaus. Wir hoffen und vertrauen darauf, dass gerade auch unser eigenes Land rechtzeitige Vorsorge treffen und sich den Anforderungen auf diesem Gebiet gewachsen zeigen wird. An der Komplexität namentlich der Flugsicherungsprobleme gemessen, ist die verfügbare Zeitspanne kurz.

Vorschau auf das Jahr 1956

Eine weltpolitische Entwicklung ohne grössere Störungen vorausgesetzt, beurteilt die Swissair die Aussichten für das Betriebsjahr 1956 als günstig. Es liegen alle Anzeichen für eine weitere Zunahme der Nachfrage vor, und das Ansehen unserer Gesellschaft beruht auf soliden Grundlagen. Unser Flugzeugpark wird voraussichtlich im Verhältnis zu den Verkehrsmöglichkeiten eher knapp dimensioniert sein, bis die ersten DC-7C auf Jahresende in Betrieb genommen werden können. Wir rechnen trotz steigenden Kosten wiederum mit einem guten Erfolg.



Verladen einer für England bestimmten Verpackungsmaschine

II. Verkehr und Verkauf

Europa

Die Entwicklung des Europaverkehrs ist ermutigend. Bei fast gleichem Platzangebot wie im Vorjahr verzeichneten wir eine Erhöhung des mittleren Auslastungsgrades von 59,3% auf 65,7%.

Als Neuerungen sind die Passagierkurse Genf-Madrid-Lissabon, Basel-Stuttgart-Düsseldorf, eine zweite tägliche Verbindung nach Wien, die erstmalige Bedienung Innsbrucks im Winter sowie eine Frachtlinie Zürich-Stuttgart-Frankfurt zu erwähnen. Leider entsprach das Betriebsergebnis der Strecke Basel-Stuttgart-Düsseldorf nicht den gehegten Erwartungen, weshalb mit Beginn des Winterflugplans auf ihre Fortführung verzichtet werden musste. Das Nachtstreckennetz wurde gegenüber dem Vorjahr etwas reduziert.

Auf den Linien nach Frankreich, Italien, Spanien, Deutschland und Skandinavien machte sich zeitweise ein Mangel an verfügbarem Transportraum geltend. Die Convair «Metropolitans» mit ihrer höheren Kapazität werden im Europaverkehr eine willkommene Entlastung bringen.

Eine gegenseitige Ausleihe von Convair Liners zwischen Swissair und KLM/Sabena auf den Strecken Genf-Brüssel und Brüssel-Paris hat zur besseren Ausnützung der Flugzeuge beigetragen und auch sonst zu günstigen Ergebnissen geführt.

Der Ausbruch eines Streiks beim französischen Flugsicherungspersonal zwang uns, ab 12. November bis Jahresende sämtliche Flüge nach Paris und Nizza einzustellen, was nachteilige Rückwirkungen auf das Betriebsergebnis dieser Linien hatte und eine Reihe von kostspieligen Einsatzänderungen erforderte. Unsere Linien nach England, New York und Südamerika mussten aus dem gleichen Grunde mit zum Teil beträchtlichen Umwegen befliegen werden.

Naher und Mittlerer Osten

In dieser Region hat sich die günstige Entwicklung fortgesetzt. Zur Befriedigung der starken Raumnachfrage

mussten mehrere Verdichtungsflüge angesetzt werden. Eine im Herbst 1955 zusätzlich in Betrieb genommene und einmal wöchentlich ohne Zwischenhalt beflogene Linie nach Kairo entsprang einem deutlichen Bedürfnis. Die bisherige Strecke Zürich-Istanbul-Beirut wurde bis Damaskus verlängert.

Nordatlantik

Auf den Nordatlantikverkehr entfiel fast genau ein Drittel unserer tonnenkilometrischen Betriebsleistung. Die Konkurrenz ist gerade hier besonders scharf, sowohl in bezug auf das Flugmaterial als auch hinsichtlich des Kundendienstes. Die Zunahme der Zahl unserer Transatlantickpassagiere von rund 19700 im Jahre 1954 auf 22200 erfüllt uns daher mit Genugtuung.

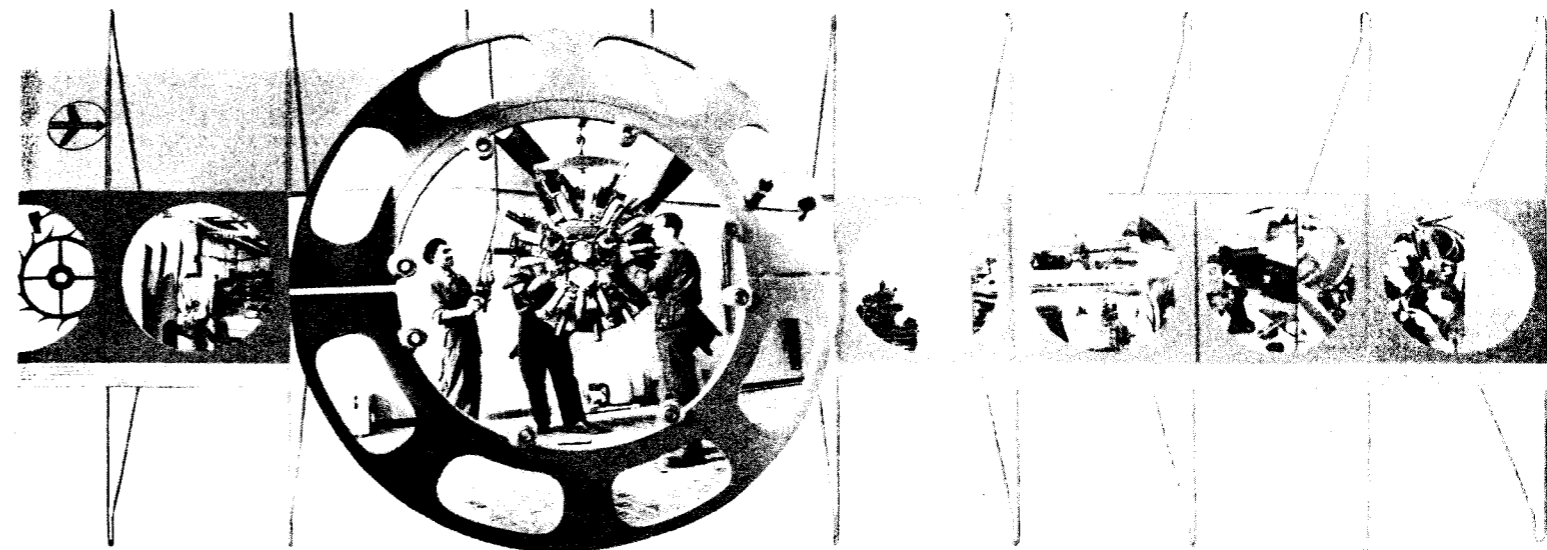
Der im Vorjahr aufgenommene Frachtkurs mit einem konvertiblen DC-4-Flugzeug hat namentlich in der zweiten Hälfte der Berichtszeit einen erhöhten Auslastungsgrad zu erzielen vermocht.

Südatlantik

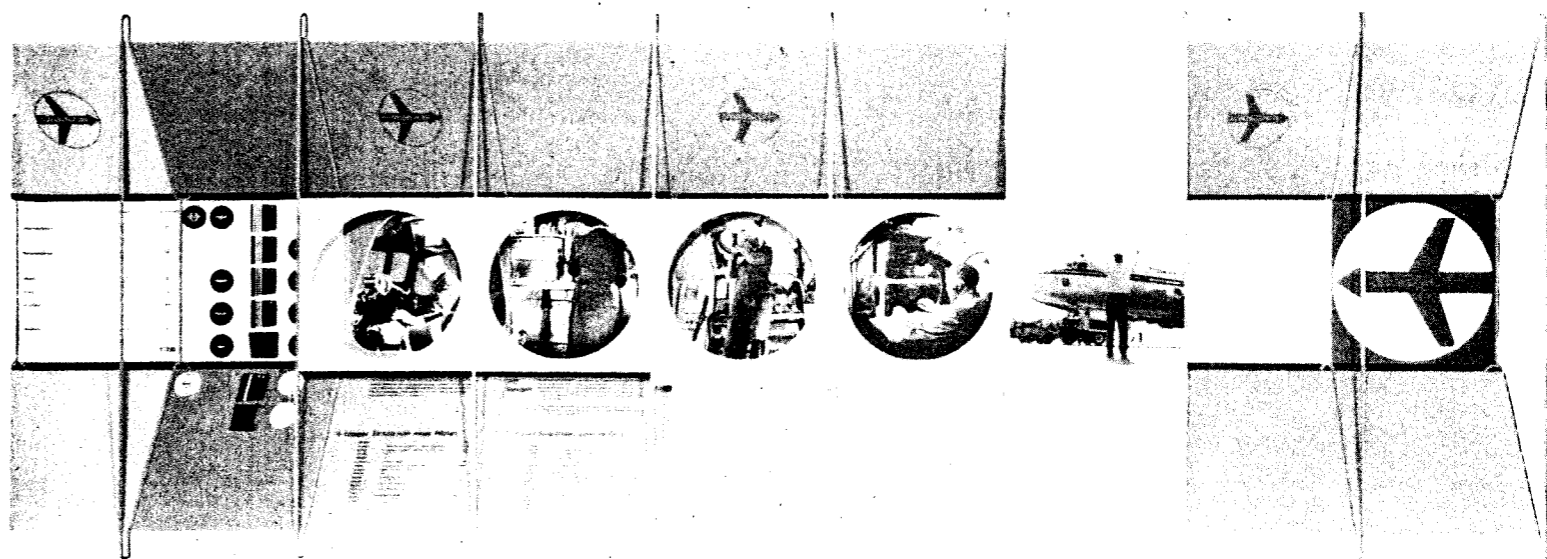
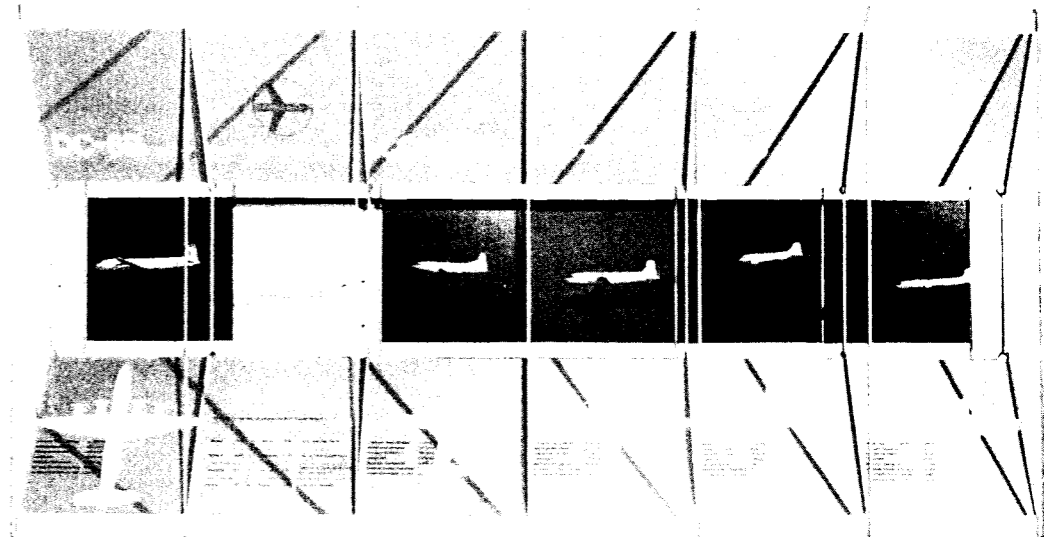
Die Frequenzen auf der Linie nach Rio de Janeiro und São Paulo vermochten zu befriedigen. Es ist erfreulich, dass es unserer Gesellschaft gelang, in Brasilien ein gutes Ansehen zu erringen.

Auslandvertretungen

Im Berichtsjahr wurden im Ausland keine neuen Vertretungen geschaffen. Dagegen konnten unsere Repräsentanten in Düsseldorf, Innsbruck, Mailand, Stockholm, Shannon, Chicago, San Francisco und Rio de Janeiro neue Lokalitäten beziehen. In Paris, Amsterdam, Birmingham, Alexandrien und Los Angeles stehen Umzüge bevor. Rund 500 Personen waren Ende 1955 für uns im Ausland tätig.



Einige Ansichten der Swissair-Wanderausstellung, welche während des Jahres in verschiedenen Schweizer Städten gezeigt wurde



Das Swissair-Luftreisebüro Wien

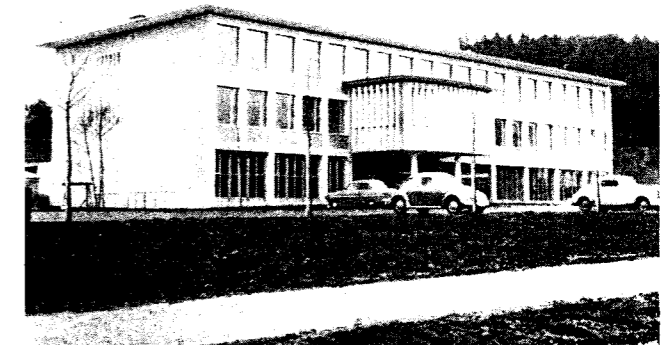


Pilotennachwuchs

Dieses Problem ist nach wie vor eines der dringendsten. Das Reservoir an Militärfliegern ist auf absehbare Zeit hinaus erschöpft. Es liess sich daher nicht umgehen, auch solche Interessenten für den Pilotenberuf in Betracht zu ziehen, die entweder nur über sportfliegerische oder über gar keine fliegerische Vorbildung verfügen. Dies zwang uns,

die Grundschulung selbst zu übernehmen. In Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Luftamt und dem Aero-Club der Schweiz gelangten wir mit einem öffentlichen Appell an die flugbegeisterte Schweizer Jugend. Das Resultat dieser Ausschreibung entsprach indessen nicht ganz den Erwartungen. Wir hatten gehofft, unter den überaus zahlreichen Anmeldungen mindestens 65 geeignete Bewerber zu finden. In der Folge konnten sich auf Grund verschie-

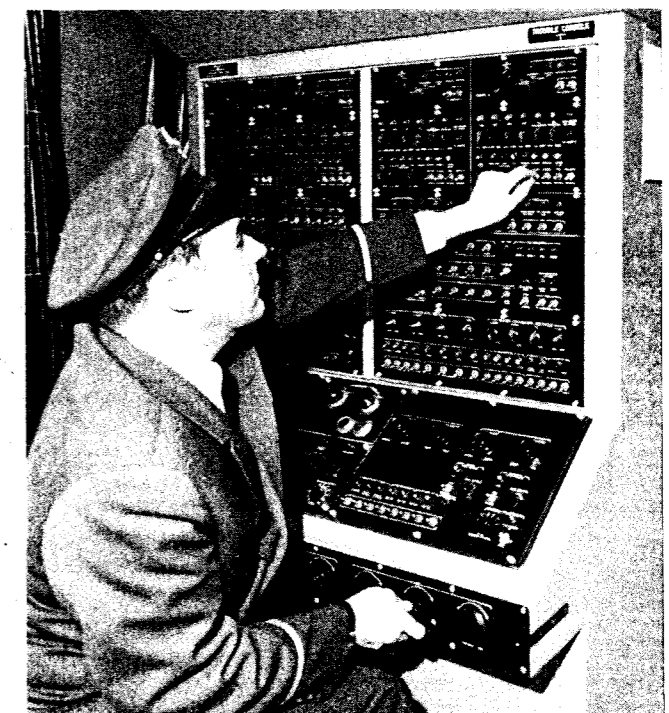
Gesamtansicht des neuen Schulgebäudes in Kloten



Teilnehmer am ersten Grundschulungskurs der Swissair im Staffelflug über dem Piz Rosatsch



An diesem «Trouble Console» des Flight Simulators kann der Instruktor alle überhaupt möglichen Notlagen, wie Motorendefekte, Brandausbrüche oder Störungen im hydraulischen System usw., hervorrufen, die von der trainierenden Besatzung zu meistern sind



dener Prüfungen lediglich 43 Mann qualifizieren, wovon 35 in der zweiten Hälfte des Jahres zu Ausbildungskursen aufgegeben wurden. Bis zum 31. Dezember 1955 schieden 8 der eingerückten Kandidaten mangels fliegerischer Eignung aus, so dass noch 27 Flugschüler verblieben, zu denen anfangs 1956 weitere 8 hinzukommen.

Derartige Überbrückungsmassnahmen können allerdings keine endgültige Lösung bringen. Zusammen mit dem Eidgenössischen Luftamt und dem Aero-Club der Schweiz sind daher die Vorarbeiten für ein langfristiges Programm eingeleitet worden, das unter anderem die Aufnahme aeronautischer Lehrfächer in die Schulpläne von Technika und Hochschulen postuliert. Durch die Einführung solcher Lehrgänge, deren Besuch fakultativ wäre, liesse sich jenen Absolventen höherer Schulen, die sich für die Verkehrsluftfahrt im allgemeinen oder die Pilotenlaufbahn im besonderen interessieren, rechtzeitig wertvolles Wissen vermitteln. Es handelt sich bei der Verkehrsluftfahrt um einen neuen Wirtschaftszweig, der neuartige Anforderungen stellt. Hierauf sollten sich die Nachwuchskräfte grundsätzlich an öffentlichen Berufsschulen vorbereiten können. Seit langem wird der Industrie, dem Handel und den freien Berufen in der Schweiz nicht mehr zugemutet, für die Grundschulung ihres Nachwuchses selbst zu sorgen.

Zufolge der zusätzlichen Belastung mit den Kosten für die Grundschulung von Pilotenanwärtern, die über nur geringe oder gar keine fliegerische Vorkenntnisse verfügen, sind unsere gesamten Ausbildungskosten im Jahre 1955 auf rund 4,4 Millionen Franken gestiegen, gegenüber 3 Millionen Franken pro 1954. Der Beitrag des Bundes blieb mit 500000 Franken unverändert.

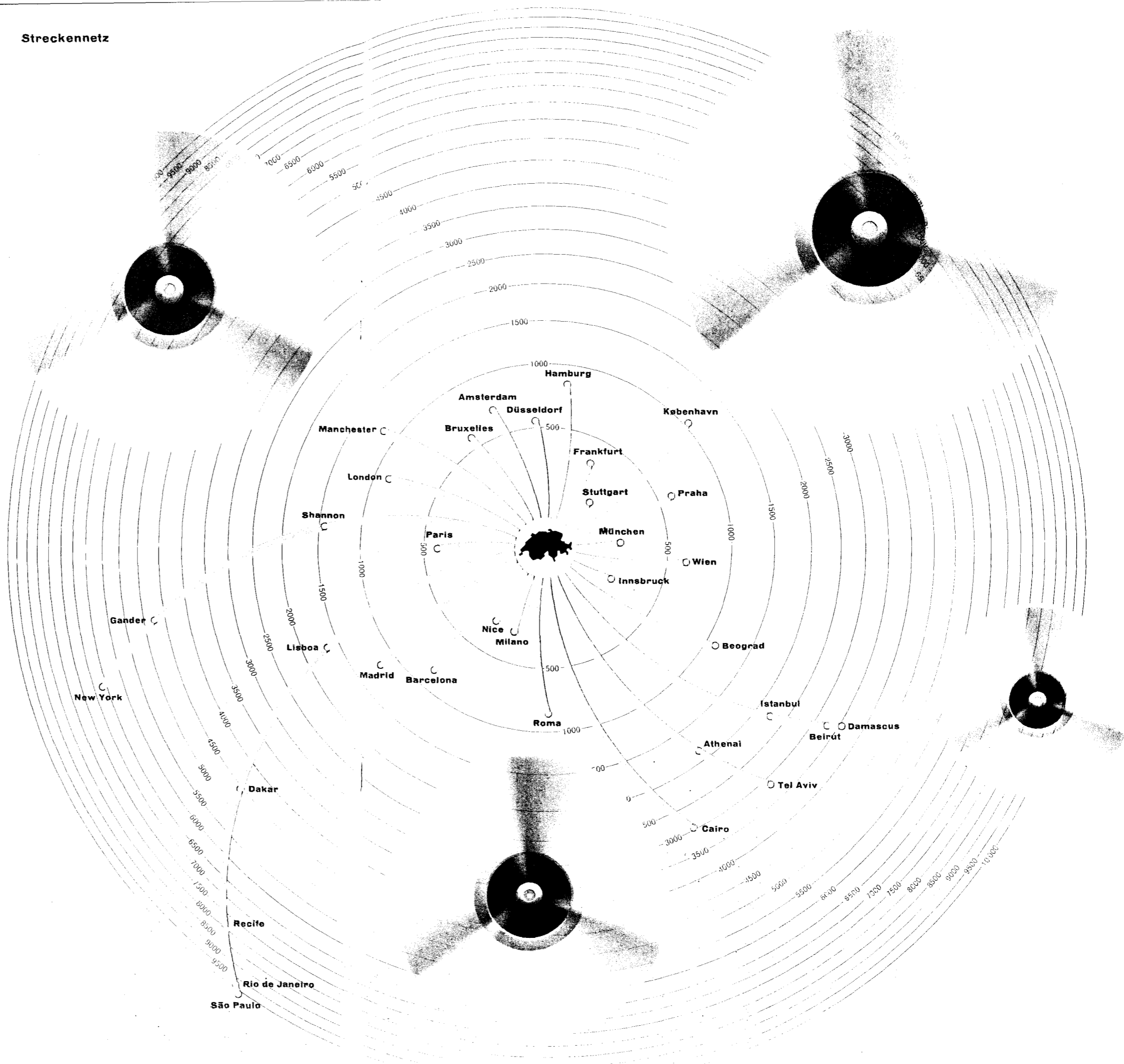
Ausbildung

In unserem Schulgebäude in Kloten konnte gegen Ende des Berichtsjahres der Unterricht aufgenommen werden. Namentlich steht nun der DC-6B-Flight Simulator im Betrieb. Er leistet höchst wertvolle Dienste für die Ausbildung unserer Besatzungen. Die Instruktion des fliegenden wie des Bodenpersonals wird immer weiter intensiviert.

Ausbau des Passagierdienstes am Boden

Im Berichtsjahr wurden auch hier Fortschritte erzielt. Namentlich gelang es, auf einigen Plätzen die Umschlagszeiten zu verkürzen. Sehr viel bleibt aber in den nächsten Jahren noch zu tun. Unsere Passagiere sollen auch am Boden noch schneller und besser bedient werden, und die weitere Verkürzung der Bodenzeiten bleibt unser ständig verfolgtes Anliegen. In der Stadt und auf dem Flughafen Zürich ist die Verbesserung der Abfertigungsdienste namentlich von baulichen Veränderungen abhängig. So überraschend es für den Aussenstehenden klingen mag, sind gerade auch in dem modern aussehenden Flughafen Kloten die Platzverhältnisse in dieser Beziehung bereits prekär und eine Quelle ständiger Unzukömmlichkeiten. Das Problem hängt in Kloten jedoch mit dem allgemeinen weiteren Ausbau des Flughafens zusammen und ist daher komplex. Wir hoffen, dank verständnisvoller Zusammenarbeit aller Beteiligten nächstes Jahr wieder eine günstige Entwicklung melden zu können.

In New York eröffneten wir einen eigenen Küchenbetrieb, der unsere Flugzeuge der Nordatlantikklinie bedient und sich mit gutem Erfolg eingeführt hat.



Flugzeugpark

Am Jahresende setzte sich unsere Flotte aus nachstehenden 25 Einheiten zusammen:

6 DC-6B
7 Convair Liners 240
3 DC-4
8 DC-3 bzw. umgebaute C-47
1 Dakota-Frachtflugzeug

Im März des vergangenen Jahres wurden die 4 ältesten DC-3-Flugzeuge mit Wright-Motoren nach den USA verkauft.

V. Personalwesen

Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1955 ist die Zahl der Angestellten von 2920 auf 3223 gestiegen. Verursacht wird dieser starke Anstieg hauptsächlich durch den Ausbau der Verkaufsdienste - die sich auch über entsprechende Einnahmenerfolge ausweisen können -, durch die Verbesserung der Bodenorganisation und die Vorsorge für die Expansionsstufe 1956/57.

Parallel zur Zahl der Mitarbeiter wächst naturgemäss auch diejenige der Personalprobleme. Der Personaldienst wurde deshalb als selbständiger Zweig der Direktion organisiert; sein neuer Leiter, Herr Dr. Charles-Frédéric Ducommun, ist Mitglied der Geschäftsleitung.

Als neuer Leiter unseres Operationsdepartements und Mitglied der Geschäftsleitung wurde Herr Flugkapitän Robert Fretz ernannt. Herr Flugkapitän Franz Zimmermann, der dieses Departement bisher führte, steht nun für besondere Aufgaben zur Verfügung des Direktionspräsidiums.

Da für uns meist nur besonders qualifizierte Mitarbeiter in Betracht kommen, haben wir in der gegenwärtigen Zeit der

VI. Verwaltungsrat und Ausschuss des Verwaltungsrates

Herr Ing. Georg Fischer, Zürich, ist Ende 1955 aus dem Ausschuss, dem er seit 1947 angehörte, zurückgetreten, doch blieb er weiterhin Mitglied des Verwaltungsrates. An seiner Stelle wählte der Verwaltungsrat am 12. Dezember 1955 Herrn Paul Joerin, Basel, in den Ausschuss. Herr Joerin war von 1925 bis 1931 Mitglied des Verwaltungsrates der Balair, an deren Gründung er aktiven Anteil genommen hatte. Seit 1931 gehört er unserem Verwaltungsrat an. Herr Staatsrat Jean Treina, Genf, ist wegen Übernahme eines andern Ressorts in der Regierung des Kantons Genf auf den 15. September 1955 aus dem Verwaltungsrat ausgeschieden. Sein Nachfolger ist Herr Staatsrat Emile Dupont.

Rationalisierung des technischen Betriebes

Dank der zweckmässigen Einrichtung der neuen Motorenwerkstatt wurde die für die Totalrevision eines Motors durchschnittlich benötigte Zeit um 40% gekürzt. Der Erfolg pro Arbeitsstunde in der Motoren- und namentlich in der Propellerrevision liess sich erheblich steigern. Die Laufzeiten der Motoren konnten neuerdings erhöht werden.

Flugzeugunterhalt

Das System der Progressivrevision wurde weiter ausgebaut und trug dazu bei, die Ausnützung der Flugzeuge zu verbessern. Eine systematische Defektauswertung gestattete, die Lagerbestände an Ersatzteilen zu senken. Neue Röntgenstrahlen- und Ultraschallmethoden zur Untersuchung des Flugmaterials sind im Studium. Die DC-3- und DC-4-Flugzeuge werden nunmehr in unserer technischen Basis Genf revidiert.

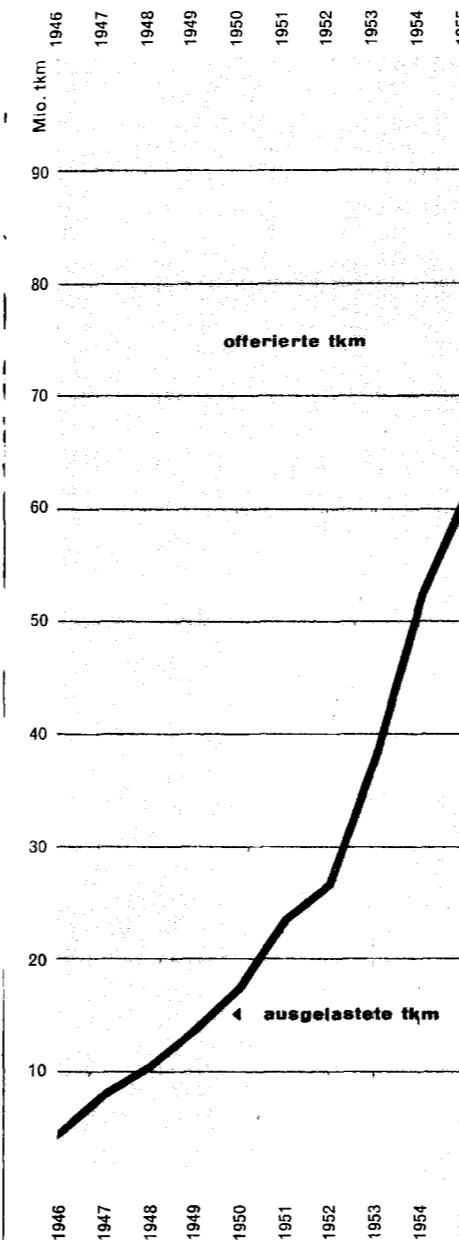
Hochkonjunktur einige Mühe, für unser vielschichtiges Unternehmen geeignete Arbeitskräfte zu finden. Auch müssen wir darauf achten, bewährten Angestellten Aufstiegsmöglichkeiten zu bieten. Die Personalkosten haben sich auch aus diesem Grunde weiter erhöht. Unsere gesamten Personalaufwendungen, worin Löhne, Versicherungsprämien, Fluggelder, Bekleidungs- sowie allgemeine Personalkosten, Pensionskassenbeiträge, Reiseentschädigungen und Spesenvergütungen eingeschlossen sind, stiegen von 36,7 Millionen Franken im Jahre 1954 auf 43,2 Millionen Franken im Berichtsjahr an und machten rund 33,7% unserer Gesamtaufwendungen aus.

Der Verwaltungsrat möchte an dieser Stelle der Geschäftsleitung und dem ganzen Personal für die im Jahre 1955 vollbrachten Leistungen volle Anerkennung zollen und alle Mitarbeiter zum erzielten Erfolg beglückwünschen. Unser in langjähriger, zäher Aufbauarbeit geschaffenes Arbeitsteam ist das grösste Aktivum, über das die Swissair verfügt.

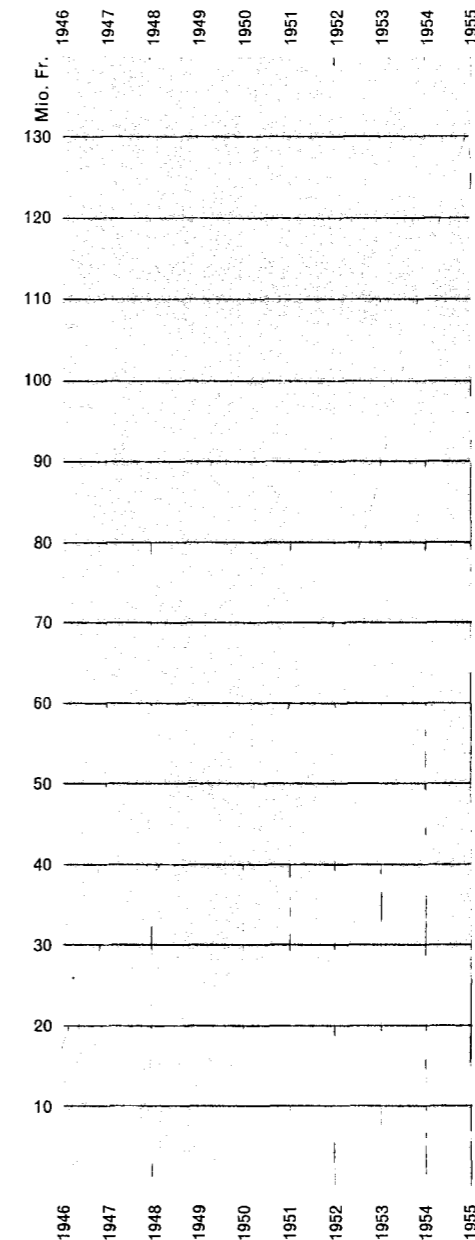
Mit dem Datum der Generalversammlung vom 26. März 1956 läuft die Amtsdauer folgender Mitglieder des Verwaltungsrates ab:

Dr. R. V. Heberlein	E. Schmidheiny	Ing. A. Oehler
E. Primault	G. Bordier	P. Reinhart
Dr. W. Berchtold	Ing. G. Fischer	Dr. S. Schweizer
P. Joerin	Dr. E. Froelich	Dr. Ch. Zoelly
A. Lachenal	Dr. A. Linder	Dr. H. P. Zschokke

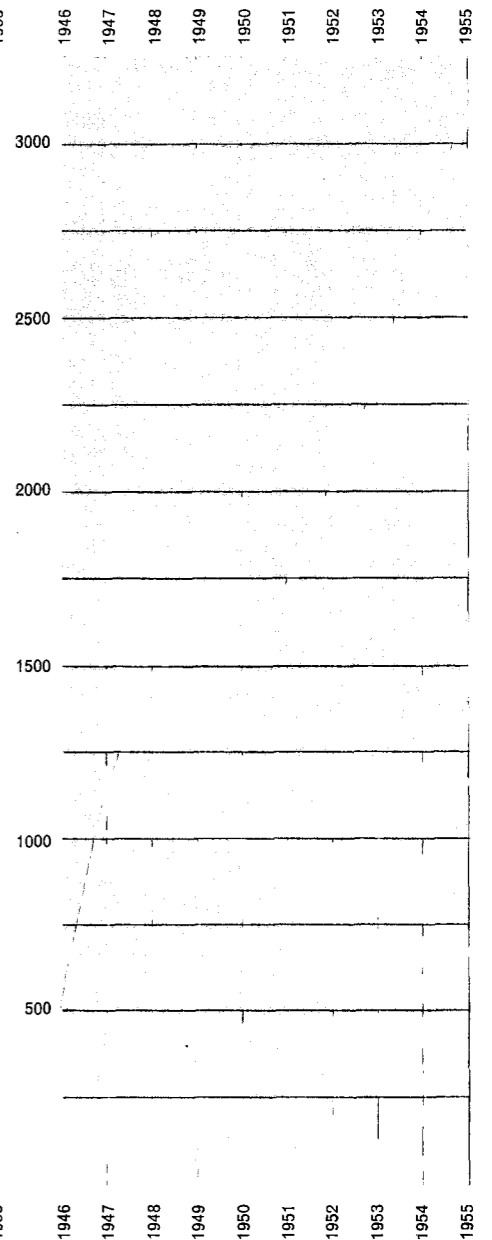
Gemäss Art. 12 unserer Statuten sind diese Herren wieder wählbar.



Offerierte und ausgelastete tkm 1946-1955



Gesamterträge 1946-1955

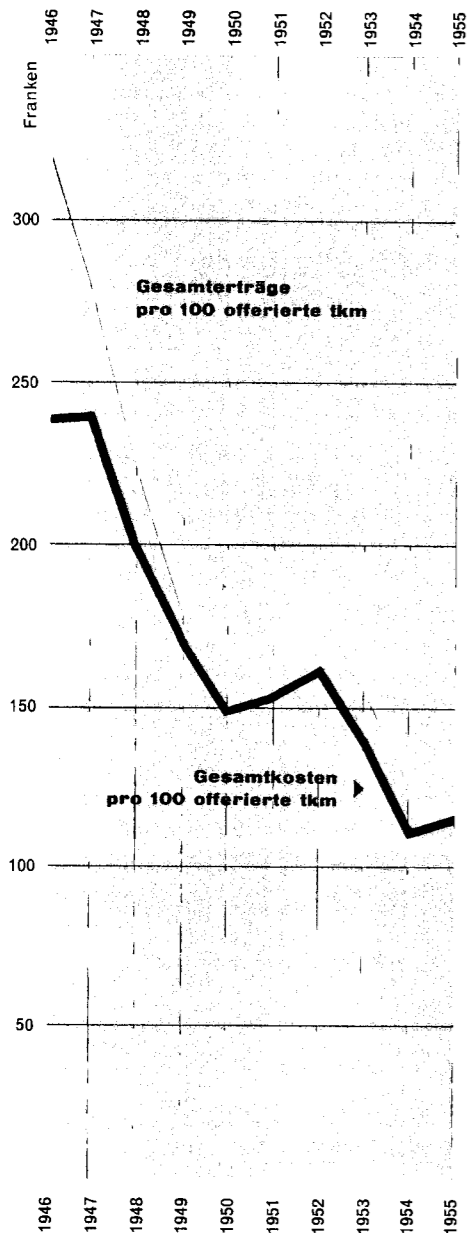


Personalbestand

Das Leistungspotential der Swissair war 1955 ungefähr zwanzigmal so gross wie 1946 und mehr als dreimal so gross wie 1950. Die Kurve der ausgelasteten tkm steigt seit Jahren sehr gleichmässig an, während das Verkehrsangebot sich in Sprüngen erhöht, die mit der Beschaffung neuer Flugzeuge im Zusammenhang stehen.

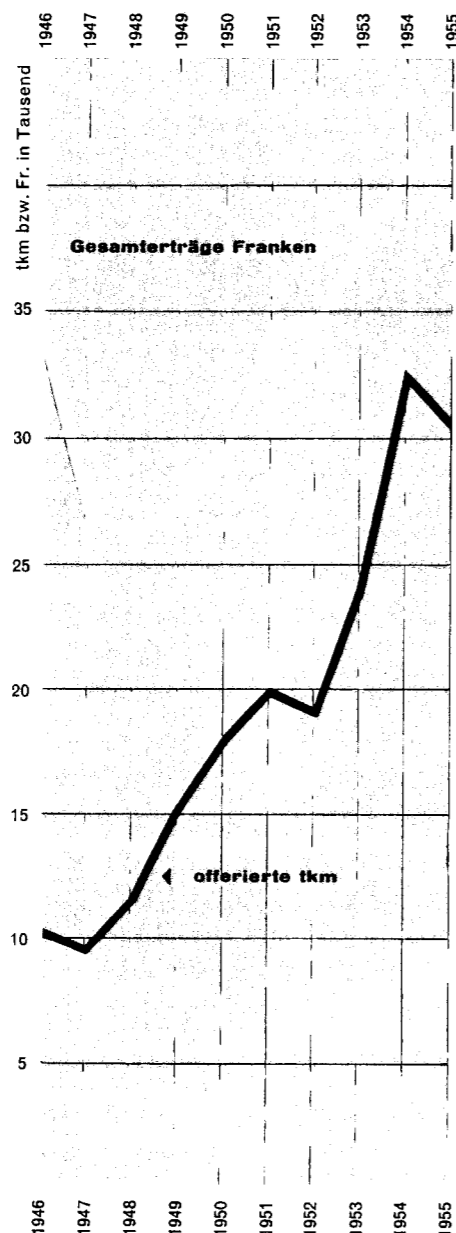
Der Umsatz der Swissair war 1955 rund achtmal so gross wie 1946 und fast dreimal so gross wie 1950. Seit 1950 ist der Anstieg der Erträge sehr regelmässig.

Der Personalbestand war 1955 etwa siebenmal so gross wie 1946 und doppelt so gross wie 1950. Er ist somit in geringerer Masse vergrössert worden als der Gesamtbetrieb.



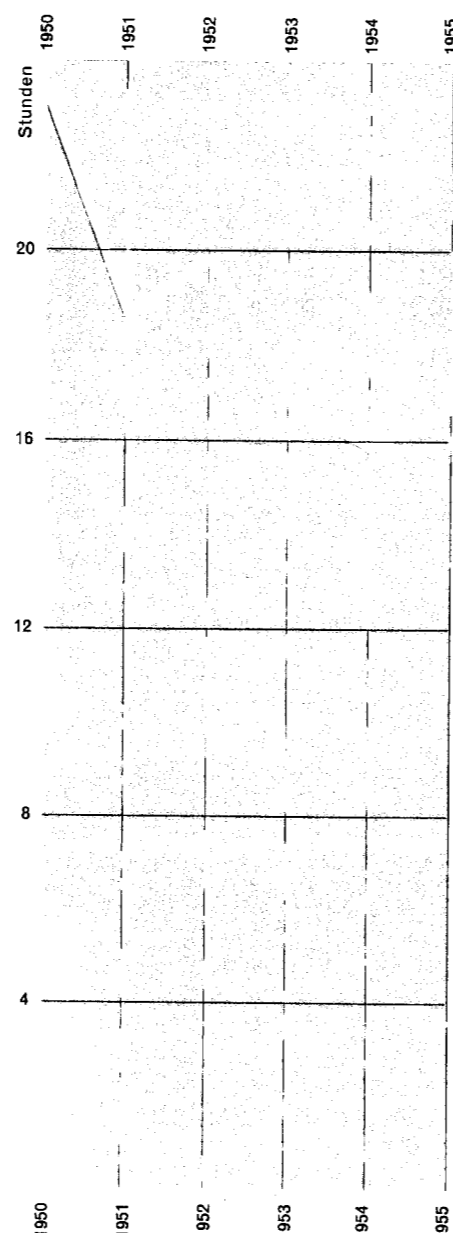
Erträge und Kosten pro 100 offerierte tkm 1946–1955
(ohne Abschreibungen und Chartergebühren)

Der sinkende Trend der Erträge pro 100 offerierte tkm zeigt in erster Linie die Verbilligung der Tarife an; der Ausgangspunkt 1946 war überdies abnorm hoch, da damals das Platzangebot praktisch ausverkauft war. Dass die Kurve von 1954 auf 1955 wieder ansteigt, ist durch die wiederum besser gewordene Auslastung der Flugzeuge bedingt. Die sinkende Kurve der relativen Kosten macht die erzielte Rationalisierung und die Vorteile der Betriebsvergrößerung sichtbar, ohne welche unser Unternehmen heute nicht mehr lebensfähig wäre.



Leistungen pro Angestellten

Diese Kurven zeigen die Steigerung der Leistung pro Angestellten, erzielt durch zweckmässige Organisation, leistungsfähigere Flugzeuge und Vergrößerung des Betriebs bei andauernd gutem persönlichem Einsatz aller Mitarbeiter.



Arbeitsstunden für Flugzeugunterhalt pro Flugstunden

Hier wird der Erfolg unserer systematischen Anstrengungen, den technischen Betrieb zu rationalisieren, sichtbar. Zu berücksichtigen ist, dass die durchschnittliche Kapazität pro Flugzeug sich ständig erhöht und die Flugzeuge technisch immer komplizierter werden.

Erläuterungen zur Bilanz

Infolge Auflösung des Amortisationsfonds beim Bund ist die per 31. Dezember 1955 ausgewiesene Bilanzsumme, trotz den erstmals darin berücksichtigten DC-6B-Flugzeugen HB-IBA/E und der starken Erhöhung der Vorauszahlungen für die bestellten DC-7C und Convair «Metropolitans», gegenüber dem entsprechenden Vorjahrestermine leicht zurückgegangen. Obwohl neben dem Erwerb der ehemaligen Bundesflugzeuge auch beachtliche Zugänge an Immobilien, Betriebs-einrichtungen (besonders Flight Simulator) und Fahrzeugen erfolgten, hat sich zufolge der Abschreibungen das An-

lagevermögen im Vergleich zum 31. Dezember 1954 nur um 1,8 Millionen Franken erhöht. Das Umlaufvermögen ist namentlich deswegen kräftig gestiegen, weil die darin enthaltenen Vorauszahlungen an die Flugzeuglieferanten um nahezu 14 Millionen Franken zugenommen haben. Nach Auflösung des Amortisationsfonds figurieren unter den diversen Aktiven nur noch die Barkautionen und das Konto Swissair-Eigenversicherung beim Bund, das sich besonders um die pro 1955 eingelegten Versicherungsprämien und um die Übernahme der Prämieinlagen des Bundes für die HB-IBA/E in den Jahren 1951 bis 1955 erhöht hat.

Die Position Swissair-Eigenversicherung beim Bund zeigt per 31. Dezember 1955 folgendes Bild:

Aktiven

Unser Guthaben aus der Swissair-Eigenversicherung beim Bund per 1. Januar 1955	Fr. 2 372 036.85
Rückzug für Schaden HB-IRT	Fr. 16 800.—
	Fr. 2 355 236.85
Übernahme der Prämieinlage des Bundes für die HB-IBA/E 1951–1955	Fr. 642 117.50
Zinsgutschrift des Bundes	Fr. 70 136.25
Unsere Einlage 1955	Fr. 1 281 308.50
Total per 31. Dezember 1955	Fr. 4 348 799.10

Das bilanzmässig ausgewiesene Eigenkapital hat sich gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich verändert. Demgegenüber sind die – durch die vorhandenen Aktiven reichlich gedeckten – fremden Mittel, insbesondere die Kreditoren, erheblich angestiegen. Unter den Kreditoren figuriert

Passiven

Bevorschussung des Versicherungskontos	Fr. 1 000 000.—
Einlageverpflichtung	Fr. 642 117.50
Aktivsaldo	Fr. 2 706 681.60
Total per 31. Dezember 1955	Fr. 4 348 799.10

auch die Verpflichtung gegenüber dem Bund (5 Millionen Franken) aus dem Erwerb der zwei Bundesflugzeuge. Bei den diversen Passiven haben vor allem die Rückstellungen eine Erhöhung erfahren.

Anträge des Verwaltungsrates

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Abschreibungen umfassen

den normalen Abschreibungsbedarf mit	Fr. 11 879 345.22
sowie zusätzliche Abschreibungen im Betrage von	Fr. 2 434 333.99

Der im Berichtsjahr erzielte Reingewinn erlaubt es, eine höhere Dividende auszuschütten als in den vorangegangenen Jahren. Es kommt hinzu, dass die Swissair am 26. März 1956 ihr 25jähriges Bestehen feiert. Der Verwaltungsrat freut sich, aus diesen Gründen vorschlagen zu können, es sei für das Geschäftsjahr 1955 eine Dividende von 6% auszurichten.

Wir gestatten uns, der Generalversammlung der Aktionäre folgende **Anträge** zur Beschlussfassung zu unterbreiten:

- | | | |
|--|---------------|------------------|
| 1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Rechnung und Bilanz per 31. Dezember 1955 zu genehmigen; | | |
| 2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1955 Entlastung zu erteilen; | | |
| 3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1955 von | | Fr. 1 577 404.98 |
| folgende Zuweisungen vorzunehmen: | | |
| a) an den statutarischen Reservefonds | Fr. 190 000.— | |
| b) an die Allgemeine Pensionskasse der Swissair | Fr. 500 000.— | Fr. 690 000.— |
| vom verbleibenden Gewinn von | | Fr. 887 404.98 |
| zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1955 | | Fr. 218 712.— |
| insgesamt somit von | | Fr. 1 106 116.98 |
| c) eine Dividende von brutto 6% auf das Aktienkapital von Fr. 14 000 000.— auszurichten, zahlbar vom 27. März 1956 an gegen Coupon Nr. 6, mit Fr. 21.— pro Aktie, abzüglich 30% eidg. Coupon- und Verrechnungssteuer, also Fr. 14.70 netto | | Fr. 840 000.— |
| d) den Saldo von | | Fr. 266 116.98 |
| auf neue Rechnung vorzutragen. | | |

Zürich, den 27. Februar 1956

Namens des Verwaltungsrates
Der Präsident:
Rud. V. Heberlein

An die Generalversammlung der Aktionäre
der Swissair Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft, Zürich

Wir haben die auf 31. Dezember 1955 beidseitig mit Fr. 90 877 872.30 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1955 geprüft und mit den ordnungsgemäss geführten Büchern, sowie mit den gesetzlichen und statutarischen Vorschriften in Übereinstimmung befunden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung weist für das Geschäftsjahr 1955 einen Gewinn aus von	Fr. 1 577 404.98
der sich zuzüglich Gewinnvortrag aus dem Vorjahr von	Fr. 218 712.—
auf den verfügbaren Gesamtgewinn erhöht von	<u>Fr. 1 796 116.98</u>

Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die Bilanz zu genehmigen.

Wir empfehlen ferner, den im Geschäftsbericht enthaltenen Vorschlägen bezüglich Verwendung des Gewinnes zuzustimmen.

Zürich, den 10. März 1956

Hochachtungsvoll
Schweizerische Treuhandgesellschaft
Schai **Killer**

Bilanz per 31. Dezember 1955

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven

	Fr.	Fr.	Fr.
Anlagevermögen			
Flugzeuge:			
Zellen	25 296 972.75		
Motoren	6 181 757.25		
Propeller und Funkeinrichtungen	1 281 459.60		
Flugzeugwechselteile (Versicherungswert Fr. 20 399 000.—)	7 839 746.47		
	<u>40 599 936.07</u>		
% Abschreibungen	9 664 294.65	30 935 641.42	
Immobilien, Werkstatt- und Werfeinrichtungen, Fahrzeuge, Mobilien und Spezialinstallationen (Versicherungswert Fr. 27 305 000.—)		11 515 164.14	
		<u>42 450 805.56</u>	
Beteiligungen und Wertschriften		30 013.—	
Total Anlagevermögen			42 480 818.56
Umlaufvermögen			
Verbrauchsmaterialvorräte (Versicherungswert Fr. 14 588 000.—)		4 563 827.35	
Flüssige Mittel:			
Kassa und Postcheck	1 186 956.25		
Banken	2 540 729.10	3 727 685.35	
Anzahlungen	17 091 875.40		
Debitoren und transitorische Aktiven	18 610 891.04	35 702 766.44	
Total Umlaufvermögen			43 994 279.14
Diverse Aktiven			
Swissair-Eigenversicherung beim Bund		4 348 799.10	
Barkautionen		53 975.50	
Total diverse Aktiven			4 402 774.60
			<u>90 877 872.30</u>
Eventualforderungen	Fr. 1 116 399.45		

Passiven

	Fr.	Fr.	Fr.
Eigenkapital			
Aktienkapital		14 000 000.—	
Statutarischer Reservefonds		<u>1 010 000.—</u>	
Total Eigenkapital			15 010 000.—
Fremdkapital			
Bankschulden		21 186 843.65	
Allgemeine Kreditoren und transitorische Passiven		38 138 212.21	
Dividendenkonto		<u>6 556.20</u>	
Total Fremdkapital			59 331 612.06
Diverse Passiven			
Einlageverpflichtungen und Vorschüsse aus dem Versicherungskonto beim Bund		1 642 117.50	
Rückstellungen und Wertberichtigungen		12 880 076.26	
Barkautionen		<u>217 949.50</u>	
Total diverse Passiven			14 740 143.26
Gewinnsaldo			
Gewinnsaldo			<u>1 796 116.98</u>
			<u>90 877 872.30</u>
Eventualverpflichtungen	Fr. 1 116 399.45		

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1955

Aufwand

	Fr.	Fr.
Personalkosten:		
Saläre und Deplacementsspesen	39 603 799.54	
Versicherungsprämien	<u>3 604 522.35</u>	43 208 321.89
Material- und Bodenorganisationskosten:		
Betriebsstoffverbrauch, Flugzeugunterhalt und sonstiges Material	32 547 250.31	
Bodenorganisationskosten	7 613 541.11	
Miet- und Raumkosten für Betrieb und Verwaltung	<u>3 837 413.06</u>	43 998 204.48
Betriebsversicherungen		3 398 749.95
Verschiedene übrige Betriebs- und Verwaltungskosten		9 251 139.82
Propaganda- und diverse Verkaufskosten		4 847 098.96
Provisionen		9 195 784.26
Abschreibungen:		
Abschreibungen auf Immobilien, Betriebseinrichtungen, Mobilien und Fahrzeugpark	4 536 547.16	
Abschreibungen (bzw. Chartergebühren) auf Flugzeugpark und Wechselteillager	<u>9 777 132.05</u>	14 313 679.21
Gewinn- und Verlustkonto:		
Gewinn aus 1955	1 577 404.98	
Gewinnvortrag vom Vorjahr	<u>218 712.—</u>	<u>1 796 116.98</u>
		<u>130 009 095.55</u>

Ertrag

	Fr.	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahr		218 712.—
Erträge aus:		
Passagier-, Fracht- und Postbeförderung (einschließlich Sonderflüge)	118 111 776.36	
Bodenorganisationsdienste, Aufträge Dritter sowie Provisionen aus Passagier- und Frachtverkehr	10 989 004.65	
Diverse übrige Erträge	<u>189 602.54</u>	129 290 383.55
Bundesbeitrag an die Ausbildungskosten für das Luftfahrtpersonal		500 000.—
		<u>130 009 095.55</u>

Das Metropolitan Museum of Art in New York bewahrt unter seinen Kunstschätzen ein Bild mit dem Titel «City on a Rock», das dem grossen spanischen Maler Francisco de Goya (1746–1828) zugeschrieben wird.

Das Bild zeigt eine von einem Feuergürtel eingekreiste Felsenfestung mit bewegten Menschengruppen und drei weissen, fliegenden Wesen, die die Festung umschweben. Es könnte wohl der Phantasie eines Goya entsprungen sein. Leider scheint das Bild noch nie eine eingehende Deutung erfahren zu haben. Man glaubt aber daraus lesen zu können, dass der Feuerkreis die in der Festung eingeschlossenen Feinde an ihrer Flucht verhindern soll. Zur grossen Bestürzung der Belagerer entfliehen einzelne im Flug, und vielleicht deuten die tumultuösen Szenen am Fusse des Felsens die Bestürzung der Belagerer an. Das Bild lässt auch andere Auslegungen zu, aber jedenfalls zeigt es eindeutig und symbolhaft die Kühnheit und Möglichkeit des Fliegens.

Dem fliegenden Menschen sind keine Grenzen mehr gesetzt. Weder Berge noch Meere hemmen ihn auf den Luftstrassen, die heute die Kontinente verbinden. Was hier ein Künstler noch als Vision und Traum der Menschheit sah, ist Wirklichkeit geworden.

Die SWISSAIR freut sich, dieses schöne Kunstblatt ihrem Jahresbericht 1955 beizulegen.

