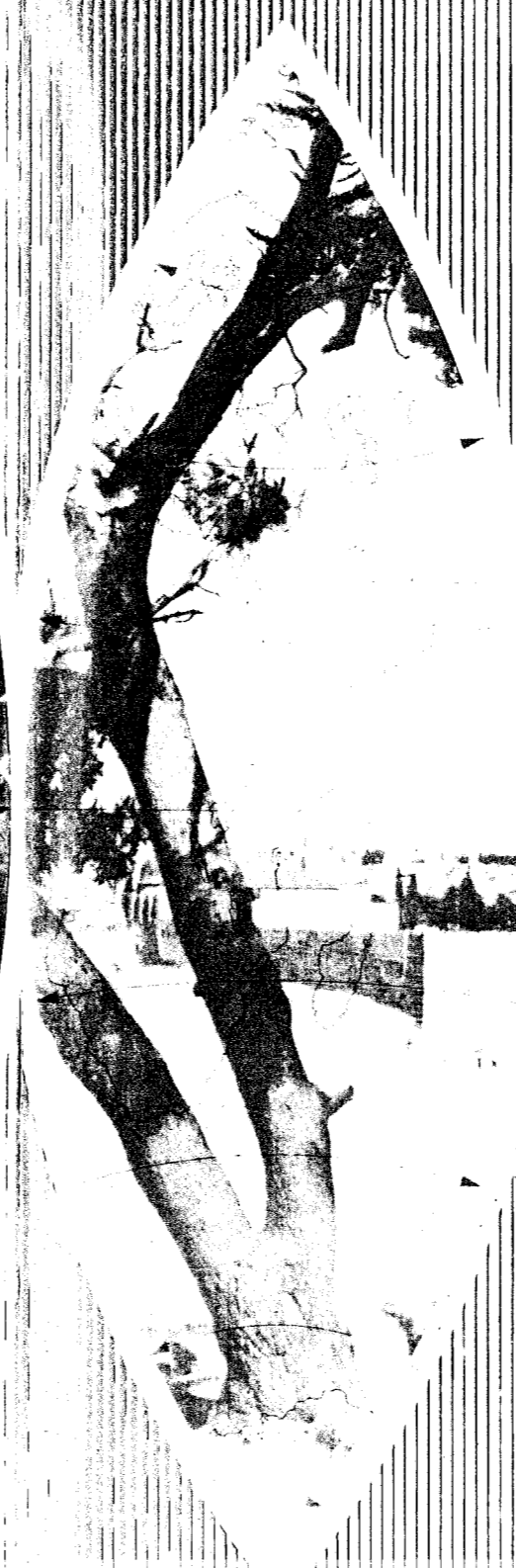
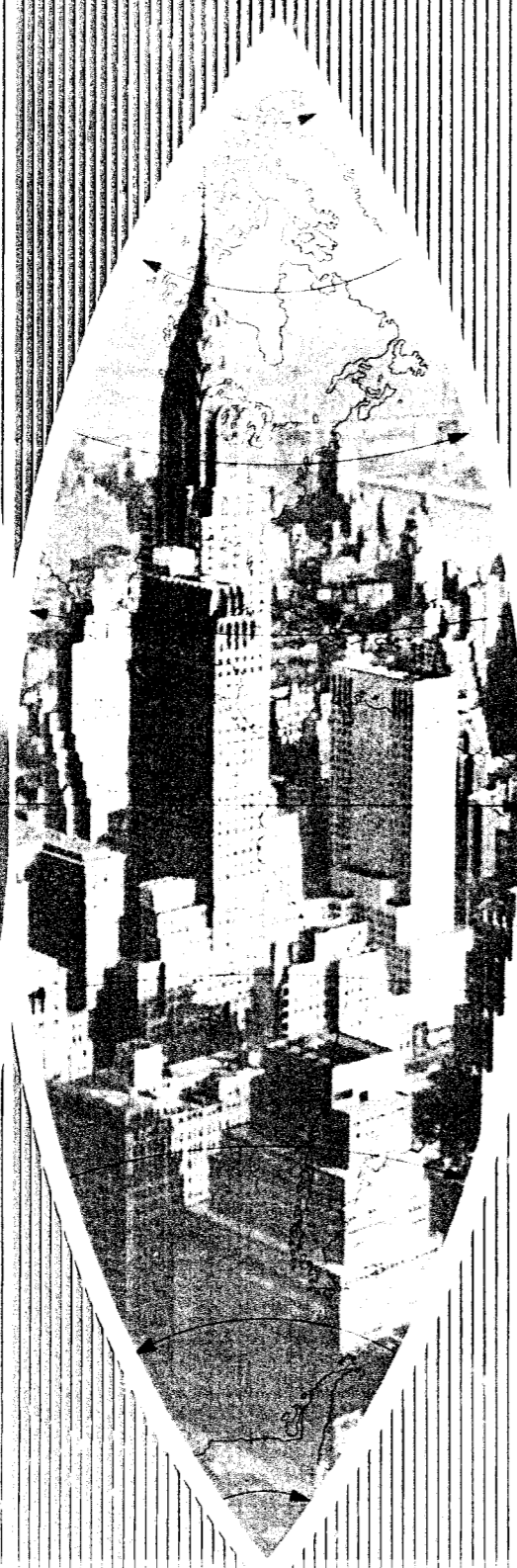


SWISSAIR

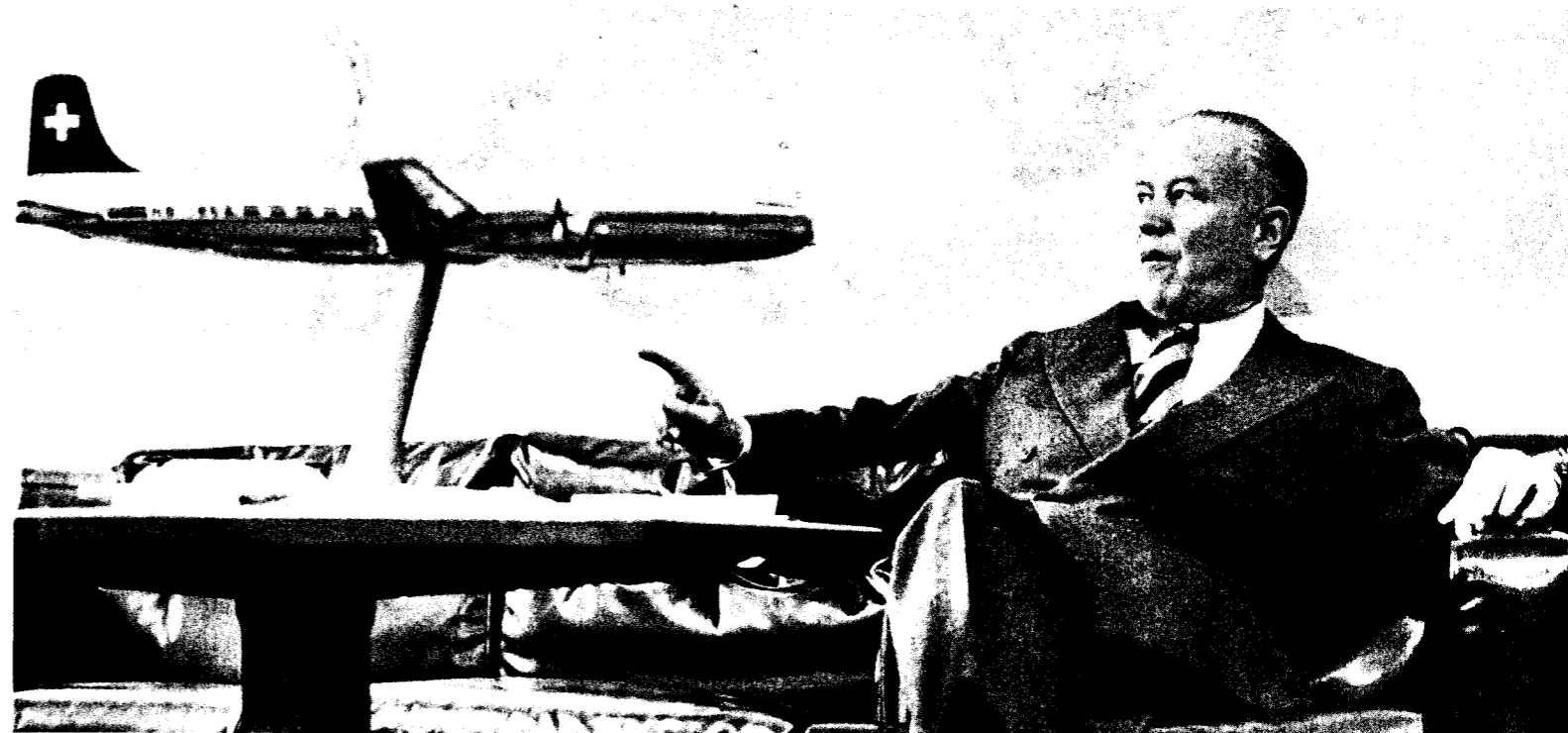
Geschäftsbericht und Rechnung

SWISSAIR

1957



des Verwaltungsrates der Swissair
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre
vom 2. April 1958
über das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1957



Wir müssen, ehe wir die Berichterstattung über das abgelaufene Jahr beginnen, eines schmerzlichen Ereignisses gedenken, das kurz nach Jahresende eingetreten ist. Am Abend des 6. Januar 1958 verstarb unerwartet nach kurzer Krankheit der Präsident unseres Verwaltungsrates, Herr Dr. Rudolf V. Heberlein.

Der Verstorbene hat sich, getragen von einem unbeirrbaren Zukunftsglauben, mit der ganzen Kraft seiner ungewöhn-

lichen Persönlichkeit für den Aufbau der Swissair eingesetzt. Klar, geradlinig, entschlossen und grosszügig hat er die Geschicke der Gesellschaft geleitet. Die Entwicklung des Luftverkehrs und der Swissair hat seine Zuversicht bestätigt. Er hat Grosses und Entscheidendes geleistet, ohne je seinen persönlichen Einsatz zu messen. Sein Geist bleibt lebendig, sein Werk dauert fort. In tiefer Dankbarkeit ehren wir sein Andenken.

Verwaltungsrat

Präsident	Dr. Rudolf V. Heberlein †	Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Firma Heberlein & Co. AG., Wattwil (gest. 6. Januar 1958)
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 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. Victor H. Umbricht *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. bis 31. März 1957) Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern 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 Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, Bern (ab 1. April 1957) 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 (gest. 6. Januar 1958)
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	Zentraler Personaldienst
Armin Baltensweiler	Planungsdienst
Dr. Heinz Haas	Generalsekretär

Direktion für die Westschweiz

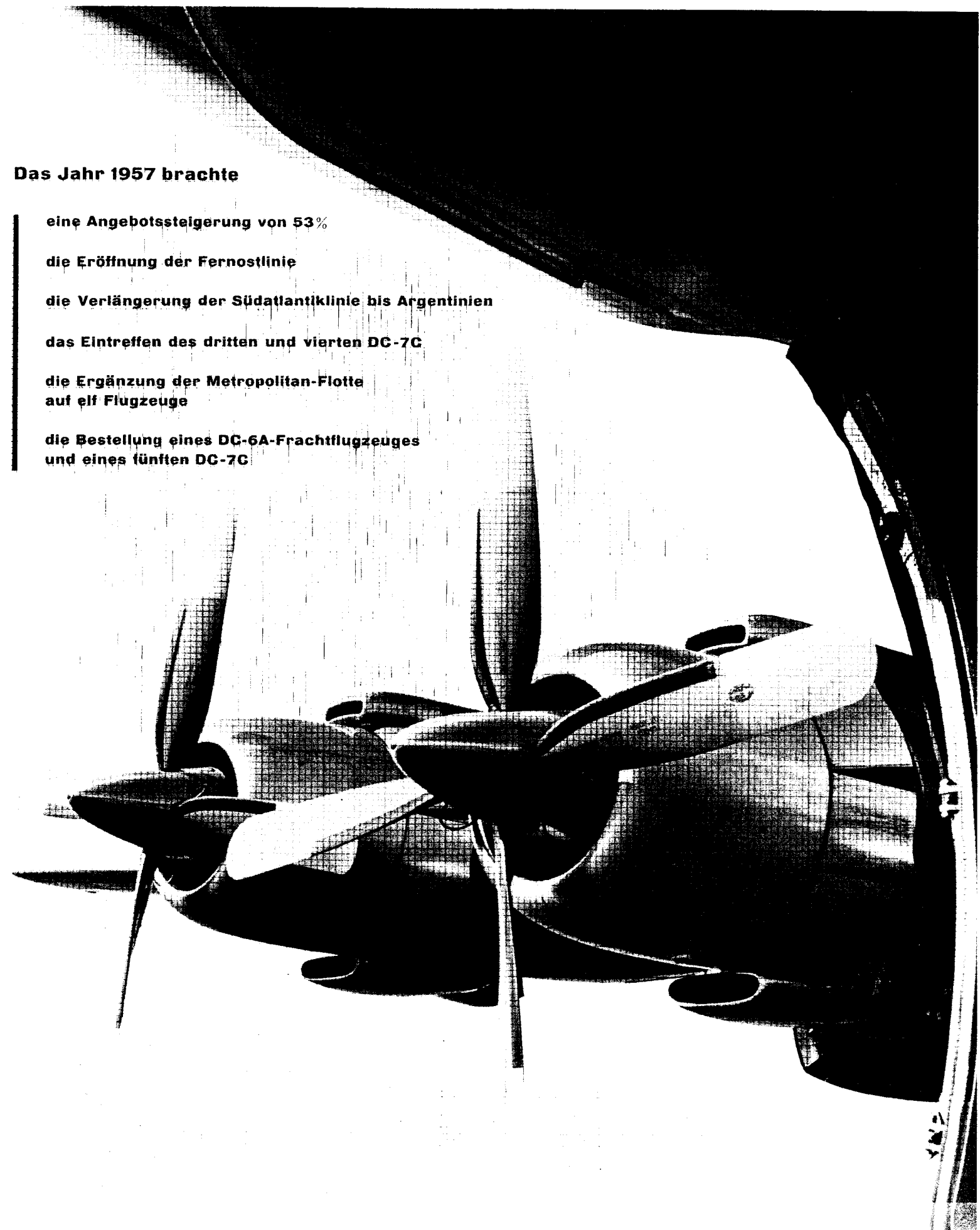
Ulrich Keller

1957 – wichtigste Zahlen und Tatsachen

Verkehrsleistungen	1957	1956
Anzahl Flüge	27 430	24 006
Flugkilometer	29 133 419	22 070 053
Flugstunden	73 954	60 472
Angebotene tkm	169 176 531	110 402 912
Ausgelastete tkm <small>(zahlende Last, ausgedrückt in Tonnenkilometern)</small>	104 235 336	73 201 432
davon Passagier-tkm	66 098 436	45 914 628
Gepäck-tkm	16 883 093	11 635 798
Fracht-tkm	15 812 244	11 852 095
Post-tkm	5 441 563	3 798 911
Beförderte Etappenpassagiere	992 911	773 956
Länge der durchschnittlichen Reise eines Passagiers	1159 km	1020 km
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	61,6%	66,5%
Kosten und Ertrag		
Gesamtertrag	Fr. 210 491 531.—	Fr. 159 009 874.54
Ertrag pro 100 angebotene tkm	Fr. 124.40	Fr. 144.03
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)	Fr. 186 319 962.—	Fr. 141 058 182.13
Kosten pro 100 angebotene tkm	Fr. 110.15	Fr. 127.77
Reingewinn des Geschäftsjahres		
	Fr. 31 754 50.—	Fr. 2 645 490.02

Das Jahr 1957 brachte

- eine Angebotssteigerung von 53%
- die Eröffnung der Fernostlinie
- die Verlängerung der Südatlantiklinie bis Argentinien
- das Eintreffen des dritten und vierten DC-7C
- die Ergänzung der Metropolitan-Flotte auf elf Flugzeuge
- die Bestellung eines DC-6A-Frachtflugzeuges und eines fünften DC-7C





Ein Jahr starker Expansion

Im vergangenen Frühjahr wurde unsere Metropolitan-Flotte auf elf Einheiten ergänzt, und im Sommer trafen der dritte und der vierte DC-7C ein. Die erhöhte Kapazität der Flotte erlaubte, das Angebot an Tonnenkilometern in Europa um 48%, im Verkehr nach dem Mittleren Osten um 31%, auf dem Nordatlantik um 31%, dem Südatlantik um 106% zu erhöhen und, vor allem, eine Route nach dem Fernen Osten zu eröffnen. Mit einem Gesamtangebot von 169 Millionen Tonnenkilometern - 53% mehr als im Jahre 1956 - und einem Streckennetz, das einen grossen Teil des Erdballs umspannt, nimmt die Swissair heute im Weltluftverkehr eine beachtliche Stellung ein, die dem Ansehen unseres Landes und der Bedeutung von Industrie, Handel und Fremdenverkehr der

Schweiz entspricht. Zur Bewältigung dieser Produktionssteigerung, welche die durchschnittliche Wachstumsrate des Weltluftverkehrs erheblich übertraf, mussten zahlreiche organisatorische, betriebliche und technische Aufgaben gelöst werden. Während die Verlängerung der Südamerikalinie nach Montevideo und Buenos Aires keine völlig ungewohnten Probleme stellte, bedeutete die Einrichtung der Fernostroute ein Vordringen in Gebiete, wo uns bisher jede Erfahrung fehlte.

Erfahrungen mit den neuen Flugzeugen

Wie es frühere Erfahrungen mit andern neuen Flugzeugtypen erwarten liessen; mussten bei der Einführung des DC-7C gewisse technische Anlaufschwierigkeiten über-

wunden werden. Wir dürfen heute feststellen, dass sich dieses Flugzeug, namentlich auf den Strecken mit längsten Etappen, gut bewährt und auch wirtschaftlich die gehegten Erwartungen erfüllt; in der internationalen Spitzenkonkurrenz wären wir ohne den DC-7C bereits ins Hintertreffen geraten. Sehr zufrieden sind wir auch mit den Metropolitans, welche die Gunst des Publikums gefunden haben und sich durch besondere Zuverlässigkeit auszeichnen. Die Tatsache, dass die Triebwerke dieser Flugzeuge mit denjenigen der DC-6B identisch sind, hat sich, wie erwartet, als ein grosser Vorteil erwiesen.

Wirtschaftliches Ergebnis

Rasche Produktionserhöhungen und die Einführung bedeutender neuer Strecken führen im Luftverkehr jeweils zu einer vorübergehenden Verringerung der durchschnittlichen Auslastung. 1956 betrug der Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs 66,5%; im Berichtsjahr belief er sich auf 61,6%. Wenn die Nachfrage demnach mit der sprunghaften Steigerung des Angebotes auch nicht völlig Schritt hielt, so ist sie doch erheblich gewachsen; gegenüber 73,2 Millionen ausgelasteten Tonnenkilometern im Vorjahr können wir 1957 104,2 Millionen verzeichnen, einen Zuwachs von 42%. Auf der andern Seite hat die Leitung einen ständigen Kampf gegen die steigenden Kosten zu führen. Dass der vergrösserte Betriebsumfang zu einer (absolut) höheren Kostensumme führt, ist an sich natürlich. Daneben war es aber notwendig, mit Rücksicht auf die gestiegenen Lebenshaltungskosten, beträchtliche Beträge für Lohnerhöhungen zugunsten des Personals in der Schweiz und im Ausland aufzuwenden, und die Materialpreise sind ebenfalls weiter gestiegen. Die bedeutende Betriebsausweitung und eine sparsame Ausgabenpolitik haben es gestattet, den Kostenansatz pro 100 offerierte Tonnenkilometer trotzdem zu senken, genügend, um bei dem verminderten Auslastungsfaktor und den nur wenig veränderten Tarifen das finanzielle Gleichgewicht zu wahren. Die Kostenentwicklung wird weiterhin der genauesten Überwachung bedürfen. Verglichen mit 1956, sind die Gesamteinnahmen von 159 auf 210 Millionen Franken gestiegen, die Gesamtkosten ohne Abschreibungen von 141 auf 186 Millionen Franken. Die Abschreibungen erhöhten sich, bei einer unveränderten Abschreibungsdauer von sieben Jahren für die Flugzeuge und Ersatzteile, von 15,3 auf 21,0 Millionen Franken. Es verbleibt damit ein Reinertrag des Geschäftsjahres von 3 175 450 Franken.

Versuche mit inländischen Zubringerdiensten

Von Januar bis März 1957 führten wir eine Serie von Versuchsflügen nach Davos, St. Moritz, Zermatt und La Chaux-de-Fonds mit einem Twin-Pioneer-Flugzeug durch, das wir von der Herstellerfirma, Scottish Aviation Ltd., leihweise zur Verfügung gestellt erhielten. Die Flüge, die sehr grossem Interesse begegneten, haben uns wertvolle Erfahrungen vermittelt. Es hat sich indessen erwiesen, dass ein Flugzeug, das technisch und wirtschaftlich alle Voraussetzungen für einen erfolgreichen Dauerbetrieb von Zubringerdiensten in unseren Bergverhältnissen erfüllen würde, heute noch nicht zur Verfügung steht. Die Frage wird weiterhin sorgfältig im Auge behalten werden.

Elektronische Rechenanlage

Im Bestreben nach Rationalisierung auch der administrativen Arbeiten sind unsere zum Teil zehn Jahre alten Lochkartenmaschinen durch eine elektronische IBM-Datenverarbeitungsanlage mit Magnetrommelrechner ersetzt worden. Die Anlage steht seit Ende 1957 in Betrieb und bedeutet einen beträchtlichen Fortschritt. Sie vereinfacht und beschleunigt nicht nur die bisherige Rechnungsarbeit, sondern erlaubt auch neuartige Auswertungen, die trotz ihrer Wichtigkeit bisher aus zeitlichen oder arbeitstechnischen Gründen nicht durchgeführt werden konnten.

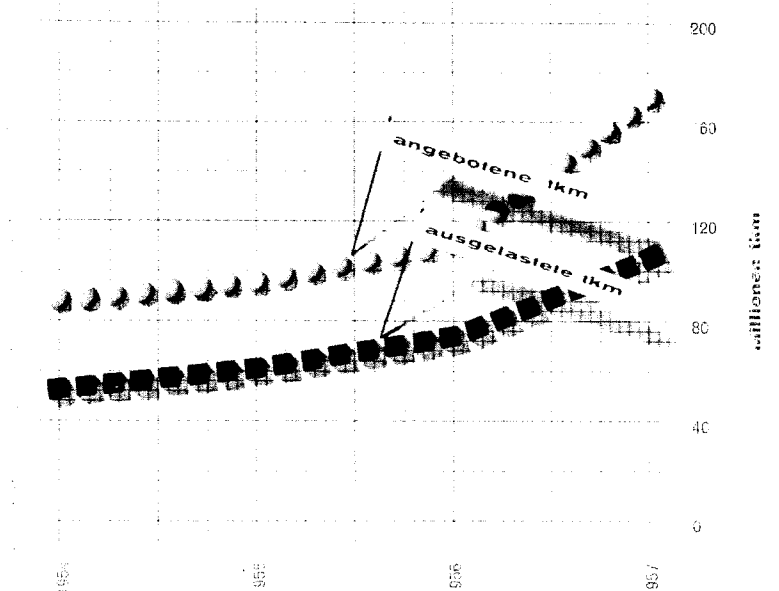
Vorschau auf das kommende Geschäftsjahr

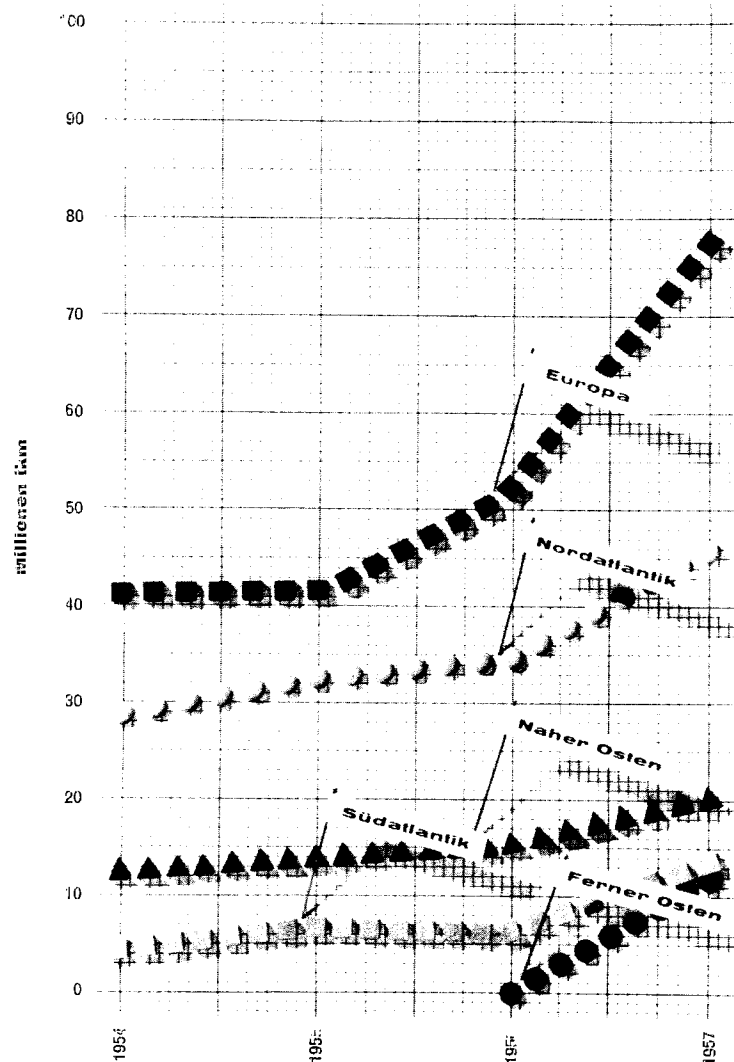
Für 1958 ist keine Erweiterung des Streckennetzes vorgesehen. Unsere Bemühungen werden sich vielmehr darauf richten, das Erreichte zu festigen, den Betrieb zu rationalisieren, durch anhaltende Verkaufsanstrengungen den Auslastungsgrad zu heben und uns im übrigen auf die Probleme zu konzentrieren, welche die Einführung der Gasturbinenflugzeuge stellen wird. Die Flotte wird im Herbst 1958 durch ein DC-6A-Frachtflugzeug und auf Jahresende durch einen fünften DC-7C ergänzt werden; es ist vorgesehen, die drei DC-4 dann zumal zu verkaufen.

Planungsaufgaben

Alle Zweige des Betriebes, voran der Planungsdienst, befassen sich intensiv mit den Vorbereitungen auf die technische Revolution, die sich im Jahre 1960 mit der Einführung der DC-8-Flugzeuge vollziehen wird. Betriebseinrichtungen und Bauten müssen rechtzeitig bereitgestellt werden, und es ist nicht zu umgehen, jetzt schon mit der Einstellung und Ausbildung des zusätzlichen technischen Personals zu beginnen. Die Ausgestaltung der Flugzeuge im einzelnen erfordert viel minutiöse technische Vorarbeit. Das gleiche gilt für die internen Flugvorschriften und die Vorbereitung

Angebot und Nachfrage





Angebot nach Gebieten

der Besetzungen. Im besonderen werden seit Juni 1957 täglich Nordatlantikflüge mit DC-8-Flugzeugen auf Grund der effektiven meteorologischen Daten gerechnet und ausgewertet. Diese sogenannte «Paper Operation» wird bis zum Eintreffen der DC-8 weitergeführt. Damit gewinnen wir unentbehrliche Grundlagen für die rasche und zuverlässige Aufnahme der Operationen. Auch die Wartung der DC-8, die Flugplanung und die Abfertigung bedürfen einlässlicher Vorarbeiten. Das Geschäftsjahr 1958 wird schon spürbare finanzielle Vorbelastungen im Hinblick auf 1960 zu tragen haben.

Noch nicht abgeschlossen sind unsere Studien über die Wahl eines Gasturbinenflugzeuges für mittlere und kurze Etappen. Wie wir bereits letztes Jahr erwähnt haben, wird von den Herstellerfirmen eine ganze Anzahl von Typen, und zwar sowohl von reinen Strahlflugzeugen als von Flugzeugen mit Propellerturbinen, auf den Markt gebracht. Es zeigt sich, dass die Entwicklung auf diesem Gebiet sich beschleunigt und im Hinblick auf die künftige Wettbewerbslage in diesen Einsatzbereichen wohl schon 1958 Entschlüsse von erheblicher finanzieller Tragweite gefasst werden müssen.

Europa

Seit Ende Juni wurde die vollständige Metropolitan-Flotte von elf Einheiten eingesetzt. Dieser Typ kann an sich schon eine grössere Nutzlast mitnehmen als der Convair-240 oder gar der DC-3; überdies lässt er dank seiner Geschwindigkeit neue Rotationsmöglichkeiten, eine häufigere Befliegung verschiedener Strecken zu. Dementsprechend liess sich das Angebot auf dem Europeanetz von 52 auf 77 Millionen Tonnenkilometer erhöhen.

Im Januar wurde ein täglicher Kurs Zürich-Köln aufgenommen, und mit Beginn des Sommerflugplans haben wir ferner eine tägliche Strecke über Düsseldorf nach Stockholm eröffnet. Bei der Bedienung von Nizza und bei den Morgen- und Abendverbindungen zwischen Zürich und Genf wurden die bisher eingesetzten DC-3 grösstenteils durch Metropolitan ersetzt und damit einem namentlich vom schweizerischen reisenden Publikum geäusserten Wunsch entsprochen.

Leider zwang die Knappheit an Besetzungen, die sich durch unvorhersehbare Umstände vorübergehend noch verschärft hatte, uns im Sommer dazu, zeitweilig einige Abstriche am Europa-Flugprogramm zu machen. Die Tagesstrecke Zürich-Brüssel musste während einiger Monate dem Poolpartner ganz überlassen werden, und auch auf der Strecke Zürich-München wurden Einschränkungen notwendig. Charterflüge, Rundflüge, Verdichtungen und Spezialflüge liessen sich nur in einem engen Rahmen durchführen.

Gemäss den Beschlüssen der IATA wurden die europäischen Tarife zum Teil leicht erhöht.

Mittlerer Osten

Auch in diesem Verkehrsgebiet wurde das Angebot stark vermehrt. Dank der lebhaften Nachfrage haben sich dabei die schon letztes Jahr besonders günstigen Ergebnisse in dieser Region noch weiter verbessert. Leider stossen wir allerdings auf Währungs- und Transferschwierigkeiten, die oft zu spürbaren Einbussen in den Einnahmen führen.

Ab April wurde ein neuer wöchentlicher Kurs über Beirut-Bagdad nach Dhahran am Persischen Golf aufgenommen, der bereits befriedigende Resultate ergibt.

Ferner Osten

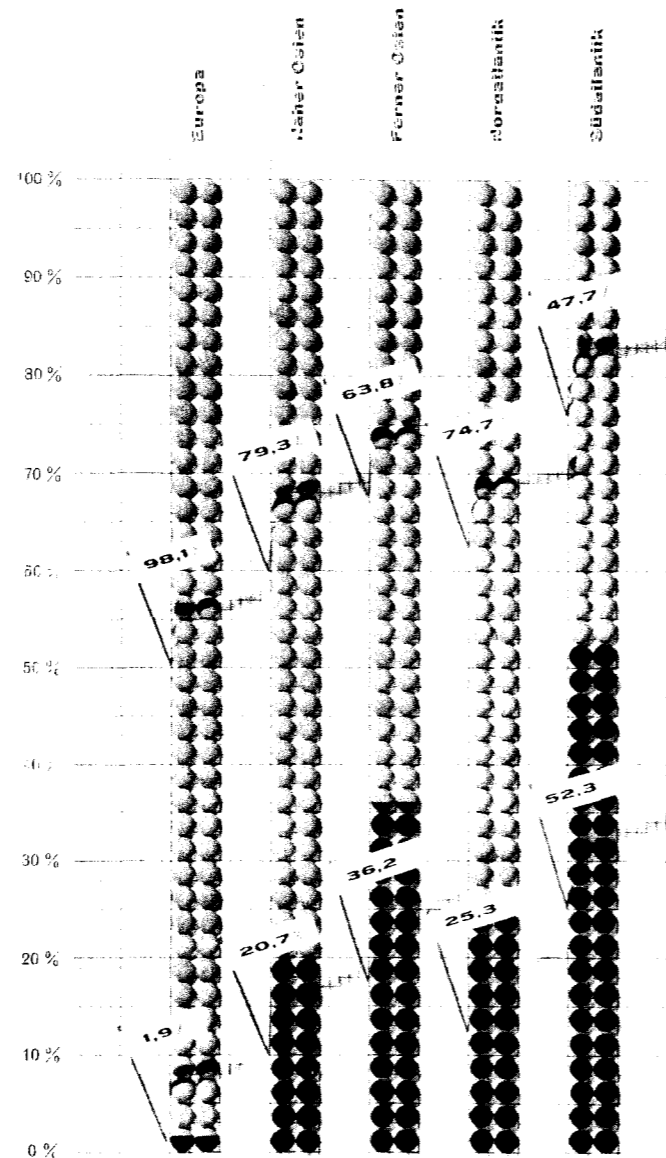
Die umfangreichen Vorarbeiten dieser ausgedehntesten, rund 17 000 km langen Linie des Swissair-Netzes wurden in verhältnismässig kurzer Zeit bewältigt. Die Route wird in zwei Varianten zu je sechs bis sieben Etappen befliegen; dabei werden sechs neue Länder berührt, in denen überall eine Verkaufsorganisation, eine Bodenorganisation, der technische Dienst, die Verbindungsmittel, der Verpflegungsdienst und anderes mehr aufgebaut werden mussten. Am 1. April fand der Eröffnungsflug für geladene Gäste, am 23. April der erste Kursflug über Karachi, Bombay, Bangkok und Manila nach Tokio statt. Der zweite wöchentliche Kurs, der Calcutta an Stelle von Bombay und Hong Kong an Stelle von Manila bedient, wurde am 5. Juli eingeführt.

Nach einer Anlaufzeit von einigen Monaten zeigte die Fernostroute, als Ganzes gesehen, befriedigende, bis Indien sogar sehr gute Ergebnisse. Zur Vervollkommnung bleibt noch viel zu leisten, namentlich was den Verkauf anbelangt. Die Zukunft dieser wichtigen Route darf mit Zuversicht beurteilt werden.

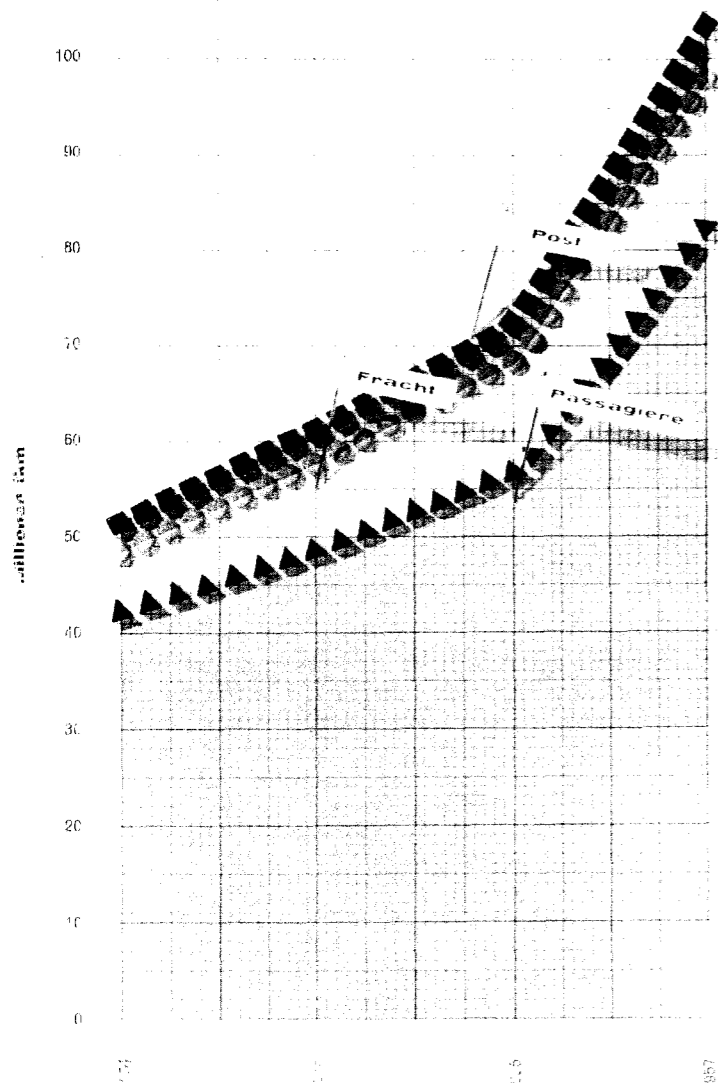


Nordatlantik

Abgesehen von den Direktkursen, wurde der Nordatlantik über Köln und Lissabon befliegen, da uns Frankfurt als Zwischenlandeplatz nunmehr verschlossen ist. In der Hochsaison erhöhten wir die Zahl der wöchentlichen Kurse in beiden Richtungen von sieben auf neun. Trotz der geänderten Streckenführung und dem durch Einsatz von DC-7C kräftig erhöhten Platzangebot erfuhr die Auslastung eine erfreuliche Steigerung, so dass wir auf dem Nordatlantik besonders günstige Ergebnisse verzeichnen konnten, die wesentlich mithelfen, die Expansion in den übrigen Gebieten durchzuführen. Durch die allerdings stark verbilligte Beförderung von Auswanderern ergab sich ein willkommener Verkehrszuwachs in der verkehrsschwachen Jahreszeit.



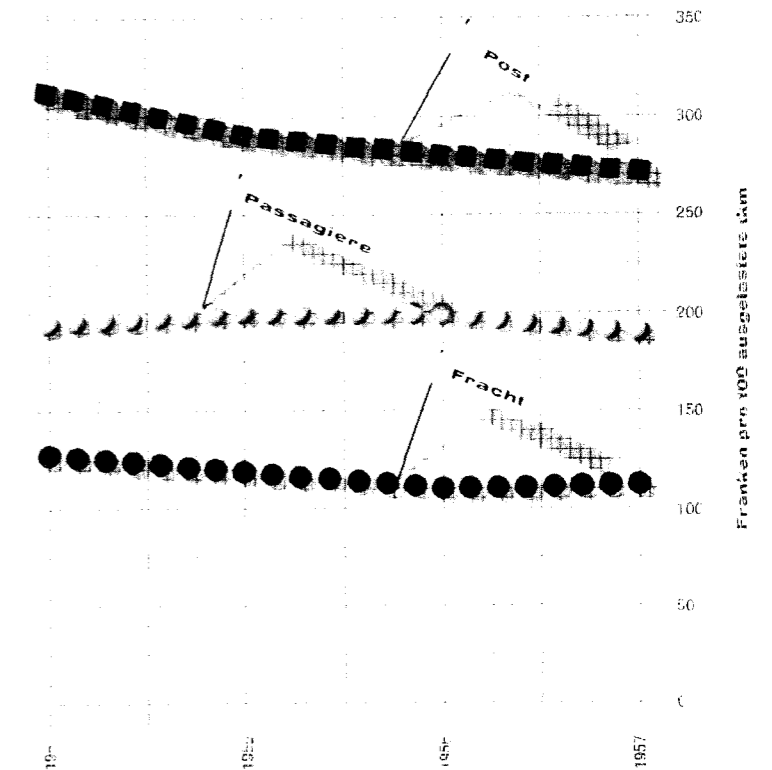
Verkehrsmittel nach Landkategorien



Hong Kong, Karachi, Lima, Manila, Montevideo, Tokio und Washington eröffnet. Überdies wurden verschiedene neue Generalagenten ernannt. Unsere Vertretungen in Barcelona, Istanbul, São Paulo und Stockholm konnten neue Ladenlokaltäten beziehen; umgebaut wurde in Rom und Stuttgart.

Frachtverkehr

Besonders erfreulich war die Frachtnachfrage auf der neuen Fernostroute. Auf dem Nordatlantik wurden gegen Ende des Jahres wiederum wöchentlich zwei Frachtkurse geführt. Es erwies sich immer deutlicher, dass der DC-4 als Frachtflugzeug unwirtschaftlich wird; um den Frachtverkehr, namentlich mit Nordamerika, verstärken und besser pflegen zu können, wurde daher ein DC-6A-Frachtflugzeug bestellt, das im Oktober 1958 abgeliefert werden wird.



Vertretung Buenos Aires

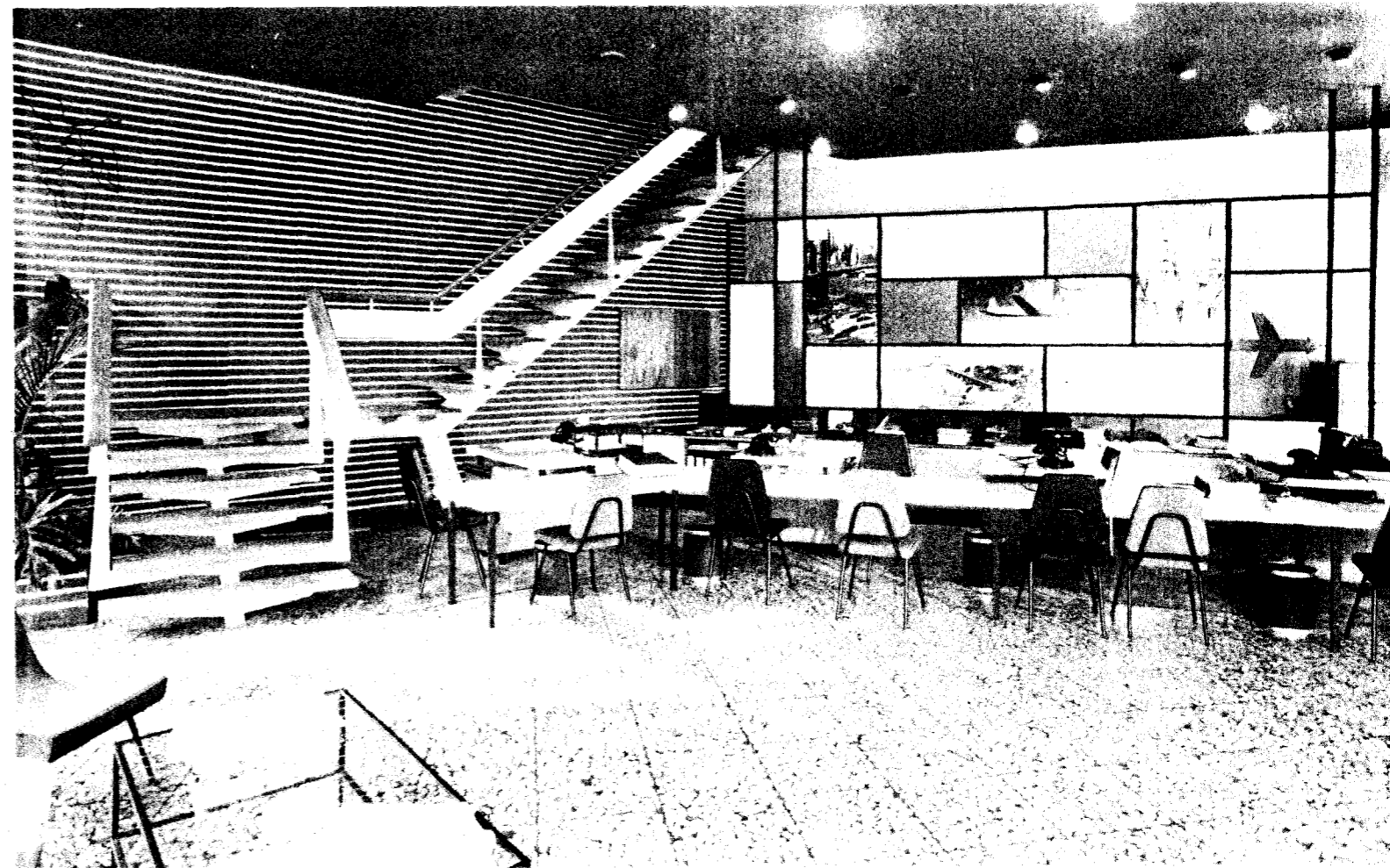
Anzahl der...
Schwarze Kugeln = Ersatzklasse Helle Kugeln = Touristenklasse

Südatlantik

Neben dem bisherigen Kurs nach Brasilien wurde ein zweiter Wochenkurs über den Südatlantik eingeführt, dessen Endpunkt Buenos Aires ist und der auch Montevideo bedient. Daraus und mit dem Einsatz von DC-7C und der Einführung der Touristenklasse ergab sich in diesem Verkehrsgebiet eine ausserordentlich starke Erhöhung unseres Platzangebots. Die Auslastung ging infolgedessen zurück, doch sind die Aussichten für die weitere Entwicklung befriedigend, obschon im Südatlantikverkehr die Konkurrenz besonders gross ist.

Aussenvertretungen

Die Anzahl der Aussenvertretungen hat sich im Berichtsjahr von 58 auf 71 erhöht, und zwar hauptsächlich im Zusammenhang mit den neuen Strecken nach dem Fernen Osten und Argentinien. Neue Vertretungen wurden in Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Calcutta, Dhahran, Genua, Helsinki,





Abfertigungsraum New York-Idlewild

Der verantwortliche Dispatcher, der die operationellen Entscheidungen trifft.

Kombiniertes Gerät mit Relais-Linienwähler-Telephon, Gegensprechanlage, Ultrakurzwellen-Abhörvorrichtung.

Ladungsplanung. Berechnet und bestimmt optimale Ladung, Ladungsverteilung und Anordnung nach Gewicht und/oder Volumen.

Langstreckenvorplanung. Berechnet optimale Route, Flughöhe, Minimalbenzin und maximale Zuladung auf Langstrecken.

Wetterfernschreiber. Liefert gegenwärtiges und Vorhersagewetter vom Mittleren Osten bis zu den USA.

Wettertafel. Zeigt gegenwärtiges und Vorhersagewetter der europäischen Flughäfen.

Kontrolltafeln. Geben Auskunft über alle Flugbewegungen, Standorte von Flugzeugen, Verspätungen usw.

Kurzstreckenvorplanung. Berechnet Routenführung, Flughöhe, Minimalbenzin, maximale Zuladung auf Kurzstrecken.

Uhr mit Greenwichzeit. Der gesamte Meldeverkehr wickelt sich in Greenwichzeit ab.

Fernschreiber für Flugbewegungskontrolle.

Flugbewegungskontrolle. Kontrolliert alle Ankünfte/Abflüge auf dem gesamten Streckennetz, Wetteränderungen, Verspätungsgründe, Benzinmenge an Bord, geplante Flugzeiten und Flughöhen, wirkliche Flugzeiten und Flughöhen. Benachrichtigt den verantwortlichen Dispatcher laufend über die Abwicklung des täglichen Verkehrs.

Abhörgerät für Nahverkehr auf VHF (Ultrakurzwellen) und Fernverkehr auf HF (Kurzwellen).

Die Planungsgruppe. Jeder der Angestellten behandelt ein Gebiet, nämlich Besatzung, Ladung, Flugzeug. Diese Gruppe ist dafür verantwortlich, dass sich der tägliche Verkehr flugplanmässig abspielt. Sie sorgt bei schlechtem Wetter, Flugzeugausfall, Verspätungen aller Art dafür, dass Sicherheit, Regelmässigkeit, Komfort und Wirtschaftlichkeit auch unter erschwerten Umständen gewährleistet bleiben.

Flug- und Bodendienst

Während unser Netz sich ausdehnt, wird auch die Aufgabe, die Flugsicherheit zu gewährleisten, komplexer. Das führt dazu, dass die rückwärtigen Dienste des Flugbetriebes, wie Streckenvorbereitung und Flugüberwachung, ausgebaut werden müssen. Im vergangenen Jahre konnten diese Dienste in einem neuen Anbau des Flughafes Kloten, dem Operationskontrollzentrum, untergebracht werden. Von dieser Stelle aus besteht mit unseren Piloten in der ganzen Welt Verbindung, von dort aus werden die Flugzeugbewegungen überwacht und geleitet.

Für die Verbindung zwischen Flugzeug und Boden ist die Umstellung von Telegraphie auf Telephonie nun fast

durchgängig vollzogen; eine Ausnahme besteht noch für den Südatlantik. Auch die Bodenverbindungen werden laufend verbessert; so wurde im Berichtsjahr beispielsweise eine eigene Fernschreibleitung Zürich-New York in Betrieb genommen.

Anerkannt bleibt die Qualität unseres Borddienstes. Um auch auf der Fernoststrecke vorzügliche Mahlzeiten anbieten zu können, wurde in Karachi eine eigene Flugküche eingerichtet. In Basel hat das Stationspersonal in verkehrsschwachen Zeiten in verdienstlicher Weise eigenhändig eine Flugküche erstellt.

Die Passagierbetreuung am Boden, auch diejenige der Fluggäste fremder Gesellschaften, wird in der Schweiz nach wie vor durch die Tatsache erschwert, dass sich Abflüge

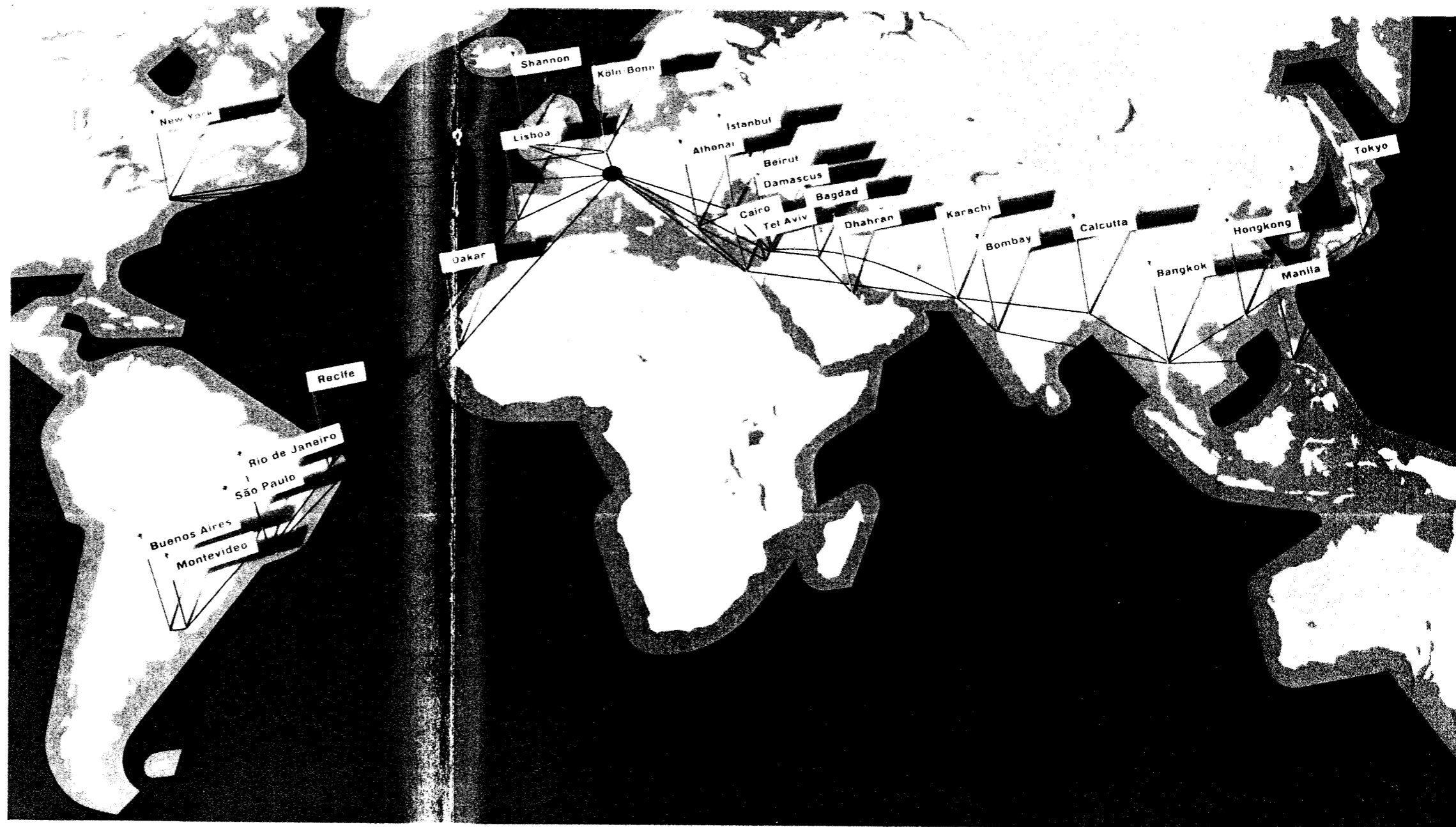
und Ankünfte zu einigen wenigen Tagesstunden anhäufen und mit diesen Spitzenbelastungen unausgeglichene Arbeitsabläufe entstehen. Immerhin schafften verschiedene bauliche Vorkehrungen in Kloten eine gewisse Erleichterung; in absehbarer Zeit wird aber eine Flughoferweiterung doch unerlässlich werden. Auf das allgemeine Problem der Zürcher Flughafenverhältnisse nach dem von uns bedauerten Volksentscheid vom 23. Juni 1957 einzutreten, ist hier weder der Ort noch unsere Sache. – In Genf wurden die Abfertigungsräumlichkeiten umgebaut und dadurch eine flüssigere Abwicklung erreicht. – Auf dem Flughafen New York-Idlewild bezogen wir eigene Räumlichkeiten im neuen Abfertigungsgebäude; ansprechend ausgestaltet, unterstreichen sie das Bestreben nach besonders gepflegtem Kundendienst auf der wichtigen Nordatlantikroute. – Eigene Abfertigungsdienste für Passagiere und Fracht wurden im Laufe des Berichtsjahres in Wien, Paris, Karachi und Buenos Aires aufgenommen.

Pilotennachwuchs

Der verfügbare Pilotenbestand bestimmt heute weitgehend die Verkehrsplanung und bildet einen stets zu beachtenden Faktor auch bezüglich der Flugmaterialdispositionen auf weitere Sicht, nicht nur hinsichtlich der Zahl, sondern auch bezüglich der Grösse der anzuschaffenden Flugzeuge. Grössere Einheiten gestatten einen produktiveren Einsatz der Piloten.

Im Berichtsjahr bereitete uns die Knappheit an Piloten, wie schon erwähnt wurde, erneut beträchtliche Schwierigkeiten, und der Anfang von 1958 hat keine Entspannung gebracht. Obschon gewisse Aktionen der Swissair zur Nachwuchsförderung, namentlich drei Studentenflugkurse, guten Erfolg hatten, ist die Notwendigkeit einer staatlichen Förderung und Ausbildung des fliegerischen Nachwuchses nicht kleiner, sondern noch dringender geworden. Es ist für eine gesunde Entwicklung der schweizerischen Zivilluftfahrt ausserordentlich wichtig, dass hier bald eine zweckentsprechende Lösung gefunden wird.

Schwere Auswirkungen hat für die Swissair auch die besonders starke militärdienstliche Belastung der Piloten. Diese Dienstleistungen ballen sich oft dermassen zusammen, dass die Durchführung des Flugprogrammes in Frage gestellt wird. Hier müssen neue Lösungen gesucht werden.



IV. Flugzeugpark und technischer Betrieb

Unsere Flotte setzt sich zu Jahresende aus folgenden 32 Einheiten zusammen:

- 4 DC-7C
- 6 DC-6B
- 3 DC-4
- 11 Convair Metropolitan

- 7 DC-3
- 1 Dakota-Frachtflugzeug

Die Wartung der Metropolitan gab dem technischen Betrieb keine besonderen Probleme auf. Eine grössere Belastung bedeutete die Einführung des DC-7C, dessen Verbundtriebwerk eine für uns neuartige Konstruktion ist; die Behebung von Störungen verursachte leider in der Anlaufzeit wiederholt erhebliche Verspätungen im Betrieb. Dank

unserer Zusammenarbeit mit der Herstellerfirma konnte aber bald eine Besserung herbeigeführt werden.

Die Vergrösserung der Flotte bedingte die Einrichtung zweier weiterer Docks und verschiedene bauliche Erweiterungen auf dem technischen Areal Kloten; besonders musste ein neues Materiallager erstellt und mit einem Anbau an den Hangar zur Unterbringung verschiedener Werkstätten begonnen werden.

Der im letzten Bericht erwähnte Einbau der Radaranlagen und die Anpassung der Funkausrüstung bei den DC-6B waren vor Beginn des Sommerflugplans beendet. Es erweist sich als ein grosser Vorzug, dass nunmehr alle DC-7C, DC-6B und Metropolitan mit der Bordradaranlage ausgerüstet sind.

In Karachi, Tokio und Buenos Aires wurden eigene technische Stationen eingerichtet, um auch auf den neuen Langstrecken eine sorgfältige Pflege der Flugzeuge sicherzustellen. Im Hinblick auf die Bedürfnisse des künftigen Düsenverkehrs nahmen wir auf dem Flughafen New York-Idlewild die nötigen Abklärungen und Vorbereitungen für die Erstellung eines eigenen Servicehangars vor.

Dem Heranziehen und Ausbilden geeigneten qualifizierten Nachwuchses an technischem Personal widmen wir immer mehr Zeit und Sorgfalt; dieses Problem, das die ganze schweizerische Wirtschaft kennt, stellt sich bei der Swissair, angesichts des raschen technischen Fortschrittes im Flugwesen, mit besonderer Schärfe.



Mit der Steigerung des Angebotes ging selbstverständlich eine Erhöhung des Personalbestandes einher; betrug er am 1. Januar 1957 noch 3881 Personen, so standen am 31. Dezember 4713 Mitarbeiter im Dienste des Unternehmens. Die Personalaufwendungen stiegen von 52,5 Millionen Franken im Vorjahr auf 70,5 Millionen Franken; sie machten rund 34% des gesamten Aufwandes (einschliesslich Abschreibungen) aus. Das Verhältnis zwischen angebotener Transportleistung und Personalbestand hat sich erneut verbessert.

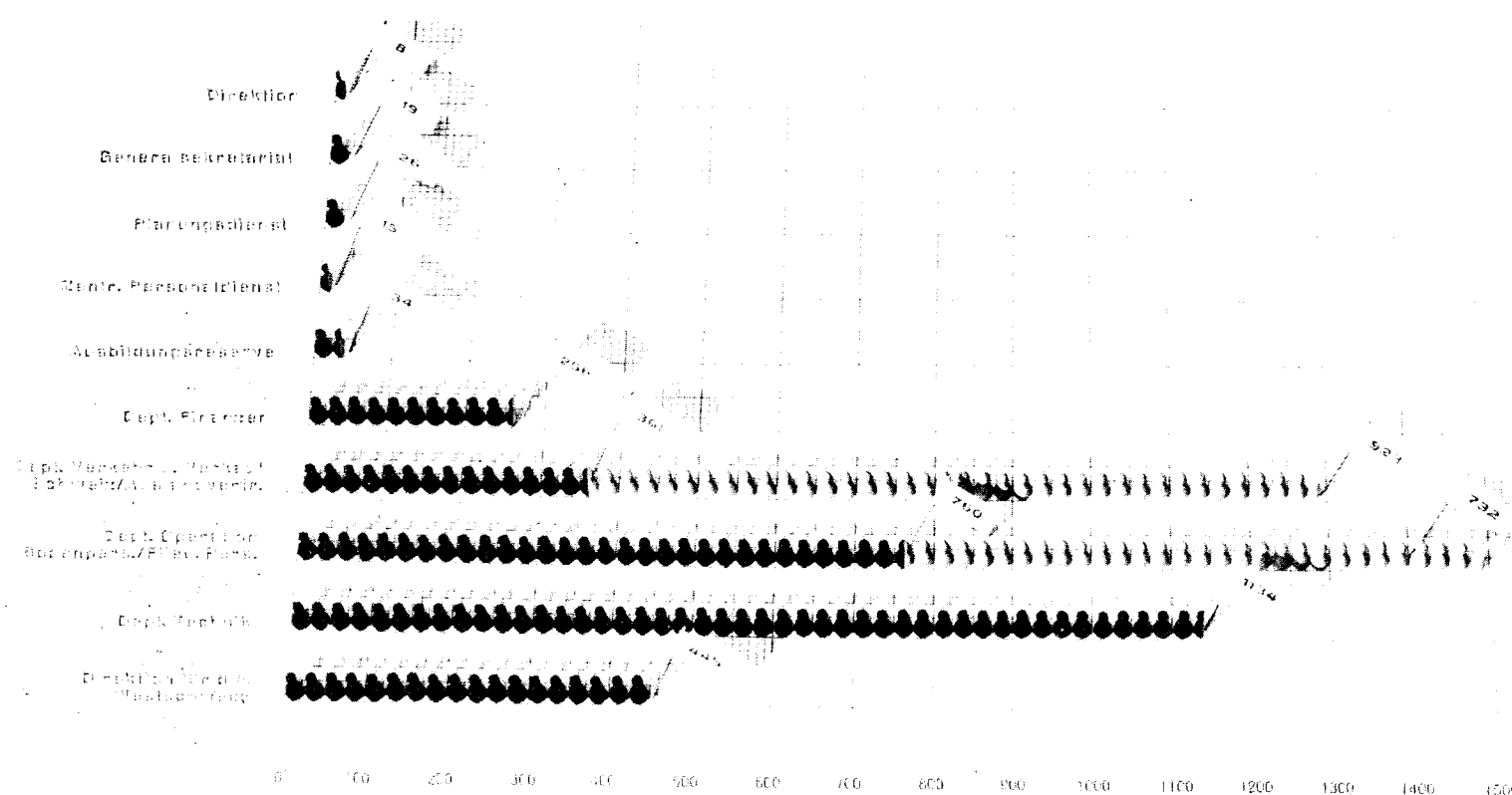
Bei der hochgradigen Arbeitsintensität einer Luftverkehrsgesellschaft ist es lebenswichtig, dass den Personalaufwendungen bestmögliche Leistungen gegenüberstehen. Dabei erhalten Anwerbung, Auswahl, Eingliederung, Schulung und Betreuung der Mitarbeiter stets wachsendes Gewicht. Um bei der raschen Vergrösserung des Unternehmens den Anforderungen zu genügen, wurde das Personalwesen durch Zuordnung besonderer Personalabteilungen an die einzelnen Departements reorganisiert; diese Abteilungen arbeiten unter der fachlichen Leitung des zentralen Personaldienstes, der für eine einheitliche Personalpolitik sorgt. Die Arbeitsbedingungen mussten erneut dem Fortschritt der Zeit und den Bedingungen in andern Wirtschaftszweigen angepasst werden. In den Dienststellen in der Schweiz wurde, soweit es der Betrieb gestattet, die Fünftageswoche eingeführt. Die unumgänglichen finanziellen Zugeständnis-

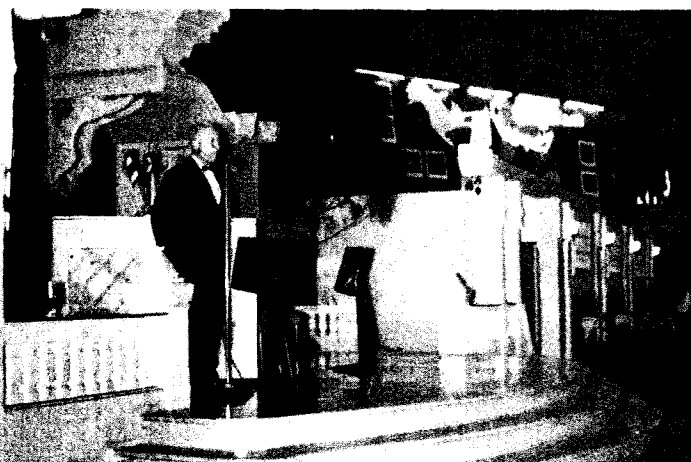
se an Bodenpersonal, fliegendes Personal und Kader haben die Ertragsrechnung der Gesellschaft erheblich belastet. Herr Flugkapitän Franz Zimmermann, Generalinspektor der Swissair und ehemaliger Leiter des Departements Operation, ist in den Ruhestand getreten. Wir möchten ihm, einem der bekanntesten Pioniere unserer Gesellschaft und der schweizerischen Luftfahrt überhaupt, auch an dieser Stelle nochmals unseren Dank aussprechen.

Vom Personal musste dieses Jahr besonders viel gefordert werden. Es hat in gutem Geist und erfolgreich am Gelingen der bedeutenden Betriebsausweitung mitgewirkt. Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsleitung und dem Swissair-Personal in der ganzen Welt für ihre Dienste.

Leider haben neun junge, vielversprechende Piloten und Ingenieure in der Ausübung ihrer Pflicht den Fliegertod gefunden, als am 18. Juni 1957 eines unserer DC-3-Flugzeuge auf einem Schulflug in den Bodensee abstürzte. Die Swissair trauert mit den Angehörigen um den Verlust dieser wertvollen Menschen, die für ihre Berufung das Leben gaben. Unvergesslich bleibt die bewegende Trauerfeier, die in Arbon unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung stattfand. Die amtliche Unfalluntersuchung und Bergungsaktion nahm mehrere Monate in Anspruch. Der Bericht darüber liegt noch nicht vor, doch scheint es, dass das Flugzeug wegen Geschwindigkeitsverlustes in eine Vrille geriet und daraus nicht mehr befreit werden konnte.

PERSONALBILDERUNG





Bangkok



Bombay



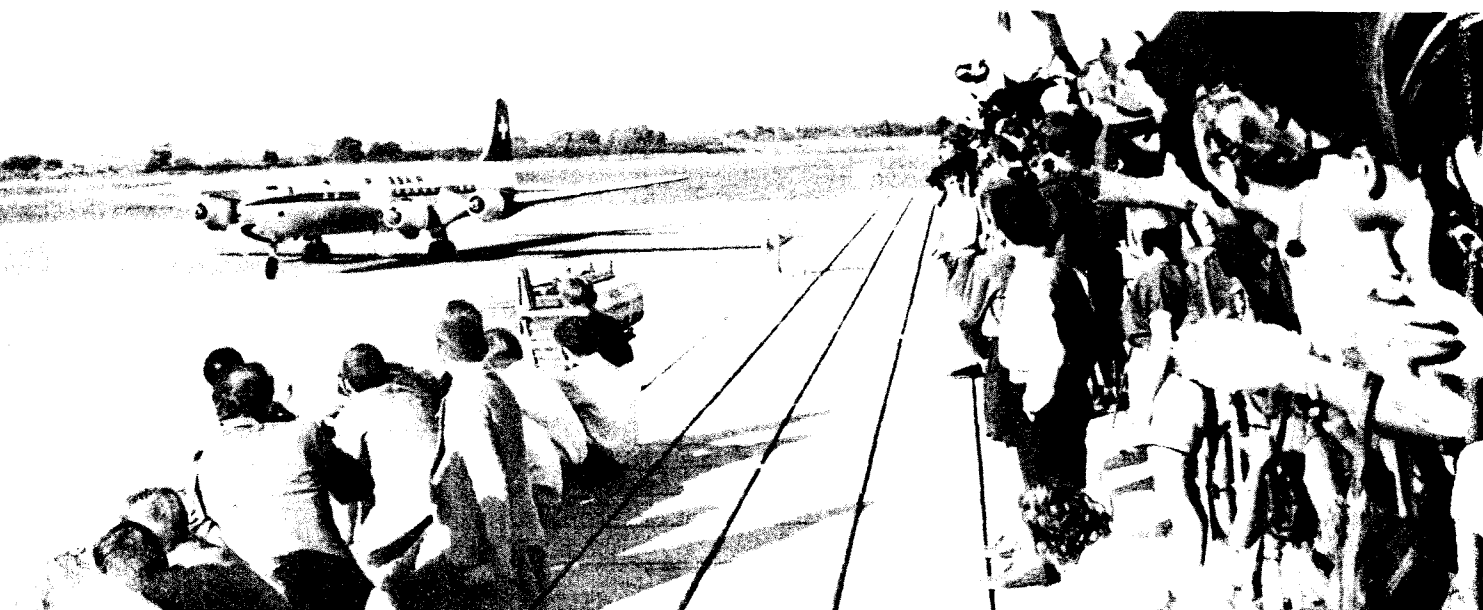
Karachi



Manila



Tokyo



Buenos Aires

Auf den 1. April 1957 schied Herr Dr. Willy Grütter, Vize-direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, der das Mandat während fünf Monaten ad interim ausübte, wieder aus dem Verwaltungsrat aus. Seit diesem Datum ist Herr

Dr. Victor Umbricht, Direktor der Eidgenössischen Finanz-verwaltung, als ein Vertreter des Bundes Mitglied des Ver-waltungsrates.

VII. Erläuterungen zur Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Unsere Bilanzsumme hat im Berichtsjahr um 27% zugenom-men. Auf der Aktivseite erhöhte sich das Anlagevermögen von 81 auf 118 Millionen Franken. Der Flugzeugpark steht nach der Anschaffung von weiteren zwei DC-7C und vier Metro-politans mit 82 Millionen Franken (Wechselteile nicht einge-rechnet) zu Buch. Davon entfallen 51% auf die vier DC-7C, 37% auf die elf Metropolitans und 12% auf die sechs DC-6B, die zu einem grossen Teil abgeschrieben sind. Die DC-3- und DC-4-Flotte war bereits früher ganz amortisiert. Ferner wurden in Immobilien, Werkstatt- und Werfteinrich-tungen, Fahrzeugen, Mobilien und Spezialinstallationen wiederum beträchtliche Summen investiert, so dass deren Buchwerte von 13 auf 23 Millionen Franken anstiegen. Beim Umlaufvermögen beträgt die Zunahme rund 2 Millio-nen Franken. Infolge der Ablieferung der erwähnten Flug-zeuge verminderten sich die Guthaben bei Banken und der Firma Douglas. Dagegen weisen wir höhere Guthaben ge-genüber anderen Fluggesellschaften und unseren Agenten aus. Infolge der ungleichen Entwicklung von Umlauf- und An-lagevermögen verschob sich das Verhältnis zwischen den beiden Vermögensgruppen wie folgt:

	1956	1957
Anlagevermögen	58%	66%
Umlaufvermögen	42%	34%

Das Eigenversicherungskonto ist dank weiteren Einzahlun-gen um 16% angewachsen. Eine Entnahme erfolgte beim Verlust des DC-3 vor Arbon. Auf der Passivseite bleibt das Eigenkapital nahezu unver-ändert, so dass sich das Verhältnis zum Fremdkapital, das um 35 Millionen Franken zunahm, wie folgt ändert:

	1956	1957
Eigenkapital	34%	27%
Fremdkapital	66%	73%

Im Berichtsjahr wurden vermehrt kurzfristige Bankkredite beansprucht.

Gewinn- und Verlustrechnung

Expansion, Teuerung und weitere Lohnerhöhungen bewirk-ten ein Ansteigen der Gesamtkosten (ohne Abschreibun-gen) um 32%. Allein die Personalkosten, die ungefähr ein Drittel der Ge-samtkosten ausmachen, sind um 18 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Bedeutend ist dabei, dass infolge der steigenden Löhne das Durchschnittssalär pro Angestellten um 8% höher war als im Vorjahr. Die Materialpreise sind weiterhin gestiegen, diesmal, im Anschluss an die bekannten Ereignisse im Mittleren Osten, leider auch die Benzinpreise, was eine unerwartete zusätz-liche Belastung unseres Finanzhaushaltes ergab. Dass trotz der allgemeinen Teuerung die relativen Kosten pro 100 angebotene Tonnenkilometer (ohne Abschreibun-gen) von 128 Franken im Jahre 1956 auf 110 Franken im Be-richtsjahr gesenkt werden konnten, ist erfreulich, war aber auch unbedingt notwendig, denn die relativen Einnahmen erfuhren eine Senkung von 144 auf 124 Franken. Ein erhöhtes Gewicht kommt in der Gewinn- und Verlust-rechnung den Abschreibungen zu, die gegenüber dem Vor-jahr um 37% zugenommen haben und nunmehr rund 21 Mil-lionen Franken erreichen. Unsere Anlagen bleiben damit vorsichtig bewertet. Die Erträge haben wie die Gesamtkosten um 32% zugenom-men. Sie stiegen damit von 159 auf 210 Millionen Franken an. Dabei betragen die Streckenerträge 191,5 Millionen Franken. Die nachstehende Übersicht zeigt Zunahme und Anteile der Streckenerträge nach Fluggebieten und Ladekategorien:

Gebiet	Zunahme in %	Anteil in %	Lade-kategorien	Zunahme in %	Anteil in %
Europa	28	45	Passage	40	80
Mittlerer Osten	27	13	Gepäck	36	2
Ferner Osten		6	Fracht	41	10
Nordatlantik	32	29	Post	41	8
Südatlantik	66	7			
Total		100	Total		100

Wiederum bedeuteten die Erträge aus Nebenleistungen einen wichtigen Beitrag zum Ausgleich von Aufwand und Ertrag. Allein aus Bodenorganisationsdiensten, technischen Leistungen und Bordbuffetdiensten für Dritte flossen uns rund 8 Millionen Franken zu. Aus dem Verkauf der letzten zwei Convair-240 erzielten wir einen Buchgewinn von 3,5 Millionen Franken. Er erscheint nicht in der Erfolgsrechnung, sondern wurde direkt zur Äufnung einer zweckgebundenen Rückstellung verwendet. Diese soll mithelfen, die hohen Vorbereitungskosten für die Einführung der Düsenflugzeuge zu decken.

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 1957 zu genehmigen; | |
| 2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1957 Entlastung zu erteilen; | |
| 3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1957 von folgende Zuweisungen vorzunehmen: | Fr. 3 175 450 |
| a) an den statutarischen Reservefonds | Fr. 400 000 |
| b) an die Allgemeine Pensionskasse der Swissair | Fr. 200 000 |
| vom verbleibenden Gewinn von | <u>Fr. 600 000</u> |
| zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1957 | Fr. 2 575 450 |
| insgesamt somit von | <u>Fr. 311 607</u> |
| c) eine Dividende von brutto 6% auszurichten, zahlbar vom 3. April 1958 an gegen Coupon Nr. 10, mit Fr. 21.— pro Aktie, abzüglich 30% Coupon- und Verrechnungssteuer, also Fr. 14.70 netto | Fr. 2 520 000 |
| d) den Saldo von | <u>Fr. 367 057</u> |
| auf neue Rechnung vorzutragen. | |

Zürich, den 3. März 1958

Namens des Verwaltungsrates
Der Präsident:
Ernst Schmidheiny

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

Wir haben die auf 31. Dezember 1957 beidseitig mit Fr. 182 448 333 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1957 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 1957 einen Gewinn aus von	Fr. 3 175 450
der sich zuzüglich Gewinnvortrag aus dem Vorjahr von	<u>Fr. 311 607</u>
auf den verfügbaren Gesamtgewinn von	<u>Fr. 3 487 057</u>
erhöht.	

Aufgrund 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 4. März 1958

Hochachtungsvoll
Schweizerische Treuhandgesellschaft
Schai **Etter**

Bilanz per 31. Dezember 1957

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven

	Fr.	Fr.	Fr.
Anlagevermögen			
Flugzeuge:			
Zellen	59 175 276		
Motoren	18 518 127		
Propeller und Funkeinrichtungen	4 035 827		
Flugzeugwechselteile (Versicherungswert Fr. 31 700 000)	13 757 225	95 486 455	
Grundstücke, Immobilien, Werkstatt- und Werfteinrichtungen, Fahrzeuge, Mobiliar und Spezialinstallationen (Versicherungswert Fr. 41 569 000)		22 650 124	
		118 136 579	
Beteiligungen und Wertschriften		18	
Total Anlagevermögen			118 136 597
Umlaufvermögen			
Verbrauchsmaterialvorräte (Versicherungswert Fr. 20 330 000)		8 555 010	
Flüssige Mittel:			
Kassa und Postcheck	1 787 748		
Banken und Gelder unterwegs	5 714 612	7 502 360	
Anzahlungen	6 610 818		
Debitoren und transitorische Aktiven	37 596 824	44 207 642	
Total Umlaufvermögen			60 265 012
Diverse Aktiven			
Swissair-Eigenversicherung beim Bund		3 932 879	
Barkautionen		113 845	
Total diverse Aktiven			4 046 724
			<u>182 448 333</u>
Eventualforderungen	Fr. 1 408 401		

Passiven

	Fr.	Fr.	Fr.
Eigenkapital			
Aktienkapital		42 000 000	
Statutarischer Reservefonds		1 500 000	
Total Eigenkapital			43 500 000
Fremdkapital			
Obligationenanleihe		30 000 000	
Hypothekarschulden		1 280 000	
Bankschulden		19 743 582	
Allgemeine Kreditoren und transitorische Passiven		65 395 973	
Dividenden und Obligationenzinsen		64 164	
Total Fremdkapital			116 483 719
Diverse Passiven			
Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund		1 642 118	
Rückstellungen und Wertberichtigungen		16 944 461	
Barkautionen		390 978	
Total diverse Passiven			18 977 557
Gewinnsaldo			
Gewinnsaldo			<u>3 487 057</u>
			<u>182 448 333</u>
Eventualverpflichtungen	1 408 401		

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1957

Aufwand	Fr.		Ertrag	Fr.	
Personalkosten:			Gewinnvortrag vom Vorjahr		311 607
Saläre und Deplacementsspesen	64 762 311		Erträge aus:		
Versicherungsprämien	<u>5 691 185</u>	70 453 496	Passagier-, Fracht- und Postbeförderung (einschliesslich Sonderflüge)	191 499 568	
Material- und Bodenorganisationskosten:			Bodenorganisationsdienste, Aufträge Dritter sowie Provisionen aus Passagier- und Frachtverkehr	17 606 654	
Betriebsstoffverbrauch, Flugzeugunterhalt und sonstiges Material	54 773 355		Diverse übrige Erträge	<u>885 309</u>	209 991 531
Bodenorganisationskosten	12 629 819	72 968 292	Bundesbeitrag an die Ausbildungskosten für das Luftfahrtpersonal		500 000
Miet- und Raumkosten für Betrieb und Verwaltung	<u>5 565 118</u>				
Betriebsversicherungen		5 165 176			
Verschiedene Betriebs- und Verwaltungskosten:					
Kapitalkosten und Steuern	4 103 670				
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>10 679 665</u>	14 783 335			
Propaganda- und diverse Verkaufskosten		7 373 294			
Provisionskosten		15 576 369			
Abschreibungen:					
Abschreibungen auf Immobilien, Betriebseinrichtungen, Mobilien und Fahrzeugpark	3 257 004				
Abschreibungen auf Flugzeugpark und Wechselteillager	<u>17 739 115</u>	20 996 119			
Gewinn- und Verlustkonto:					
Gewinn aus 1957	3 175 450				
Gewinnvortrag vom Vorjahr	<u>311 607</u>	<u>3 487 057</u>			
		<u>210 803 138</u>			<u>210 803 138</u>

Schlussbilanz per 31. Dezember 1957

(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	59 175 276			Statutarischer Reservefonds		<u>1 900 000</u>	
Motoren	18 518 127			Total Eigenkapital			43 900 000
Propeller und Funkeinrichtungen	4 035 827						
Flugzeugwechselteile (Versicherungswert Fr. 31 700 000)	<u>13 757 225</u>	95 486 455		Fremdkapital			
Grundstücke, Immobilien, Werkstatt- und Werftanlagen,				Obligationenanleihe		30 000 000	
Fahrzeuge, Mobiliar und Spezialinstallationen		<u>22 650 124</u>		Hypothekarschulden		1 280 000	
(Versicherungswert Fr. 41 569 000)		118 136 579		Bankschulden		19 743 582	
Beteiligungen und Wertschriften			<u>18</u>	Allgemeine Kreditoren und transitorische Passiven		65 595 973	
Total Anlagevermögen			118 136 597	Dividenden und Obligationenzinsen		<u>2 584 164</u>	
				Total Fremdkapital			119 203 719
Umlaufvermögen				Diverse Passiven			
Verbrauchsmaterialvorräte (Versicherungswert Fr. 20 330 000)		8 555 010		Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund		1 642 118	
Flüssige Mittel:				Rückstellungen und Wertberichtigungen		16 944 461	
Kassa und Postcheck	1 787 748			Barkautionen		<u>390 978</u>	
Banken und Gelder unterwegs	<u>5 714 612</u>	7 502 360		Total diverse Passiven			18 977 557
Anzahlungen	6 610 818						
Debitoren und transitorische Aktiven	<u>37 596 824</u>	<u>44 207 642</u>		Gewinnsaldo			
Total Umlaufvermögen			60 265 012	Gewinnsaldo auf neue Rechnung			367 057
Diverse Aktiven							<u>182 448 333</u>
Swissair-Eigenversicherung beim Bund		3 932 879		Eventualverpflichtungen	Fr. 1 408 401		
Barkautionen		<u>113 845</u>					
Total diverse Aktiven			<u>4 046 724</u>				
			<u>182 448 333</u>				
Eventualforderungen	Fr. 1 408 401						