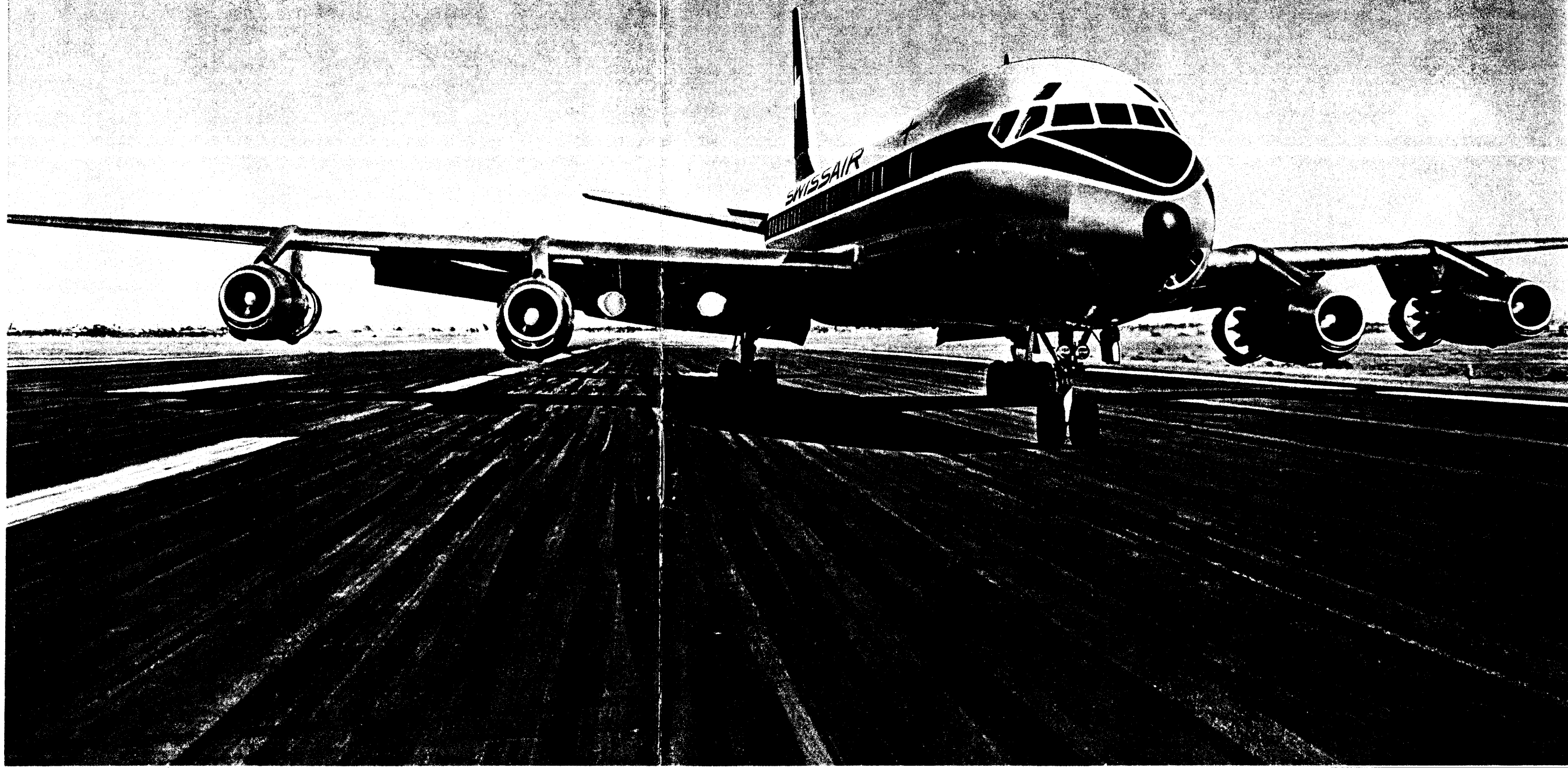


# SWISSAIR

Geschäftsbericht und Rechnung



1959



## Bericht

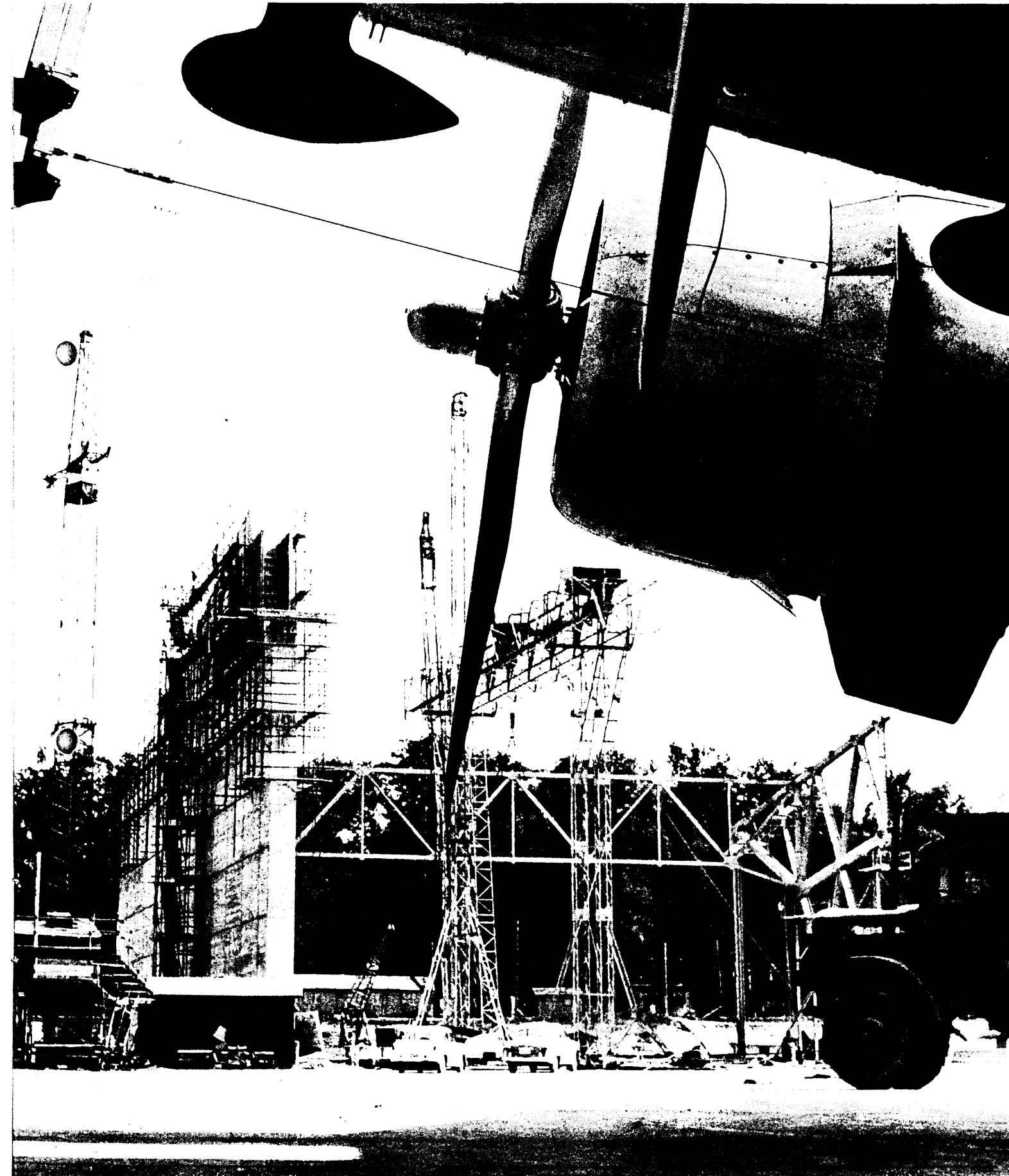
des Verwaltungsrates der Swissair  
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft  
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre  
vom 8. April 1960  
über das Geschäftsjahr  
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1959

## Verwaltungsrat

Präsident	<b>Ernst Schmidheiny</b>	Industrieller, Céligny
Vizepräsidenten	<b>*Prof. Eduard Amstutz</b> <b>Edgar Primault</b>	Direktionspräsident der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer und der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung, Bern
Delegierter des Verwaltungsrates	<b>Dr. Walter Berchtold</b>	Direktionspräsident der Swissair, Zürich
Mitglieder	<b>Jos. R. Belmont</b> <b>Guillaume Bordier</b> <b>*Samuel Brawand</b> <b>*Emile Dupont</b> Ing. <b>Georg Fischer</b>  <b>Dr. Ernst R. Froelich</b> <b>*Dr. Brenno Galli</b>  <b>*Dr. Hugo Gschwind</b> Ing. <b>Fritz Gugelmann</b> <b>Paul Joerin</b> <b>Adrien Lachenal</b> Dr. <b>Albert Linder</b> †  <b>*Dr. Paul Meierhans</b> Ing. <b>Alfred Oehler</b> <b>Peter Reinhart</b> Ing. <b>Jacques de Saugy</b> <b>Felix W. Schulthess</b> Dr. <b>Samuel Schweizer</b> <b>*Dr. Willy Spühler</b> <b>Georg Sulzer</b>  <b>*Prof. Dr. Hans P. Tschudi</b> <b>*Dr. Victor H. Umbricht</b> <b>*Dr. Eduard Weber</b> Dr. <b>Charles Zoelly</b>  <b>Dr. Hans P. Zschokke</b>	Generaldirektor der Basler Transport-Versicherungs-Gesellschaft, Basel Banquier, Genève Regierungsrat, Bern Président du Conseil d'Etat, Genève Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Maag-Zahnräder und -Maschinen AG., Zürich Küsnacht Nationalrat, Präsident des Bankrates der Schweizerischen Nationalbank, Lugano Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern Industrieller, Langenthal Präsident des Verwaltungsrates der Allgemeinen Kohlenhandels-AG., Basel ancien Député au Conseil des Etats, Genève (bis 16.8.1959) Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich (gest. 26.1.1959) Regierungsrat, Zürich Industrieller, Aarau (bis 9.4.1959) in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur Directeur de la Société genevoise d'instruments de physique, Genève Generaldirektor der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich (ab 9.4.1959) Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel Ständerat, Zürich Präsident des Verwaltungsrates der Gebrüder Sulzer AG., Winterthur (ab 9.4.1959) Ständerat, Basel Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, Bern 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
<b>Verwaltungsrats-</b> <b>ausschuss</b>	<b>Ernst Schmidheiny</b> <b>Prof. Eduard Amstutz</b> <b>Edgar Primault</b> <b>Dr. Walter Berchtold</b> <b>Dr. Ernst R. Froelich</b> <b>Dr. Brenno Galli</b> <b>Paul Joerin</b> <b>Adrien Lachenal</b>	Präsident Vizepräsident Vizepräsident  (ab 30. 9. 1959) (bis 16. 8. 1959)
<b>Kontrollstelle</b>	<b>Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel/Zürich</b>	
<b>Direktion</b>	<b>Dr. Walter Berchtold</b> <b>Armin Baltensweiler</b> <b>Eugen Groh</b> <b>Lucien Leo Ambord</b> <b>Robert Fretz</b> <b>Isidor Lack</b> <b>Dr. Charles-Frédéric Ducommun</b> <b>Dr. Heinz Haas</b>	Direktionspräsident Stellvertreter des Direktionspräsidenten, Planungsdienst Departement Finanzen Departement Verkehr und Verkauf Departement Operation Departement Technik Zentraler Personaldienst Generalsekretär
Direktion für die Westschweiz	<b>Ulrich Keller</b>	

<b>Verkehrsleistungen</b>	<b>1959</b>	<b>1958</b>
<b>Anzahl Flüge</b>	26 708	27 146
<b>Flugkilometer</b>	29 933 567	29 793 719
<b>Flugstunden</b>	79 739	80 946
<b>Angebote tkm</b>	196 784 554	184 416 010
<b>Ausgelastete tkm</b>	120 001 610	111 142 601
davon <b>Passagier-tkm</b>	90 267 071	86 301 117
<b>Fracht-tkm</b>	23 710 902	19 077 668
<b>Post-tkm</b>	6 023 637	5 763 816
<b>Beförderte Etappenpassagiere</b>	1 106 251	1 062 376
<b>Länge der durchschnittlichen Reise eines Passagiers in km</b>	1 085	1 071
<b>Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs</b>	61,1 %	60,1 %
<b>Kosten und Ertrag</b>		
<b>Gesamtertrag</b>	Fr. 277 919 068	Fr. 251 926 915
<b>Ertrag pro 100 angebotene tkm</b>	Fr. 141.25	Fr. 136.60
<b>Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)</b>	Fr. 239 081 043	Fr. 218 333 070
<b>Kosten pro 100 angebotene tkm</b>	Fr. 121.50	Fr. 118.40
<b>Reingewinn des Geschäftsjahres</b>	Fr. 7 498 110	Fr. 5 101 613

Da wir wie andere Luftverkehrsgesellschaften dazu übergegangen sind, mit sogenannten Grosskreisdistanzen statt mit den tatsächlich geflogenen Distanzen zu rechnen, stimmen die entsprechend angepassten Zahlen für 1958 nicht mit den im letzten Bericht bekanntgegebenen überein.





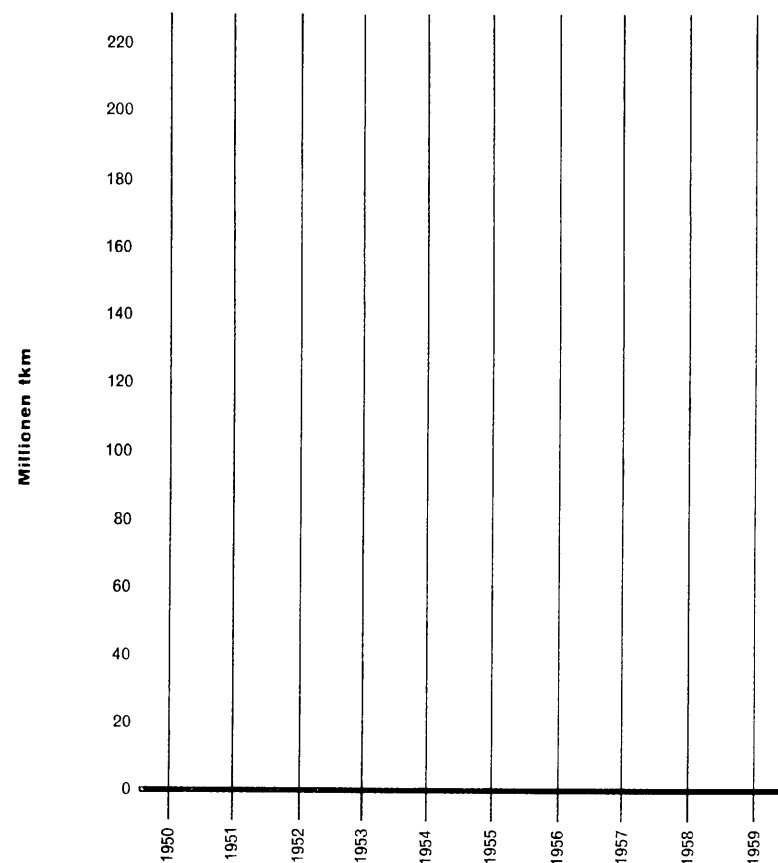
## I. Allgemeiner Teil

### Wieder ein gutes Jahr

In unserem letzten Geschäftsbericht äusserten wir, 1959 werde kein leichtes Jahr für die Swissair sein; es gelte, mit unserer gleichbleibenden Flotte dem beginnenden Wettbewerb der Strahlflugzeuge standzuhalten und gleichzeitig die kostspieligen Vorbereitungen für den Einsatz unserer eigenen Jets weiterzuführen. Die Wirklichkeit entsprach dieser Voraussage, doch fiel das Endergebnis des Berichtsjahres über Erwarten günstig aus.

Verschiedene Umstände haben uns geholfen:

Die leichte Konjunkturverflachung des letzten Jahres ist überwunden, und die Nachfrage im Weltluftverkehr, vor allem auf den Nordatlantikrouten, stieg wieder in gewohntem Rhythmus an. Da die Strahlflugzeuge der Konkurrenz anfänglich noch in geringer Anzahl auftraten, war das gesamte Angebot eher etwas knapp; die meisten Luftverkehrsgesellschaften hatten seit einiger Zeit keine Flugzeuge mit Kolbentriebwerken mehr angeschafft, und die neuen Typen wurden erst allmählich geliefert. Diese Anspannung des Verhältnisses zwischen gesteigerter Nachfrage und nicht entsprechend erhöhtem Angebot führte sowohl bei uns als bei den andern Gesellschaften zu hohen Auslastungsgraden.



Total angebotene tkm

Total ausgelastete tkm

Unsere Flugzeuge waren dabei nicht nur erfreulich gut besetzt, sondern auch zeitlich stark ausgenutzt. Durchschnittlich befanden sich unsere DC-7C täglich 11,1 Stunden, die DC-6B 9,1 Stunden in der Luft. Das sind verhältnismässig hohe Werte, die eine entsprechend starke Beanspruchung unseres Betriebes bedeuteten.

Daneben waren wir in wachsendem Masse damit beschäftigt, uns auf die Flotte von Strahlflugzeugen einzurichten. Dazu bedurfte es vor allem einer grossen Zahl neuer Anstellungen, einer besondern und umfassenden Aus- und Weiterbildung des Personals, der Auswahl von Betriebseinrichtungen, der Planung von Arbeitsabläufen, zahlreicher baulicher Vorkehrungen und mannigfacher anderer Massnahmen.

### Wirtschaftliche Entwicklung

Unser Jahresergebnis ist erfreulich. Bei Gesamtkosten von 239,1 Millionen Franken und Gesamterträgen von 277,9 Millionen Franken konnte ein Betriebsgewinn von 38,8 Millionen Franken erzielt werden. Er erlaubt es uns, die ordentlichen Abschreibungen von 21,1 Millionen Franken durch ausserordentliche im Betrage von 10,2 Millionen Franken zu ergänzen und wiederum eine Dividende von 6 Prozent vorzuschlagen. Die Möglichkeit, in dieser Phase fundamentaler Betriebsumstellungen durch zusätzliche Abschreibungen nochmals vorsorgen zu können, ist natürlich überaus wertvoll.

Die wachsenden Vorbelastungen für den Betrieb der Strahlflugzeuge führten, wie erwartet, zu einer Steigerung der relativen Kosten; die Erhöhung betrug rund 3 Rappen pro angebotenen Tonnenkilometer. Vor allem fielen dabei die Personalkosten ins Gewicht. Günstig wirkte sich dagegen die Senkung der Treibstoffpreise aus.

Die Tendenz der relativen Kosten, zu steigen, wird sich im kommenden Jahr anfänglich noch verschärfen. Unsere Strahlflugzeuge kommen erst ab Ende Mai 1960 zum Einsatz. Den erhöhten festen Kosten steht bis dahin eine verhältnismässig geringe produktive Leistung gegenüber. Das ist eine unvermeidliche Erscheinung; sie zwingt uns, bei den laufenden Ausgaben grösste Zurückhaltung zu üben.

Eine scharfe Überwachung der Kosten ist um so mehr erforderlich, als die Flugtarife eine sinkende Tendenz aufweisen. Das erhöhte Angebot der Strahlflugzeuge wird die Erschliessung neuer Märkte notwendig machen, das heisst, es müssen weitere Bevölkerungskreise für das Fliegen gewonnen werden. Tarifsenkungen sind jedoch nur vertretbar, wenn und soweit sie sich durch die Kostenentwicklung rechtfertigen lassen.

Sorgen hat uns in den letzten Monaten des Berichtsjahres die Entwicklung der Verhältnisse auf dem Südatlantik bereitet, wo es zu einem offenen Tarifkrieg mit Unterbietungen von mehr als 40 Prozent kam. Nur unter grossen Schwierigkeiten konnte die Lage wieder bereinigt werden. Die Folgen dieser höchst unerfreulichen Ereignisse, die sich zweifellos zum Schaden aller in diesem Sektor tätigen Luftverkehrsgesellschaften ausgewirkt haben, sind noch nicht abzusehen.

### Zusammenarbeit mit anderen Gesellschaften

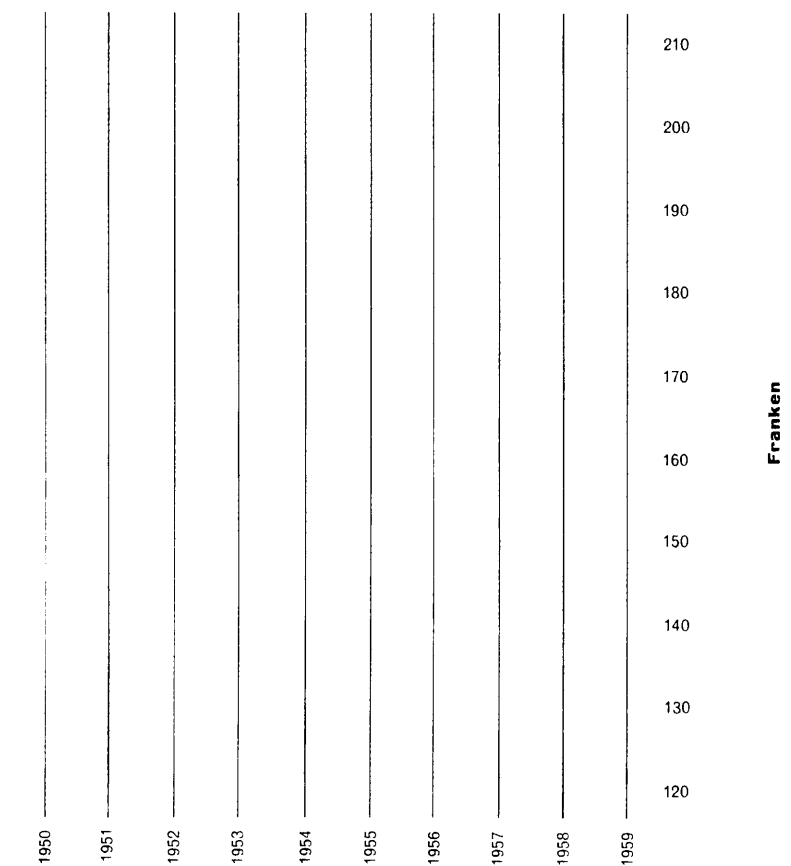
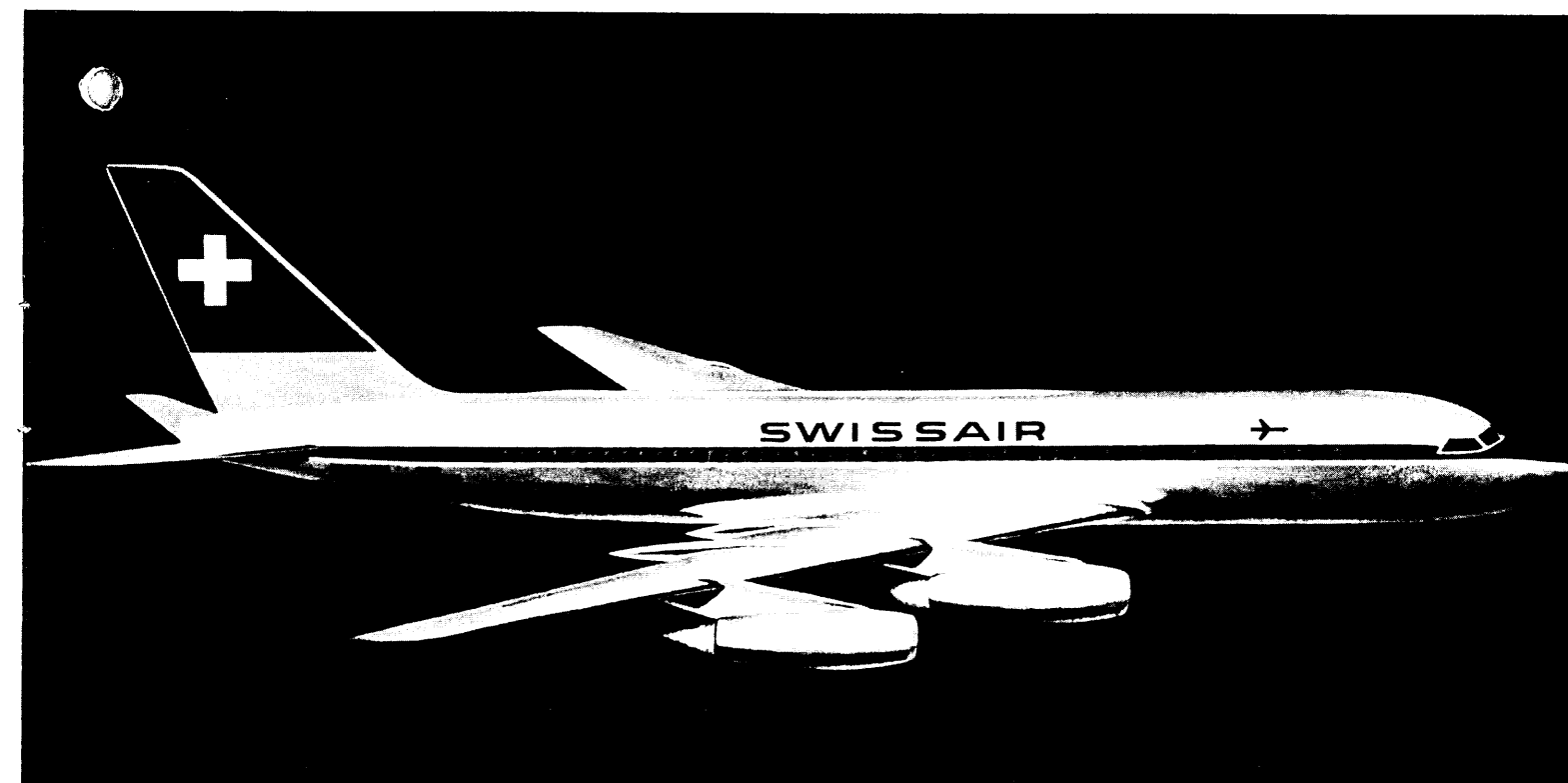
Möglichkeiten zur Rationalisierung liegen weiterhin in der Zusammenarbeit unter Luftverkehrsgesellschaften, die im Berichtsjahr in verschiedenen Teilen der Welt bedeutende Fortschritte gemacht hat. Vor einem Jahr berichteten wir

über unsere wichtigen Vereinbarungen mit SAS, die mit dem Eintreffen unserer Strahlflugzeuge zur vollen Auswirkung kommen werden. Unter den beiden Gesellschaften ist während des Berichtsjahres viel aufbauende Arbeit geleistet worden. Obschon die weitaus grössten Einsparungen aus der Standardisierung der Strahlflugzeugflotten, der Aufteilung ihres Unterhaltes und der gemeinsamen Bewirtschaftung der Ersatzteile kommen werden, hat sich bereits bewährt, dass auch an vielen anderen Stellen des Betriebes wirtschaftlichere Lösungen gefunden werden können, wenn man sich in die Aufgaben teilt. Wesentliche Voraussetzungen für den Erfolg sind immer eine gleichartige Geschäftsauffassung, gegenseitiges Vertrauen und unbedingte Fairness. Einmal mehr darf hervorgehoben werden, dass die Zusammenarbeit zwischen Swissair und SAS völlig unpolitischer Natur ist; die beiden Unternehmungen wollen durch vernünftige Koordination und Arbeitsteilung nur ihre Fähigkeit, im Wettbewerb zu bestehen und dem Publikum zu dienen, erhalten und stärken.

Die besondere Beziehung zwischen SAS und Swissair hindert beide natürlich nicht daran, die freundschaftliche Zusammenarbeit auch mit anderen Gesellschaften auszubauen. Wir erwähnten vor Jahresfrist namentlich das bedeutende Poolabkommen zwischen Swissair und BEA; es spielt sehr befriedigend und hat den Beteiligten sicherlich Vorteile gebracht. In der Zwischenzeit hat die Swissair noch weitere Poolvereinbarungen kleineren Ausmasses getroffen, so mit der Air France auf der Linie nach Nizza, und sie war in der Lage, mehreren Gesellschaften in Ländern, wo der Aufbau der Zivilluftfahrt noch weniger weit fortgeschritten ist, mit Rat und Tat beizustehen.

Alles deutet darauf hin, dass die Koordination zwischen den Luftverkehrsgesellschaften weitergehen wird. Es ist nur zu hoffen, dass solche an sich positiv zu wertende Bestrebungen nicht dazu führen, dass unter Luftverkehrsgesellschaften

Convair 600 Coronado



Gesamterträge je 100 angebotene tkm

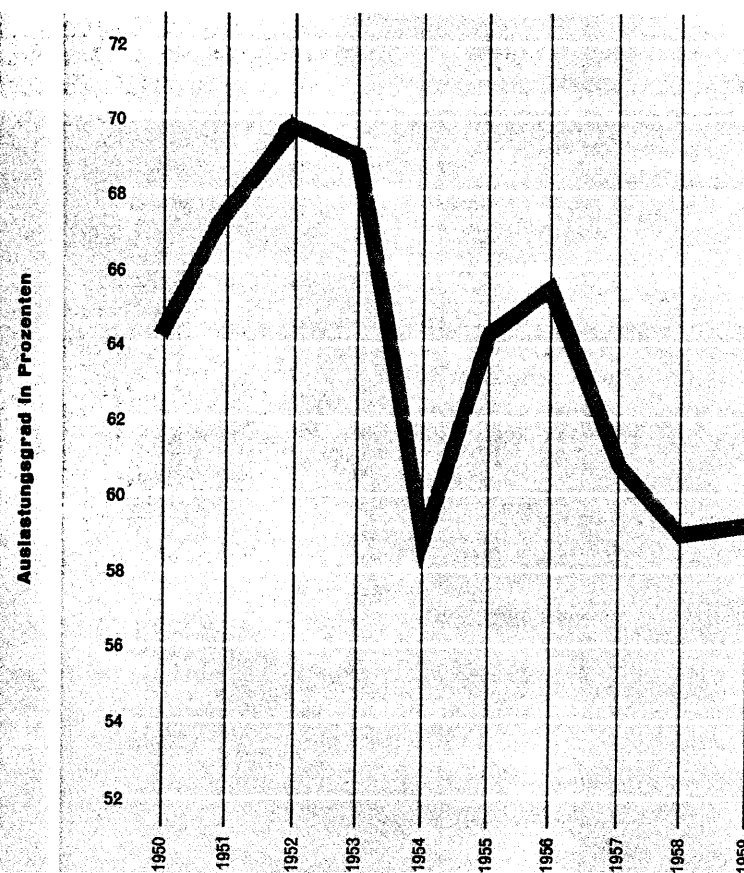
Gesamtkosten je 100 angebotene tkm

und ihren Heimatstaaten eigentliche Blöcke gebildet werden, die mit Protektion und politischen Machtmitteln operieren und damit den fairen und gesunden Wettbewerb beeinträchtigen könnten. Tatsächlich ist in der Luftverkehrspolitik vielerorts eine Tendenz zu vermehrter Protektion zu verspüren – in einem Augenblick, wo unser Verkehrsweig mehr denn je der Möglichkeit freier Entfaltung bedarf. Die Entwicklung muss seitens der Schweiz mit grösster Wachsamkeit verfolgt werden.

### Beteiligungen

Wir sind der Überzeugung, dass ein gesunder Bedarfsverkehr notwendig ist und gute Entwicklungsmöglichkeiten besitzt. Um der Balair bei der reif gewordenen Ausweitung ihrer Tätigkeit zu helfen, haben wir uns an ihrem erhöhten Aktienkapital mit 1,6 Millionen Franken beteiligt; wir überliessen ihr die zwei letzten aus unserer Flotte ausscheidenden DC-4 zu vorteilhaften Bedingungen. Da sich für die Swissair-Photo AG, unsere Tochtergesellschaft, günstige Aussichten im Vermessungsflugdienst zeigten, wurde deren Aktienkapital auf 100000 Franken er-

### Verschiebung der Nutzschwelle



**Nutzschwelle – Prozentualer Auslastungsgrad, welcher die zur Deckung des Betriebsaufwandes und der Abschreibungen erforderlichen Erträge einbringt.**

höht; sie erwarb ein Spezialflugzeug Do-27 der Dornier-Werke, München, und beschaffte die erforderliche Vermessungsausrüstung.

### Flottenplanung

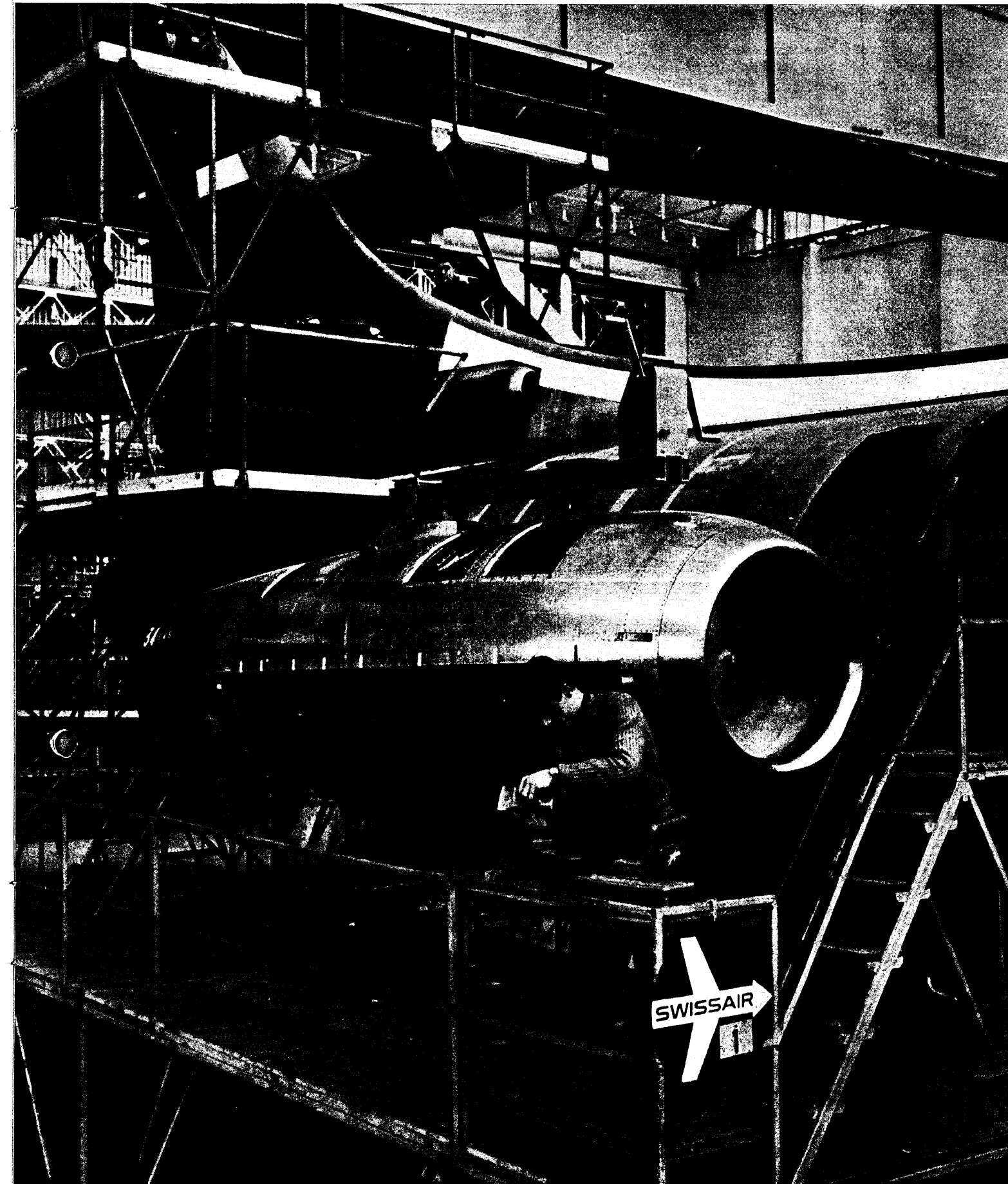
Das Programm der nächsten Jahre stand – mit einer Ausnahme – in grossen Zügen schon vor einem Jahr fest. Der Grundsatz, eine dem Streckennetz von Swissair und SAS angepasste Dreitypenflotte von Strahlflugzeugen aufzubauen, blieb unverändert. Zwei dieser Typen, der DC-8 für Langstrecken und die Caravelle für kurze bis mittlere Strecken, finden bereits im regelmässigen Verkehr anderer Gesellschaften Verwendung; sie bewähren sich gut. Im Jahre 1960 werden wir selber sowohl DC-8 als Caravelles einsetzen. Während wir jedoch als Mittelstreckenflugzeug anfänglich den Convair-880 gewählt hatten, erwies es sich, dass der später entwickelte, etwas grössere und schnellere Coronado (Convair-600) den Anforderungen unseres Streckennetzes sowie den Bedürfnissen des SAS besser entspricht. Wir haben daher, im Einvernehmen mit der Partnergesellschaft, von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, unsere frühere Bestellung von Convair-880 umzuwandeln und zu erweitern, so dass sie heute auf sieben Coronados lautet. Die Coronados sind mit Doppelstromtriebwerken versehen und werden hervorragende Eigenschaften aufweisen. Sie werden uns 1961 geliefert. Zwei dieser Flugzeuge sind zur Verwendung durch das SAS bestimmt, das zudem selber zwei weitere Flugzeuge dieses Typs bestellt hat; auch sie werden durch die Swissair unterhalten.

### Finanzierungsfragen

Die Generalversammlung vom 9. April 1959 beschloss, das Aktienkapital der Gesellschaft von 63 Millionen Franken auf 105 Millionen Franken zu erhöhen. Es darf als ein Beweis des stets wachsenden Vertrauens des Publikums in unsere Unternehmung gewertet werden, dass auch diese Kapitalerhöhung schlankweg untergebracht wurde, ja dass eine achtliche Überzeichnung stattfand. Zu Ende des Jahres hatten wir 10561 Aktionäre gegenüber 6789 vor einem Jahr. Gemäss unseren Statuten können nach wie vor nur Schweizer Bürger, schweizerische Körperschaften und Anstalten oder Firmen schweizerischen Rechtes und mit schweizerischem Charakter Aktionäre der Swissair sein. Der Ausgleichsfonds der Alters- und Hinterbliebenenversicherung gewährte uns ein Darlehen von 20 Millionen Franken, wovon im Berichtsjahr die Hälfte beansprucht wurde. Ende des Jahres wurde die Aufnahme einer neuen Obligationenanleihe von 50 Millionen Franken beschlossen, die anfangs 1960 zur Ausgabe gelangte. Die drei schweizerischen Grossbanken stehen uns nach wie vor mit Krediten zur Verfügung. Zur Zeit bestehen damit für die Gesellschaft keine dringlichen Finanzierungsprobleme.

### Bautätigkeit

Es liegt nahe, dass in einem Jahr der Vorbereitung auf eine grosse Expansion der Bautätigkeit besondere Bedeutung zukam. Freilich baut die Swissair weit weniger selber, als allgemein angenommen wird. In den meisten Arbeitsräumen, Büros und Werkstätten ist sie zur Miete, namentlich in den



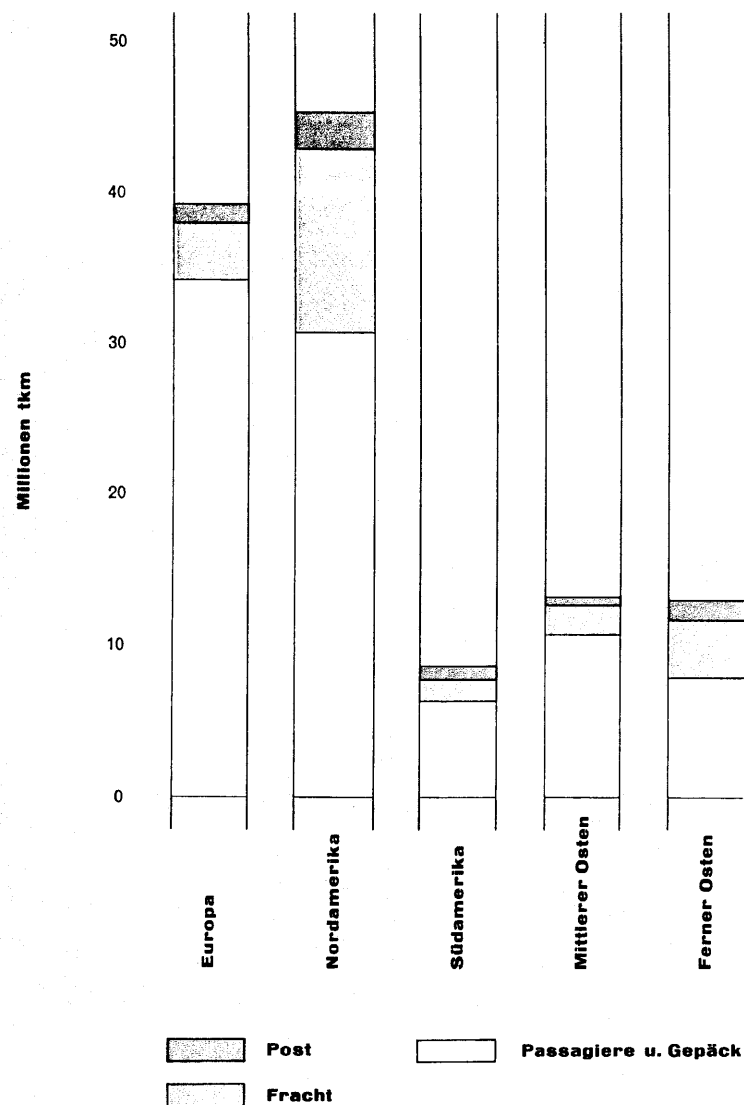
## II. Verkehr und Verkauf

Hochbauten (Werften, Hangars usw.) auf den schweizerischen Flughäfen; doch sind vielfach auch bei diesen Objekten Ausbau und Einrichtungen, zum Teil mit sehr beträchtlichen Aufwendungen, von uns zu besorgen. Darüber hinaus müssen wir immer mehr Gebäude selber und auf eigene Kosten erstellen.

Bei unseren Bauten im In- und Ausland bemühen wir uns um einen sauberen, sachlichen Stil, der einem Luftfahrtunternehmen gut ansteht. Wir werden dabei durch Architekten von Rang beraten; die Bauweise der Swissair hat denn auch in der Fachliteratur Anerkennung gefunden.

Eine besonders umfangreiche Bau- und Planungsaufgabe bedeutet die Beschaffung von Büroraum für unser am Hauptsitz beschäftigtes Personal, dessen Zahl rasch wächst. Um die heutige Aufsplitterung der verschiedenen Dienststellen auf zahlreiche gemietete Räumlichkeiten zu beenden, wurde in der Nähe des Flughafens Kloten ein Areal erworben, auf welchem wir zentrale Verwaltungsbauten zu errichten gedenken. Die Projektierung dieser Bauten setzt mannigfache Untersuchungen, vor allem betriebswirtschaftlicher Art, voraus, die zur Zeit durchgeführt werden.

Ausgelastete tkm nach Verkehrsgebieten



### Europa

Erfreulicherweise hat sich die Nachfrage in dem für uns besonders wichtigen Englandverkehr gegenüber dem Vorjahr wieder wesentlich verbessert. Die finanziellen Resultate waren entsprechend günstig. Sehr gut ausgelastet waren die Flugzeuge auch auf den Linien von und nach Deutschland, Frankreich, Italien und der Iberischen Halbinsel. Zeitweise überstieg hier die Nachfrage das Platzangebot. Einer Erhöhung bedarf namentlich die Kapazität im Verkehr zwischen der Schweiz und Italien. Seit dem Ausbau der Landepisten in Bern konnte dieser Platz regelmässiger angefliegen werden als 1958. Bern wurde zweimal täglich mit DC-3 bedient, was den unmittelbaren Anschluss an zahlreiche internationale Strecken ermöglichte.

### Mittlerer Osten

Im April wurden Kuweit und Ankara, im Mai Teheran unser Streckennetz aufgenommen. Die Konkurrenzlage im Mittleren Osten verschärft sich, doch bestehen in diesem Gebiet auch noch beträchtliche Möglichkeiten für die Verkehrsausweitung in der Zukunft. Unsere Erwartungen im Berichtsjahr haben sich erfüllt.

### Ferner Osten

Die Fernostrouten brachten weiterhin erfreuliche Resultate, obschon die Konkurrenz der Strahlflugzeuge allmählich spürbar wird. Unser Platzangebot wurde knapp und bedarf der Erhöhung.

### Nordatlantik

Im Sommer wurden wöchentlich mit DC-7C zwölf und im Winter acht bis neun Passagierkurse geflogen. Da sich die Nachfrage verlagert hatte, führten wir ab Juni den früheren reinen Erstklassdienst als gemischten Kurs. Vor allem die Direktverbindungen erfreuten sich eines regen Zuspruchs. Dank der günstigen wirtschaftlichen Entwicklung in Nordamerika und der starken Belebung des Pauschalreisegeschäftes hat sich der Nordatlantikverkehr besonders gut ent-

Neues Ladenlokal in Lissabon



wickelt. Die Konkurrenz der Strahlflugzeuge fiel, wie erwähnt, nicht in dem namentlich für dieses Gebiet befürchteten Ausmass ins Gewicht. Die gute Auslastung hielt bis weit in die Herbstmonate hinein an.

### Südatlantik

Leider konnten wir auch dieses Jahr die geplante Verlängerung des zweiten Wochenkurses bis Buenos Aires zufolge des Widerstandes der argentinischen Behörden noch immer nicht verwirklichen.

Die Entwicklung auf dem Südatlantik verlief allgemein wenig erfreulich. Eine überbordende Konkurrenz führte zu den bereits erwähnten Unterbietungen, die schliesslich zum offenen Tarifkrieg wurden. Die Swissair hat immerhin in diesem Verkehrsgebiet relativ noch recht gut abgeschnitten. Mit einer Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Brasilien, Uruguay und Argentinien würde ohne Zweifel auch der Südatlantikverkehr erneut belebt.

### Fracht und Post

Der zweimal in der Woche durchgeführte Frachtdienst über den Nordatlantik entwickelte sich erfreulich. Generell ist die Entwicklungsrate des Frachtverkehrs weitaus am höchsten. Alles deutet darauf hin, dass diese Tendenz, zumal bei sinkenden Frachttarifen, anhalten wird. Besonders ausgesprochen war die Ermässigung des Beförderungspreises auf Leder- und Textilwaren, Chemikalien, Präzisions-, Musik- und optischen Instrumenten sowie Spielwaren. Immer mehr werden auch Güter, welche im Verhältnis zu ihrem Gewicht geringeren Wert aufweisen, mit dem Flugzeug befördert. Beim Postverkehr dürfen wir mit Genugtuung eine weitere Zunahme feststellen, die trotz verschärfter Konkurrenz anderer, zum Teil neuer Luftverkehrsgesellschaften erzielt wurde.

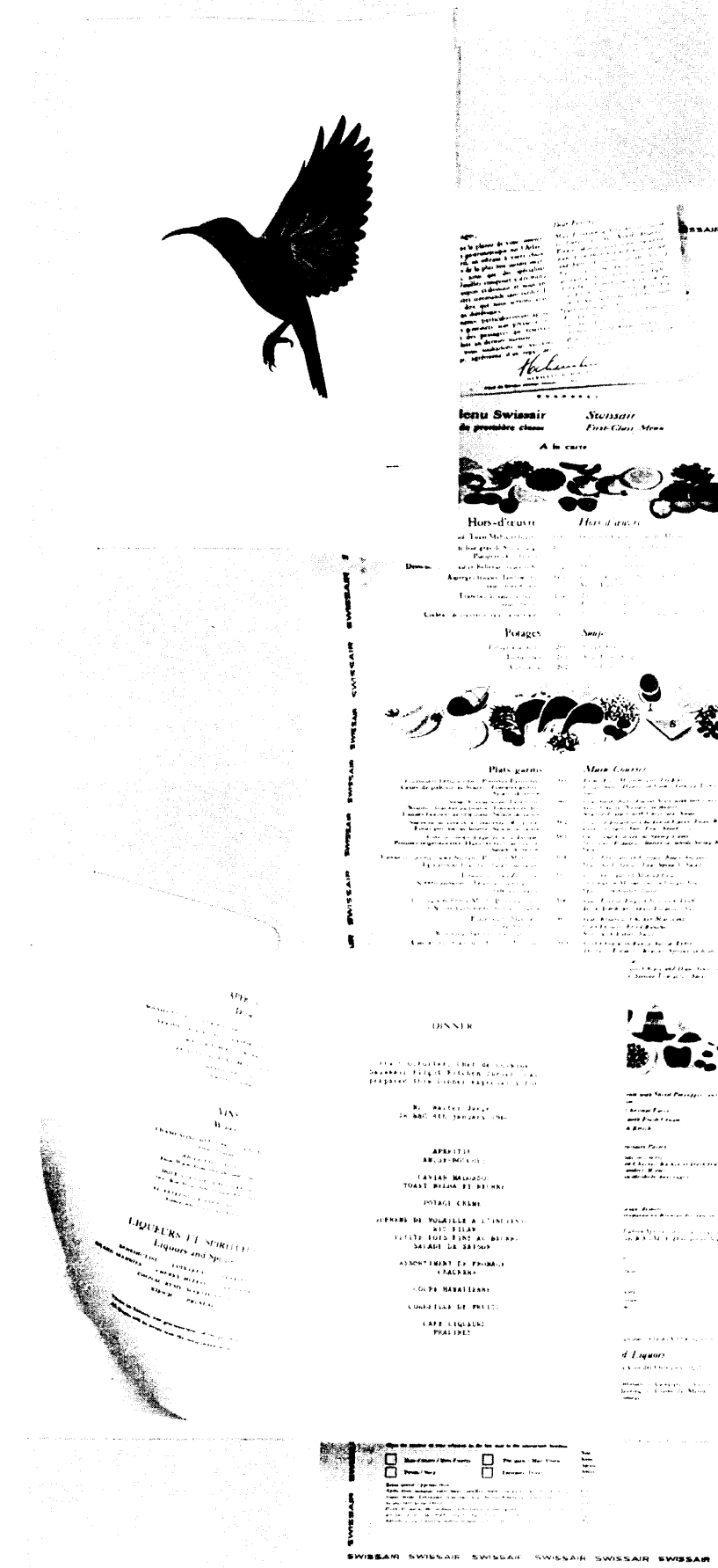
### Außenvertretungen

Swissair verfügt heute über 81 Vertretungen im Ausland. Im Berichtsjahr wurden Vertretungen in Caracas, Detroit, Mexiko, Newark, Teheran und Dakar eröffnet. Neue Ladenlokalitäten besitzen wir in Kalkutta, Hamburg, Kopenhagen, Lissabon und Palma de Mallorca. Das Luftreisebüro im Hauptbahnhof Zürich wurde völlig umgebaut und erheblich erweitert.

### Tarife

Wir streben grundsätzlich eine allmähliche Senkung des Tarifniveaus an. Leider tragen aber einige ausserhalb des Internationalen Luftverkehrsverbandes, der IATA, stehende Gesellschaften des Bedarfsverkehrs vorzeitig immer stärkere Unruhe in den Weltmarkt. Dank ihrer Kostenstruktur, die sich erheblich von derjenigen der Liniengesellschaften unterscheidet, sind sie wenigstens zeitweise imstande, die Preise zu unterbieten. In der IATA selber entstanden wiederum ernstliche Meinungsverschiedenheiten über die einschlagende Tarifpolitik. Über eine Reihe wichtiger Positionen konnte bis zum Ende des Berichtsjahres keine Einigung gefunden werden. Eine Verständigung über weitere Tarifsenkungen, die kostenmässig tragbar sind, scheint sich nun jedoch anzubahnen.

Bei der Platzbestellung für den Nordatlantikflug kann der Erstklasspassagier seine Mahlzeit auf dieser Speisekarte auswählen. Er erhält dann an Bord ein für ihn persönlich angefertigtes Menu.



**Dienst am Passagier**

Alle unsere Anstrengungen gingen dahin, trotz nicht immer günstigen Bedingungen wie bis anhin einen vorzüglichen Service zu bieten. Außer dem Kabinendienst genießt namentlich unsere Bordverpflegung allgemein einen guten Ruf. Die Bordküche in Zürich wird nun durch den im Berichtsjahr in Betrieb genommenen, mit modernsten Mitteln ausgestatteten Bordverpflegungsdienst Genf ergänzt. Auch in New York haben wir eine neue Bordküche eröffnet. Auf andern Aussenstationen hat die Zusammenlegung von Küchenbetrieben mit SAS begonnen. Eine vom Publikum lebhaft begrüßte Neuerung ist die Möglichkeit für Erstklasspassagiere der Nordatlantikkrouen, das Menu schon bei der Platzbelegung zu wählen.

Die Erschwerung der Abfertigung in Zürich durch ungenügende räumliche Verhältnisse fällt seit der Eröffnung des neuen Air Terminus im Hauptbahnhof weg. Dagegen ergibt sich in der Schweiz zusätzliche administrative Arbeit aus dem Inkasso der Fluggastgebühr, auf welche die Flughafenbehörden im Hinblick auf ihre grossen Bauvorhaben nicht mehr verzichten zu können glaubten.

**Ausbildung**

In unserem Betriebsdepartement allein wurden 300 verschiedene Kurse für das fliegende und das Bodenpersonal durchgeführt. Dabei handelte es sich zum Teil um Einführungskurse für den Betrieb der Strahlflugzeuge, zum andern Teil um die übliche Nachwuchsschulung. Piloten, Bordmechaniker und technisches Bodenpersonal nahmen auch bei der Firma Douglas in Santa Monica an Einführungskursen für DC-8 teil.

Wie wir schon im letzten Bericht erwähnten, wurde der Section «Schule und Training» der Betrieb der Schweizerischen Luftverkehrsschule eingegliedert, die nun ihre Tätigkeit aufgenommen hat. Das Schulgebäude Kloten musste vergrößert werden. Überdies sahen wir uns veranlasst, ein eigenes Schulflugzeug – einen von den Pilatuswerken hergestellten P-3 – anzuschaffen.

Zur Nachwuchswerbung wurde gemeinsam mit der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr des Eidgenössischen Militärdepartementes und dem Eidgenössischen Luftamt der Film «Auskunft im Cockpit» gedreht, der guten Anklang fand.

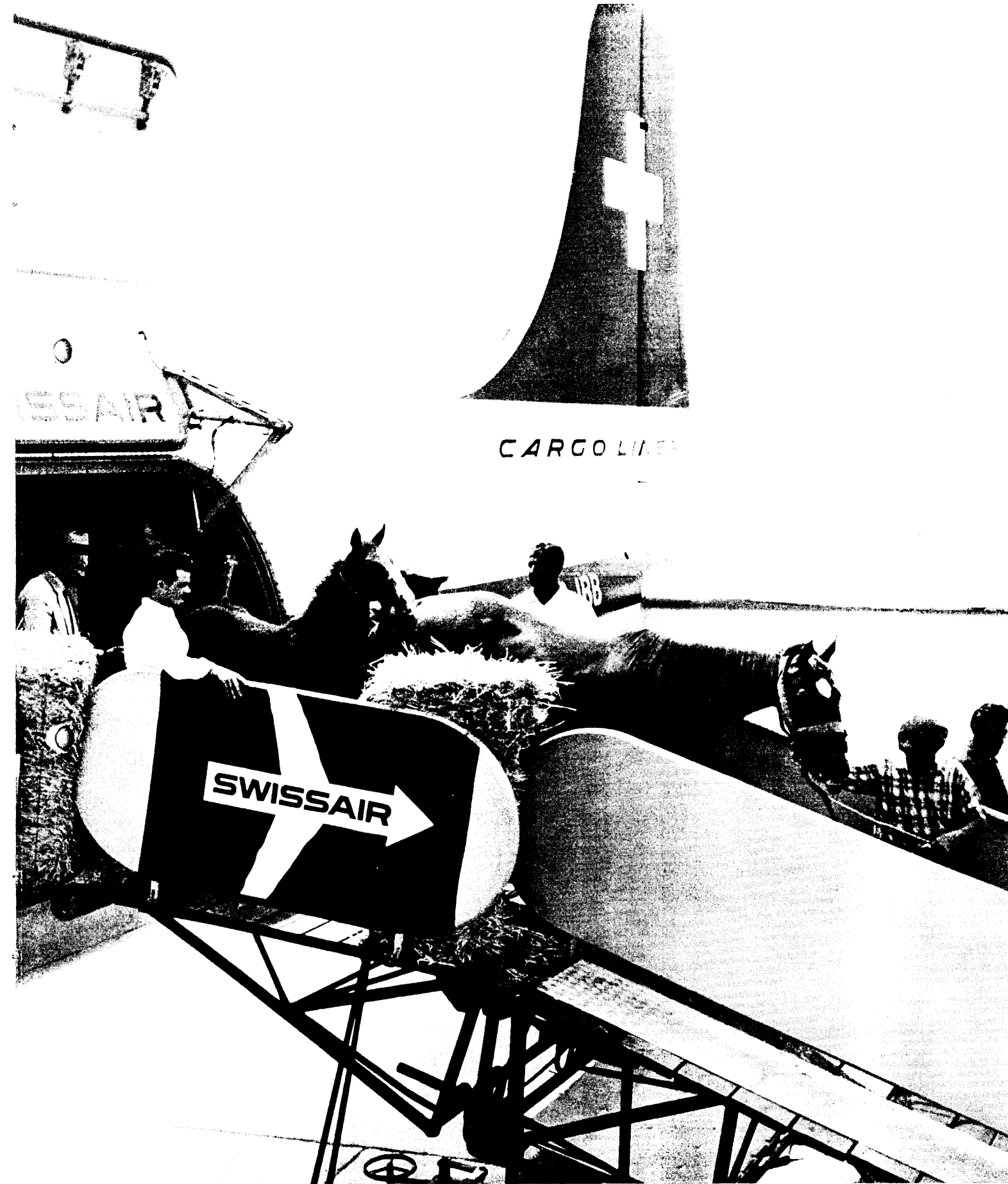
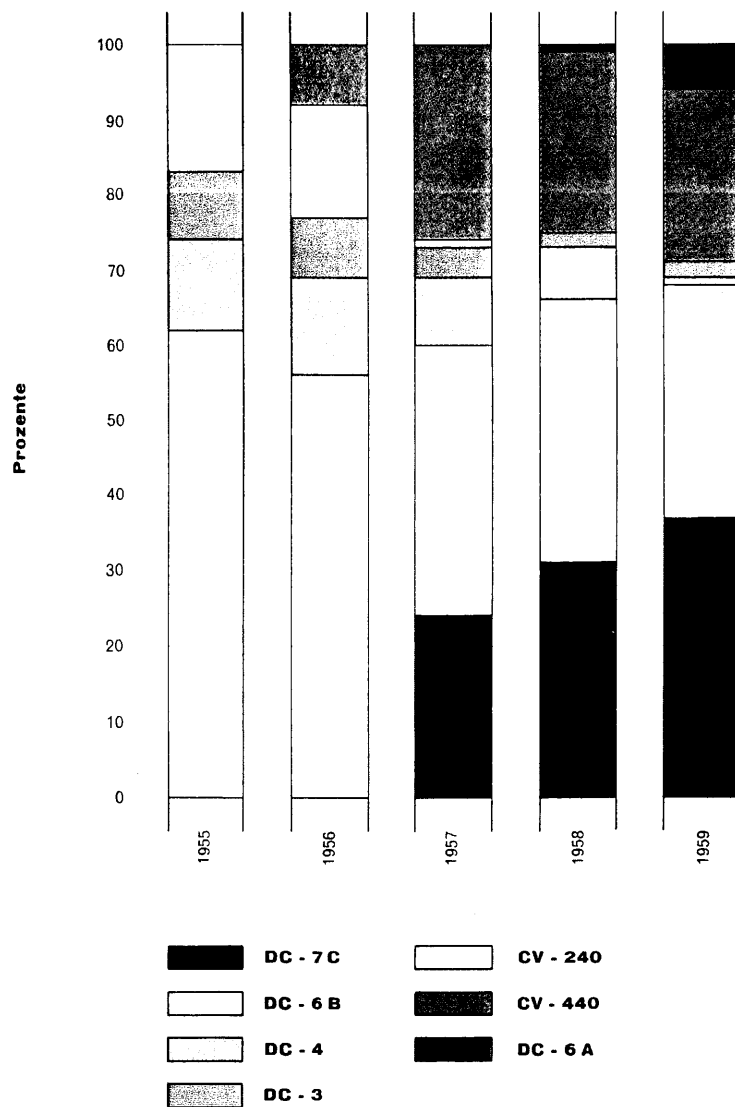
Verschiedene Anfragen ausländischer Gesellschaften um Schulung ihrer Piloten bei der Swissair zeigen, dass nicht nur das Publikum, sondern auch die Fachkreise in das Können unseres fliegenden Personals grosses Vertrauen setzen. Wir konnten derartigen Wünschen allerdings nur zum Teil entsprechen, da wir selber vor der Einführung der Strahlflugzeuge grosse Ausbildungsbedürfnisse haben.

**Flugsicherung**

Der Strahlverkehr wird die Anforderungen an die Flugsicherungseinrichtungen steigern. Bedauerlicherweise besteht in verschiedenen Ländern die Tendenz der für die Flugsicherung verantwortlichen Behörden, die anwachsenden Kosten nicht mehr selber zu übernehmen, sondern auf die Luftverkehrsgesellschaften zu überwälzen, obschon diese Aufgaben füglich als solche des Staates bezeichnet werden können. Der Internationale Luftverkehrsverband (IATA) setzt sich zur Wehr, da es zu untragbaren finanziellen Belastungen der Gesellschaften führen müsste, wenn diese Praxis überhandnähme.

In der Schweiz sind die Verhandlungen über die notwendige Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherungsdienste noch nicht abgeschlossen.

Verteilung des Gesamtverkehrs auf Flugzeugtypen 1955 - 1959





Unsere Flotte bestand zu Ende des Berichtsjahres aus folgenden Einheiten:

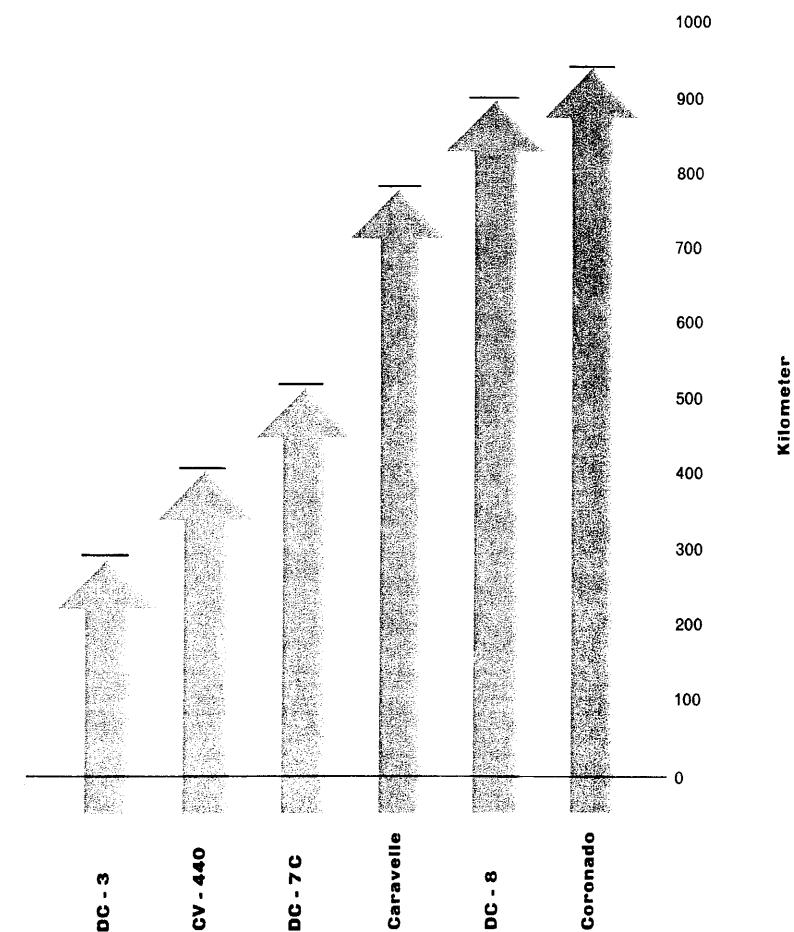
- \_\_\_\_\_
- 5 DC-7C
- \_\_\_\_\_
- 7 DC-6B (wovon ein Flugzeug nur auf begrenzte Zeit erworben)
- \_\_\_\_\_
- 1 DC-6A-Frachtflugzeug
- \_\_\_\_\_
- 11 Convair-Metropolitan
- \_\_\_\_\_
- 7 DC-3
- \_\_\_\_\_
- 1 Dakota-Frachtflugzeug
- \_\_\_\_\_
- 1 P-3-Schulflugzeug
- \_\_\_\_\_

Die beiden an die Balair abgegebenen DC-4 wurden nicht ersetzt; unsere Flotte ist daher um zwei Einheiten kleiner als Ende des Vorjahres. Neu dazu gekommen ist lediglich das Schulflugzeug P-3.

Für die Flugzeugwartung in New York-Idlewild wurde ein Servicehangar erstellt; er enthält auch Räumlichkeiten für verschiedene nicht technische Dienstzweige (Flugküche, Dispatch- und Fernmeldedienst usw.). Die Notwendigkeit eines solchen Hangars ergab sich aus den Anforderungen eines rationellen Betriebes der DC-8, deren Umschlagszeiten möglichst kurz gehalten werden müssen.

Auf die Ausbildung des technischen Personals wird alle Sorgfalt verwendet. Um eine angemessene Anzahl Lehrlinge einstellen zu können, haben wir separate Lehrlingswerkstätten errichtet. Für die Schulung und Weiterbildung des übrigen technischen Personals besteht nun eine Werkschule. Hier führen vollamtliche Lehrkräfte, Werkinstruktoren, eine Grundschulung von zwei bis vier Monaten, und anschließend Instruktoren aus unserer Ingenieurabteilung verschiedene Fachlehrgänge durch. Die spezifische Ausbildung für die Strahlflugzeuge erfolgte bei den Herstellerfirmen von Flugzeugzellen, -motoren und -bestandteilen in besonderen Kursen.

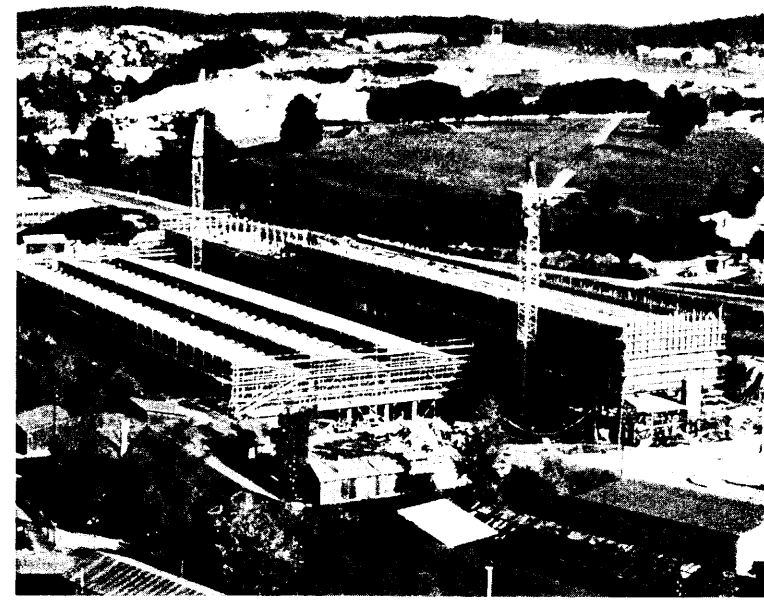
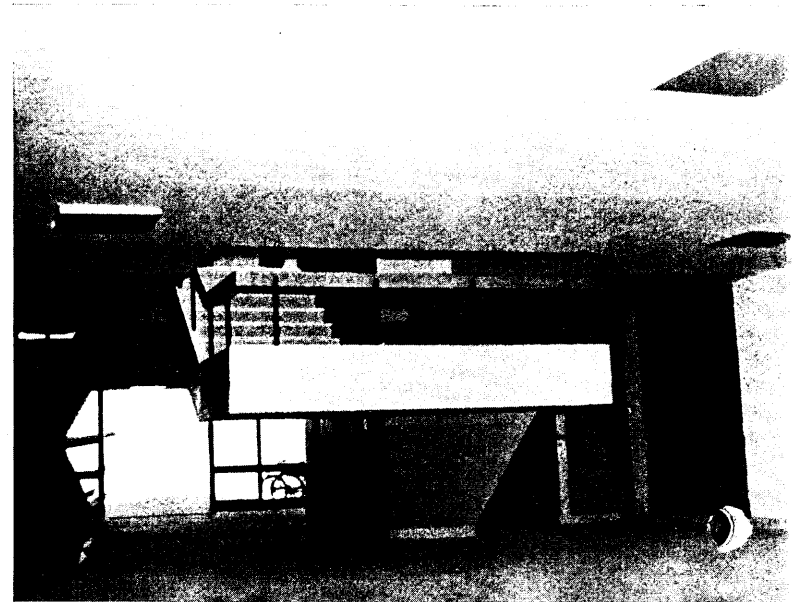
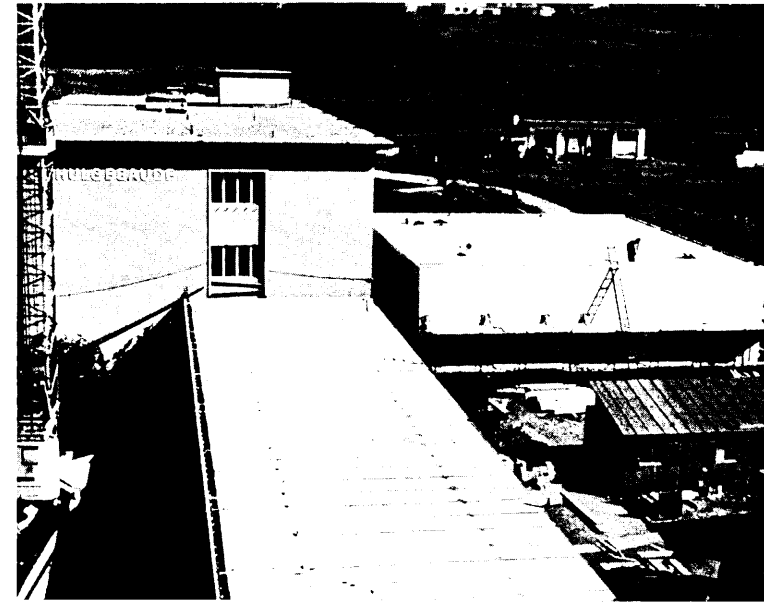
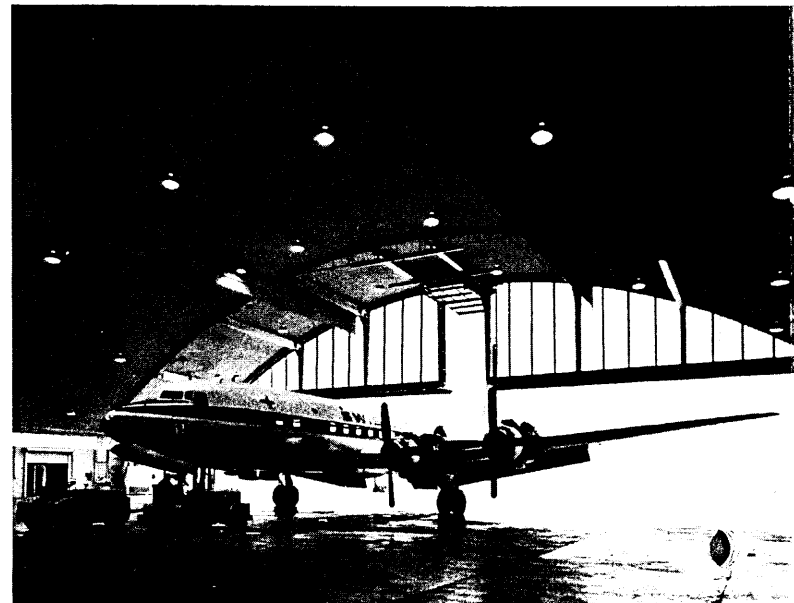
In einer Flugstunde von den verschiedenen Flugzeugtypen zurückgelegte Strecke



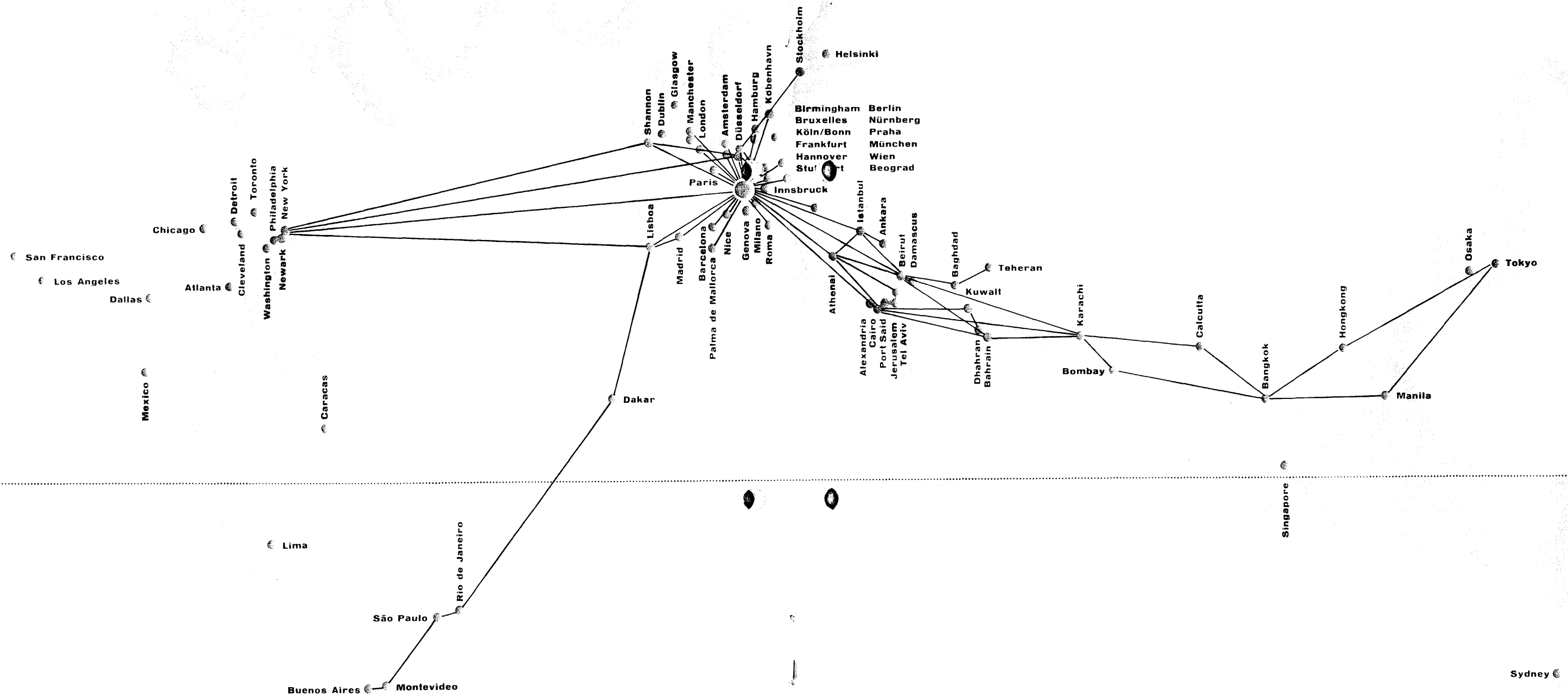
Neue Bauten:  
(nebenstehende Seite)

- Borddienstgebäude Genf
- Schulgebäude Kloten
- Post- und Frachtgebäude Kloten

- Hangar Idlewild
- Lehrlingswerkstätten Kloten
- Borddienstgebäude Kloten









### V. Personelles

Die Zahl unserer Mitarbeiter wuchs von 5429 zu Ende 1958 auf 6187 am 31. Dezember 1959. Die Personalaufwendungen stiegen in der gleichen Zeit von 78,5 Millionen Franken auf 89,4 Millionen Franken. Nach wie vor erschwerte der angespannte Arbeitsmarkt die Auswahl geeigneten Personals, und zwar nicht nur von Spezialisten, sondern auch von kaufmännischen und technischen Angestellten ohne besondere

Ausbildung. Indessen behält erfreulicherweise der Luftverkehr seine Anziehungskraft für junge Leute. Der Gesamtarbeitsvertrag mit den Verbänden des Bodenpersonals in der Schweiz wurde erneut revidiert; dabei wurde besonders der variablen Arbeitszeit auch des kaufmännischen Personals Rechnung getragen. Am 9. Dezember 1959 wurde Herr Ingenieur Armin Baltens-

weiler zum Stellvertreter des Direktionspräsidenten ernannt. Herr Baltensweiler ist in seinen neuen Funktionen besonders für eine reibungslose Zusammenarbeit der Departemente Technik und Operation sowie des Planungsdienstes verantwortlich.

Das Personal hat sich im Berichtsjahr wiederum voll für die Swissair eingesetzt und seine Pflicht treu erfüllt. Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsleitung und dem Swissair-Personal in der ganzen Welt für ihre Dienste.

### VI. Verwaltungsrat

Durch die Generalversammlung der Aktionäre vom 9. April 1959 wurden an Stelle des verstorbenen Herrn Dr. Albert Linder und des zurücktretenden Herrn Ing. Alfred Oehler Herren Felix W. Schulthess, Generaldirektor der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich, und Georg Sulzer, Präsident des Verwaltungsrates der Gebrüder Sulzer AG, Winterthur, in den Verwaltungsrat der Swissair gewählt. Der Verwaltungsrat wählte in seiner Sitzung vom 30. September 1959 Herrn Dr. Brenno Galli, Präsident des Bankrates der Schweizerischen Nationalbank, Lugano, als neues Mitglied des Ausschusses, da Herr Adrien Lachenal aus Gesundheitsgründen aus dem Verwaltungsrat auszuscheiden wünschte. Herr Lachenal sei auch an dieser Stelle für die grossen Verdienste gedankt, welche er sich in langjähriger Tätigkeit um die Swissair erworben hat.

Die Herren Dr. Willy Spühler, Zürich, und Prof. Dr. Hans P. Tschudi, Basel, wurden in den Bundesrat gewählt. Die Swissair möchte nicht verfehlen, den Herren Bundesräten Dr. Spühler und Prof. Dr. Tschudi für ihre hochgeschätzte, wertvolle Mitarbeit zu danken und ihnen ihren herzlichen Glückwunsch auszusprechen.

Mit dem Datum der kommenden Generalversammlung läuft die Amtsdauer folgender Mitglieder des Verwaltungsrates ab:

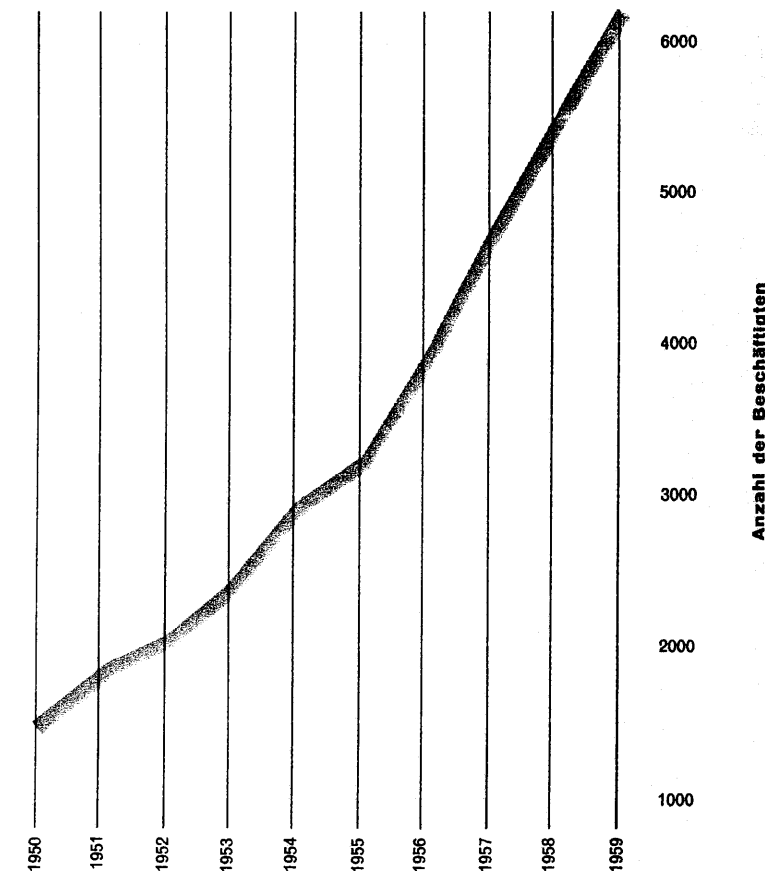
Jos. R. Belmont,  
Ing. Jacques de Saugy.  
Gemäß Artikel 12 der Statuten sind diese Herren wieder wählbar.

## VII. Bemerkungen zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

### Bilanz

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Berichtsjahr um 38 Prozent von 225 Millionen Franken auf 311 Millionen Franken. Auf der Aktivseite ergaben sich wesentliche Verschiebungen. So weisen die Grundstücke, Immobilien und baulichen Einrichtungen einen um 19 Millionen Franken erhöhten Buchwert auf. Im laufenden Jahre wurden der Hangar in New York, der Air Terminus in Zürich sowie weitere Bauten zum Teil fertiggestellt, zum Teil begonnen. Ferner wurde in Kloten für das geplante Verwaltungsgebäude ein Grundstück erworben. Die Vorauszahlungen für Flugzeuge und technisches Material haben sich von 48 Millionen Franken auf 124 Millionen Franken erhöht, womit die bestellten Strahlflugzeuge rund zur Hälfte bezahlt sind. Der Buchwert unserer bisherigen Flotte ist dagegen um 25 Millionen Franken zurückgegangen, da im Berichtsjahr keine neuen Linienflugzeuge in Dienst gestellt wurden und neben den ordentlichen Abschreibungen noch namhafte ausserordentliche vorgenommen werden konnten.

Personalbestand am Jahresende 1950 – 1959

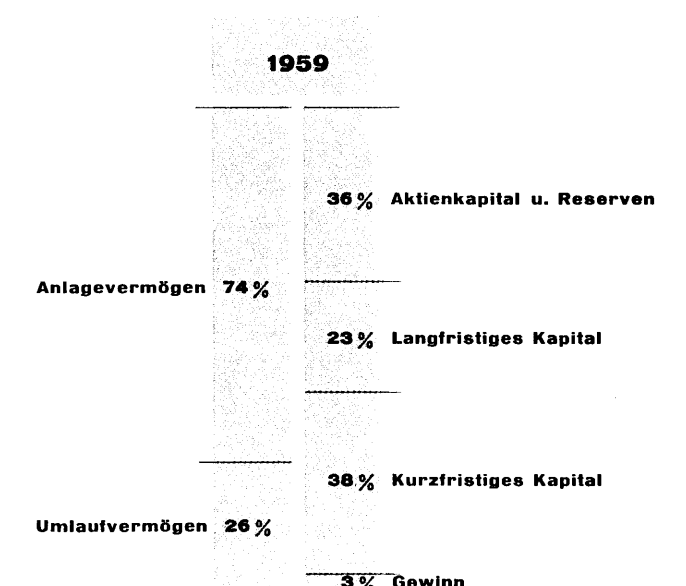
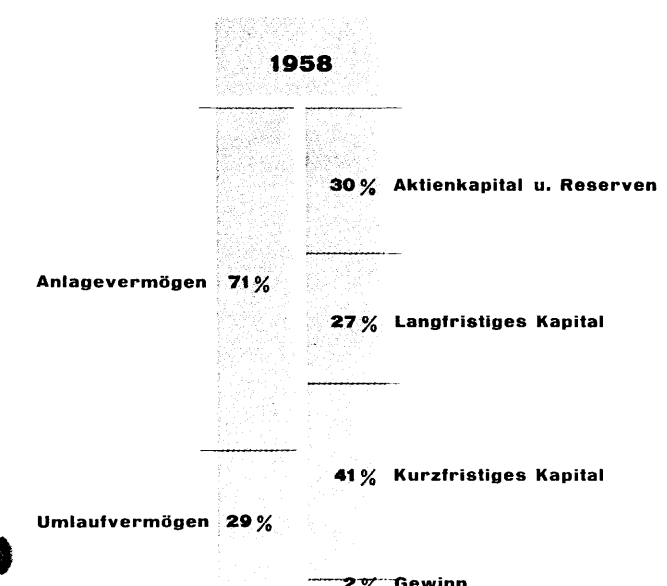
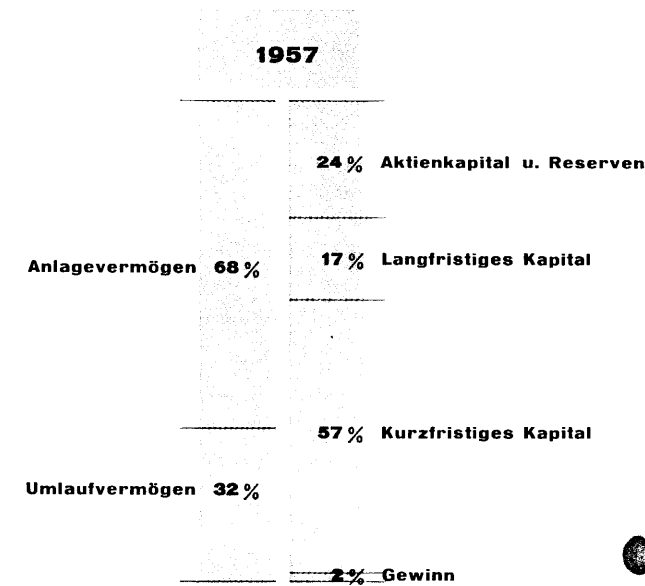


Entwicklung des Bestandes

Im Umlaufvermögen weisen vor allem die Debitorenbestände, zufolge des vergrösserten Umsatzes, eine wesentliche Erhöhung auf.

Die Selbstfinanzierung erreichte auch im Berichtsjahr ein beachtliches Ausmass. Zur Erhaltung eines gesunden Verhältnisses zwischen Anlagevermögen und Eigenkapital wurde das Aktienkapital um weitere 42 Millionen Franken erhöht. Daneben konnte der speziellen Reserve aus frei gewordenen Rückstellungen 1 Million Franken zugewiesen werden. Unsere langfristigen Schulden sind um 10 Millionen Franken gestiegen; es ist dies die Hälfte des von der Alters- und Hinterlassenenversicherung zugesagten Darlehens von insgesamt 20 Millionen Franken.

Die Veränderung der Bilanzstruktur ist aus der nebenstehenden Darstellung ersichtlich.



**Gewinn- und Verlustrechnung**

Verglichen mit dem Vorjahr, haben bei einer Angebotssteigerung von 7% (+ 12,4 Mio tkm) die Gesamtkosten (ohne ausserordentliche Abschreibungen) um 9% (+ 21,9 Mio Fr.), die Gesamterträge um 10% (+ 26,0 Mio Fr.) zugenommen.

Obschon im Berichtsjahr ausserordentliche Abschreibungen von 10,2 Millionen Franken vorgenommen werden konnten, ergab sich ein auf 7,5 Millionen Franken erhöhter Reingewinn.

Eine Zunahme von mehr als 10 Prozent ist bei folgenden Kostenarten zu verzeichnen:

Kostenart	Zunahme gegenüber 1958 in Prozent
Personalkosten	13,9
Bordbuffet- und diverse Passagierkosten	11,6
Liegenschaftskosten	20,8
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten	13,8
Provisionskosten	10,5

Die Streckenerträge verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Fluggebiete:

Fluggebiet	Zunahme gegenüber 1958 in Prozent	Anteil in Prozent 1959	Anteil in Prozent 1958
Europa	3	39	40
Mittlerer Osten	10	12	12
Ferner Osten	5	11	11
Nordatlantik	13	31	29
Südatlantik	1	7	8
<b>Total</b>		<b>100</b>	<b>100</b>

Diese Kostensteigerungen sind vor allem folgenden Faktoren zuzuschreiben:

- erhöhtes Platzangebot und grössere Passagierzahl;
- Vorbereitungskosten im Hinblick auf die kommende Umgestaltung der Flotte;
- Lohnerhöhungen im Rahmen der Gesamtarbeitsverträge.

Die Erträge haben sich auch dieses Jahr günstig entwickelt. Die nachfolgende Übersicht zeigt die Veränderungen der einzelnen Ertragsarten:

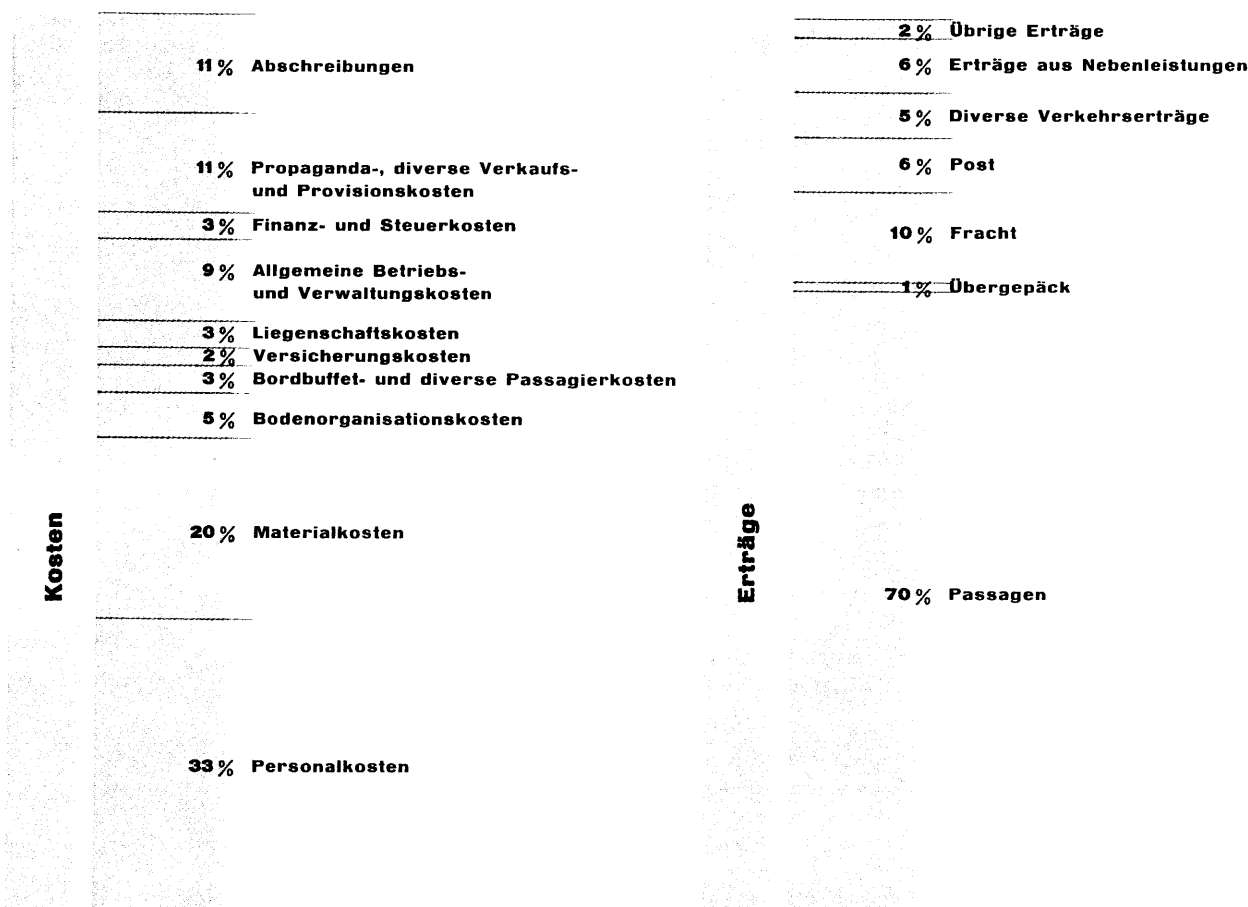
Ertragsart	Zunahme gegenüber 1958		Prozentualer Anteil an den Gesamterträgen	
	Mill. Fr.	in %	1959	1958
Streckenerträge inklusive Sonderflüge	15,5	7	87	90
Erträge aus Nebenleistungen und diverse Nebenerträge	8,8	43	11	8
Diverse übrige Erträge	1,7	46	2	2
<b>Total</b>	<b>26,0</b>	<b>10</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Von den Streckeneinnahmen entfielen 82 Prozent auf Passage und Übergepäck, 11 Prozent auf Fracht und 7 Prozent auf Post.

Die Erträge aus Nebenleistungen haben im Berichtsjahr erfreulich zugenommen. Vermehrte Provisionserträge, wesentlich erhöhte Umsätze im Abfertigungs- und Küchenbetrieb sowie die Übernahme zusätzlicher Motorenrevisionen für fremde Gesellschaften haben dazu beigetragen.

Die Zinsen aus Vorauszahlungen an die Lieferwerke unserer Flugzeuge haben sich im Vergleich zum Vorjahr vervierfacht, woraus sich die starke Zunahme der diversen übrigen Erträge ergibt.

**Zusammensetzung von Kosten und Erträgen 1959**





## VIII. Anträge des Verwaltungsrates

## IX. Bericht der Kontrollstelle

Wir unterbreiten der Generalversammlung der Aktionäre folgende **Anträge** zur Beschlussfassung:

- |  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| 1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1959 zu genehmigen;  |                                     |
| 2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1959 Entlastung zu erteilen;   |                                     |
| 3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1959 von<br>folgende Zuweisungen vorzunehmen:   | Fr. 7 498 110                       |
| a) an den statutarischen Reservefonds  | Fr. 800 000                         |
| b) an die Allgemeine Pensionskasse der Swissair  | Fr. 200 000                         |
| c) an die Allgemeine Pensionskasse der Swissair<br>als Sondereinlage für die dienstälteren Angestellten  | Fr. 800 000                         |
| vom verbleibenden Gewinn von   | <u>Fr. 1 800 000</u>                |
| zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1959   | Fr. 5 698 110                       |
| insgesamt somit von  | <u>Fr. 403 670</u><br>Fr. 6 101 780 |
| d) eine Dividende von brutto 6% auszurichten, zahlbar vom 9. April 1960 an gegen Coupon Nr. 14,<br>– auf dem alten Aktienkapital von Fr. 63 000 000 mit Fr. 21.— pro Aktie,<br>abzüglich 30% Coupon- und Verrechnungssteuer,<br>– auf dem neuen Aktienkapital von Fr. 42 000 000 mit Fr. 15.75 pro Aktie,<br>abzüglich 30% Coupon- und Verrechnungssteuer, | <u>Fr. 5 670 000</u>                |
| e) den Saldo von<br>auf neue Rechnung vorzutragen.   | <u>Fr. 431 780</u>                  |

Zürich, den 9. März 1960

Namens des Verwaltungsrates  
Der Präsident:  
**Ernst Schmidheiny**

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

Wir haben die auf den 31. Dezember 1959 beidseitig mit Fr. 310 850 742 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1959 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 1959 einen Reingewinn aus von	Fr. 7 498 110
der sich um den Gewinnvortrag aus dem Vorjahre von	<u>Fr. 403 670</u>
auf den verfügbaren Gewinnsaldo von	<u>Fr. 7 901 780</u>
erhöht.	

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

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

Zürich, den 1. März 1960

Hochachtungsvoll  
Schweizerische Treuhandgesellschaft  
**Schai** **pp. Moser**

**Bilanz per 31. Dezember 1959**

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven	Anschaffungswert					Buchwert	%	Passiven	Buchwert	%
	Anfangs- bestand 1. 1. 1959	Zugang	Abgang	Endbestand 31. 12. 1959	Abschrei- bungen bzw. Minder- bewertung					
<b>Anlagevermögen</b>	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		<b>Eigenkapital</b>	Fr.	
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen	18 411 892	21 866 240	2 016 909	38 261 223	9 683 477	28 577 746		Aktienkapital	105 000 000	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	26 518 847	4 562 182	4 664 208	26 416 821	16 705 410	9 711 411		Reserven		
Flugzeugpark								Statutarische	2 500 000	
Flugzeuge	132 337 533	165 760	5 107 260	127 396 033	75 367 623	52 028 410		Spezielle	4 000 000	
Reservemotoren	12 617 883	-	500 257	12 117 626	8 469 469	3 648 157			(6 500 000)	
Flugzeugwechselteile*	30 321 324	727 710	1 797 822	29 251 212	18 835 920	10 415 284		<b>Total Eigenkapital</b>	111 500 000	36
	(175 276 740)	(893 470)	(7 405 339)	(168 764 871)	(102 673 020)	(66 091 851)				
Beteiligungen und Wertschriften	337 134	1 712 627	1 442	2 048 319	1 248 296	800 023				
Vorauszahlungen für Flugzeuge und techn. Material						123 718 203		<b>Fremdkapital</b>		
								Langfristige Schulden		
<b>Total Anlagevermögen</b>						228 899 234	74	Obligationenanleihen	60 000 000	
								Darlehen der AHV	10 000 000	
								Hypothekarschulden	1 220 000	
									(71 220 000)	
<b>Umlaufvermögen</b>								Kurzfristige Schulden		
Materialbestände*	19 953 642	- 240 274	903 552	18 809 816	11 456 078	7 353 738		Bankschulden	9 751 121	
Debitoren und transitorische Aktiven						58 534 936		Dividenden und Obligationenzinsen	83 514	
Flüssige Mittel								Kreditoren und transitorische Passiven	34 762 253	
Kassen und Postcheck						2 638 618			(44 596 888)	
Banken und Gelder unterwegs						8 639 039		Offene (verkaufte, aber noch nicht abgeflogene oder verrechnete) Passagen und Frachten	57 408 127	
						(11 277 657)		<b>Total Fremdkapital</b>	173 225 015	55
<b>Total Umlaufvermögen</b>						77 166 331	25	<b>Diverse Passiven</b>		
								Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund	1 642 118	
<b>Diverse Aktiven</b>								Rückstellungen und Wertberichtigungen	15 907 379	
Swissair-Eigenversicherung beim Bund						4 552 826		Barkautionen (erhalten)	674 450	
Barkautionen (geleistet)						232 351		<b>Total diverse Passiven</b>	18 223 947	6
<b>Total diverse Aktiven</b>						4 785 177	1	<b>Gewinnsaldo</b>		
						310 850 742	100	Gewinnsaldo	7 901 780	3
									310 850 742	100
<b>Eventualforderungen</b>	Fr. 1 017 246							<b>Eventualverpflichtungen</b>	Fr. 1 017 246	

 \* Zugang = Materialeingang - Verbrauch  
 Abgang = Lagerliquidation





**Schlussbilanz per 31. Dezember 1959**

(nach erfolgter Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

<b>Aktiven</b>				<b>Passiven</b>			
	Fr.	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	Fr.
<b>Anlagevermögen</b>				<b>Eigenkapital</b>			
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen (Versicherungswert Fr. 34 337 000)		28 577 746		Aktienkapital		105 000 000	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge (Versicherungswert Fr. 26 945 000)		9 711 411		Reserven			
Flugzeugpark (Versicherungswert Fr. 184 473 000)				Statutarische	3 300 000		
Flugzeuge	52 028 410			Spezielle	<u>4 000 000</u>	<u>7 300 000</u>	
Reservemotoren	3 648 157			Total Eigenkapital			112 300 000
Flugzeugwechselteile	<u>10 415 284</u>	66 091 851		<b>Fremdkapital</b>			
Beteiligungen und Wertschriften		800 023		Langfristige Schulden			
Vorauszahlungen für Flugzeuge und techn. Material		<u>123 718 203</u>		Obligationenanleihen	60 000 000		
Total Anlagevermögen			228 899 234	Darlehen der AHV	10 000 000		
				Hypothekarschulden	<u>1 220 000</u>	<u>71 220 000</u>	
<b>Umlaufvermögen</b>				Kurzfristige Schulden			
Materialbestände (Versicherungswert Fr. 20 247 000)		7 353 738		Bankschulden	9 751 121		
Debitoren und transitorische Aktiven		58 534 936		Dividenden und Obligationenzinsen	5 753 514		
Flüssige Mittel				Kreditoren und transitorische Passiven	<u>35 762 253</u>	<u>51 266 888</u>	
Kassen und Postcheck	2 638 618			Offene (verkaufte, aber noch nicht abgeflogene oder verrechnete) Passagen und Frachten		<u>57 408 127</u>	
Banken und Gelder unterwegs	<u>8 639 039</u>	<u>11 277 657</u>		Total Fremdkapital			179 895 015
Total Umlaufvermögen			77 166 331	<b>Diverse Passiven</b>			
				Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund		1 642 118	
<b>Diverse Aktiven</b>				Rückstellungen und Wertberichtigungen		<u>15 907 379</u>	
Swissair-Eigenversicherung beim Bund		4 552 826		Barkautionen (erhalten)		<u>674 450</u>	
Barkautionen (geleistet)		<u>232 351</u>		Total diverse Passiven			18 223 947
Total diverse Aktiven			<u>4 785 177</u>	<b>Gewinnsaldo</b>			
			<u>310 850 742</u>	Gewinnsaldo auf neue Rechnung			<u>431 780</u>
							<u>310 850 742</u>
<b>Eventualforderungen</b>	Fr. 1 017 246			<b>Eventualverpflichtungen</b>	Fr. 1 017 246		



Gestaltung: E. u. M. Lenz, Zürich

Druck: Buchdruckerei Winterthur AG

Photos: Comet / H. J. Fischer / Keller+Schmitt / Publifoto / A. Maia / Swissair Bauabteilung / Swissair-Foto AG