

Bericht

des Verwaltungsrates der Swissair
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre
vom 27. März 1957
über das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1956

Verwaltungsrat

Präsident	Dr. Rudolf V. Heberlein	Präsident und 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 und der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung, 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. Willy Grütter *Dr. Hugo Gschwind *Dr. Max Iklé Paul Joerin Adrien Lachenal Dr. Albert Linder *Dr. Paul Meierhans Ing. Alfred Oehler Peter Reinhart Ing. Jacques de Saugy Ernst Schmidheiny Dr. Samuel Schweizer *Dr. Willy Spühler *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 Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Maag Zahnräder und Maschinen AG., Zürich Generaldirektor der Schweizerischen Rückversicherungs-Gesellschaft, Zürich Consigliere di Stato, Bellinzona Vizedirektor der Eidg. Finanzverwaltung, Bern (a. i. ab 9. November 1956) Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern Generaldirektor der Schweizerischen Nationalbank, Zürich (bis 9. November 1956) Präsident des Verwaltungsrates der Allgemeinen Kohlenhandels-AG., Basel ancien 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 Ständerat, 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

Verwaltungsrats- ausschuss

Dr. Rudolf V. Heberlein	Präsident
Prof. Eduard Amstutz	Vizepräsident
Edgar Primault	Vizepräsident
Dr. Walter Berchtold	
Paul Joerin	
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
	Armin Baltensweiler	Planungsdienst
	Dr. Heinz Haas	Generalsekretär

Direktion für die
Westschweiz **Ulrich Keller**

1956 – wichtigste Zahlen und Tatsachen

Verkehrsleistungen	1956	1955
Anzahl Flüge	24 006	19 511
Flugkilometer	22 070 053	19 103 908
Flugstunden	60 472	52 966
Angebotene tkm	110 402 912	95 193 537
Ausgelastete tkm (zählende Last, ausgedrückt in Tonnenkilometern)	73 201 432	61 594 149
davon Passagier-tkm	45 914 628	38 880 953
Gepäck-tkm	11 635 798	10 153 650
Fracht-tkm	11 852 095	9 077 015
Post-tkm	3 798 911	3 482 531
Beförderte Etappenpassagiere	773 956	630 719
Länge der durchschnittlichen Reise eines Passagiers	1020 km	1139 km
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	66,5%	64,8%

Kosten und Ertrag

Gesamtertrag	Fr. 159 009 874.54	
Ertrag pro 100 angebotene tkm	Fr. 144.03	
Gesamtertrag ohne ausserordentliche Gewinne (Buchgewinn aus Verkauf der Convair-240)	Fr. 152 106 694.85	Fr. 129 790 383.55
Ertrag ohne ausserordentliche Gewinne pro 100 angebotene tkm	Fr. 137.77	136.34
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen auf Flugzeugpark)	Fr. 141 058 182.13	Fr. 118 435 846.
Kosten pro 100 angebotene tkm	Fr. 127.77	Fr. 124.42

Reingewinn des Geschäftsjahres

	Fr. 2 645 490.02	Fr. 1 577 404.98
--	------------------	------------------

Das Jahr 1956 brachte

eine Ertragssteigerung um 17%

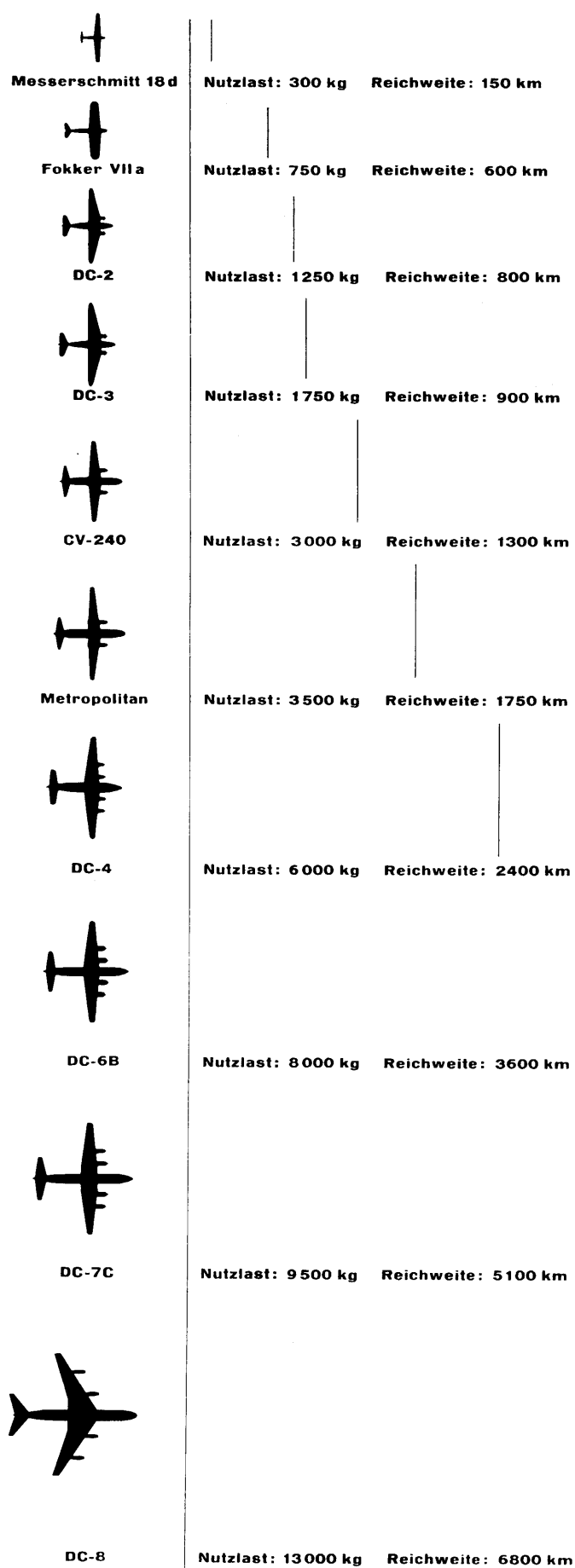
den Ersatz der Convair-240 durch Convair Metropolitan

die Erhöhung des Aktienkapitals von 14 auf 42 Millionen Franken

das Eintreffen der beiden ersten DC-7C-Flugzeuge

die Begebung einer Obligationenanleihe von 30 Millionen Franken

die Bestellung von drei DC-8-Flugzeugen



Erfolgreiches Jahr

Wir dürfen wiederum über ein Jahr berichten, das unsere Hoffnungen erfüllte. Schon in den ersten Monaten, noch bevor die Hochsaison begann, erzielten wir günstige Ergebnisse. Die eigentliche Sommerspitze des Verkehrs war weniger ausgeprägt als früher; für den Betrieb und sein wirtschaftliches Gesamtergebnis ist die bessere Verteilung indessen ein Vorteil. Zu dieser Entwicklung hat der Umstand beigetragen, dass der geschäftliche Verkehr offensichtlich stärker zunahm als der reine Touristenverkehr. Von einem Gesamtangebot von 110 Millionen Tonnenkilometern waren 73 Millionen Tonnenkilometer ausgenutzt. Der mittlere Auslastungsgrad im regelmässigen Linienverkehr betrug 66,5% (1955: 64,8%).

Die Verdunkelung des politischen Horizontes gegen Ende des Jahres führte zwar zunächst dazu, dass wir einige Kurse nach dem Mittleren Osten ausfallen lassen mussten; durch zahlreiche Sonder- und Charterflüge konnte aber die Einlöse mehr als wettgemacht werden. Es zeigte sich dabei, dass gerade in ausserordentlichen Zeiten der nationalen schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft neue Aufgaben zufallen, welche der aussenpolitischen Stellung der neutralen und humanitären Schweiz entsprechen. Während der Wirren in Ungarn haben wir für das Internationale Komitee vom Roten Kreuz Hilfstransporte nach Budapest durchgeführt. Wir transportierten ferner die ersten Polizeitruppen der Vereinigten Nationen von Neapel in die Suezkanalzone.

Weiterer Ausbau der Swissair-Flotte

Der erfreuliche Geschäftsgang erleichterte die Behandlung wichtiger Probleme des weitem Aufbaues der Swissair. In unserem letzten Bericht wiesen wir bereits auf die revolutionäre Entwicklung hin, welche die umfangreichen Bestellungen von Düsenflugzeugen durch die führenden Luftverkehrsgesellschaften der Welt auslösten. Mittlerweile konnte grössere Klarheit über die herrschenden Tendenzen gewonnen werden. Es galt daher, weit vorausschauend zu planen.

Heute steht eindeutig fest, dass in einigen Jahren der Langstreckenverkehr von Düsenflugzeugen beherrscht werden wird. Die im Luftverkehr damit erreichte Stufe wird sich deutlich von der heutigen unterscheiden. Flugzeiten, Reichweite und Fassungsvermögen der grossen Düsenflugzeuge werden völlig andere sein als diejenigen der zur Zeit verwendeten Typen. Wohl werden diese auch in jenem Zeitpunkt noch wirtschaftlich ertragbringend eingesetzt werden können; allein in der Spitzenkonkurrenz werden sie nicht mehr wettbewerbsfähig sein. Der Verwaltungsrat hat daher anfangs des Berichtsjahres zwei Düsenflugzeuge Douglas DC-8 und im Herbst ein drittes Flugzeug dieses Typs bestellt. Er ist überzeugt, dass dieser Entschluss, auch in der Typenwahl, richtig war. Mit den im März, Juni und Oktober 1960 eintreffenden DC-8, die 110 bis 130 Passagiere in sieben Stunden von New York nach der Schweiz befördern können, glauben wir, der zu erwartenden Nachfrage im Atlantikverkehr gerecht zu werden. Voraussetzung einer wirtschaftlichen Ausnützung unserer Düsenflugzeuge wird allerdings sein, dass wir den Langstreckenverkehr systematisch weiter aufbauen und zu diesem Zwecke auch in den unmittelbar vor uns liegenden Jahren mit erstklassigem Flugmaterial konkurrenzfähig bleiben. Der Einsatz unserer neuen DC-7C mit ihrer höheren Reisegeschwindigkeit und Reichweite er-

möglicht eine Vermehrung der Kurse und des Platzangebotes, so dass der Markt für die grossen Düsenflugzeuge vorbereitet werden kann. Die DC-7C werden sich nach ihrer Ablösung durch die Strahlflugzeuge auf andern Swissair-Linien noch weiter erfolgreich verwenden lassen.

Während für den Nord- und Südatlantikverkehr die Wahl des Flugzeugtyps bereits getroffen werden konnte, ist heute noch nicht abgeklärt, welche Typen in einigen Jahren für den Einsatz in Europa, im Mittleren und im Fernen Osten gewählt werden sollen. Einige Hersteller beabsichtigen die Konstruktion von Strahlverkehrsflugzeugen für den Einsatz auf Strecken mit mittleren und kurzen Etappen. Andere Firmen glauben jedoch, dass in diesen Einsatzbereichen Flugzeuge mit Propellerturbinen den Vorzug verdienen werden. Die Luftverkehrsgesellschaften stehen daher vor dem Problem, aus einer ganzen Reihe neuartiger Flugzeugmuster das am besten geeignete auszuwählen. Die grosse Auswahl erfordert einlässliche Studien, welche wir gegenwärtig durchführen.

Für die nächste Zukunft wird die Swissair mit ihren elf Convair Metropolitan, von denen die letzten vier im Frühjahr 1957 eintreffen werden, im Kurzstreckenverkehr gut ausgerüstet sein. Diese bequemen und wirtschaftlichen Flugzeuge haben beim Publikum eine sehr günstige Aufnahme gefunden und erweisen sich als starke Waffe im Wettbewerb. Später wird ihnen mehr und mehr die Rolle zufallen, welche bislang die DC-3 in unserer Flotte spielten. Auf den Linien nach dem Mittleren und Fernen Osten werden wir bis auf weiteres die bewährten DC-6B einsetzen.

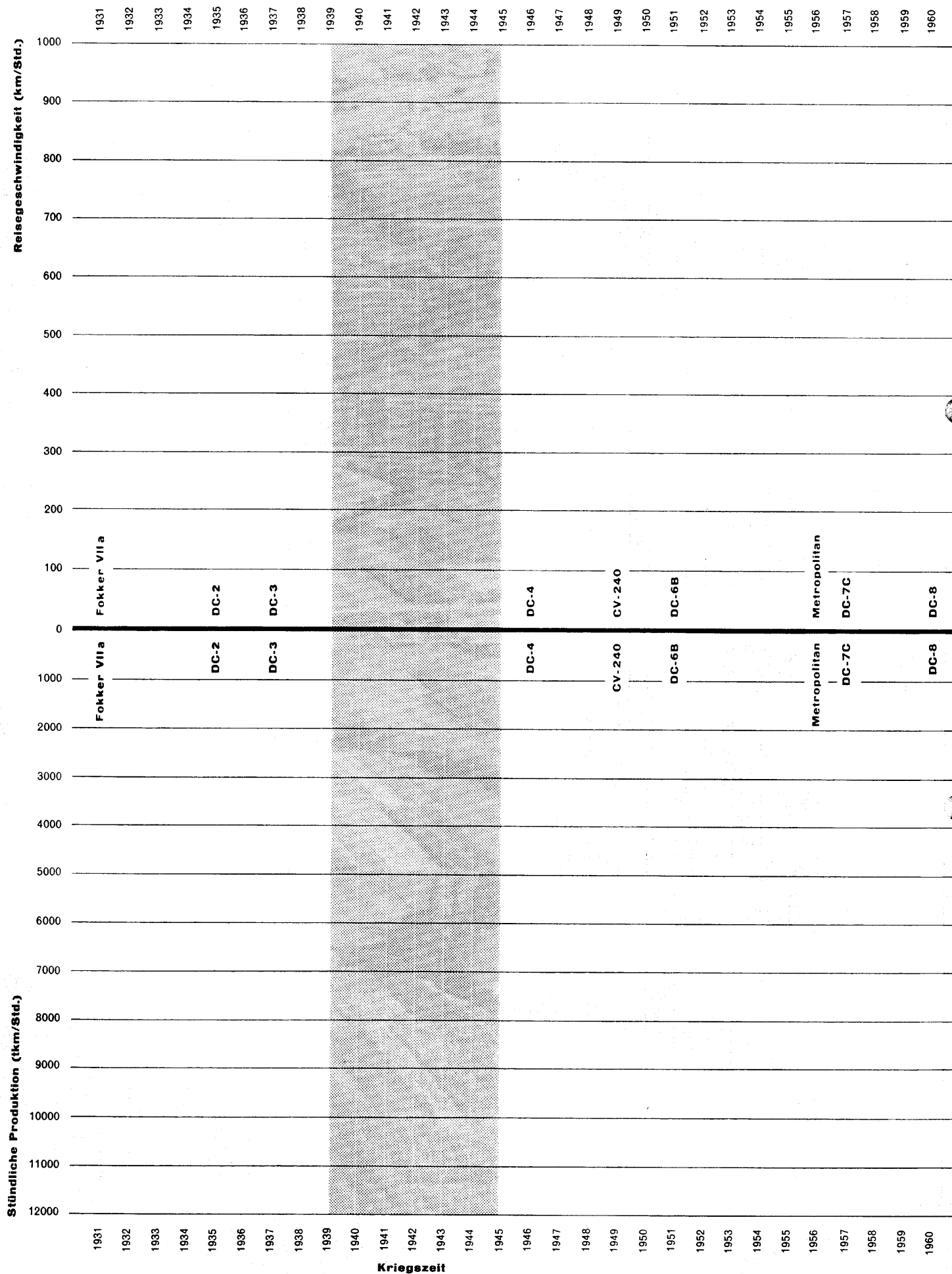
Leider verunfallte eines der bestellten Metropolitan-Flugzeuge auf seinem Ablieferungsflug in der Nähe von Shannon. Die Besatzung, bestehend aus amerikanischen Werkpiloten und dem Swissair-Bordfunker Jakob Wismer, kam bei dem Unfall ums Leben. Es befanden sich keine Passagiere an Bord. Der Verlust des Flugzeuges war nicht auf technische Mängel zurückzuführen. Ein Ersatzflugzeug wurde sofort bestellt.

Finanzierungsfragen

Schon für die im Berichtsjahr durchgeführte Flottenerneuerung und -erweiterung - Ersatz der Convair-240 durch Convair Metropolitan und Einführung der DC-7C - war die bisherige Kapitalbasis zu schmal. Die Generalversammlung der Aktionäre vom 26. März 1956 hat daher beschlossen, das Aktienkapital von 14 auf 42 Millionen Franken zu erhöhen. Der Anteil der öffentlichen Hand blieb dabei mit rund 30% des Gesamtkapitals gewahrt. Die Verdreifachung des Aktienkapitals, an sich eine ungewöhnliche Operation, wurde mit Erfolg durchgeführt; der gesunde Aufschwung der letzten Jahre hatte das Vertrauen des anlagensuchenden Publikums in die Swissair gestärkt, obschon die Verstimmung über die seinerzeit mit der Bundeshilfe verknüpfte Kapitalherabsetzung immer noch nachwirkte.

Allein die Erhöhung des Eigenkapitals genügte für die Deckung der finanziellen Bedürfnisse nicht. Es musste auch langfristiges Fremdkapital gesucht werden. Im Herbst wurde daher eine Obligationenanleihe von 30 Millionen Franken zu 3% begeben. Auch sie hatte einen sehr erfreulichen Erfolg. Ihre Überzeichnung verdeutlichte die gefestigte Stellung unseres Unternehmens.

Für die Finanzierung der künftigen Erweiterung unseres Flugzeugparkes, insbesondere der drei bestellten DC-8-



Flugzeuge und der zugehörigen Betriebsanlagen, werden indessen diese Massnahmen noch nicht ausreichen. Einen Teil der Finanzbedürfnisse werden wir weiterhin aus Betriebsüberschüssen aufbringen können. Für die Bereitstellung der dann noch fehlenden Beträge wird die Swissair jedoch erneut an den Kapitalmarkt gelangen müssen. Wenn auch in der Schweiz die Anlagemöglichkeiten im Luftverkehr noch skeptischer beurteilt werden als etwa in den Vereinigten Staaten, so dürfen uns doch die Ergebnisse der Kapitalerhöhung 1956 und der Begebung der Obligationenanleihe zur zuversichtlichen Beurteilung unserer Finanzierungsprobleme ermutigen.

Schaffung eines Planungsdienstes

Die weitschichtigen Zukunftsaufgaben bedingen eine sorgfältige, sachkundige Planung, die heute nicht mehr von den einzelnen Fachdienststellen neben der täglichen Arbeit bewältigt werden kann. Den Gesamtüberblick über die vielfach verflochtenen technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Probleme der kommenden Jahre vermag nur eine zentrale, besonders geschulte Arbeitsgruppe zu behalten. Wir haben daher einen Planungsdienst geschaffen, der unmittelbar dem Direktionspräsidenten unterstellt ist. Die Tätigkeit des Planungsdienstes wird für die kommenden Dispositionen über die Ausgestaltung von Flotte und Streckennetz unserer Gesellschaft von wesentlicher Bedeutung sein.

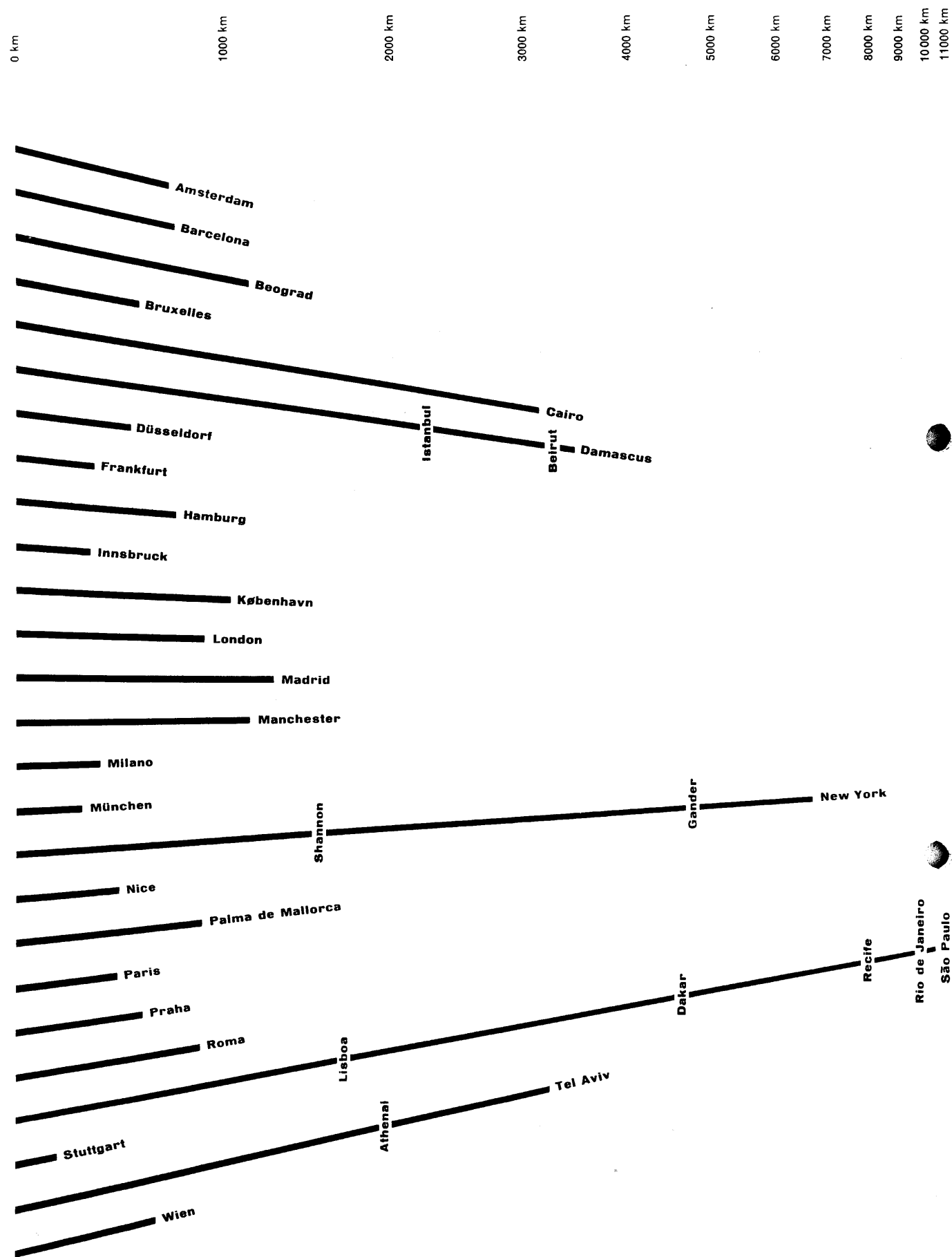
Raumprobleme in Zürich und Kloten

Die Expansion unseres Unternehmens brachte in den letzten Jahren unvermeidlich ein starkes Anwachsen des Personalbestandes mit sich. Sowohl bei unseren Dienstzweigen in Kloten als auch am Hirschengraben in Zürich entstand dadurch mit der Zeit ein immer schwerer zu lösendes Raumproblem. Es gelang bis jetzt, durch eine Reihe von Übergangslösungen die erforderlichen Arbeitsplätze bereitzustellen. Dabei musste jedoch eine weitgehende Zersplitterung in Kauf genommen werden. Auf längere Sicht kann Abhilfe nur durch eine möglichst vollständige Zusammenlegung aller Dienstzweige des Hauptsitzes geschaffen werden. Der Gedanke, in der Nähe des Flughafens Kloten ein zentrales Verwaltungsgebäude zu erstellen, drängt sich daher auf. Auf Beschluss des Verwaltungsrates wurde deshalb in der Gemeinde Kloten vorsorglich Land im erforderlichen Ausmass erworben.

Vorschau auf das Jahr 1957

Dank dem Einsatz der vier neuen DC-7C-Flugzeuge kann mit unserer Langstreckenflotte das Streckennetz planmässig ausgebaut werden. Statt einem, werden wir künftig zwei Südatlantikkurse führen und dabei einmal wöchentlich nach Argentinien fliegen. Vor allem steht aber die Verwirklichung einer Linie über Indien nach Japan bevor. Dieses Vorhaben bedingt zahlreiche technische und betriebliche Vorarbeiten,

Streckennetz 1956



die unsere Organisation im Berichtsjahr stark beschäftigten. Die Fernroute ist das grösste einzelne Projekt, das die Swissair bisher zu bewältigen hatte. Die vier weiteren Convair Metropolitan werden einen erheblichen Ausbau unseres Europeanetzes gestatten. Insgesamt werden wir etwa 55% mehr Tonnenkilometer anbieten als im Jahre 1956. Dabei fällt die neue Fernostlinie besonders ins Gewicht. Die Steigerung wird in Europa 50%, auf den Linien nach dem Mittleren Osten 20%, auf dem

Nordatlantik 30% und auf dem Südatlantik 100% betragen. Diese ungewöhnliche Zuwachsrate übertrifft die für den Weltluftverkehr geschätzte prozentuale Erhöhung des Angebots im Jahre 1957 erheblich. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die Entwicklung der Swissair seit Jahren verhältnismässig rascher vor sich geht als diejenige des gesamten Luftverkehrs. Wir sind überzeugt, dass wir auch mit dem stark erhöhten Angebot eine angemessene Auslastung der Flugzeuge erreichen werden.

Europa

Zu Beginn des Sommerflugplans 1956 wurde eine neue Strecke nach Palma de Mallorca eröffnet, die sich gut einführte. Das Angebot wurde im übrigen namentlich durch zahlreiche Früh- und Spätkurse erhöht. Diese Kurse ergeben eine breitere Verteilung der Flugzeiten und wirken damit den ungünstigen Spitzenbelastungen unseres Betriebes entgegen. Auch werden unsere Flugzeuge dadurch besser ausgenutzt. So wurden zwischen Zürich und Rom wöchentlich vier Abendkurse eingeführt und Morgen- und Abendverbindungen Genf-London aufgenommen. Die Morgen- und Abendkurse zwischen Zürich und London wurden in etwas reduzierter Masse erstmals auch im Winter beibehalten. Auf den Strecken nach Belgien und Holland wurde das Angebot stark gesteigert. Die täglich zweimalige Verbindung Genf-Nizza und zurück konnte auch im Winter beibehalten werden. Steigende Nachfrage im Verkehr mit der Iberischen Halbinsel erlaubte die Einführung eines zweiten Kurses Genf-Madrid-Lissabon und zurück. Leider konnte die Strecke Zürich-Köln, in Abweichung von der Planung, erst im Januar 1957 eröffnet werden, da sich wegen der gleichzeitigen militärischen und zivilen Beanspruchung des Flughafens Köln zunächst Schwierigkeiten ergeben hatten. Die täglichen Morgen- und Abendverbindungen zwischen Zürich und Genf in beiden Richtungen fanden, vor allem in der Sommersaison, erfreulichen Anklang.

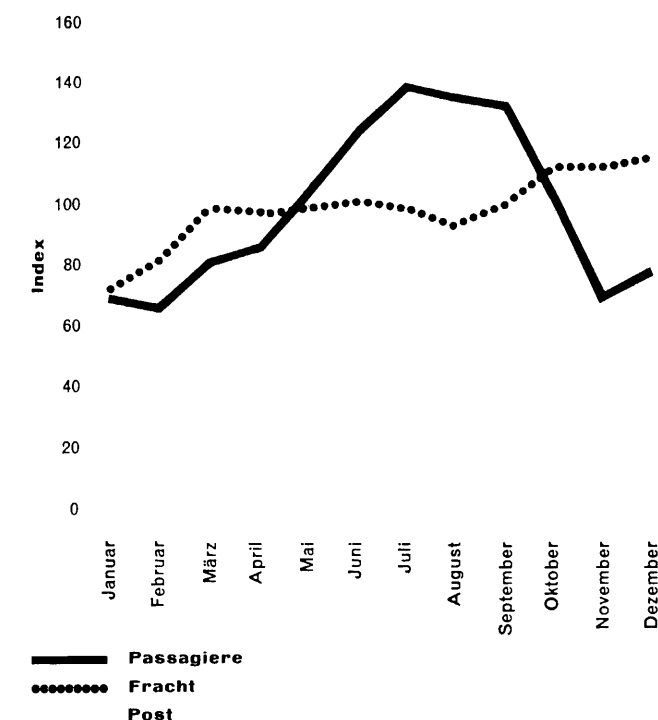
Mittlerer Osten

Im allgemeinen erfüllten sich unsere Erwartungen bezüglich dieses Verkehrsgebiets. Zuzufolge der Suezkrise mussten vereinzelte Kurse vorübergehend eingestellt oder umgeleitet werden. Dafür kamen zahlreiche Sonder- und Charterflüge zur Durchführung, die unseren Betriebsapparat auf das äusserste beanspruchten. In 37 Flügen von Neapel nach Abu Suweir in der Suezkanalzone wurden die ersten Kontin-

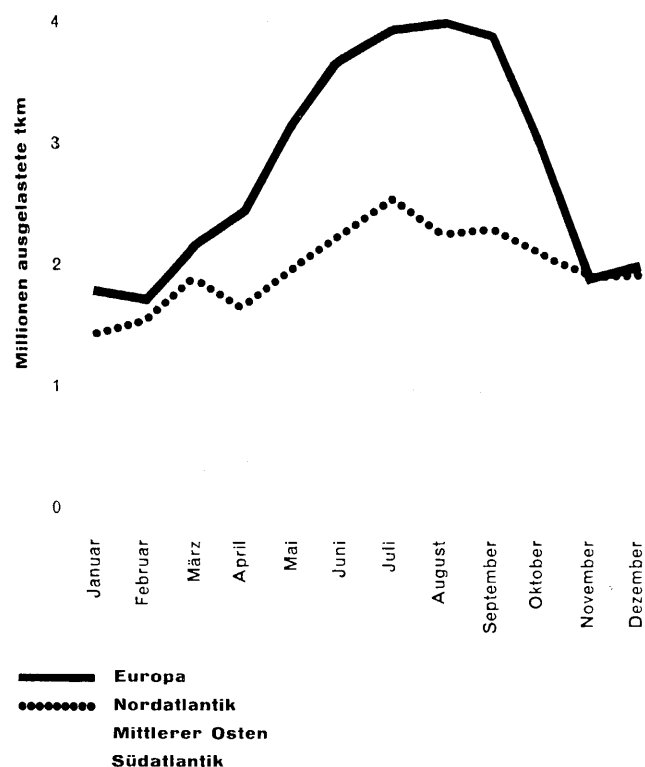
II. Verkehr und Verkauf

gente der United Nations Emergency Forces in ihr Einsatzgebiet verbracht; diese aussergewöhnliche Operation konnte pünktlich und ohne Zwischenfälle abgewickelt werden.

Saisonschwankungen nach Ladekategorien 1956
(Index 100 = Durchschnittsmonat)



Verkehrsentwicklung nach Fluggebieten 1956



Nordatlantik

Der Nordatlantikverkehr entwickelte sich befriedigend. Insbesondere zeigte der Wintersportverkehr zu Anfang des Jahres einen erfreulichen Aufschwung. Über Erwartungen guten Zuspruch fand der einmal wöchentlich geführte Erstklass-

kurs. Ab Ende Dezember wurden auf sämtlichen Passagierkursen DC-7C eingesetzt.

Südatlantik

Die Südatlantikkurse waren während längerer Zeit voll ausgebucht; der Verkehr nach Südamerika übertraf unsere Hoffnungen. Demnach erscheint die Ausgangslage für die Verdoppelung der Kurszahl im Jahre 1957 und die Verlängerung der Linie bis Buenos Aires günstig.

Aussenvertretungen

Im Berichtsjahr wurden in folgenden Städten neue Swissair-Vertretungen eröffnet: Palma de Mallorca, Toronto, Köln, Atlanta, Dallas. In Paris, Amsterdam, Alexandrien, Los Angeles und Madrid wurden neue Ladenlokaltäten bezogen.

Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin

Aus organisatorischen Gründen und zur besseren Pflege des deutsch-schweizerischen und Tessiner Marktes wurde für diese Gebiete eine eigene Verkaufsleitung geschaffen. Damit werden die Fachabteilungen der Hauptverwaltung entlastet und eine aufksamere Bedienung der Kunden und Agenten gesichert.

Frachtverkehr

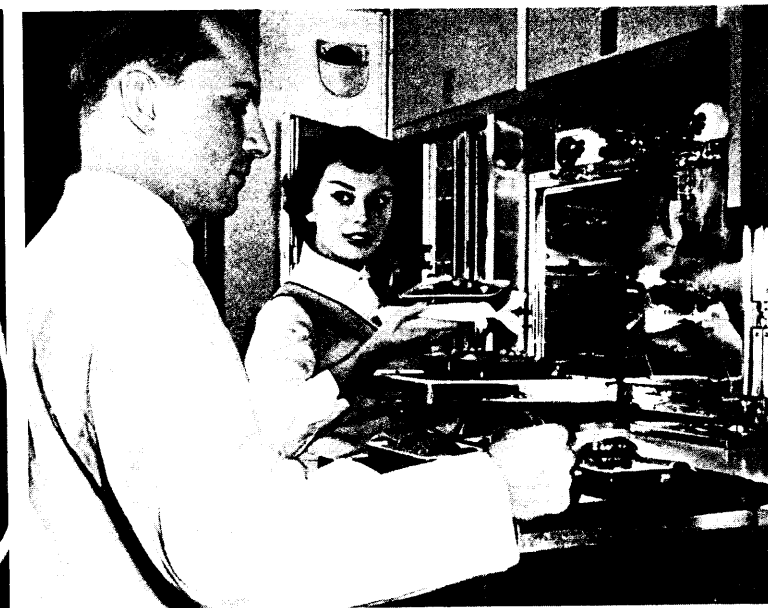
Mit dem Frachtkurs nach New York, der gegen Ende des Jahres zweimal wöchentlich geführt wurde, beförderten wir erheblich mehr Güter als im Vorjahr. Auch in den übrigen Gebieten kann eine erfreuliche Steigerung des Frachtverkehrs festgestellt werden. Die verbesserten Zulademöglichkeiten im Europaverkehr, die der Einsatz der Convair Metropolitan bietet, waren daher besonders willkommen. Ohne Zweifel ist der Luftfrachtverkehr weiterhin stark entwicklungsfähig. Der Kundendienst in New York Idlewild wurde durch den Bezug eines neuen Frachtgebäudes erleichtert.

III. Betrieb

Nachwuchsprobleme und Ausbildung

Die Vergrößerung unserer Flotte bringt einen immer weiter wachsenden Bedarf gerade auch an jenen hochqualifizierten Kräften mit sich, die wir für den Flugdienst benötigen. Auf das schwierige Problem der Pilotenrekrutierung haben wir schon wiederholt hingewiesen. Vom Militärflugwesen können wir nur noch einen Teil unseres Pilotennachwuchses übernehmen, und auch dieser muss jeweils in langen Kursen geschult werden. In der Anstellung ausländischer Piloten wollen wir möglichste Zurückhaltung üben. Wir müssen daher unsere künftigen Flieger schon in verhältnismässig sehr jungen Jahren gewinnen. Wohl finden wir bei

der Jugend eine natürliche Begeisterung für das Fliegen; allein die vielen besonderen Eigenschaften, die namentlich ein Pilot haben muss, besitzen nur wenige, und gerade diese haben häufig andere Lebenspläne. Wir mussten daher erkennen, dass ohne eine ausgedehnte Aufklärungsarbeit über die Verkehrsfliegerei als Lebensberuf nicht auszukommen ist. Im Berichtsjahr wurde deswegen begonnen, durch Vorträge und Führungen die Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten bei der Swissair bekannt werden zu lassen. Mangels eines entsprechenden Lehrgangs an öffentlichen Lehranstalten – wir haben schon früher darauf hingewiesen, dass hier offenkundig eine Aufgabe des Staates vorliegt – müssen wir eine kostspielige eigene Verkehrsfliegerschule



aufbauen. Wir hoffen nun, auch geeignete Schüler in ausreichender Zahl zu finden. Der zu diesem Zwecke letzten Sommer durchgeführte Studentenflugkurs zeigte ermutigende Resultate; er wird 1957 wiederholt. Allgemein dürfen wir glücklicherweise feststellen, dass sich eine immer grössere Zahl von jungen Leuten für die fliegerischen Berufe interessiert und erkennt, dass in diesen Berufen eine verheissungsvolle Zukunft liegt. Bei den zuständigen Bundesbehörden ist nun eine Vorlage in Vorbereitung, die zur Lösung dieser Probleme Wesentliches beitragen dürfte. Neben den üblichen Ausbildungs- und Wiederholungskursen für das fliegende Personal musste im Berichtsjahr auch die Umschulung auf die neuen Flugzeugtypen Metropolitan und DC-7C durchgeführt werden. Es darf als ein gutes Zeichen betrachtet werden, dass mehr und mehr auch ausländische Gesellschaften sich veranlasst sehen, Gruppen ihres Personals an Lehrgängen der Swissair teilnehmen zu lassen.

IV. Flugzeugpark und technischer Betrieb

Am Jahresende setzte sich unsere Flotte aus nachstehenden 29 Einheiten zusammen:

2 DC-7C
6 DC-6B
3 DC-4
7 Convair Metropolitan
2 Convair-240
8 DC-3
1 Dakota-Frachtflugzeug

Die Convair-240-Flotte wurde im Berichtsjahr an eine amerikanische Gesellschaft verkauft, wobei uns diese zwei Flugzeuge auf Grund eines Chartervertrages noch für einige Monate überliess.

Pflege des Kundendienstes

Zahlreiche Massnahmen baulicher und organisatorischer Natur dienten der Verbesserung des Kundendienstes. Namentlich galt es, im In- und Ausland immer wieder Lösungen für die allerorten entstehenden Platzprobleme zu finden.

Die Ausbildung des Personals, das mit den Kunden in Berührung kommt, wurde systematisiert. In besonderen Lehrgängen mit eigens dafür verfassten Lehrbüchern werden diese Angestellten auf ihre Aufgaben vorbereitet. Wir glauben, dass in der Erziehung eines zuvorkommenden, sicher auftretenden und wohlorientierten Personals ansehnliche Fortschritte erzielt wurden.

Die Verpflegung an Bord unserer Flugzeuge erfreut sich in der internationalen Reisewelt eines guten Rufes, der uns auch eine ständige Verpflichtung bedeutet.

Neu in unserem Park sind die DC-7C- und die Metropolitan-Flugzeuge. Die Wartung dieser beiden Typen bedingte verschiedene Umstellungen im technischen Betrieb. Es mussten namentlich neue Docks erstellt und die Motorenwerkstatt sowie die Prüfstände umgebaut werden. Die Werkzeuge für die Wartung der DC-7C wurden in den eigenen Werkstätten hergestellt.

Mit dem Einbau von Radaranlagen in die DC-6B wurde begonnen. Im Frühling 1957 wird die ganze Gruppe dieser Flugzeuge, gleich wie die DC-7C und die Metropolitans, mit Bordradar ausgestattet sein. Auch die Funkausrüstung der DC-6B wurde dem letzten Stand der Technik angepasst. Der Fortschritt auf dem Gebiet der Flugsicherheit rechtfertigt die hohen Kosten dieses Umbaus und der damit verbundenen längeren Stilllegung kostbarer Einheiten.

Die Rationalisierung des technischen Dienstes schritt weiter fort. Zahlreiche Arbeitsplätze in den Werkstätten wurden neu gestaltet und die Arbeitsabläufe noch sorgfältiger überwacht. Die Schulung unserer Facharbeiter wurde planmässig ausgebaut.

Zu Ende des Berichtsjahres verfügt die Swissair auf elf Aussenstationen über schweizerisches technisches Personal, das im eigenen Betrieb ausgebildet wurde und daher unseren hochgespannten Anforderungen besonders gut entspricht.





Zum Leiter des im Berichtsjahr geschaffenen Planungsdienstes und Mitglied der Geschäftsleitung wurde Herr A. Baltensweiler, dipl. ing. ETH, ernannt. Der Personalbestand ist vom 1. Januar bis 31. Dezember 1956 von 3223 auf 3881 Personen gestiegen. Die Personalvermehrung ist teils eine unmittelbare Folge der Verkehrszunahme und der Flottenerweiterung im Berichtsjahr, teils ist sie bereits bedingt durch die bevorstehende Ausweitung unseres Streckennetzes. Wie für die übrige schweizerische Wirtschaft ist es auch für die Swissair zur Zeit nicht leicht, Personal zu finden, das die volle Eignung mitbringt. Nach einlässlichen Verhandlungen mit den Personalverbänden des Bodenpersonals in der Schweiz wurden die Saläransätze abgeändert. Die wesentlichen Verbesserungen tragen dem weitem Ansteigen der Lebenskosten und des

allgemeinen Lohnniveaus sowie den hohen Anforderungen an unser Personal Rechnung. Sie dürften die Stabilität unseres Personalkörpers günstig beeinflussen. Das Dienstverhältnis der Bordmechaniker wurde durch einen Kollektivarbeitsvertrag neu geordnet und der Vertrag für das Kabinenpersonal revidiert. Auch dieses Jahr wieder haben sich die Personalkosten naturgemäss erhöht; sie betragen 52,5 Millionen Franken.

Das Personal hat sich im Berichtsjahr wiederum voll für die Swissair eingesetzt und, oftmals unter aussergewöhnlichen Umständen, treu und mit Erfolg seine Pflichten erfüllt. Der Verwaltungsrat möchte an dieser Stelle der Geschäftsleitung und dem in aller Welt tätigen Swissair-Personal Anerkennung und Dank für seine Dienste aussprechen.

VI. Verwaltungsrat

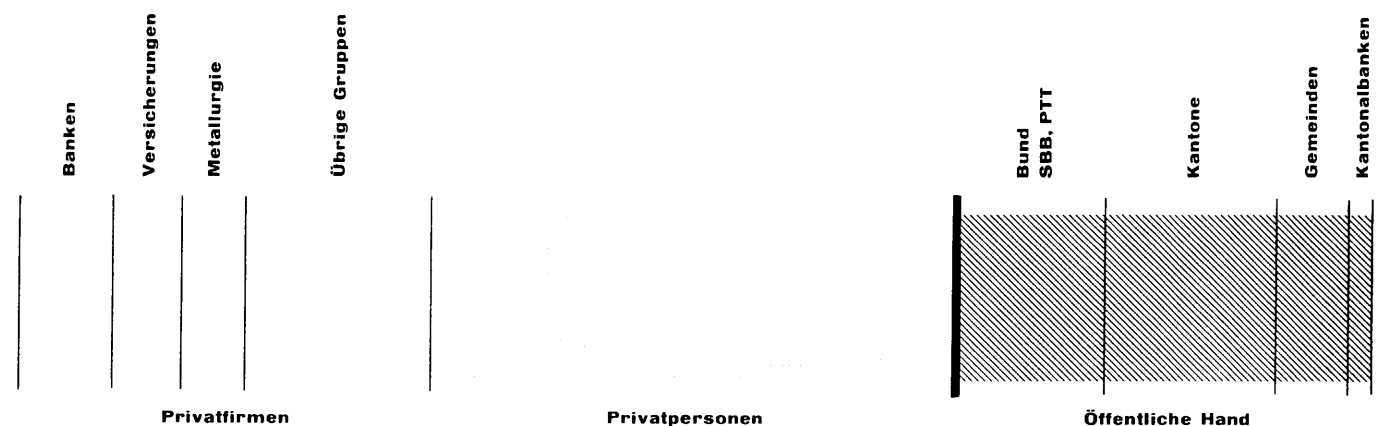
Herr Dr. Max Iklé, früherer Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung und heute Mitglied der Generaldirektion der Schweizerischen Nationalbank, ist Ende 1956 aus dem Verwaltungsrat, dem er seit 1948 angehörte, ausgeschieden. An seine Stelle als Vertreter des Bundes im Verwaltungsrat tritt Herr Dr. Victor Umbricht, neuer Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung. Bis zum 1. April 1957 übt Herr Vizedirektor Dr. Willy Grütter das Mandat interimistisch aus.

Mit dem Datum der Generalversammlung vom 27. März 1957 läuft die Amtsdauer folgender Mitglieder des Verwaltungsrates ab:

Jos. R. Belmont
Jacques de Saugy

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

Verteilung des Aktienkapitals





Bilanz

Unsere Bilanz hat sich infolge des allgemeinen Ausbaues der Unternehmung – hauptsächlich der Erweiterung des Flugzeugparkes – und der dadurch bedingten Finanzierungs-massnahmen sowohl summenmässig als auch strukturell verändert.

Anlage- und Umlaufvermögen haben zugenommen. Dabei ist das Anlagevermögen im Verhältnis zum Umlaufvermögen stark gestiegen:

	1955	1956
Anlagevermögen	49 %	58 %
Umlaufvermögen	51 %	42 %
	100 %	100 %

Beim Umlaufvermögen sind ausser den Materialbeständen vor allem die flüssigen Mittel bedeutend grösser als im Vorjahr.

Das Eigenversicherungskonto beim Bund reduzierte sich zufolge des Verlustes eines Metropolitan-Flugzeugs beim Überflug aus den USA.

Auf der Seite der Passiven ist die absolute und relative Zunahme des Eigen- und des langfristigen Fremdkapitals bemerkenswert. Das Verhältnis zwischen Eigen- und Fremdkapital ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

	1955	1956
Eigenkapital	20 %	34 %
Fremdkapital	80 %	66 %
	100 %	100 %
Eigen- und langfristiges Fremdkapital	22 %	65 %
kurzfristiges Fremdkapital	78 %	35 %
	100 %	100 %

Gewinn- und Verlustrechnung

Gegen Ende des Berichtsjahres begann sich in den Kosten bereits die für 1957 geplante grosse Erweiterung des Streckennetzes auszuwirken. Nicht unwesentlich haben die anhaltende Materialverteuerung sowie die Erhöhung des Lohnniveaus zur Kostensteigerung beigetragen. Die prozentualen Anteile der einzelnen Kostenarten am Gesamtaufwand veränderten sich nur in geringem Masse.

Die Erträge haben sich weiterhin erfreulich entwickelt und um 17% zugenommen. Da vor allem die Transporterträge aus dem regelmässigen Streckenverkehr ausschlaggebend sind, sei deren Entwicklung an Hand folgender Tabelle dargestellt:

Fluggebiete	Zunahme gegenüber dem Vorjahr in %	Anteil am gesamten Streckenertrag in %	
		1955	1956
Europa	22,2	46,8	49,4
Mittlerer Osten	10,5	14,7	14,1
Nordatlantik	9,4	32,0	30,3
Südatlantik	10,8	6,5	6,2
	15,6	100,0	100,0

Aufwand und Ertrag stehen weiterhin in einem gesunden Verhältnis zueinander.

Aus dem Verkauf der Convair-240 wurde ein Buchgewinn von 6,9 Millionen Franken erzielt, welcher gesamthaft für ausserordentliche Abschreibungen verwendet wurde (2,6 Millionen Franken für zusätzliche Abschreibungen auf dem Flugzeugpark, 3,0 Millionen Franken als Rückstellung für Vorabschreibung von Mehrwerten infolge von Um- und Ausbauten an Flugzeugen, 1,3 Millionen Franken als Restamortisation der Kosten aus der Kapitalerhöhung und der Obligationenanleihe). Das Resultat der Gewinn- und Verlustrechnung wird also durch diesen Buchgewinn nicht verändert. Er zeigt, dass unsere Abschreibungssätze reichlich bemessen sind.

Bei vorsichtiger Bilanzierung können wir wiederum einen erfreulichen Reingewinn ausweisen, der die Aufrechterhaltung der letztjährigen Dividende von 6% gestattet.

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 1956 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1956 Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1956 von
folgende Zuweisungen vorzunehmen:

a) an den statutarischen Reservefonds	Fr. 300 000.—	
b) an die Allgemeine Pensionskasse der Swissair	Fr. 200 000.—	Fr. 500 000.—
vom verbleibenden Gewinn von		Fr. 2 145 490.02
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1956		Fr. 266 116.98
insgesamt somit von		Fr. 2 411 607.—
- c) eine Dividende von brutto 6% auszurichten, zahlbar vom 28. März 1957 an gegen Coupon Nr. 9,
 - auf dem alten Aktienkapital von Fr. 14 000 000.— mit Fr. 21.— pro Aktie, abzüglich 30% Coupon- und Verrechnungssteuer, also Fr. 14.70 netto,
 - auf dem neuen Aktienkapital von Fr. 28 000 000.— mit Fr. 15.75 pro Aktie, abzüglich 30% Coupon- und Verrechnungssteuer, also Fr. 11.— netto
- d) den Saldo von
auf neue Rechnung vorzutragen.

	Fr. 2 100 000.—	
		Fr. 311 607.—

Zürich, den 25. Februar 1957

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 1956 beidseitig mit Fr. 143 186 463.39 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1956 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 1956 einen Gewinn aus von	Fr. 2 645 490.02
der sich zuzüglich Gewinnvortrag aus dem Vorjahr von	Fr. 266 116.98
an den verfügbaren Gesamtgewinn von	Fr. 2 911 607.—
erhöht.	

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 2. März 1957

Hochachtungsvoll
Schweizerische Treuhandgesellschaft
Schai **Killer**

Bilanz per 31. Dezember 1956

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven	Fr.	Fr.	Fr.	Passiven	Fr.	Fr.	Fr.
Anlagevermögen				Eigenkapital			
Flugzeuge:				Aktienkapital	42 000 000.—		
Zellen	43 531 470.—			Statutarischer Reservefonds	<u>1 200 000.—</u>		
Motoren	11 209 080.—			Total Eigenkapital			43 200 000.—
Propeller und Funkeinrichtungen	2 903 319.—						
Flugzeugwechselteile (Versicherungswert Fr. 25 854 000.—)	<u>10 215 100.15</u>	67 858 969.15		Fremdkapital			
Immobilien, Werkstatt- und Werfteinrichtungen, Fahrzeuge,				Obligationenanleihe	30 000 000.—		
Mobiliar und Spezialinstallationen		13 419 484.85		Hypothekarschulden	1 310 000.—		
(Versicherungswert Fr. 32 054 000.—)		<u>81 278 454.—</u>		Allgemeine Kreditoren und transitorische Passiven	50 569 003.02		
Beteiligungen und Wertschriften		<u>30 015.—</u>		Dividendenkonto	<u>1 117.20</u>		
Total Anlagevermögen			81 308 469.—	Total Fremdkapital			81 880 120.22
Umlaufvermögen				Diverse Passiven			
Verbrauchsmaterialvorräte (Versicherungswert Fr. 17 636 000.—)		6 401 010.—		Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund	1 642 117.50		
Flüssige Mittel:				Rückstellungen und Wertberichtigungen	13 265 189.37		
Kassa und Postcheck	1 605 161.80			Barkautionen	<u>287 429.30</u>		
Banken	<u>12 428 023.68</u>	14 033 185.48		Total diverse Passiven			15 194 736.17
Anzahlungen	12 436 377.60						
Debitoren und transitorische Aktiven	<u>25 545 799.31</u>	<u>37 982 176.91</u>		Gewinnsaldo			
Total Umlaufvermögen			58 416 372.39	Gewinnsaldo			<u>2 911 607.—</u>
Diverse Aktiven				Eventualverpflichtungen			<u>143 186 463.39</u>
Swissair-Eigenversicherung beim Bund		3 380 104.05					
Barkautionen		<u>81 517.95</u>					
Total diverse Aktiven			<u>3 461 622.—</u>				
			<u>143 186 463.39</u>				
Eventualforderungen		Fr. 641 248.25				Fr. 641 248.25	

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1956

Aufwand	Fr.	Fr.	Fr.	Ertrag
Personalkosten:				
Saläre und Deplacementsspesen	48 239 056.31			
Versicherungsprämien	<u>4 255 206.38</u>	52 494 262.69		
Material- und Bodenorganisationskosten:				
Betriebsstoffverbrauch, Flugzeugunterhalt und sonstiges Material	40 229 625.96			
Bodenorganisationskosten	9 577 435.74			
Miet- und Raumkosten für Betrieb und Verwaltung	<u>4 310 855.32</u>	54 117 917.02		
Betriebsversicherungen		4 110 330.88		
Verschiedene Betriebs- und Verwaltungskosten				
Kapitalkosten und Steuern	5 054 358.92			
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>9 032 285.98</u>	14 086 644.90		
Propaganda- und diverse Verkaufskosten		5 309 995.95		
Provisionskosten		10 939 030.69		
Abschreibungen:				
Abschreibungen auf Immobilien, Betriebseinrichtungen, Mobilien und Fahrzeugpark	2 299 747.64			
Abschreibungen auf Flugzeugpark und Wechselteillager	<u>13 006 454.75</u>	15 306 200.00		
Gewinn- und Verlustkonto:				
Gewinn aus 1956	2 645 490.02			
Gewinnvortrag vom Vorjahr	<u>266 116.98</u>	<u>2 911 607.—</u>		
		<u>159 275 991.52</u>		<u>159 275 991.52</u>
			Gewinnvortrag vom Vorjahr	266 116.98
			Erträge aus:	
			Passagier-, Fracht- und Postbeförderung (einschliesslich Sonderflüge)	138 304 299.57
			Bodenorganisationsdienste, Aufträge Dritter sowie Provisionen aus Passagier- und Frachtverkehr	12 088 458.45
			Diverse übrige Erträge	<u>8 117 116.52</u>
			Bundesbeitrag an die Ausbildungskosten für das Luftfahrtpersonal	500 000.—

Schlussbilanz per 31. Dezember 1956

(nach erfolgter Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

Aktiven	Fr.	Fr.	Fr.	Passiven	Fr.	Fr.	Fr.
Anlagevermögen				Eigenkapital			
Flugzeuge:				Aktienkapital	42 000 000.—		
Zellen	43 531 470.—			Statutarischer Reservefonds	<u>1 500 000.—</u>		
Motoren	11 209 080.—			Total Eigenkapital		43 500 000.—	
Propeller und Funkeinrichtungen	2 903 319.—						
Flugzeugwechselteile (Versicherungswert Fr. 25 854 000.—)	<u>10 215 100.15</u>	67 858 969.15					
				Fremdkapital			
Immobilien, Werkstatt- und Werfteinrichtungen, Fahrzeuge,				Obligationenanleihe	30 000 000.—		
Mobiliar und Spezialinstallationen		<u>13 419 484.85</u>		Hypothekarschulden	1 310 000.—		
(Versicherungswert Fr. 32 054 000.—)		81 278 454.—		Allgemeine Kreditoren und transitorische Passiven	50 769 003.02		
Beteiligungen und Wertschriften		<u>30 015.—</u>		Dividendenkonto	<u>2 101 117.20</u>		
Total Anlagevermögen			81 308 469.—	Total Fremdkapital		84 180 120.22	
				Diverse Passiven			
Umlaufvermögen				Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund	1 642 117.50		
Verbrauchsmaterialvorräte (Versicherungswert Fr. 17 636 000.—)		6 401 010.—		Rückstellungen und Wertberichtigungen	13 265 189.37		
Flüssige Mittel:				Barkautionen	<u>287 429.30</u>		
Kassa und Postcheck	1 605 161.80						
Banken	<u>12 428 023.68</u>	14 033 185.48					
Anzahlungen	12 436 377.60						
Debitoren und transitorische Aktiven	<u>25 545 799.31</u>	<u>37 982 176.91</u>		Total diverse Passiven		15 194 736.17	
Total Umlaufvermögen			58 416 372.39				
				Gewinnsaldo			
Diverse Aktiven				Gewinnsaldo auf neue Rechnung		311 607.—	
Swissair-Eigenversicherung beim Bund		3 380 104.05				<u>311 607.—</u>	
Barkautionen		<u>81 517.95</u>				<u>143 186 463.39</u>	
Total diverse Aktiven			<u>3 461 622.—</u>				
			<u>143 186 463.39</u>	Eventualverpflichtungen	Fr. 641 248.25		
Eventualforderungen	Fr. 641 248.25						