

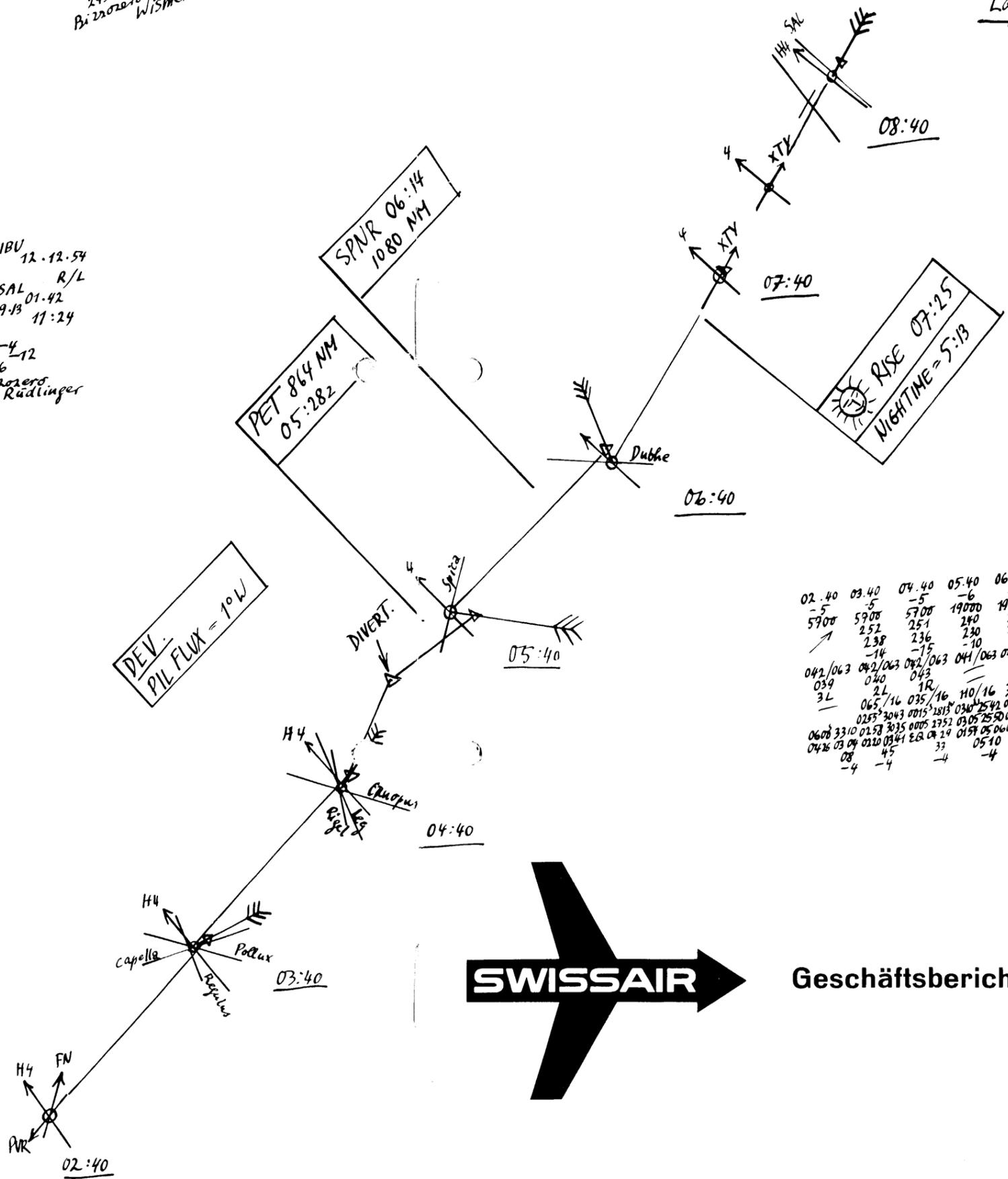
10. 10202

115 12.15 11.43  
 17.00 12.15 11.43  
 18.00 12.15 11.43  
 19.00 12.15 11.43  
 20.00 12.15 11.43  
 21.00 12.15 11.43  
 22.00 12.15 11.43  
 23.00 12.15 11.43  
 24.00 12.15 11.43  
 25.00 12.15 11.43  
 26.00 12.15 11.43  
 27.00 12.15 11.43  
 28.00 12.15 11.43  
 29.00 12.15 11.43  
 30.00 12.15 11.43  
 31.00 12.15 11.43  
 32.00 12.15 11.43  
 33.00 12.15 11.43  
 34.00 12.15 11.43  
 35.00 12.15 11.43  
 36.00 12.15 11.43  
 37.00 12.15 11.43  
 38.00 12.15 11.43  
 39.00 12.15 11.43  
 40.00 12.15 11.43  
 41.00 12.15 11.43  
 42.00 12.15 11.43  
 43.00 12.15 11.43  
 44.00 12.15 11.43  
 45.00 12.15 11.43  
 46.00 12.15 11.43  
 47.00 12.15 11.43  
 48.00 12.15 11.43  
 49.00 12.15 11.43  
 50.00 12.15 11.43  
 51.00 12.15 11.43  
 52.00 12.15 11.43  
 53.00 12.15 11.43  
 54.00 12.15 11.43  
 55.00 12.15 11.43  
 56.00 12.15 11.43  
 57.00 12.15 11.43  
 58.00 12.15 11.43  
 59.00 12.15 11.43  
 60.00 12.15 11.43

HB-IBU 12.12.54  
 FMDY CSPT EAND 10.202  
 16.482 10:11  
 -7  
 243  
 Bi 220220 Wismer

HB-IBU 12.12.54  
 PPRF R/L  
 FMDY CSAL 01.42  
 09.13 11:24  
 -4.12  
 236  
 Bizzozzer  
 Rüdinger

Ldg. 09:13



02.40	03.40	04.40	05.40	06.40	07.40	08.40
-5	-5	-5	-6	-5	-4	-6
5900	5900	5700	19000	19000	19000	19000
	252	251	240	246	239	244
	238	236	230	236	235	244
	-14	-15	-10	-10	-4	-16
042/063	042/063	042/063	041/063	044/063	030/050	030/050
039	040	043		048	030	030
3L	2L	1R		4R		030/18
	065/16	035/16	110/16	340/19	LT-VAR	030/18
	0253	3043	0015	1813	0340	2542
	0608	3310	0157	3035	0005	2752
	0426	0304	0210	0341	2.8	04.19
	08	45	33	0510	06	58
	-4	-4	-4	-4	-10	-18
						20
						43
						58
						0640
						0920
						0923
						1100
						0804
						DY 08 50
						0910

T.O. 01:42



Geschäftsbericht und Rechnung 1954

# Bericht

des Verwaltungsrates der Swissair  
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft  
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre  
vom 11. Mai 1955  
über das neunundzwanzigste Geschäftsjahr  
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1954

## Verwaltungsrat

Präsident	Dr. <b>Rudolf V. Heberlein</b>	Delegierter des Verwaltungsrates der Firma Heberlein & Co. AG., Wattwil
Vizepräsident	*Prof. <b>Eduard Amstutz</b> <b>Edgar Primault</b>	Direktionspräsident der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer, Bern
Delegierter des Verwaltungsrates	Dr. <b>Walter Berchtold</b>	Direktionspräsident der Swissair, Zürich
Mitglieder	<b>Jos. R. Belmont</b> <b>Guillaume Bordier</b> * <b>Samuel Brawand</b> Ing. <b>Georg Fischer</b>  Dr. <b>Ernst R. Froelich</b>  *Dr. <b>Brenno Galli</b> *Dr. <b>Hugo Gschwind</b> *Dr. <b>Max Iklé</b> <b>Paul Joerin</b> <b>Adrien Lachenal</b> Dr. <b>Albert Linder</b> *Dr. <b>Paul Meierhans</b> Ing. <b>Alfred Oehler</b> <b>Peter Reinhart</b> <b>Jacques de Saugy</b>  <b>Ernst Schmidheiny</b> Dr. <b>Samuel Schweizer</b> *Dr. <b>Aymon de Senarclens</b> *Dr. <b>Willy Spühler</b> *Dr. h. c. <b>Hans Streuli</b> * <b>Jean Treina</b> *Prof. Dr. <b>Hans P. Tschudi</b> *Dr. <b>Eduard Weber</b> Dr. <b>Charles Zoelly</b>  Dr. <b>Hans P. Zschokke</b>	Direktor der Basler Transport-Versicherungs-Gesellschaft, Basel (ab 5. Mai 1954) Banquier, Genève Regierungsrat, Bern Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Maag Zahnräder und Maschinen AG., Zürich Generaldirektor der Schweizerischen Rückversicherungs-Gesellschaft, Zürich Consigliere 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 (ab 25. Februar 1954) Industrieller, Aarau in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur Directeur de la Société Genevoise d'instruments de physique, Genève (ab 5. Mai 1954) Industrieller, Céligny Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel Conseiller d'Etat, Genève (bis 15. April 1954) Stadtrat, Zürich Regierungsrat, Zürich (bis 31. Januar 1954) Conseiller d'Etat, Genève (ab 23. April 1954) Regierungsrat, Basel Generaldirektor der Post-, Telegraphen- und Telefonverwaltung, 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. <b>Rudolf V. Heberlein</b>	Präsident
Prof. <b>Eduard Amstutz</b>	Vizepräsident
<b>Edgar Primault</b>	Vizepräsident
Dr. <b>Walter Berchtold</b>	
Ing. <b>Georg Fischer</b>	
<b>Adrien Lachenal</b>	(ab 9. April 1954)
<b>Ernst Schmidheiny</b>	
Dr. <b>Hans Streuli</b>	(bis 31. Januar 1954)

### Kontrollstelle

**Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel/Zürich**

<b>Direktion</b>	Dr. <b>Walter Berchtold</b>	Direktionspräsident
	<b>Eugen Groh</b>	Departement Finanzen
	<b>Lucien Leo Ambord</b>	Departement Verkehr und Verkauf
	<b>Franz Zimmermann</b>	Departement Operation
	<b>Isidor Lack</b>	Departement Technik
	Dr. <b>Heinz Haas</b>	Generalsekretär

Direktion für die  
Westschweiz **Ulrich Keller**

Umschlagseiten:  
Navigationskarte mit Eintragungen von einem Südamerikaflug



Verkehrsleistungen	1954	1953
Anzahl Flüge	14 265	14 265
Flugkilometer	13 160 037	13 160 037
Flugstunden	39 768	39 768
Angebotene tkm	55 179 972	55 179 972
Ausgenützte tkm	38 289 782	38 289 782
davon Passagier-tkm	24 881 891	24 881 891
davon Fracht-tkm	4 608 202	4 608 202
davon Post-tkm	2 230 780	2 230 780
Beförderte Etappenpassagiere	425 309	425 309
Länge der durchschnittlichen Reise eines Passagiers	1 077 km	1 077 km
Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	69,4%	69,4%
<b>Kosten und Ertrag</b>		
Gesamtertrag	Fr. 86 587 802.10	Fr. 86 587 802.10
Ertrag pro 100 angebotene tkm	Fr. 156.92	Fr. 156.92
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen auf Flugzeugpark und Chartergebühren)	Fr. 79 321 477.77	Fr. 79 321 477.77
Kosten pro 100 angebotene tkm	Fr. 143.75	Fr. 143.75
<b>Reingewinn des Geschäftsjahres</b>		
	Fr. 1 031 756.76	Fr. 1 031 756.76

**1954 brachte**

- eine Erhöhung des Transportangebotes um 60% gegenüber 1953
- eine Erhöhung der ausgenützten Verkehrsleistung um 36% gegenüber 1953
- die Einführung der Südamerikastrecke
- die Einführung eines besonderen Frachtkurses nach New York
- vermehrte DC-6B-Kurse nach den USA und dem Nahen Osten
- den Einsatz von DC-6B auf der Strecke nach London
- den Ausbau des Nachtstreckennetzes in Europa
- die Inbetriebnahme der neuen Motorenwerkstatt
- die Bestellung von zwei Douglas-DC-7C-Flugzeugen

## I. Allgemeine Bemerkungen

### Steigerung des Angebotes um 60%

Die besondere Bedeutung des Jahres 1954 für unsere Gesellschaft geht ohne weiteres daraus hervor, dass die Swissair ihre Leistung durch Vergrößerung und intensiveren Einsatz des Flugzeugparks um rund 60% zu steigern vermochte. Seit dem Entschluss zur Bestellung von drei neuen Douglas-DC-6B-Flugzeugen wurde auf diese Ausdehnung hingearbeitet, und im letzten Jahresbericht sprachen wir von einer bevorstehenden Bewährungsprobe.

### Grosse Stufe in der Entwicklung

Wir glauben feststellen zu dürfen, dass die Swissair diese Probe bestanden hat, auch wenn nicht alle unsere hochgespannten Erwartungen voll befriedigt wurden. Wir haben 1954 je drei DC-6B- und Convair-240-Flugzeuge neu zum Einsatz gebracht. Das war in betrieblicher und kommerzieller Hinsicht ein sehr beträchtlicher Sprung. Unsere Gesellschaft war nunmehr in der Lage, in den scharfen internationalen Konkurrenzkampf mit einem Flugprogramm einzutreten, das gestattete, für europäische Verhältnisse beachtliche Flugstundenzahlen pro Flugzeug zu erzielen; allerdings hoffen wir, bei den Kurzstreckenflugzeugen in den kommenden Jahren die Resultate noch verbessern zu können. Die Struktur der europäischen Verkehrsbedürfnisse erschwert den rationellen Flugzeugeinsatz, da die Passagiere und Frachtkunden deutliche Vorliebe für bestimmte Verkehrszeiten zeigen und im europäischen Luftverkehr das Problem der Herstellung guter Anschlüsse eine besonders grosse Rolle spielt.

### Angebot und Nachfrage

Es kommt aber nicht nur darauf an, dass die Flugzeuge viel fliegen. Sie müssen auch ein Maximum an zahlender Ladung befördern. Die Entwicklung des kommerziellen Ausnutzungsgrades war im vergangenen Jahre dauernd Gegenstand unserer gespanntesten Aufmerksamkeit. Auch auf den Strecken, wo wir sehr beliebte Flugzeiten anbieten konnten, war die Erhöhung des Angebotes so stark, dass eine sofortige Steigerung der Nachfrage im gleichen Masse nicht ohne weiteres erwartet werden durfte. Wohl zeigt nach wie vor der Luftverkehr im allgemeinen eine andauernde Vermehrung der Nachfrage, welche beträchtlich rascher vor sich geht als bei anderen Transportmitteln. Nach den bisher vorliegenden Statistiken betrug 1954 die durchschnittliche Zunahme des Passagierverkehrs aller in der IATA, dem internationalen Verband der Luftverkehrsgesellschaften, zusammengeschlossenen Unternehmen rund 10%, diejenige des Luftpostverkehrs 14% und des Luftfrachtgeschäftes 4%. Die Swissair mit ihrer sprunghaft erweiterten Kapazität hätte sich mit einer Verkehrszunahme dieser Grössenordnung nicht zufriedengeben können. Es ging für uns darum, wesentlich mehr Nachfrage als früher an uns zu ziehen. Dies ist in befriedigendem Masse gelungen. Die Erhöhung der durch die Swissair bewältigten Verkehrsleistung um 36% darf auch als ein für die schweizerische Volkswirtschaft erfreuliches Ergebnis bewertet werden, das eine zuversichtliche Beurteilung unserer Zukunftsaussichten rechtfertigt.

### Rückgang des Ausnutzungsgrades

Allerdings ist der mittlere Ausnutzungsgrad gegenüber dem Vorjahr erheblich zurückgegangen, nämlich von 69,4% auf 59%. Dies durfte jedoch unter den gegebenen Verhältnissen

nicht allzusehr überraschen. Die Erhöhung der angebotenen Leistung hatte andererseits zur Folge, dass der einzelne angebotene Tonnenkilometer dank den breiter verteilten allgemeinen Kosten billiger zu stehen kam und dass sich infolgedessen der kritische Ausnutzungsgrad für eine wirtschaftliche Betriebsführung wesentlich senkte. Die bessere Wirtschaftlichkeit ist einer der Vorteile der Expansion, wenn diese mit konsequenter Rationalisierung verbunden wird. Dank der relativen Kostensenkung gelang es, trotz dem geringeren Auslastungsfaktor unsern Finanzhaushalt im Gleichgewicht zu halten.

### Kostensenkung

Die starke Senkung unserer Gesteungskosten pro 100 off. Tonnenkilometer ist eine für die Konsolidierung des Unternehmens äusserst wichtige Tatsache, die es erlaubt, der Zukunft mit Vertrauen entgegenzusehen. Im Berichtsjahr hat zu dem erzielten Fortschritt der Umstand beigetragen, dass es gelang, eine Reduktion der Prämiensätze für Flugzeugkasko-, Passagierunfall- und Flugzeughaftpflichtversicherungen zu erzielen.

### Südamerika

Die Vergrößerung des Flugzeugparks ermöglichte sowohl einen Ausbau des Langstreckennetzes als auch eine Verbesserung der europäischen Verbindungen. Das auf lange Sicht wichtigste Ereignis des Berichtsjahres war die Aufnahme des Verkehrs nach einem neuen Kontinent: Südamerika. Es lag auf der Hand, mit den neuen DC-6B ein bisher von der Swissair noch nicht angeflogenes Verkehrsgebiet zu erschliessen, und zwar um so mehr, als eine nach Süden orientierte neue Langstrecke die bessere Verteilung des Gesamtrisikos und einen gewissen Ausgleich der saisonalen Produktionsspitzen versprach. Angesichts der wichtigen wirtschaftlichen Beziehungen der Schweiz mit Südamerika liess eine Swissair-Linie nach diesem Kontinent ein bedeutendes Verkehrsaufkommen erwarten. Es gelang, der nicht unerheblichen administrativen und technischen Schwierigkeiten, welche sich zum Teil noch in letzter Minute der Einführung unserer Gesellschaft in Südamerika entgegenstehen, fristgerecht Herr zu werden, so dass am 27. Mai 1954 die Strecke Zürich-Genf-Lissabon-Dakar-Recife-Rio de Janeiro-São Paulo eröffnet werden konnte. Sie wird seither einmal in der Woche befliegen und hat bereits einen erfreulichen Erfolg gebracht. Einmal mehr erwies sich im übrigen eine Swissair-Strecke als Bindeglied zwischen Heimat und Schweizerkolonien im Ausland; noch Monate nach dem ersten Flug fanden sich jeden Freitag zur Ankunft unseres Flugzeuges Schweizer auf den Flughäfen Brasiliens ein, nur um den Boten aus der Heimat zu begrüssen.

### Frachtkurs nach New York

Im Bestreben, ihren Frachtverkehr auszubauen, hat die Swissair versuchsweise einen reinen Frachtkurs nach New York eingeführt, der wöchentlich einmal verkehrt. Verwendet wird ein DC-4-Flugzeug, das so umgebaut wurde, dass es nach Wahl für den Personen- und den Frachttransport eingesetzt werden kann – eine Formel, die vielversprechende Perspektiven für die Zukunft eröffnet. Der Versuch hat noch zu wenig lange gedauert, als dass er endgültige Schlüsse zulassen würde; wir hoffen, dass diese positiv ausfallen werden. Unsere Aktionäre und alle schweizerischen Freunde im In- und Ausland leisten jedenfalls der Swissair einen wert-



São Paulo

vollen Dienst, wenn sie diesen neuen Zweig unserer Tätigkeit durch Übergabe von Luftfrachtsendungen fördern. Dürfen wir sie bitten, daran zu denken?

### Vermehrter DC-6B-Einsatz

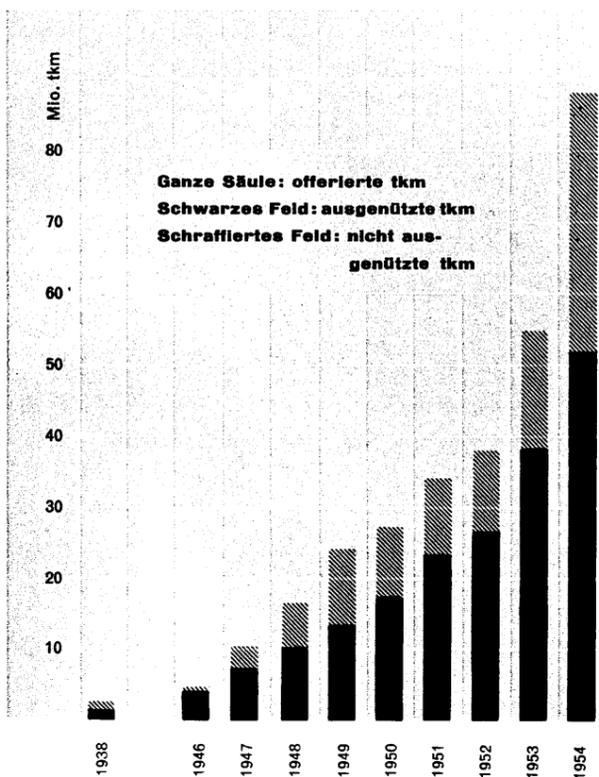
Ausser diesen beiden wesentlichen Neuerungen erlaubte die Ausweitung der Flotte eine Reihe von Verbesserungen des bisherigen Netzes. So wirkte sich der Einsatz von DC-6B auf den Routen nach dem Nahen Osten sehr vorteilhaft aus. Noch erwünschter war es uns, auf der besonders wichtigen Strecke von Zürich nach London unser grösstes und schnellstes Flugzeug einsetzen zu können. Das Reisepublikum hat denn auch auf die Einführung dieser vorzüglichen Verkehrsbedienung gut reagiert.

### Ausbau des Nachtstreckennetzes

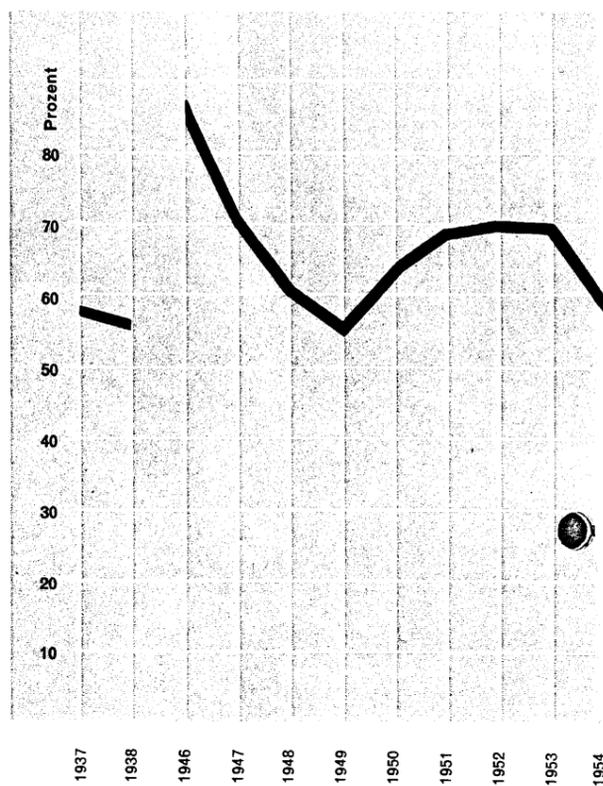
Die Vergrößerung der Kurzstreckenflotte gestattete ein ausgewogenes Flugprogramm mit zahlreichen Verbesserungen. Neu war darin vor allem der systematische Ausbau des Nachtstreckennetzes, der vermied, dass unsere wertvollen Einheiten viele Stunden brach lagen. Es zeigte sich allerdings, dass trotz ermässigten Tarifen das Fliegen bei Nacht in Europa noch nicht populär ist. Indessen lässt sich doch erwarten, dass gerade für den Touristenverkehr die billigen Nachtstreckendienste an Bedeutung zunehmen. Immer mehr Reisende werden sich der Einsicht nicht verschliessen können, dass durch die Benützung von Nachtstrecken ganze Ferientage gewonnen werden können, die sonst auf der Reise verloren gingen.

**Statistische Vergleiche**

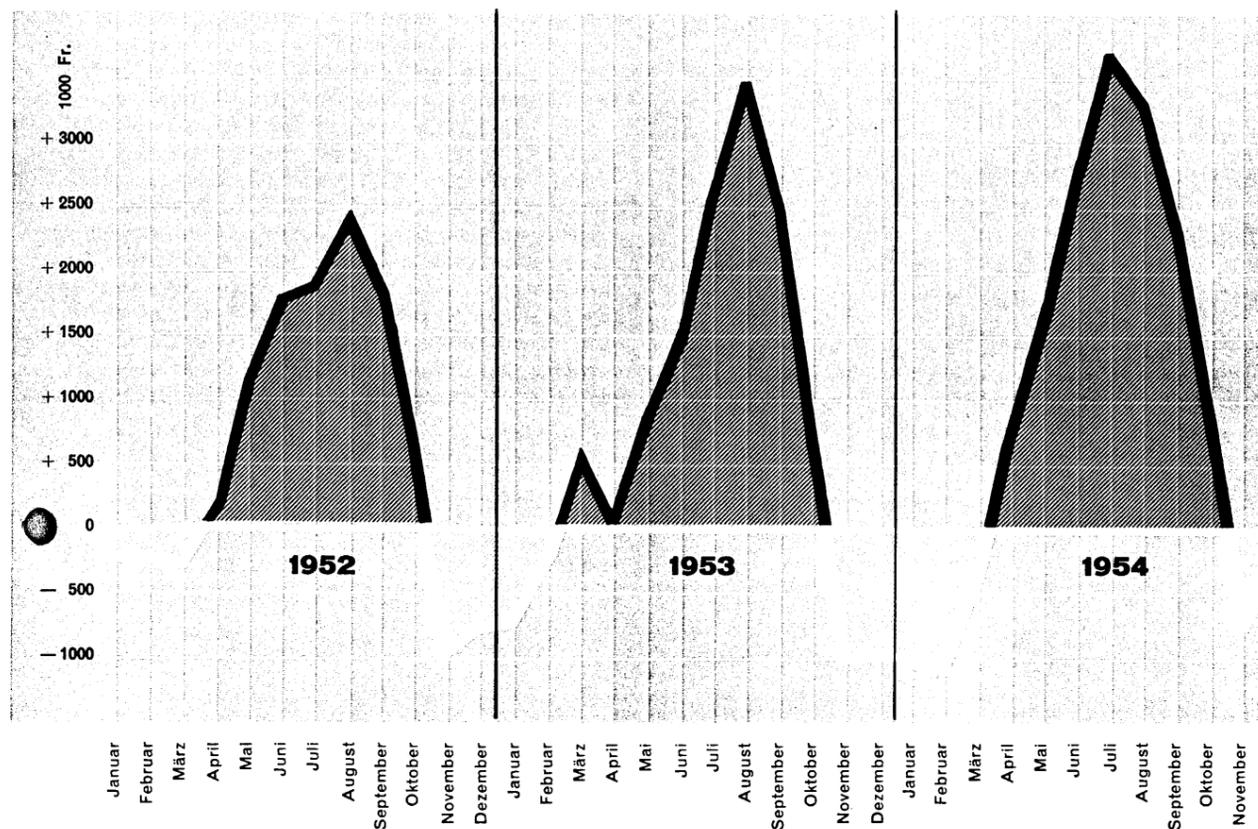
**Entwicklung von Verkehrsangebot und Transportleistung 1938 und 1946 - 1954**



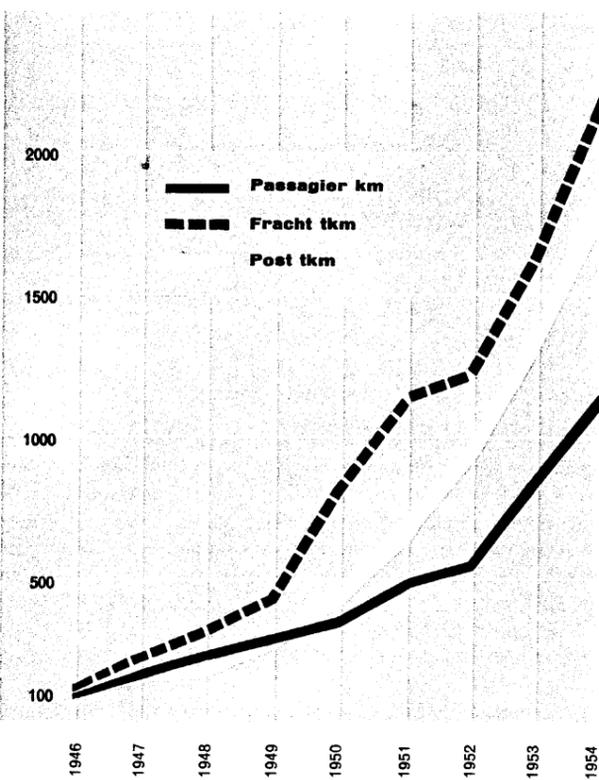
**Ausnutzung des Verkehrsangebotes in den Jahren 1938 und 1946 - 1954 (Ausnutzungsgrad)**



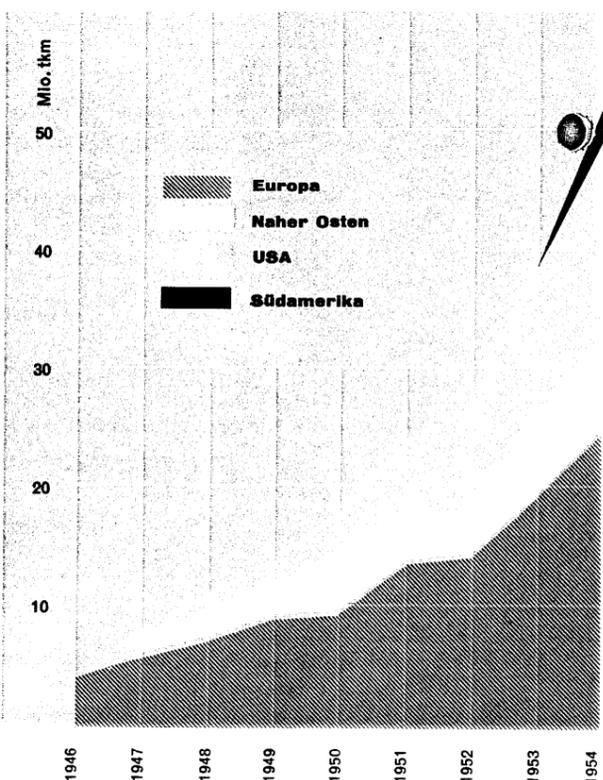
**Monatliche Schwankungen von Betriebsgewinn, bzw. -verlust 1952 - 1954 (vor Abschreibung)**



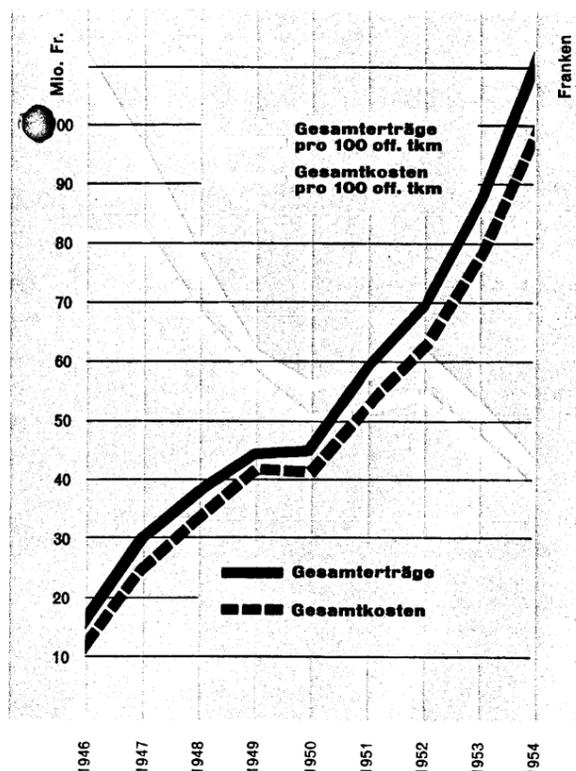
**Steigerung der Transportleistungen nach Ladekategorien 1946 - 1954 (Index 1946 = 100)**



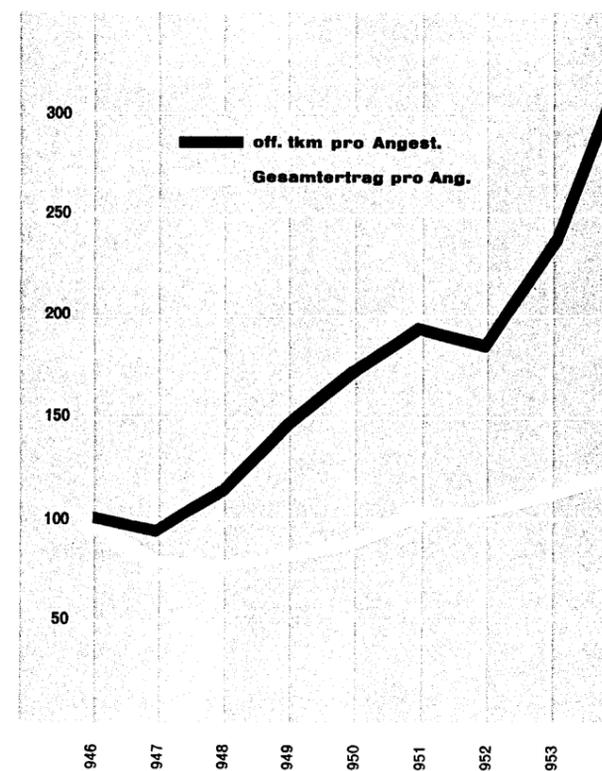
**Transportleistungen nach Gebieten 1946 - 1954 in tkm (inkl. Charter und Sonderflüge)**



**Relative und absolute Gesamterträge und -kosten ohne Abschreibungen und Chartergebühren 1946 - 1954**



**Verkehrsleistungen und Gesamtertrag pro Angestellter (Index 1946 = 100)**



## Ausblick auf 1955

Es ist nicht beabsichtigt, im Jahre 1955 unser Streckennetz wesentlich zu erweitern. Vielmehr wird es sich darum handeln, mit dem vorhandenen Material eine Leistung von bester Qualität zu bieten und durch intensive Verkaufsanstrengungen die höchstmöglichen Einnahmen zu erzielen. Die Aussichten für das laufende Geschäftsjahr dürfen bei Erfüllung dieser Voraussetzungen als positiv beurteilt werden.

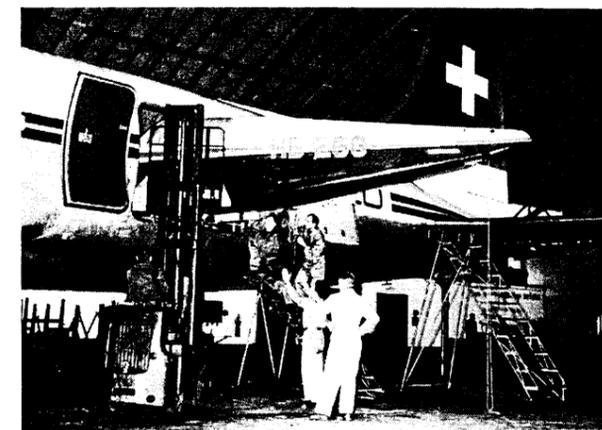
## Künftige Materialpolitik, Bestellung von zwei DC-7C

Wenn wir auch für 1955 keine Vergrößerung unserer Flotte vorsehen, so bedeutet dies doch nicht einen längeren Stillstand. Unsere Möglichkeiten auf dem Nord- und Südatlantik sowie in anderen Gebieten sind noch keineswegs erschöpft; insbesondere wäre aus Gründen der Wirtschaftlichkeit die

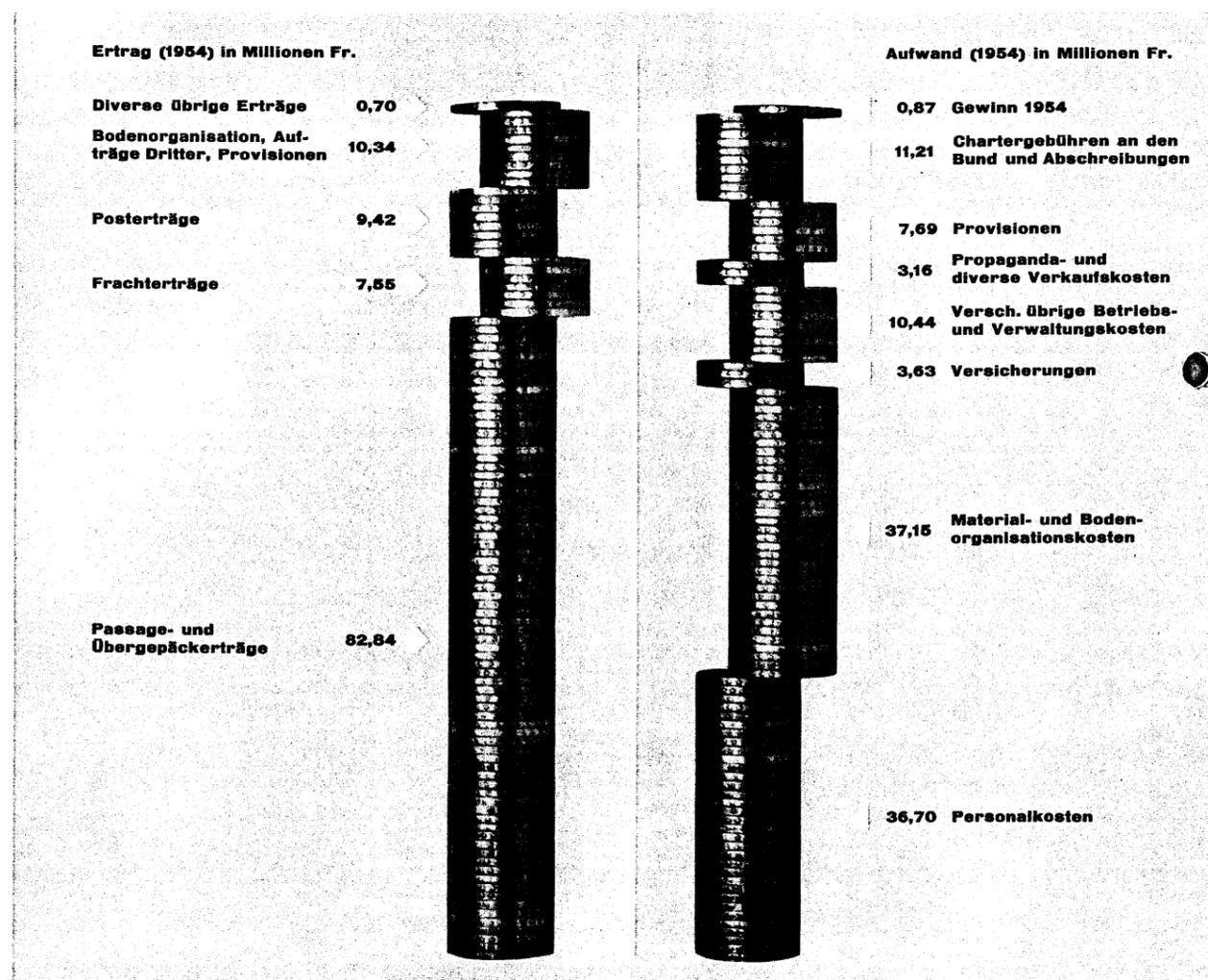
wöchentlich zweimalige Führung unseres Kurses nach Südamerika sehr erwünscht. Zudem darf nicht übersehen werden, dass die technische Entwicklung dauernd fortschreitet. Anfänglich wurde an eine nochmalige Vergrößerung unseres Flugzeugparkes durch die Beschaffung weiterer DC-6B gedacht, welche noch lange sehr moderne und leistungsfähige Flugzeuge bleiben werden. Es lässt sich jedoch mit Sicherheit voraussehen, dass von 1956/57 hinweg im interkontinentalen Verkehr auf dem Nordatlantik teilweise amerikanische Langstreckenflugzeuge eingesetzt werden, die noch schneller sein und eine grössere Reichweite haben werden als der DC-6B. Die Flugmaterialpolitik muss einem Plan auf lange Sicht entspringen, der eine Reihe von technischen und betriebswirtschaftlichen Faktoren sowie die zu erwartende Gestaltung des Wettbewerbs berücksichtigt. Der Verwaltungsrat war daher bereits im Berichtsjahr gezwungen, auf diesem Gebiete gewisse Entschlüsse zu fassen und damit

sicherzustellen, dass die Swissair in vorderster Reihe der Entwicklung bleibt, ohne sich auf Experimente einzulassen. Die Wahl ist auf den Typ DC-7C der Firma Douglas gefallen, mit deren bisherigen Flugzeugen wir ausgezeichnete, langjährige Erfahrungen gemacht haben. Bereits ab 1956 soll bei anderen Gesellschaften der DC-7C, ausgerüstet mit Verbundmotoren, in Verkehr kommen. Seine bedeutende Reichweite und höhere Reisegeschwindigkeit werden den Hin- und Rückflug nach den USA um 6 bis 7 Stunden gegenüber dem Flugdienst mit DC-6B verkürzen. Die Strecke USA-Schweiz wird im Direktflug und die Gegenrichtung mit nur einer Zwischenlandung befliegen werden können. Der hohen Kosten wegen musste sich die Bestellung vorläufig auf zwei Flugzeuge beschränken. Ihre Ablieferung wird auf Ende 1956 erwartet.

Transport eines Sportflugzeuges mit dem Transatlantik-Frachtkurs



## Verteilung von Ertrag und Aufwand



## II. Verkehr

### Europa

Die aus früheren Jahren bekannte Sommerspitze unseres Verkehrs war wiederum auf dem Europnetz am deutlichsten ausgeprägt: im August wurden nahezu dreimal so viel Tonnenkilometer ausgenutzt wie im Februar, obschon das regnerische Sommerwetter den Touristenverkehr leider erheblich beeinträchtigte. Immerhin hat der Europaverkehr den Erwartungen im grossen und ganzen entsprochen. Er blieb namentlich in den letzten Monaten des Berichtsjahres verhältnismässig stabil.

Trotz scharfem Wettbewerb bilden nach wie vor die Englandstrecken das Schwergewicht unseres Europaverkehrs. Daneben bewahrte der Verkehr nach Deutschland seine Bedeutung. Gut bewährt hat sich der tägliche Kurs nach Wien, obwohl wir auch dort eine erhebliche Konkurrenz antreffen. Die geringste Zunahme wiesen die Linien nach Brüssel und Amsterdam auf, die wohl am stärksten unter dem zunehmenden Automobilverkehr zu leiden haben. Der über Basel nach Paris geführte Morgenkurs hat sich noch nicht günstig zu entwickeln vermocht.

### Naher Osten

Der Verkehr mit dem Nahen Osten hat die in ihn gesetzten Hoffnungen reichlich erfüllt. Das vermehrte Interesse der zentraleuropäischen Wirtschaft an den orientalischen Märkten wirkte sich günstig aus. Eine gewisse, durch Devisenbeschränkungen verursachte Schwächung des Verkehrs mit Istanbul im Nachsommer wurde weitgehend durch bessere Besetzung der Strecken nach Athen, Beirut und Kairo aufgewogen. Das ganze Verkehrsgebiet bietet der Swissair noch erhebliche weitere Möglichkeiten.

### Transatlantikverkehr

Die Linien nach New York waren auch im vergangenen Jahr die wichtigsten Strecken unseres Netzes. Allerdings hatten wir von ihnen im Berichtsjahr vielleicht etwas zu viel erwartet; das vergrösserte Verkehrsangebot brachte eine Abflachung der in früheren Jahren aufgetretenen Verkehrsspitzen. Von der neuen Strecke nach Südamerika war bereits die Rede. Ihre Verkehrskurve zeigt seit dem dritten Monat der Inbetriebnahme einen regelmässigen und befriedigenden Verlauf.

### Pauschalflugreisen

Durch die Einführung von Swissair-Pauschalflugreisen wurde versucht, den Verkehr auf bestimmte Jahreszeiten und bestimmte Ziele zu lenken, die sonst schwache Ergebnisse zeigen. Die Pauschalflugreisen stiessen auf grosses Interesse und haben sich als lohnender Geschäftszweig erwiesen. Zusammen mit der Schweizerischen Reisebürovereinigung haben wir 1954 erstmals zehn begleitete Gesellschaftsreisen sowie eine Anzahl Einzelreisen, «Alles inbegriffen», nach Sizilien, Andalusien, der Türkei, Griechenland und Ägypten durchgeführt. Das Ergebnis war so ermutigend, dass wir diese Reisen mit einigen Änderungen auch 1955 wiederholen werden.

### Auslandvertretungen

Der Ausbau der Auslandsvertretungen wurde weiter fortgesetzt. In Hannover und Dublin wurden Vertretungen eröffnet und in Frankfurt eine eigene Verkaufsorganisation geschaffen. Das Netz der Vertretungen in den USA wurde durch ein Büro in Cleveland ergänzt.

Die neue Südamerikastrecke machte Vertretungen in Lissabon, Dakar, Recife, Rio de Janeiro und São Paulo nötig. Da wir Brasilien mit eigenen Organisationen kaum je zu durchdringen vermögen, werden in verschiedenen Städten Generalagenten ernannt.

Die Räumlichkeiten in Rom, Wien, Frankfurt und Nizza wurden baulich erweitert.

## IV. Flugzeugpark und technischer Betrieb

### Flugzeugpark

Ende des Jahres umfasste unser Flugzeugpark:

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

### DC-6B und DC-7C

Der DC-6B wird noch auf geraume Zeit zu den besten Flugzeugen des Langstreckenverkehrs gehören. Allerdings stellt er voraussichtlich die letzte Stufe der mit einfachen Kolbenmotoren betriebenen Flugzeuge dar. Wie bereits erwähnt, wird ab 1956/57 im Atlantikverkehr der auch von uns bestellte Typ DC-7C mit Verbundmotoren zum Einsatz kommen. Der

Verbundmotor, bei dem Abgasturbinen direkt auf die Kurbelwelle arbeiten, stellt in der gegenwärtigen Entwicklungsphase das Bindeglied zum Turbinenantrieb (Propellerturbine und Schubdüse) dar.

### Die Kurzstreckenflotte

Der auf unserem Europeanetz eingesetzte Convair-240 hat sich auch im Berichtsjahr als gutes und wegen seines Komforts beim Publikum beliebtes Kurzstreckenflugzeug bewährt. Seine Wirtschaftlichkeit dürfte sich durch intensiven und rationellen Einsatz noch verbessern lassen. Der in Folge der verlorene Convair konnte innert kürzester Frist durch Kauf eines gebrauchten Flugzeugs des gleichen Typs ersetzt werden. Der DC-4 ist immer noch ein zuverlässiges, vielseitig verwendbares und wirtschaftliches Flugzeug. Zur Hauptsache im europäischen Verkehr eingesetzt, versieht er

auch unseren Frachtkurs über den Nordatlantik. Für den DC-3 ist bisher kein vollwertiger Ersatz auf den Markt gekommen. Er ist nach wie vor im Kurzstreckenverkehr auf geringer frequentierten Strecken überaus nützlich. Wir haben uns immerhin entschlossen, die vier ältesten, noch aus der Vorkriegszeit stammenden DC-3 zu veräussern. Der Verkauf kam im Januar 1955 zustande. Die drei selbst im Rundflugverkehr nicht mehr wirtschaftlichen Dragons DH-89 konnten zu günstigen Bedingungen verkauft werden.

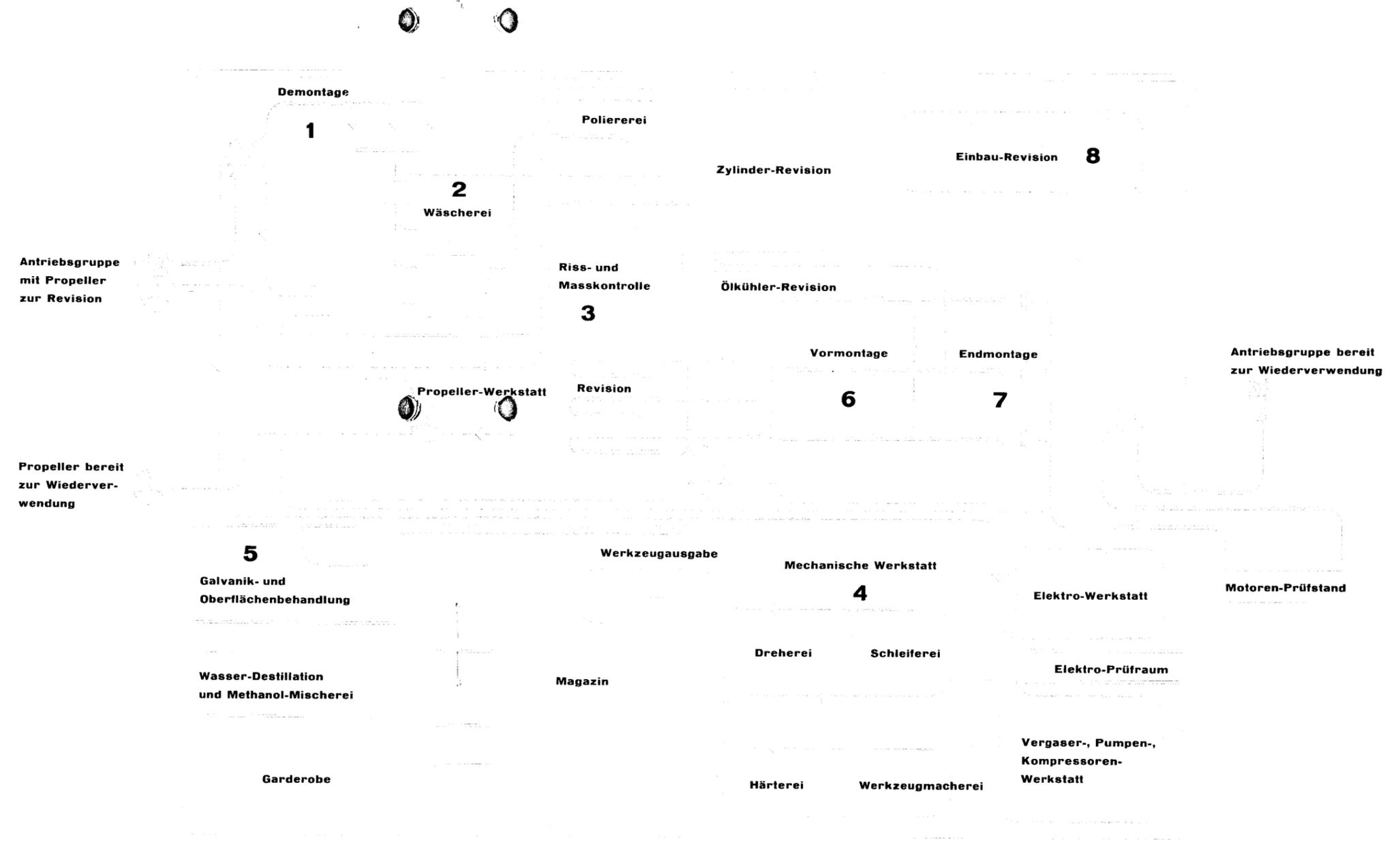
### Inbetriebnahme der neuen Motorenwerkstatt

Durch die Verlegung der Motorenwerkstatt in das neue Gebäude bei der Werft Kloten konnte ein Zustand beseitigt werden, der sich jahrelang auf die Abwicklung des Motorenunterhaltes nachteilig ausgewirkt hatte. Die nach modernsten Grundsätzen errichtete und ausgebaut neue Motoren-



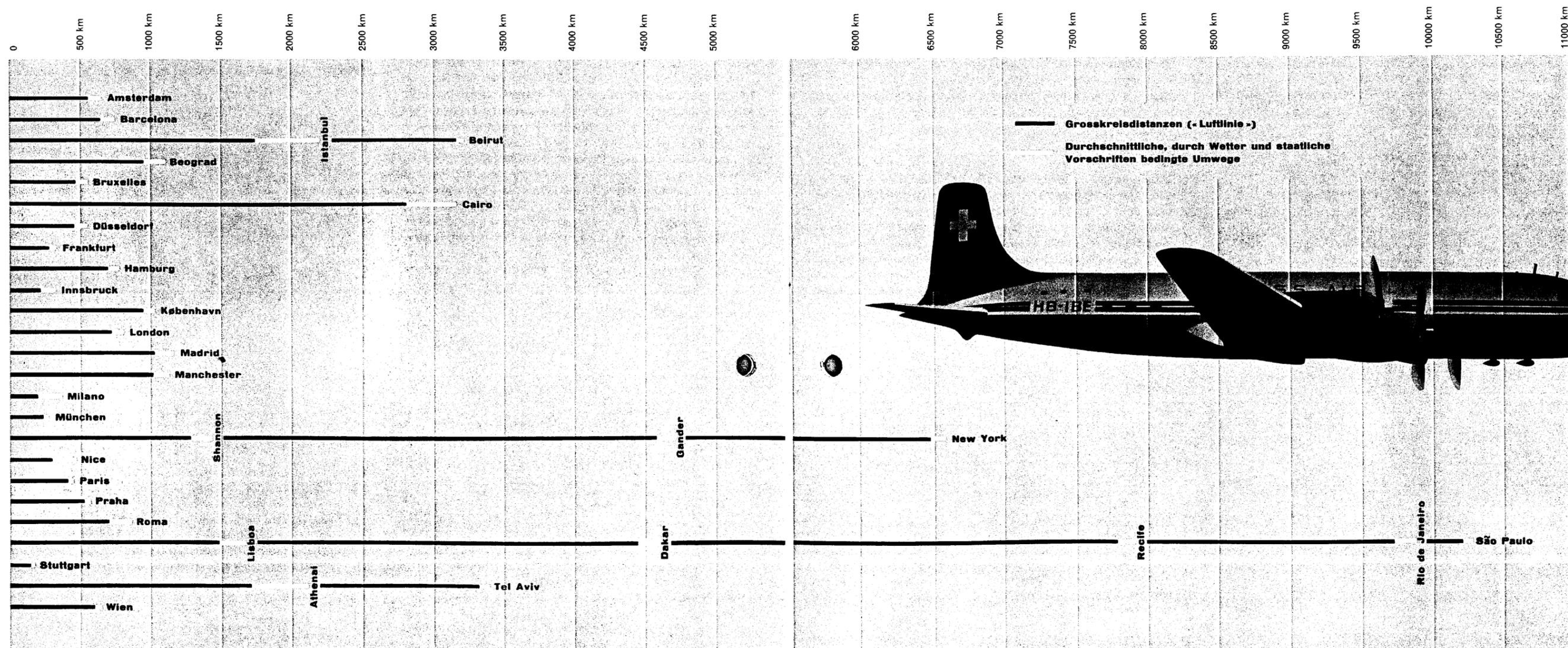
Flugzeug «Basel». 1954 wurden unseren grösseren Flugzeugen Kantonsnamen gegeben, bei welchem Anlass, meist unter Anwesenheit von Regierungsvertretern, einfache Zeremonien stattfanden.

### Betriebsschema der neuen Motorenwerkstatt



### Ablauf einer Motorenrevision:

Die Antriebsgruppe kommt gesamthaft nach dem Ausbau aus dem Flugzeug direkt in die Motorenwerkstatt. Dort wird das Triebwerk von seinem Einbau getrennt und in einzelne Untergruppen demontiert (1). Nach kompletter Demontage aller Bestandteile werden diese mittels verschiedener Waschprozesse gereinigt und teilweise auch noch in Strahlkabinen geputzt (2). Die Bestandteile gelangen dann in die Riss- und anschliessend in die Masskontrolle, die über die Wiederverwendbarkeit entscheidet und die notwendigen Revisionsarbeiten anordnet (3). Grössere Revisionsarbeiten werden entweder der mechanischen Werkstatt (4) überwiesen oder zur Oberflächenbehandlung der galvanischen Werkstatt (5) zugeführt. Nachdem die Masskontrolle die Wiederverwendbarkeit eines Bestandteiles festgelegt hat, wird dieser den Vormontagegruppen (6) und der Motoren-Endmontage (7) zugewiesen. Inzwischen sind der Einbaubock und die übrigen Aggregate in den für sie speziell eingerichteten Werkstätten kontrolliert und revidiert worden (8) und werden nach dem Prüflauf des fertigen Motors mit diesem zu einem kompletten Antriebsaggregat zusammengebaut. Dieses wird bis zum Wiedereinbau im Flugzeug im Lager aufbewahrt. Die Propellerrevision erfolgt separat im gleichen Gebäude.



### III. Betrieb

#### Betriebliche Expansionsprobleme

Es war für unseren Betrieb kein leichtes, die von ihm geforderte Erhöhung des Angebots zu bewältigen. Die Besatzungen waren zwar rechtzeitig vorhanden und trainiert, der technische Dienst gerüstet und die Aussenorganisation abgesteckt. Trotzdem gab es Anlaufschwierigkeiten mit dem knapperen Rotationsplan der Flugzeuge und mit der starken Zusammenballung des Verkehrs in den Spitzenzeiten. Dass im Bodenbetrieb viel neues Personal mit wenig Dienst erfahrung eingesetzt werden musste, trug nicht zur Erleichterung bei. Es ereigneten sich auch mehr technisch bedingte Verspätungen, als uns lieb war. Gegen Ende der Saison funktionierte die Organisation immerhin reibungsloser, und im Winterverkehr waren Störungen verhältnismässig selten. Im Jahre 1955 ist nun der Apparat wesentlich besser eingespielt.

#### Ausbildungskosten

Nach wie vor bildet eines der wichtigsten Probleme die Ausbildung des Nachwuchses. Wenn auch die Kosten für die Ausbildung gegenüber dem Vorjahre (1953: Fr. 3.723.783.-) etwas zurückgegangen sind, so stellten sie mit Fr. 3.011.995.- im Berichtsjahr doch immer noch einen ansehnlichen Betrag dar. Erfreulicherweise wurde der Bundesbeitrag an diese Kosten von Fr. 450.000.- wieder auf Fr. 500.000.- hinaufgesetzt; aber auch so noch ist unsere Gesellschaft durch die Ausbildungskosten unverhältnismässig hoch belastet. Sehr begrüsst haben wir die Herabsetzung der Landetaxen für Schul- und Trainingsflüge, auf welchen uns nunmehr ein Rabatt von 70% (vorher 50%) gewährt wird.

#### Pilotennachwuchsprobleme

Es gehörte zur Tradition der Swissair, dass sie ihre Piloten aus bewährten schweizerischen Militärfliegern rekrutierte. In den letzten Jahren hat sich diese Rekrutierungs basis jedoch als zu schmal erwiesen. Bestandesschwierigkeiten waren die Folge, und wir waren gezwungen, eine Anzahl ausländischer Piloten einzustellen. Das abgelaufene Jahr hat die Erkenntnis reifen lassen, dass die Laufbahn des Verkehrs-

piloten einem weiteren Kreise tüchtiger, flugbegeisterter junger Schweizer geöffnet werden muss. Einen ersten Schritt bildete der Versuch, eine Anzahl unserer Bordfunke r zu Co-Piloten umzuschulen; der Erfolg war ermutigend.

#### Erstellung eines Gebäudes für Schulungszwecke

Die immer vielseitigere Schulung unseres fliegenden und Bodenpersonals und der dadurch bedingte Ausbau des Ausbildungsbetriebs haben es notwendig gemacht, für Schulungszwecke ein eigenes Gebäude zu erstellen. Es wird namentlich auch den Dehmel-Flight-Simulator für das Besatzungstraining beherbergen. Der Standort des Schulgebäudes, das im Laufe des Jahres 1955 fertig werden wird, musste im Interesse eines rationellen Schulungsbetriebes nahe bei der technischen Basis auf dem Flughafen Zürich gewählt werden.

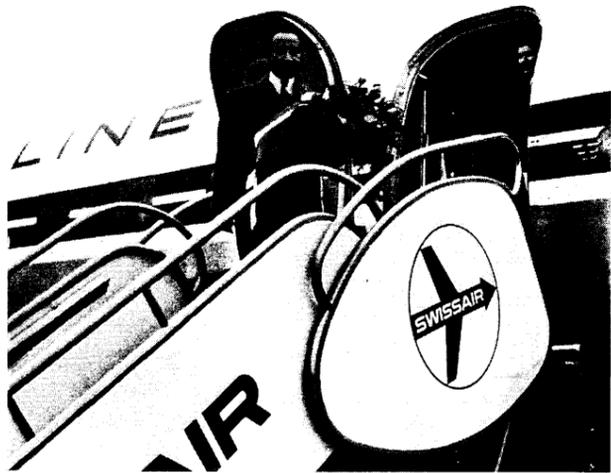
#### Ausbau des Kundendienstes

Auf dem Flughafen New York-Idlewild konnte die Abfertigung von Passagieren, Gepäck und Fracht nicht mehr wie bisher einer anderen Gesellschaft überlassen bleiben. Seit

dem Monat Mai 1954 betreut die Swissair ihre Passagiere in New York selber, was sich für den Kundendienst als vorteilhaft erwiesen hat. Unablässig fortgesetzt wurden die Bemühungen, die Bedienung der Fluggäste an Bord zu verbessern. Der Erfolg ist nicht ausgeblieben. Dank unserem tüchtigen, hilfsbereiten Kabinenpersonal und dank den guten Leistungen des Verpflegungsbetriebes, dessen Kücheneinrichtungen ausgebaut und modernisiert wurden, hat der Bordservice der Swissair einen hohen Stand erreicht, dem die Anerkennung seitens der Passagiere nicht versagt geblieben ist.

#### Unfall Folkestone

Zu unserem grossen Schmerz erlitt eines unserer Convair-Flugzeuge am 19. Juni 1954 im Ärmelkanal bei Folkestone einen Unfall, der auf tragisches menschliches Versagen zurückzuführen war und bei dem Menschenleben zu beklagen waren. Dieses Ereignis hat einen dunklen Schatten auf das sonst erfolgreiche Betriebsjahr geworfen. Es hat unsere Gesellschaft schwer getroffen, da die Sorge für die Sicherheit der uns anvertrauten Personen und Güter stets unser höchstes Anliegen ist, vor dem alle anderen Überlegungen zurückzutreten haben.



Der Kaiser von Äthiopien, S. M. Haile Selassie, benutzte nach seiner Europareise zum Heimflug ein gechartertes Swissair-Flugzeug

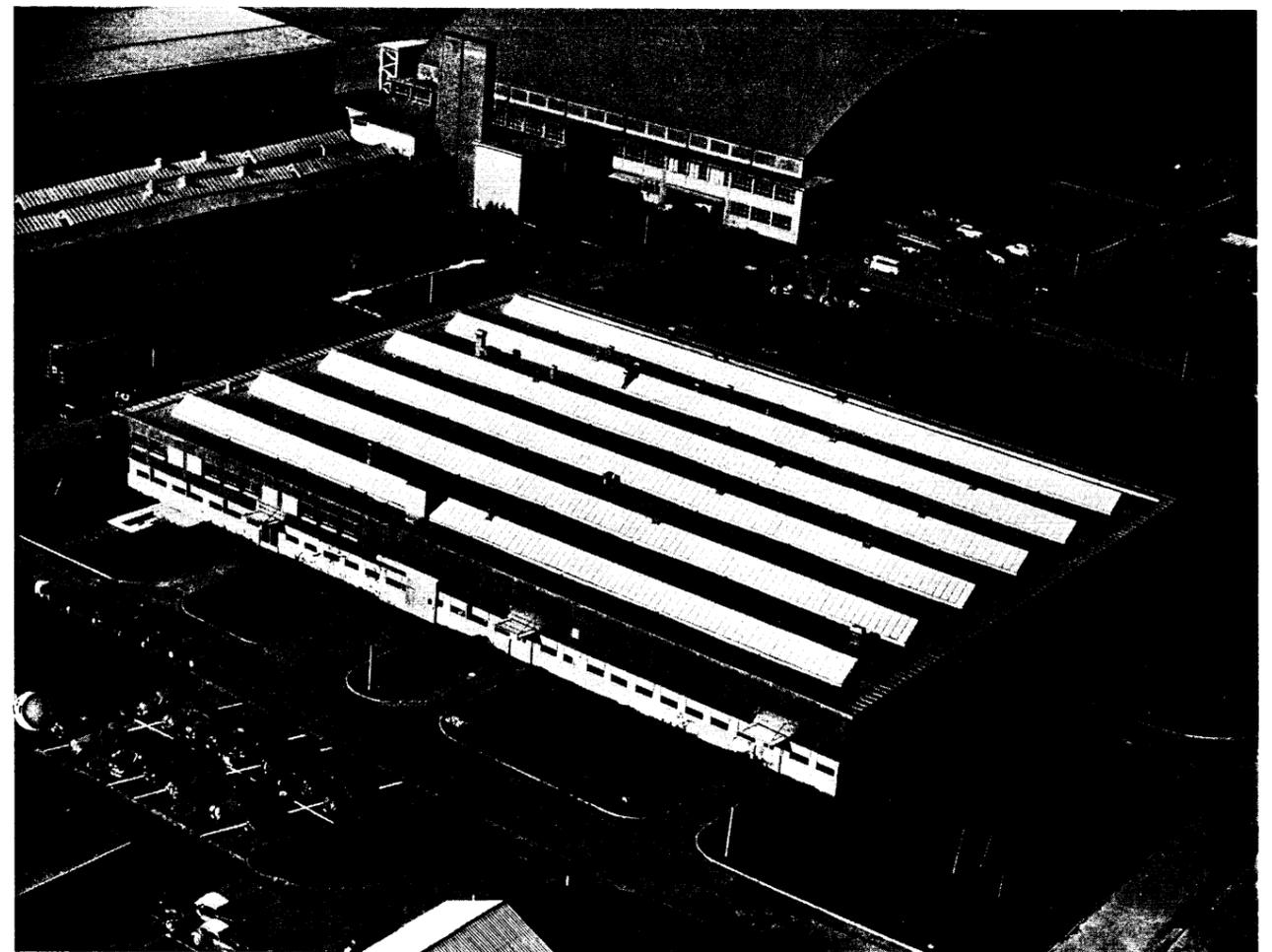
### Aufträge Dritter

Die Swissair hat sich als Unterhaltsbetrieb für Flugzeuge und Motoren einen Namen geschaffen. Im Berichtsjahr haben die uns übertragenen Drittaufträge erheblich zugenommen.

### Rationalisierungsmassnahmen im technischen Betrieb

Zur weiteren Rationalisierung des technischen Betriebes wurde das System der Progressivrevision, welches schon letztes Jahr für DC-6B erfolgreich zur Anwendung kam, auf die Überholungen auch der Convair-Flugzeuge ausgedehnt. Die Bedeutung der Progressivrevision liegt darin, dass die Flugzeuge jeweilen nur für kürzere Zeiträume aus dem Flugdienst genommen werden müssen und infolgedessen die Rotationspläne beträchtlich weniger belastet sind. Ferner wurde die Werkstatt für elektrische und Radiogeräte reorganisiert. Einsparungen konnten zudem dadurch erzielt werden, dass die Kompressoren für Kabinendruckanlagen sowie die Pumpen unter Verwendung eigener Prüfstände nun teilweise in unserem Betriebe selber revidiert werden können.

Werkstatt ermöglicht es, die Revisionszeiten bedeutend herabzusetzen. Schon in den ersten Monaten nach der Inbetriebnahme der neuen Motorenwerkstatt, also noch mitten in der Anlaufzeit, wurden im Durchschnitt aller Motoren und Typen 12% weniger Arbeitsstunden pro Motor benötigt. Diese kürzeren Revisionszeiten dürften künftig ermöglichen, mit einer geringeren Motorenreserve auszukommen.



Flugbild der neuen Motorenwerkstatt

## V. Personelles

Der Personalbestand der Swissair, der am 31. Dezember 1953 2100 Personen betragen hatte, ist bis Ende 1954 auf 2920 Personen angestiegen. Angesichts der Verkehrsleistungen darf diese Vermehrung als unumgänglich bezeichnet werden. Sie beweist die Zurückhaltung, welche bei Einstellungen nach wie vor geübt wird. Das strenge Masshalten bezüglich des zahlenmässigen Personalbestandes setzt eine gründliche Auslese voraus, da wir auf charakterlich, seiner Ausbildung und körperlichen Leistungsfähigkeit nach besonders geeignetes Personal angewiesen sind. Es muss Wert darauf gelegt

werden, dass die Angestellten der Swissair den hochgespannten Anforderungen einer unregelmässigen Belastung in jeder Weise gewachsen sind. Der im Vorjahr geschaffene ärztliche Dienst ist für die Auslese besonders wertvoll.

Das gesamte Personal hat wiederum seine Pflicht freudig erfüllt und unter teilweise erschwerten Verhältnissen schöne Erfolge erzielt. Es ist dem Verwaltungsrat eine angenehme Pflicht, diese Leistungen anzuerkennen und der Direktion und allen Angestellten dafür zu danken.

## VI. Verwaltungsrat und Ausschuss des Verwaltungsrates

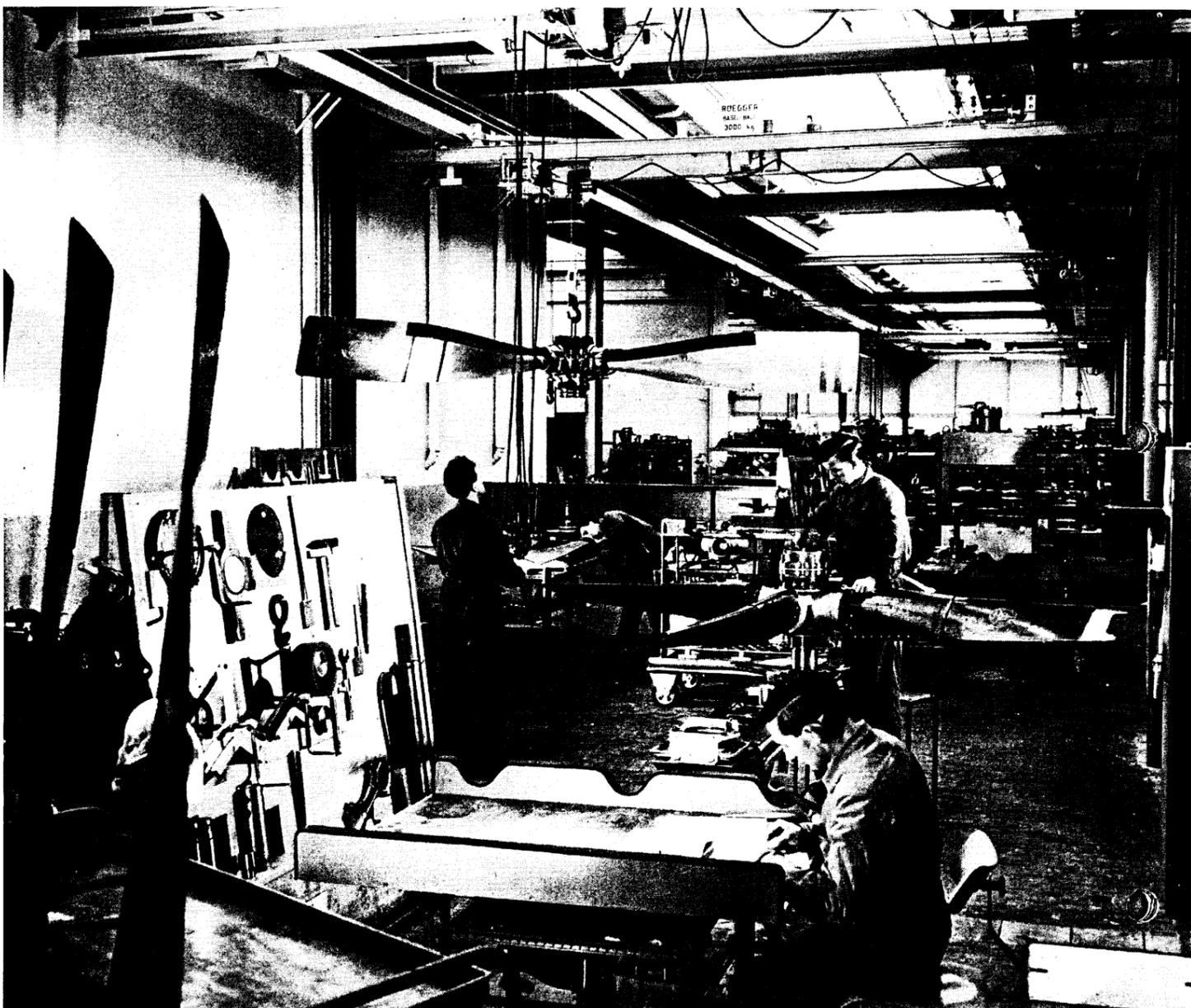
Herr Bundesrat Dr. h. c. Hans Streuli, dem wir bereits im letzten Jahresbericht für seine hochgeschätzte Mitarbeit unseren Dank aussprachen, legte anfangs des Jahres zufolge seiner Wahl in den Bundesrat sein Verwaltungsratsmandat nieder. Der Regierungsrat des Kantons Zürich ordnete am 25. Februar 1954 als neuen Vertreter seinen derzeitigen Präsidenten, Herrn Dr. Paul Meierhans, in den Verwaltungsrat ab. An Stelle des Herrn Staatsrat Dr. Aymon de Senarclens be-

zeichnete die Regierung des Kantons Genf am 23. April 1954 Herrn Staatsrat Jean Treina als ihren neuen Vertreter im Verwaltungsrat.

Die Generalversammlung vom 5. Mai 1954 wählte ferner die Herren Jos. R. Belmont und Jacques de Saugy als Mitglieder des Verwaltungsrates.

Herr Ständerat Adrien Lachenal gehört seit dem 9. April 1954 dem Ausschuss des Verwaltungsrates an.

Die neue Bordbuffetküche erlaubt einen höchsten Anforderungen entsprechenden Kundendienst



Blick in die neue Motorenwerkstatt. Ausbalancieren der Propeller

Die Positionen «Amortisationsfonds und Versicherungskonto beim Bund» zeigen per 31. Dezember 1954 folgendes Bild:

<b>Aktiven</b>		<b>Passiven</b>	
Unser Guthaben aus dem Amortisationsfonds per 1. 1. 1954	Fr. 14 746 224.82	Bevorschussung unserer Einlagen 1950-1953	Fr. 14 746 224.82
Zahlung des Fonds für Verlust HB-IRW	<u>Fr. 311 328.15</u>	Unsere Einlageverpflichtung 1954 (unter Verrechnung des Verlustes von Fr. 311 328.15 für HB-IRW)	<u>Fr. 7 968 695.50</u>
Unsere Einlage pro 1954	Fr. 14 434 896.67		<u>Fr. 22 714 920.32</u>
Total Amortisationsfonds	<u>Fr. 22 714 920.32</u>		
Unser Guthaben aus dem Versicherungskonto per 1. 1. 1954	Fr. 2 398 252.—	Bevorschussung des Versicherungskontos	<u>Fr. 1 000 000.—</u>
Rückzug für Verlust HB-IRW	<u>Fr. 1 466 171.85</u>		
Unsere Einlage 1954	Fr. 932 080.15		
Total Versicherungskonto	<u>Fr. 1 439 956.70</u>		
Total Amortisationsfonds und Versicherungskonto	<u>Fr. 25 086 957.17</u>	Total Bevorschussung Amortisationsfonds und Versicherungskonto	<u>Fr. 23 714 920.32</u>

Unsere Jahresrechnung 1954 schließt wie folgt ab:

		Rechnung 1953
Gesamte Transport- und übrige Erträge	Fr. 110 850 424.12	Fr. 86 587 802.10
Gesamte Betriebskosten (vor Berücksichtigung der Chartergebühren und Abschreibungen)	<u>Fr. 98 761 767.04</u>	<u>Fr. 77 533 102.04</u>
Brutto-Betriebsüberschuss	Fr. 12 088 657.08	Fr. 9 054 700.06

Hieraus sind zu decken:

a) Die Chartergebühren pro 1954 an den Bund für die beiden DC-6B HB-IBA und HB-IBE (gemäss Chartervertrag) mit	Fr. 2 134 236.20		
b) Der Abschreibungsbedarf für 1954 im Sinne der Statuten sowie unter Berücksichtigung unserer Verpflichtungen aus dem Fondsvertrag mit	<u>Fr. 9 080 658.05</u>	<u>Fr. 11 214 894.25</u>	<u>Fr. 8 022 943.30</u>
Der Reingewinn beträgt somit	Fr. 873 762.83	Fr. 1 031 756.76	
zuzüglich Gewinnvortrag	<u>Fr. 95 940.90</u>	<u>Fr. 74 184.14</u>	
<b>Zur Verfügung der Generalversammlung bleibt ein Gewinnsaldo per 31. Dezember 1954 von</b>	<u>Fr. 969 703.73</u>	<u>Fr. 1 105 940.90</u>	

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 1954 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1954 Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1954 von

Fr. 873 762.83

folgende Zuweisungen vorzunehmen:

- a) an den statutarischen Reservefonds
- b) an die Allgemeine Pensionskasse der Swissair

Fr. 90 991.73  
 Fr. 100 000.—

Fr. 190 991.73

und vom verbleibenden Gewinn von  
 zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1954

Fr. 682 771.10

Fr. 95 940.90

insgesamt somit von

Fr. 778 712.—

- c) eine Dividende von brutto 4% auf das Aktienkapital von Fr. 14 000 000.— auszurichten, zahlbar vom 12. Mai 1955 an gegen Coupon Nr. 5, mit Fr. 14.— pro Aktie, abzüglich 30% eidg. Coupon- und Verrechnungssteuer, also Fr. 9.80 netto

Fr. 560 000.—

- d) und den Saldo von

Fr. 218 712.—

auf neue Rechnung vorzutragen.

Zürich, den 28. März 1955

Namens des Verwaltungsrates

Der Präsident:

**Rud. V. Heberlein**

Zürich, den 31. März 1955

Wir haben die auf 31. Dezember 1954 beidseitig mit Fr. 94 070 780.47 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1954 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 1954 einen Gewinn aus von  
 der sich zuzüglich Gewinnvortrag aus dem Vorjahr von

Fr. 873 762.83

Fr. 95 940.90

an den verfügbaren Gesamtgewinn erhöht von

Fr. 969 703.73

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.

Hochachtungsvoll

Schweizerische Treuhandgesellschaft

**Schai****Killer**

**Bilanz per 31. Dezember 1954**

(vor Gewinnverteilung)

<b>Aktiven</b>	Fr.	Fr.	Fr.	<b>Passiven</b>	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Anlagevermögen</b>				<b>Eigenkapital</b>			
Flugzeuge:				Aktienkapital	14 000 000.—		
Zellen	26 521 634.15			Statutarischer Reservefonds	<u>919 008.27</u>		
Motoren	6 497 758.25			Total Eigenkapital		14 919 008.27	
Propeller und Funkeinrichtungen	1 426 027.25						
Flugzeugwechselteile (Versicherungswert Fr. 21 024 000.—)	<u>7 257 045.40</u>			<b>Fremdkapital</b>			
	41 702 465.05			Bankschulden	17 472 953.15		
./. Abschreibungen gemäss Fondsvertrag Bund/Swissair	<u>8 280 023.65</u>	33 422 441.40		Allgemeine Kreditoren und transitorische Passiven	26 504 273.18		
Immobilien, Werkstatt- und Werfeinrichtungen, Fahrzeuge, Mobilien und Spezialinstallationen (Versicherungswert Fr. 18 024 000.—)		<u>7 271 306.35</u>		Guthaben des Bundes aus Chartergebühren DC-6B 1954	2 134 236.20		
		40 693 747.75		Dividendenkonto	<u>6 713.—</u>		
Beteiligungen und Wertschriften		<u>30 011.—</u>		Total Fremdkapital		46 118 175.53	
Total Anlagevermögen			40 723 758.75				
<b>Umlaufvermögen</b>				<b>Diverse Passiven</b>			
Verbrauchsmaterialvorräte (Versicherungswert Fr. 15 552 000.—)		5 547 184.06		Verpflichtungen gegenüber dem Bund:			
Flüssige Mittel:				Bevorschussung des Amortisationsfonds	14 746 224.82		
Kassa und Postcheck	1 266 940.84			Einlageverpflichtung 1954	7 968 695.50		
Banken	<u>2 898 420.85</u>	4 165 361.69		Bevorschussung des Versicherungskontos	<u>1 000 000.—</u>	23 714 920.32	
Anzahlungen	3 411 955.30			Rückstellungen und Wertberichtigungen		8 183 422.62	
Debitoren und transitorische Aktiven	<u>15 085 890.65</u>	<u>18 497 845.95</u>		Barkautionen		<u>165 550.—</u>	
Total Umlaufvermögen			28 210 380.70	Total diverse Passiven		32 063 892.94	
<b>Diverse Aktiven</b>				<b>Gewinnsaldo</b>			
Guthaben beim Bund:				Gewinnsaldo		969 703.73	
Amortisationsfonds	22 714 920.32					<u>94 070 780.47</u>	
Versicherungskonto	<u>2 372 036.85</u>	25 086 957.17					
Barkautionen		<u>49 672.85</u>		<b>Eventualverpflichtungen</b>			
Total diverse Aktiven			25 136 630.02	Kautionsverpflichtungen		403 698.—	
			<u>94 070 780.47</u>	Kautionsdepots Dritter		<u>704 854.20</u>	1 108 552.20
<b>Eventualforderungen</b>							
Kautionsleistungen		403 698.—					
Kautionsverpflichtungen Dritter		<u>704 854.20</u>	1 108 552.20				



**Schlussbilanz per 31. Dezember 1954**

(nach erfolgter Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

<b>Aktiven</b>	Fr.	Fr.	Fr.	<b>Passiven</b>	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Anlagevermögen</b>				<b>Eigenkapital</b>			
Flugzeuge:				Aktienkapital		14 000 000.—	
Zellen	20 880 484.75			Statutarischer Reservefonds		<u>1 010 000.—</u>	
Motoren	5 079 113.35			Total Eigenkapital			15 010 000.—
Propeller und Funkeinrichtungen	1 085 667.80						
Flugzeugwechselteile (Versicherungswert Fr. 21 024 000.—)	<u>6 377 175.50</u>	33 422 441.40		<b>Fremdkapital</b>			
				Bankschulden		17 472 953.15	
Immobilien, Werkstatt- und Werfteinrichtungen, Fahrzeuge, Mobilier und Spezialinstallationen (Versicherungswert Fr. 18 024 000.—)		<u>7 271 306.35</u>		Allgemeine Kreditoren und transitorische Passiven		26 604 273.18	
		<u>40 693 747.75</u>		Guthaben des Bundes aus Chartergebühren DC-6B 1954		2 134 236.20	
Beteiligungen und Wertschriften		<u>30 011.—</u>		Dividendenkonto		<u>566 713.—</u>	
Total Anlagevermögen			40 723 758.75	Total Fremdkapital			46 778 175.53
				<b>Diverse Passiven</b>			
<b>Umlaufvermögen</b>				Verpflichtungen gegenüber dem Bund:			
Verbrauchsmaterialvorräte (Versicherungswert Fr. 15 552 000.—)		5 547 184.06		Bevorschussung des Amortisationsfonds	14 746 224.82		
Flüssige Mittel:				Einlageverpflichtung 1954	7 968 695.50		
Kassa und Postcheck	1 266 940.84			Bevorschussung des Versicherungskontos	<u>1 000 000.—</u>	23 714 920.32	
Banken	<u>2 898 420.85</u>	4 165 361.69		Rückstellungen und Wertberichtigungen		8 183 422.62	
Anzahlungen	3 411 955.30			Barkautionen		<u>165 550.—</u>	
Debitoren und transitorische Aktiven	<u>15 085 890.65</u>	<u>18 497 845.95</u>		T diverse Passiven			32 063 892.94
Total Umlaufvermögen			28 210 507.00	<b>Gewinnsaldo</b>			
				Gewinnsaldo auf neue Rechnung			<u>218 712.—</u>
<b>Diverse Aktiven</b>							<u>94 070 780.47</u>
Guthaben beim Bund:				<b>Eventualverpflichtungen</b>			
Amortisationsfonds	22 714 920.32			Kautionsverpflichtungen		403 698.—	
Versicherungskonto	<u>2 372 036.85</u>	25 086 957.17		Kautionsdepots Dritter		<u>704 854.20</u>	1 108 552.20
Barkautionen		<u>49 672.85</u>					
Total diverse Aktiven			<u>25 136 630.02</u>				
			<u>94 070 780.47</u>				
<b>Eventualforderungen</b>							
Kautionsleistungen		403 698.—					
Kautionsverpflichtungen Dritter		<u>704 854.20</u>	1 108 552.20				