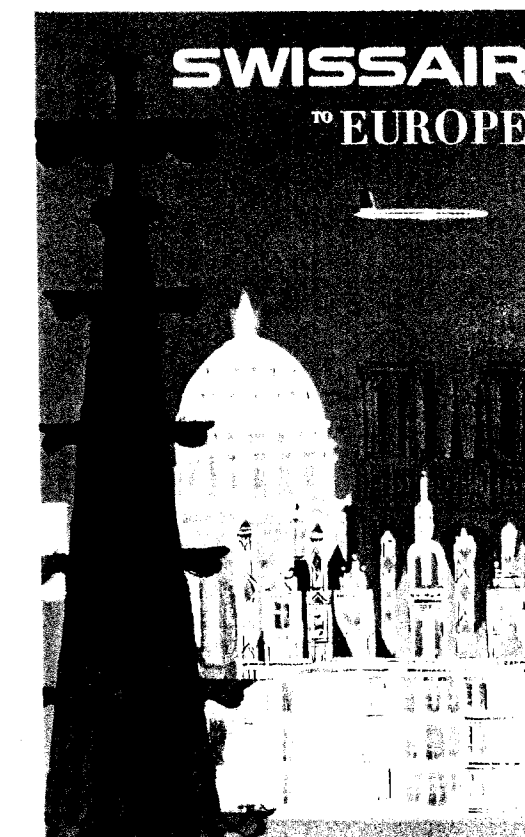
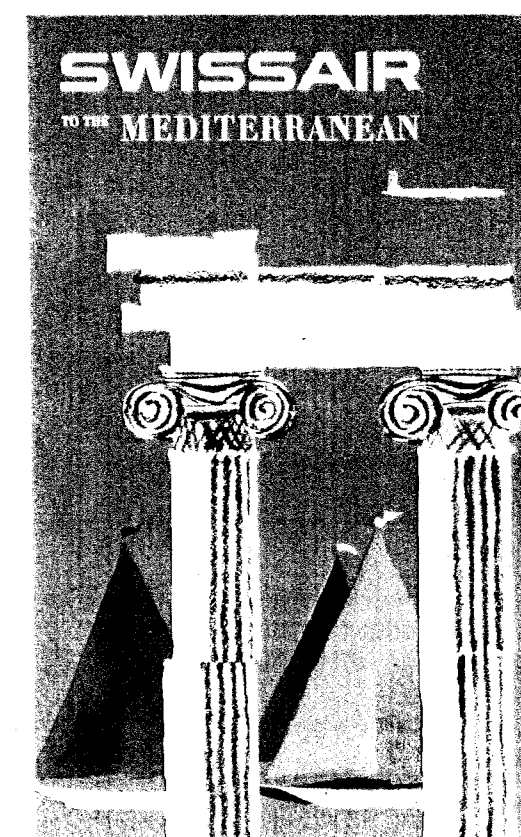
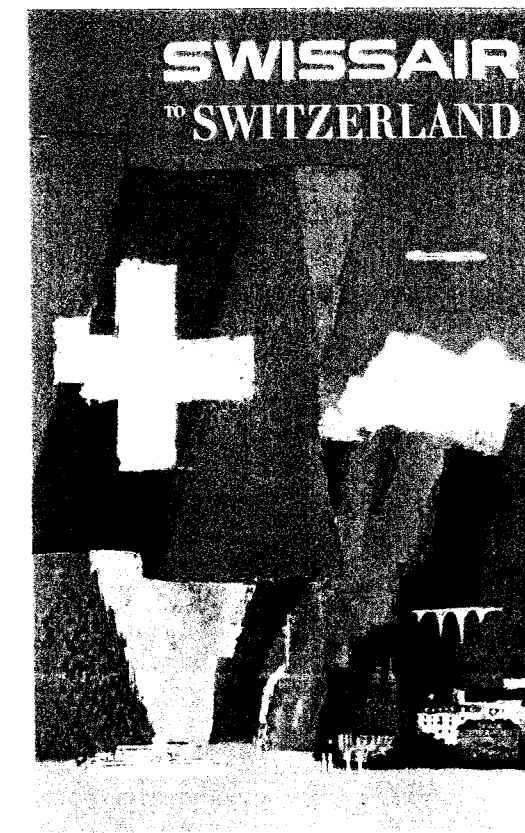
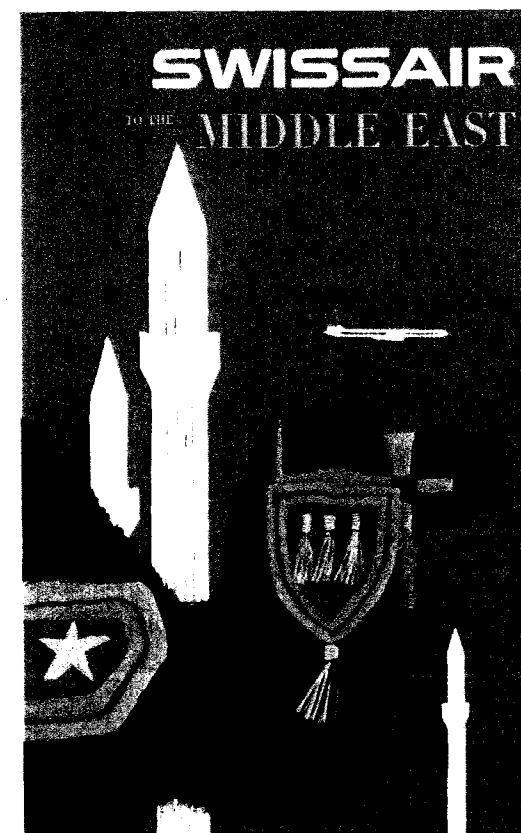


**SWISSAIR**

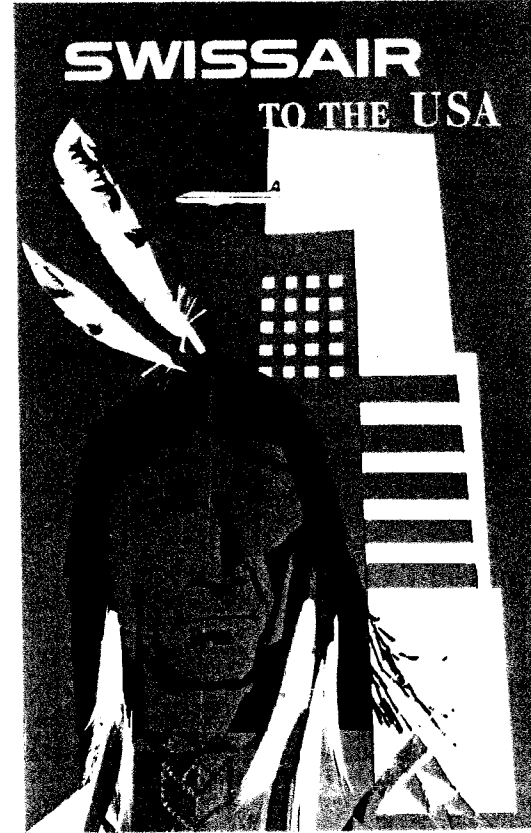
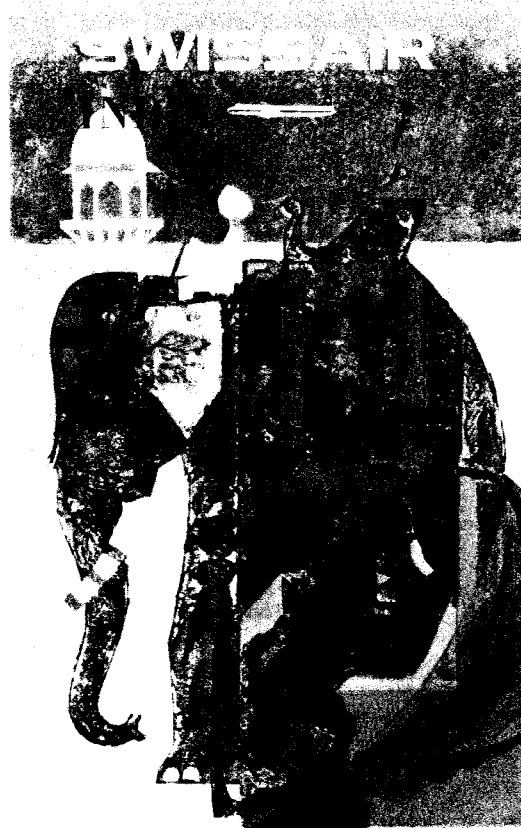
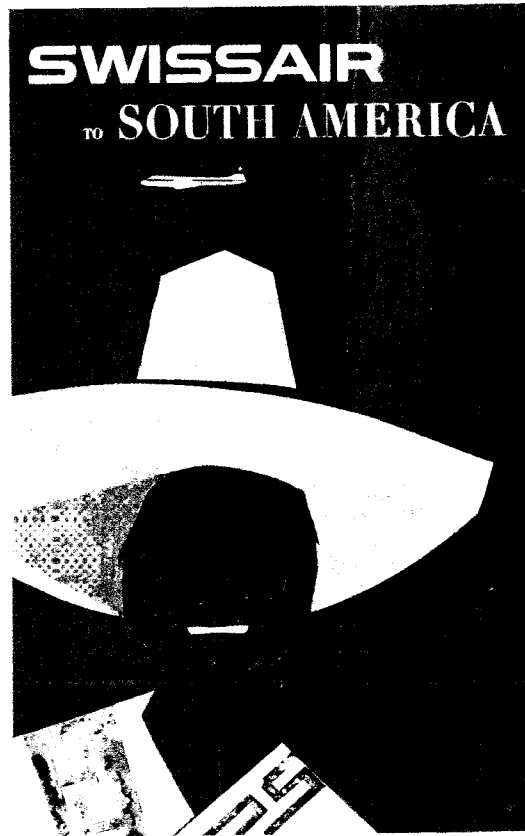


des Verwaltungsrates der Swissair  
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft  
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre  
vom 9. April 1959  
über das Geschäftsjahr  
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1958

Acht Swissair-Plakate, welche 1958 zur Verteilung kamen



Entwürfe:  
Fritz Bühler



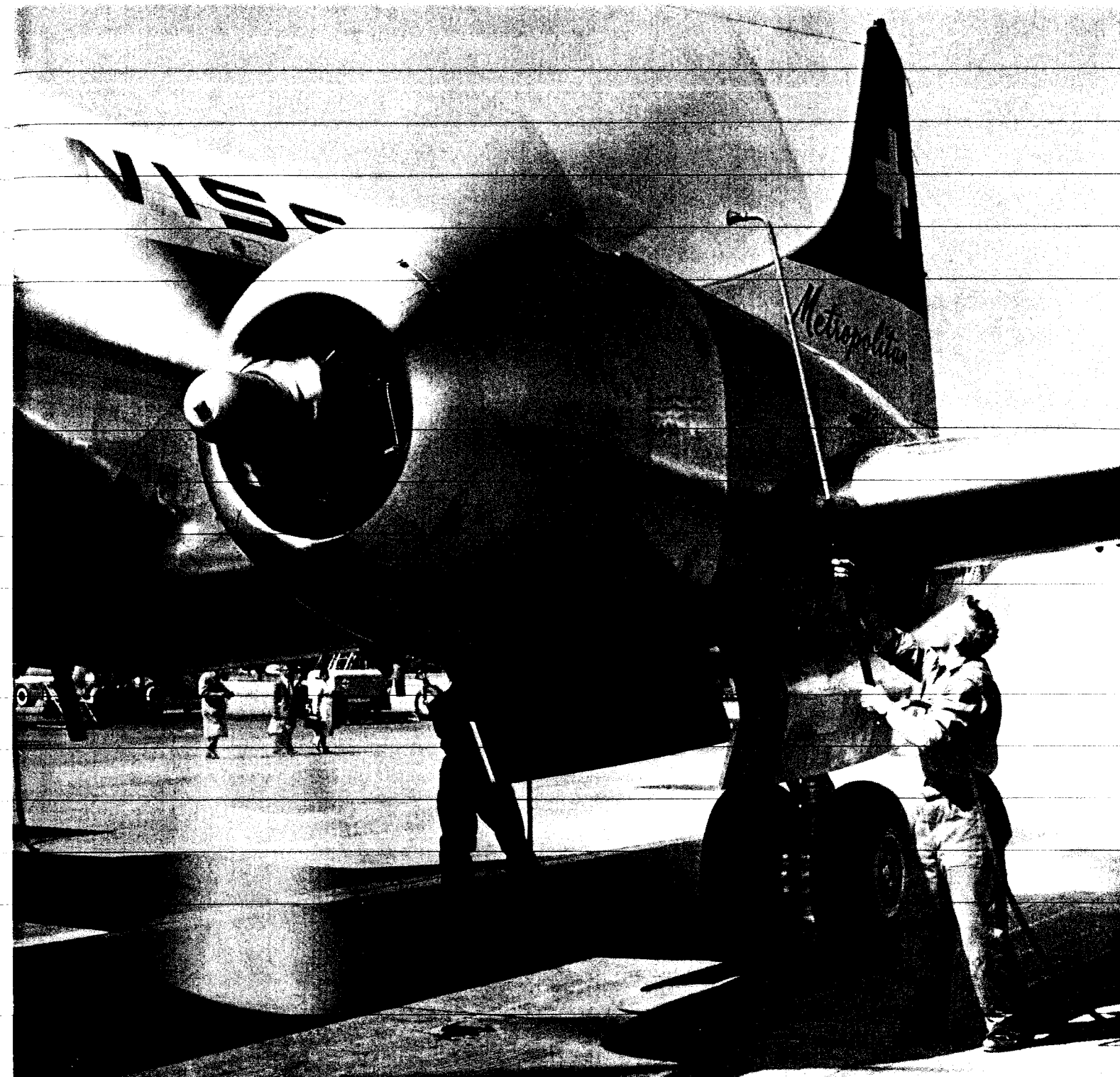
Entwürfe:  
Donald Brun

Verwaltungsrat

Präsident	<b>Dr. Rudolf V. Heberlein †</b> <b>Ernst Schmidheiny</b>	Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Firma Heberlein & Co. AG, Wattwil (gest. 6. 1. 1958) Industrieller, Céligny (ab 17. 2. 1958)
Vizepräsidenten	<b>*Prof. Eduard Amstutz</b> <b>Edgar Primault</b>	Direktionspräsident der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer und der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung, Bern
Delegierter des Verwaltungsrates	<b>Dr. Walter Berchtold</b>	Direktionspräsident der Swissair, Zürich
Mitglieder	<b>Jos. R. Belmont</b> <b>Guillaume Bordier</b> <b>*Samuel Brawand</b> <b>*Emile Dupont</b> Ing. <b>Georg Fischer</b>  <b>Dr. Ernst R. Froelich</b> <b>*Dr. Brenno Galli</b>  <b>*Dr. Hugo Gschwind</b> Ing. <b>Fritz Gugelmann</b> <b>Paul Joerin</b> <b>Adrien Lachenal</b> Dr. <b>Albert Linder †</b>  <b>*Dr. Paul Meierhans</b> Ing. <b>Alfred Oehler</b> <b>Peter Reinhart</b> Ing. <b>Jacques de Saugy</b> Dr. <b>Samuel Schweizer</b> <b>*Dr. Willy Spühler</b> <b>*Prof. Dr. Hans P. Tschudi</b> <b>*Dr. Victor H. Umbricht</b> <b>*Dr. Eduard Weber</b> Dr. <b>Charles Zoelly</b>  <b>Dr. Hans P. Zschokke</b>	Generaldirektor der Basler Transport-Versicherungs-Gesellschaft, Basel Banquier, Genève Regierungsrat, Bern Président du Conseil d'Etat, Genève Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Maag Zahnräder und Maschinen AG., Zürich Küsnacht Consigliere di Stato, Presidente del Consiglio di banca della Banca nazionale svizzera, Lugano Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern Industrieller, Langenthal Präsident des Verwaltungsrates der Allgemeinen Kohlenhandels-AG., Basel ancien Député au Conseil des Etats, Genève Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich (gest. 26. 1. 1959) Regierungsrat, Zürich Industrieller, Aarau in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur Directeur de la Société genevoise d'instruments de physique, Genève Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel Ständerat, Zürich Ständerat, Basel Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, Bern Generaldirektor der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung, Bern Vizepräsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bankgesellschaft, Zürich Direktor der Firma J. R. Geigy AG., Basel
		*ernannt gemäss Art.12, Abs.3, der Statuten
<b>Verwaltungsrats-ausschuss</b>	<b>Dr. Rudolf V. Heberlein †</b> <b>Ernst Schmidheiny</b> <b>Prof. Eduard Amstutz</b> <b>Edgar Primault</b> <b>Dr. Walter Berchtold</b> <b>Dr. Ernst R. Froelich</b> <b>Paul Joerin</b> <b>Adrien Lachenal</b>	Präsident (gest. 6. 1. 1958) Präsident (ab 17. 2. 1958) Vizepräsident Vizepräsident  (ab 17. 2. 1958)
<b>Kontrollstelle</b>	<b>Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel/Zürich</b>	
<b>Direktion</b>	<b>Dr. Walter Berchtold</b> <b>Eugen Groh</b> <b>Lucien Leo Ambord</b> <b>Robert Fretz</b> <b>Isidor Lack</b> Dr. <b>Charles-Frédéric Ducommun</b> <b>Armin Baltensweiler</b> Dr. <b>Heinz Haas</b>	Direktionspräsident Departement Finanzen Departement Verkehr und Verkauf Departement Operation Departement Technik Zentraler Personaldienst Planungsdienst Generalsekretär
<b>Direktion für die Westschweiz</b>	<b>Ulrich Keller</b>	

# 1958 – wichtigste Zahlen und Tatsachen

Verkehrsleistungen	1958	1957
Anzahl Flüge	27 146	27 430
Flugkilometer	33 075 651	29 133 419
Flugstunden	80 946	73 954
Angebotene tkm	204 730 386	169 176 531
<b>Ausgelastete tkm</b> (zählende Last, ausgedrückt in Tonnenkilometern)	<b>123 091 544</b>	<b>104 235 336</b>
davon Passagier-tkm	76 303 934	66 098 436
Gepäck-tkm	19 545 161	16 883 093
Fracht-tkm	20 919 499	15 812 244
Post-tkm	6 322 950	5 441 563
Beförderte Etappenpassagiere	1 062 376	992 911
Länge der durchschnittlichen Reise eines Passagiers in km	1 186	1 159
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	60,1%	61,6%
<b>Kosten und Ertrag</b>		
Gesamtertrag	Fr. 251 926 915.—	Fr. 210 491 531.—
Ertrag pro 100 angebotene tkm	Fr. 123.05	Fr. 124.40
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)	Fr. 218 333 075.—	Fr. 186 319 962.—
Kosten pro 100 angebotene tkm	Fr. 106.65	Fr. 110.15
<b>Reingewinn des Geschäftsjahres</b>		
	Fr. 5 101 613.—	Fr. 3 175 450.—



## Das Jahr 1958 brachte:

- ▶ eine günstige Verkehrsentwicklung namentlich auf den Langstrecken
- ▶ eine weitere Senkung der relativen Gestehungskosten
- ▶ die Erhöhung des Aktienkapitals auf 63 Millionen Franken
- ▶ die Ausgabe einer Obligationenanleihe von 30 Millionen Franken
- ▶ die Ablieferung des fünften DC-7C und eines Frachtflugzeuges DC-6A
- ▶ die Bestellung von fünf Strahlflugzeugen Convair-880
- ▶ den Abschluß der Verträge über die Zusammenarbeit mit SAS

## I. Allgemeiner Teil

### Ein weiteres Jahr der Konsolidierung

Auf die starke Betriebsausweitung im Jahre 1957 folgte für die Swissair eine Phase ruhigerer Entwicklung. Das Liniennetz blieb 1958 nahezu unverändert, während die Zahl der angebotenen Tonnenkilometer um 21 Prozent höher war als im Vorjahr. Gesteigerte Frequenzen, intensiver Einsatz namentlich der viermotorigen Langstreckenflugzeuge und die ganzjährige Befliegung der Linien nach dem Fernen Osten und Argentinien ergaben den Produktionszuwachs; ihm entsprach eine erhöhte Wirtschaftlichkeit des Betriebes.

Die vorübergehende Rückbildung der Konjunktur in mehreren Ländern, namentlich in Grossbritannien, hat unsere Gesellschaft zwar auch zu spüren bekommen, doch konnte auf anderen Sektoren des wohl ausgewogenen Liniennetzes ein befriedigender Ausgleich erzielt werden. Der mittlere Auslastungsgrad stellte sich auf 60,1 Prozent gegenüber 61,6 Prozent im Vorjahr. Günstig entwickelt haben sich die Langstrecken, vor allem diejenigen nach dem Fernen Osten und nach den USA. Der Mittelostverkehr litt etwas unter den politischen Verhältnissen und dem verschärften Konkurrenzdruck, hat aber doch befriedigend abgeschlossen, während das Gesamtergebnis des Europeanetzes durch den Rückgang im Englandverkehr beeinträchtigt wurde.

Im gesamten erreichte die Zunahme des Verkehrs gegenüber 1957 (in ausgelasteten Tonnenkilometern ausgedrückt) bei der Swissair 18 Prozent. Der Passagierverkehr nahm dabei um 15, der Frachtverkehr um 32 und der Postverkehr um 16 Prozent zu. Diese Zahlen liegen erheblich über den Zuwachsraten, die von der ICAO für den Weltluftverkehr (exklusive Sowjetrußland und China) im Berichtsjahr mit 5 beziehungsweise 1 und 7 Prozent errechnet wurden.

Trotz steigenden Löhnen und Materialpreisen konnten die Gestehungskosten pro 100 angebotene Tonnenkilometer gesenkt werden. Sie stellten sich ohne Abschreibungen auf Fr. 106.65 (im Vorjahr Fr. 110.15), mit ordentlichen und zusätzlichen Abschreibungen auf Fr. 120.55 (im Vorjahr Fr. 122.55). Die wesentlichen Gründe der verbesserten Produktivität wurden oben genannt; daneben kam dem finanziellen Ergebnis des Berichtsjahres zugute, dass die Vorbereitungskosten im Hinblick auf die Einführung der Strahlflugzeuge sich noch in verhältnismässig bescheidenem Rahmen hielten. Dank den im Frühling eingetretenen Tarifanpassungen erhöhte sich andererseits der Streckenertrag pro 100 ausgelastete Tonnenkilometer von Fr. 183.50 im Vorjahr auf Fr. 184.80 im Berichtsjahr.

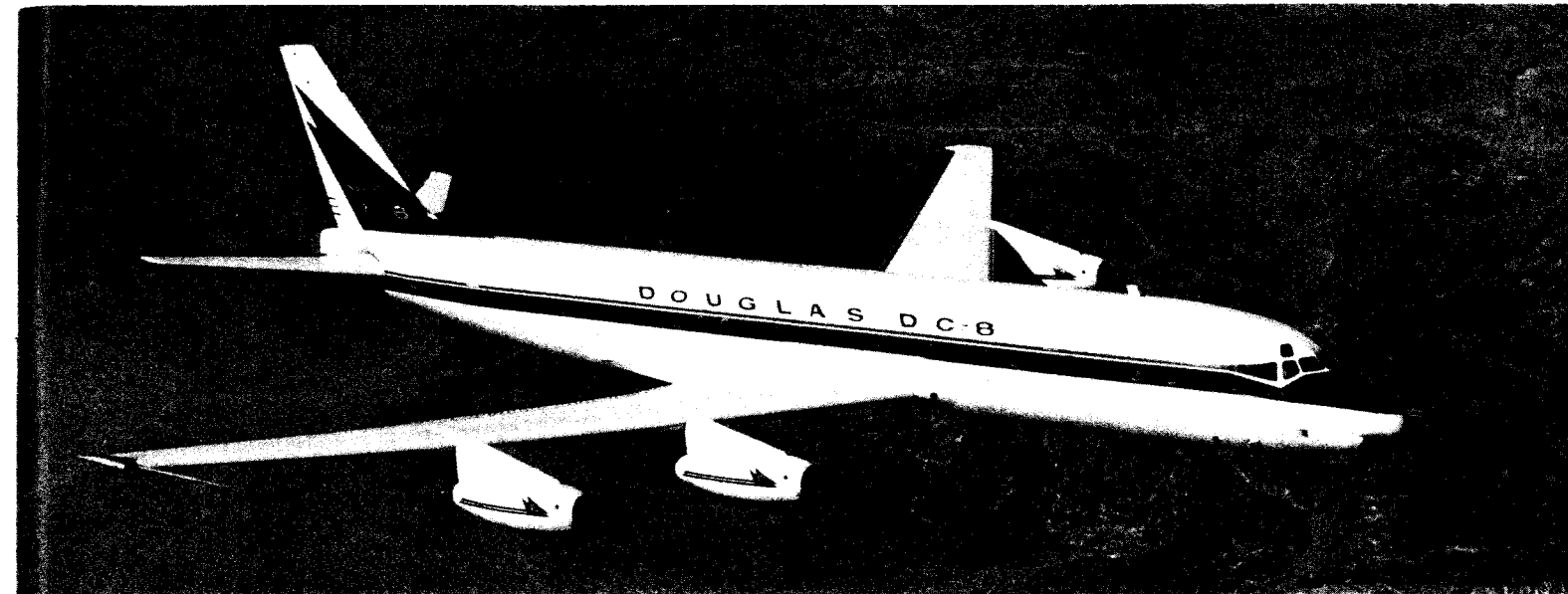
### Abschreibungen

Die Bedeutung der Abschreibungen im Finanzhaushalt der Gesellschaft nimmt ständig zu. Im Vorjahr wurden unter diesem Titel 21,0 Millionen Franken aufgewendet. Für 1958 stellen sich die ordentlichen Abschreibungen auf 19,9 Millionen Franken, die zusätzlichen auf 8,5 Millionen Franken. Damit machten die Abschreibungen 1957 10 Prozent, 1958 12 Prozent der Gesamtkosten aus. Ihr Anteil wird sich nach Einführung der Düsenflugzeuge noch erheblich steigern; dafür werden aber diese Flugzeuge entsprechend produktiver sein.

Im Hinblick auf die hohen Kosten, welche uns die tiefgreifende Betriebsumstellung in den beiden nächsten Jahren bringen wird, ist es besonders willkommen, dass das Geschäftsergebnis des Berichtsjahres namhafte zusätzliche Abschreibungen gestattet. Die Aufgabe, den Finanzhaus-

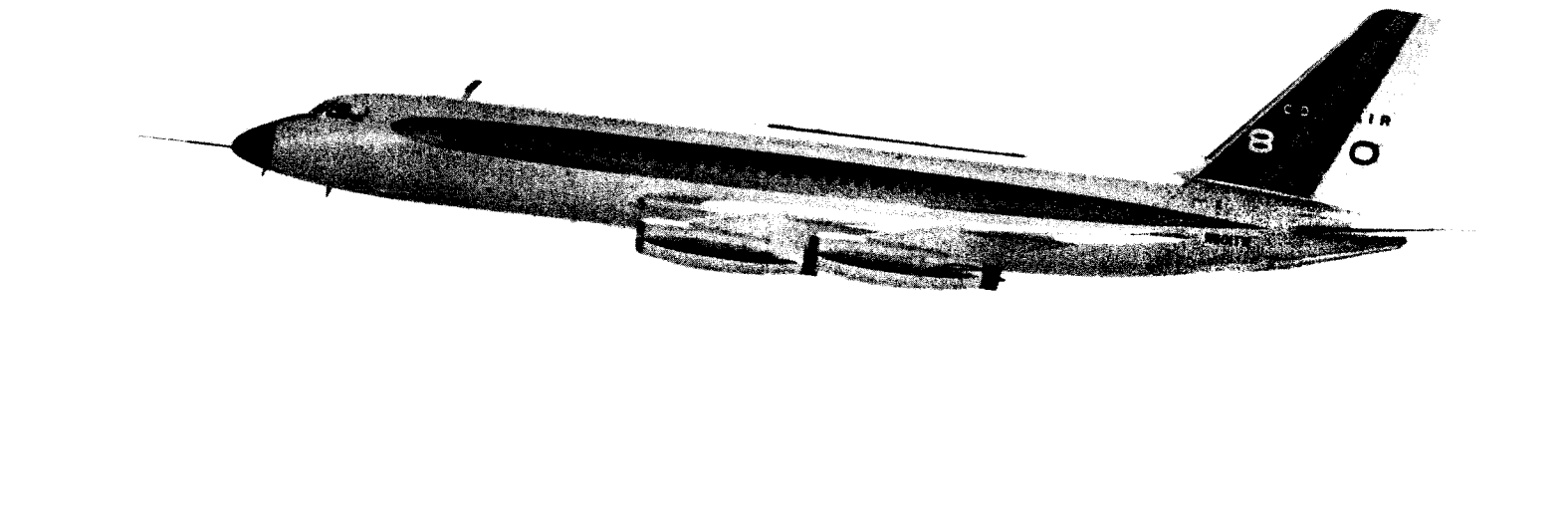
### Douglas DC-8:

Strahlverkehrsflugzeug, ausgerüstet mit vier Triebwerken Pratt & Whitney JT4A-3 von je 7,2 to Startschub. Das grösstmögliche Abfluggewicht beträgt 137,2 to und die maximale Nutzlast rund 16,5 to. Bei der von der Swissair geplanten Version können 120 Passagiere befördert werden. Die höchste Reisegeschwindigkeit beträgt 950 km/h. Bei einer Treibstoff-Tankkapazität von 83 000 lt beträgt die Reichweite 8110 km und der stündliche Brennstoffverbrauch durchschnittlich 8000 lt.



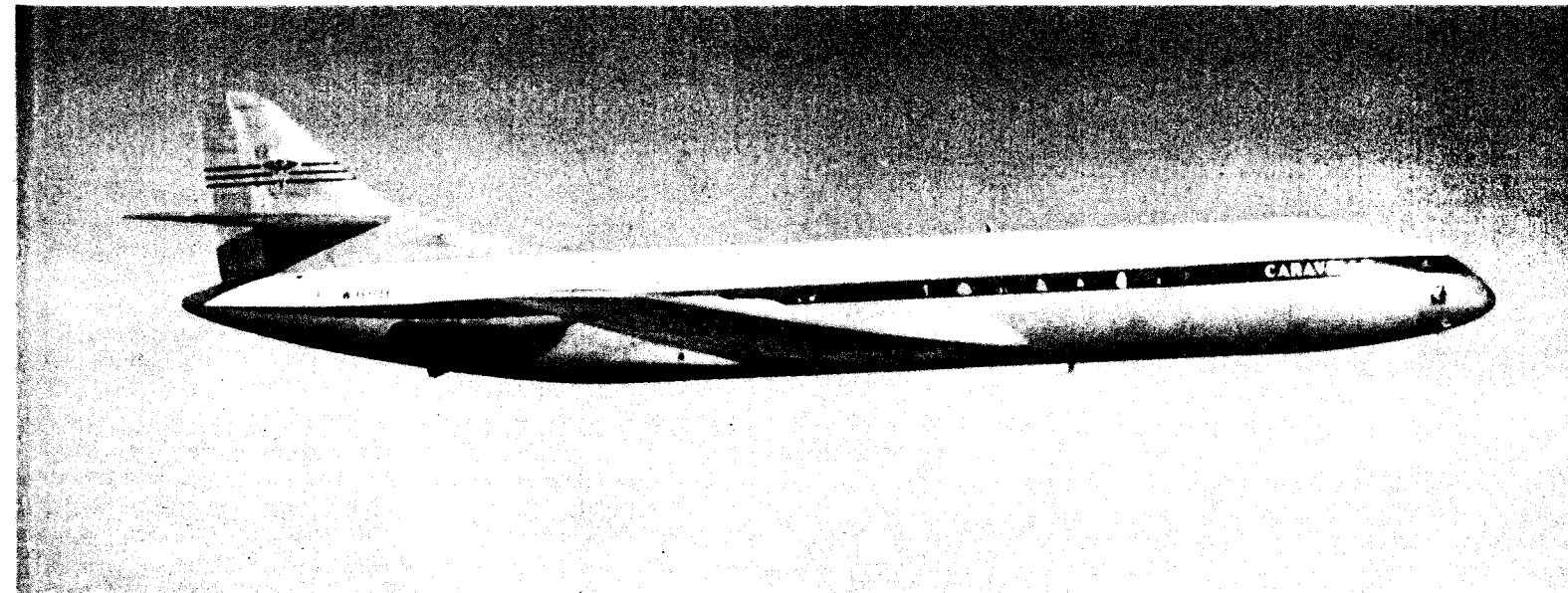
### Convair CV-880:

Strahlverkehrsflugzeug, ausgerüstet mit vier Triebwerken General Electric CJ-805-3 von je 5,1 to Startschub. Das grösstmögliche Startgewicht beträgt rund 92,3 to und die maximale Nutzlast 11,2 to. Die geplante Swissair-Version vermag 86 Passagiere zu befördern. Die höchste Reisegeschwindigkeit beträgt 960 km/h. Bei einer Treibstoff-Tankkapazität von 52 500 lt ergibt sich eine Reichweite von 6210 km. Der stündliche Treibstoffverbrauch beträgt im Durchschnitt rund 7100 lt.



### Caravelle SE-210:

Strahlverkehrsflugzeug, ausgerüstet mit zwei Triebwerken Rolls Royce Avon RA29 von je 5,3 to (11 700 lb) Startschub. Das grösstmögliche Abfluggewicht beträgt 45 to und die maximale Nutzlast 8,3 to. Die geplante Kabinenversion gestattet die Beförderung von 70 Passagieren. Die höchste Reisegeschwindigkeit beträgt 845 km/h. Bei einer Treibstoff-Tankkapazität von 18 500 lt ist eine Reichweite von rund 3000 km erzielbar, wobei der stündliche Brennstoffverbrauch im Durchschnitt etwa 4000 lt beträgt.





halt der Gesellschaft auch in der kommenden Phase ausserordentlicher Anspannung im Gleichgewicht zu halten, wird dadurch erleichtert werden.

**Weittragende Entschlüsse**

Es zeigte sich im Berichtsjahr immer deutlicher, dass die drei bestellten DC-8-Flugzeuge nicht ausreichen würden, der Swissair in der Zeit ab 1960 die nötige Konkurrenzfähigkeit zu sichern. Die Umstellung auf schnelle Flugzeuge mit Gasturbinentriebwerken wird zur allgemeinen Erscheinung. Unsere stärksten Konkurrenten werden solches Flugmaterial nicht nur im Interkontinentalverkehr, sondern schon bald auch auf den Linien im Mittelmeergebiet und auf gewissen wichtigen Europalinien einsetzen. Der Swissair ist, wenn sie die bisher errungene Stellung behaupten will, keine Wahl gelassen: sie muss mit der Entwicklung Schritt halten.

**Gesamtkosten und Gesamterträge pro 100 off. tkm**



Wir haben lange und einlässlich geprüft, welches für unsere Gesellschaft die optimale Lösung sei. Es galt zunächst, sich den Gegebenheiten des Liniennetzes anzupassen, das aus Linien mit langen, mittleren und kurzen Etappen besteht, wobei die Verkehrsdichte in den einzelnen Fällen grosse Unterschiede zeigt. Von diesem Standpunkt aus war nicht zu bezweifeln, dass eine aus drei Typen – mit unterschiedlicher Reichweite – bestehende Flotte von Flugzeugen mit Gasturbinentriebwerken die beste Lösung wäre, und zwar sollten es, im Interesse höchster Konkurrenzfähigkeit, durchwegs reine Strahlflugzeuge (ohne Propeller) sein. Erwägungen der Betriebsökonomie sprachen dagegen ebenso eindeutig für eine Beschränkung auf zwei Typen, da sonst der technische Betrieb untragbar kompliziert geworden wäre.

Nun ergab sich aber, dass das befreundete Scandinavian Airlines System (SAS), dessen Liniennetz ebenfalls lange, mittlere und kurze Strecken umfasst, vor analogen Fragen stand und ganz ähnliche Schwierigkeiten zu überwinden hatte. Beide Gesellschaften haben bisher praktisch dieselbe Materialpolitik verfolgt und verfügen daher über weitgehend gleichartige Flotten von Flugzeugen mit Kolbenmotoren; beide haben auch den Douglas DC-8 bestellt. Dabei stimmen sie in ihrer grundsätzlichen Konzeption des Luftverkehrsbetriebes weitgehend überein und arbeiten ohne staatliche Subventionen und ohne Einmischung des Staates in die laufende Geschäftsführung. Eine engere Zusammenarbeit mit dem SAS drängte sich uns auch deshalb auf, weil die in der ganzen Welt einen vorzüglichen Ruf geniessende skandinavische Luftverkehrsunternehmung der Swissair beim Aufbau ihrer Organisation und ihres Betriebes schon in der Vergangenheit in mancher Hinsicht als Vorbild gedient und uns in diesem Zusammenhang manchen freundschaftlichen Dienst geleistet hat. Es war daher naheliegend, dass Swissair und SAS den Versuch unternahmen, gemeinsam eine wirtschaftlichere Lösung des Übergangs zu den Strahlflugzeugen zu finden, als es jede Gesellschaft allein vermocht hätte. Das von den Verwaltungsräten genehmigte Ergebnis der Studien und Verhandlungen ist unseren Aktionären aus der Tagespresse bekannt:

Swissair und SAS werden bis zu Beginn des Jahres 1961 je drei Typen von Strahlflugzeugen einführen, nämlich den Douglas DC-8 für Linien mit ausgesprochen langen Etappen und bedeutender Verkehrsdichte, den Convair-880 für Linien mit mittlerer Etappenlänge und die Caravelle SE-210 für wichtigere Europa- und Mittelmeerlinien. Die Flugzeuge jedes Typs werden zwischen den beiden Gesellschaften völlig standardisiert sein. Der technische Unterhalt wird aufgeteilt; SAS wird an den DC-8 und Caravelles der Swissair die Revisionen und gewisse periodische Unterhaltskontrollen ausführen, während Swissair die entsprechenden Arbeiten an den vom SAS betriebenen Convair-880 übernehmen wird. Die Swissair bestellte – mit einem Gesamtaufwand von 170 Millionen Franken für die Flugzeuge, Ersatzteile, Betriebseinrichtungen und einen Flight Simulator – fünf Convair-880, wovon sie zwei dem SAS für die Dauer von vier Jahren überlassen wird. SAS gab dafür eine zusätzliche Bestellung von vier Caravelles SE-210 auf, die gleichfalls für vier Jahre der Swissair überlassen werden. Die dafür gegenseitig zu leistenden Vergütungen werden kompensiert; Ersatzteile hat im Prinzip nur die Gesellschaft zu beschaffen, welche die Revisionsarbeiten an den Flugzeugen des betreffenden Typs durchführt. Das Training der Besatzungen wird weitgehend gemeinsam organisiert. Darüber hinaus werden beide Gesellschaften, wo immer sich

Gelegenheit bietet, sich gegenseitig technisch und betrieblich unterstützen. Hand in Hand damit geht eine Erweiterung der schon bisher gepflegten kommerziellen Zusammenarbeit. Zur Verwirklichung dieses Programmes werden noch viele, teilweise komplexe Fragen gelöst werden müssen; die loyale und vertrauensvolle Einstellung auf beiden Seiten wird dabei wesentlich helfen.

Alles in allem handelt es sich bei diesen Vereinbarungen um nüchtern gezogene Konsequenzen aus der neuartigen Lage, welche das rasche Aufkommen der Strahlflugzeuge für Luftverkehrsgesellschaften von mässiger Betriebsgrösse schafft. Die Swissair lässt sich daneben nach wie vor vom Bestreben leiten, mit allen Gesellschaften des regelmässigen Luftverkehrs freundschaftliche Beziehungen auf der Grundlage gegenseitiger Hilfsbereitschaft zu pflegen. So wurde gegen Ende des Berichtsjahres mit der britischen Luftverkehrsgesellschaft BEA ein Poolabkommen für die Linien zwischen der Schweiz und England abgeschlossen. Auch diese Vereinbarung wird sich für die beiden Vertragspartner in einer wertvollen Rationalisierung auswirken.

**Finanzierungsfragen**

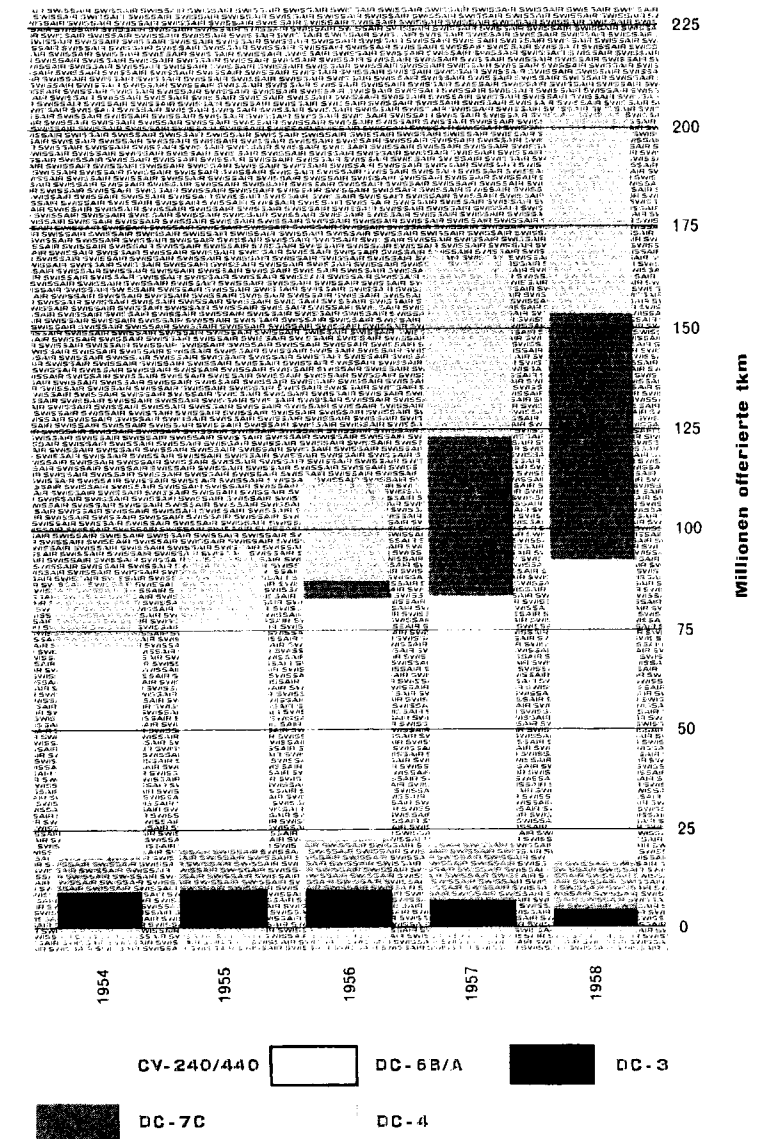
Gemäss Beschluss der Generalversammlung 1958 hat unsere Gesellschaft im letzten Frühling ihr Aktienkapital von 42 auf 63 Millionen Franken erhöht. Die Emission war ein voller Erfolg. Das gleiche gilt von der Begebung einer zweiten Obligationenanleihe von 30 Millionen Franken im Herbst 1958. Die Finanzierung der bestellten Düsenflugzeuge wird indessen, neben den jährlichen Betriebsüberschüssen, noch beträchtliche neue Mittel erfordern. Der ordentlichen Generalversammlung 1959 wird daher eine weitere Erhöhung des Aktienkapitals beantragt.

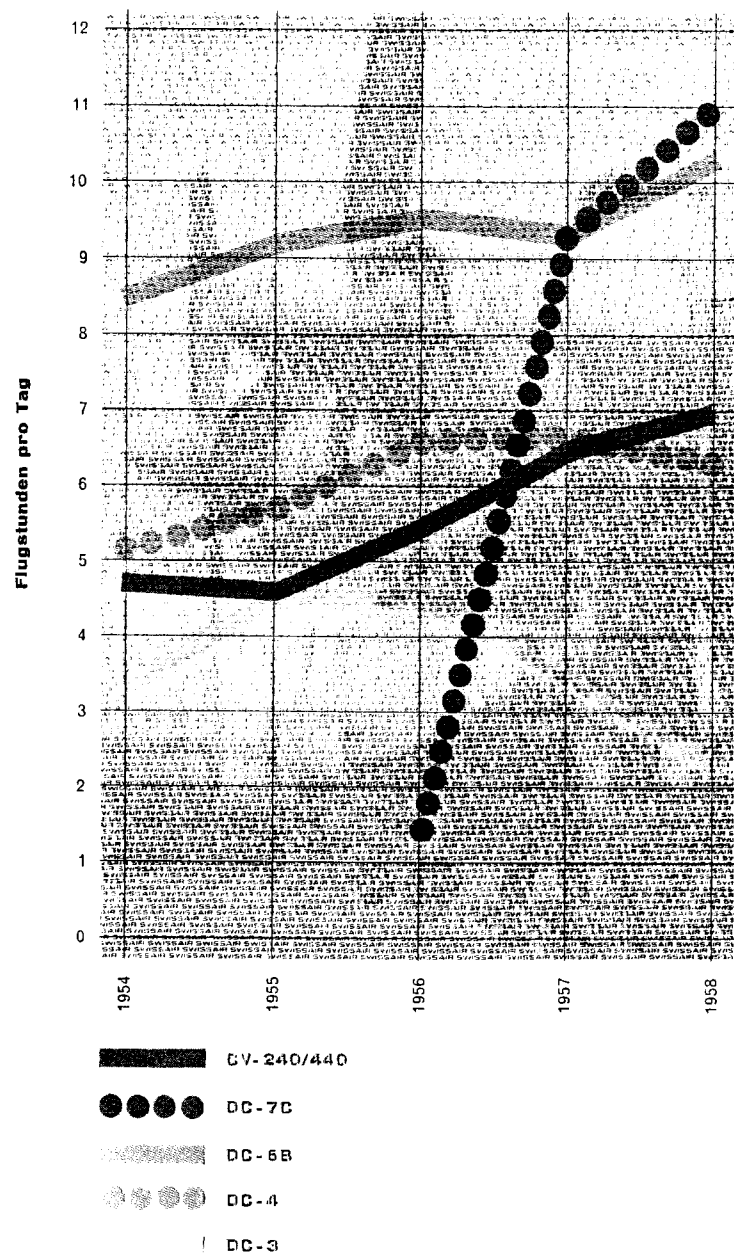
Es ist ermutigend zu sehen, welches Interesse die Swissair-Aktien beim schweizerischen Publikum finden. Ende 1958 hatte unsere Gesellschaft 6789 Aktionäre. Ihre Zahl ist ständig im Steigen begriffen. Der Aktienkurs hat sich im Berichtsjahre günstig entwickelt.

**Ausblick**

1959 wird für die Swissair kein leichtes Jahr sein. Die Konkurrenz wird bereits in erheblichem Masse Düsenflugzeuge einsetzen, während wir unseren ersten DC-8 erst im Februar 1960 erhalten werden. Unser Verkehrsangebot in Tonnenkilometern wird dasjenige von 1958 nur um wenige Prozent übertreffen; dagegen werden unsere Kosten beträchtlich ansteigen, da wir im Hinblick auf 1960 zahlreiches Personal anstellen und schulen, teure Bauten erstellen und viele Betriebseinrichtungen anschaffen müssen. Das gute Ergebnis des Jahres 1958 bestärkt uns aber in der Zuversicht, dass die Swissair auch diese schwierige Phase mit Erfolg bestehen kann. Am Einsatzwillen aller Beteiligten ist nicht zu zweifeln.

Es erleichtert die Arbeit, dass unser Flugzeugbeschaffungsprogramm für die nächsten zwei Jahre nunmehr festgelegt ist. Wir glauben, dass unsere Entschlüsse unter den gegebenen Umständen die bestmöglichen waren. Mit einer Flotte von drei DC-8, drei Convair-880 und vier Caravelles, nebst einer Reihe von vier- und zweimotorigen Kolbenmotorflugzeugen, wird die Swissair ab 1960/61 ein Instrument besitzen, das ihr erlauben sollte, ihre Position im internationalen Linienvverkehr nicht nur zu halten, sondern sie weiter auszubauen.





**Europa**

Nach Spanien und Portugal wurden im Verlauf des Sommers vorwiegend DC-6B-Flugzeuge mit Touristen- und auch mit erster Klasse eingesetzt. Das reisende Publikum nahm diese Neuerung gut auf. Zusammen mit IBERIA führten wir im Sommer 1958 erstmals einen täglichen Dienst Genf-Madrid. Mit Lissabon konnte die Swissair allein die tägliche Verbindung herstellen.

Im Englandverkehr war zeitweise leider ein starker Rückgang zu verzeichnen, der empfindliche Ertrageinbussen verursachte. Gegen Jahresende hat sich die Nachfrage jedoch wieder merklich erholt.

Bern wurde in der Hochsaison durch zwei tägliche Zubringerdienste über Zürich enger mit dem gesamten Netz verbunden. Diese Kurse liessen sich jedoch wegen der unbefriedigenden Start- und Landeverhältnisse in Bern nur bei gutem Wetter und recht unregelmässig führen. Die tägliche Verbindung von Bern nach London musste eingestellt werden.

Während der Weltausstellung wurden zahlreiche Kurse und Verdichtungen nach Brüssel geflogen, die meistens stark besetzt waren.

**Mittlerer Osten**

Im Sommer wurde ein zweiter Kurs pro Woche auf der Linie nach Beirut/Damaskus geführt. Die Entwicklung des Verkehrs gestattete auch einen zweiten Wochenkurs nach Tel Aviv. Indessen entsprach im allgemeinen die Nachfrage auf den Linien nach dem Mittleren Osten nicht ganz der Steigerung unseres Angebots, da die politische Unruhe in diesem Gebiet sich nachteilig auswirkte und die Konkurrenz sich verschärfte.

**Ferner Osten**

Die im Frühling 1957 eröffnete längste Linie unseres Netzes hat sich sehr gut eingeführt. Im Oktober und Dezember wurde dort der höchste Auslastungsgrad aller unserer Verkehrsgebiete erreicht. Seit dem 1. November wird neuerdings Bahrein in östlicher und westlicher Richtung je einmal wöchentlich angefliegen.

**Nordatlantik**

Im Sommer wurden wöchentlich in jeder Richtung zwölf, im Winter neun Passagierkurse geführt, das heisst drei beziehungsweise zwei Kurse mehr als im Vorjahr. Ab Ende November kamen im Passagierverkehr über den Nordatlantik nur noch DC-7C zum Einsatz. Seit dem 1. April wurde einmal wöchentlich New York-Zürich ohne Zwischenlandung geflogen, und zwar mit ausgezeichnetem Erfolg. Gleichzeitig wurde im Nordatlantikverkehr die neue Sparklasse eingeführt, die beträchtlichen Mehrverkehr brachte. Die alte Touristenklasse wurde während des Sommers in sehr beschränktem Ausmass noch beibehalten, im Winter dann gänzlich aufgegeben. In den letzten Monaten des Jahres machte sich bereits die Konkurrenz der Düsenflugzeuge einer amerikanischen und einer britischen Gesellschaft bemerkbar. Trotzdem blieben unsere Verkehrsergebnisse befriedigend.





### Südatlantik

In dem besonders intensiven Wettbewerb, der auf dieser Route herrscht, hat unsere Gesellschaft recht gut abgeschnitten. Namentlich hat sich die Verlängerung der Linie bis Buenos Aires bewährt. Bisher wurde ein Wochenkurs bis Buenos Aires und einer bis São Paulo geführt. Ab November 1958 hätte auch der zweite Kurs bis Buenos Aires verlängert werden sollen. Leider konnte aber hierfür die Bewilligung von den argentinischen und brasilianischen Behörden bis zum Ende des Berichtsjahres nicht erwirkt werden.

### Fracht und Post

Ab 1. November 1958 wurde unser neues Frachtflugzeug DC-6A auf dem Nordatlantik eingesetzt. Die ersten Ergebnisse waren gut, wie überhaupt der Frachtverkehr im Berichtsjahr erfreulich zugenommen hat. Im Postverkehr ist das Auftreten neuer Konkurrenten deutlich zu verspüren. Trotzdem hat sich auch diese Sparte befriedigend entwickelt.

### Aussenvertretungen

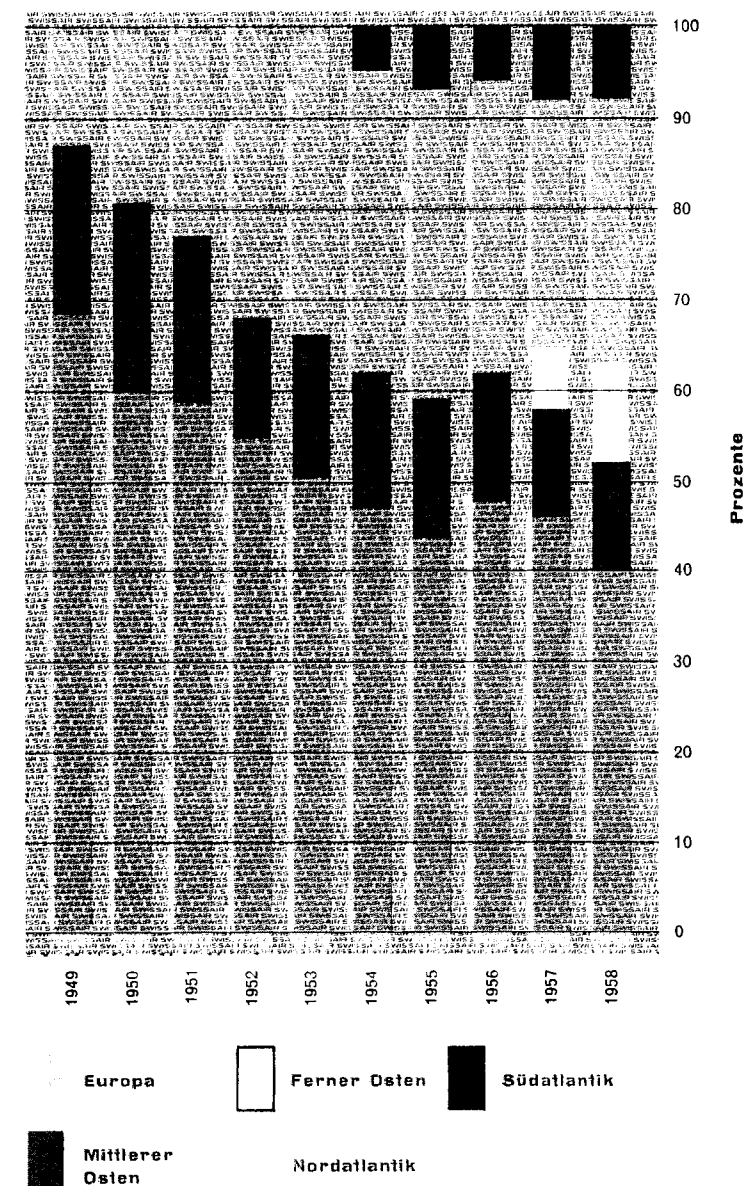
Im Ausland wurden vier neue Vertretungen eröffnet, davon drei im Fernen Osten. Zum Ausbau unserer Verkaufsorganisation haben wir eigene Büros in Osaka, Singapur und Sydney geschaffen. Seit November sind wir auch in Bahrain vertreten. Die Räumlichkeiten in Berlin, Brüssel, London und Hannover wurden umgebaut.

### Tarife

Im Rahmen des internationalen Verbandes der Luftverkehrsgesellschaften, der IATA, entstand eine tiefgreifende Meinungsverschiedenheit über die Tarife im Verkehr mit Düsenflugzeugen. Sie war zu Jahresende noch nicht beigelegt. Wir sind mit einer grossen Zahl anderer Gesellschaften der Auffassung, dass für Flüge mit den neuen Flugzeugen keine erhöhten Preise verlangt werden sollten. Nicht nur ein Vergleich der Betriebskosten rechtfertigt diesen Standpunkt; es wäre angesichts der beträchtlichen Steigerung des Angebotes durch den Einsatz dieser grossen Einheiten auch unklug, die Nachfrage durch eine Preissteigerung zu bremsen. Wenn uns auch bis zum Eintreffen eigener Düsenflugzeuge eine schwierige Phase bevorsteht, glauben wir doch, im Interesse der allgemeinen Entwicklung des Luftverkehrs, möglichst niedrige Tarife vertreten zu sollen. Ein hemmungsloser Preiskrieg unter Vernachlässigung der wirtschaftlichen Gegebenheiten wäre jedoch sinnlos.

Immer grössere Bedeutung erlangen die Pauschalreisen, die sogenannten «Inclusive Tours» zu ermässigten Flugpreisen. Dabei werden den Agenturen, die diese Reisen veranstalten, unter gewissen Voraussetzungen Spezialtarife eingeräumt. Die Flüge können nur auf Strecken und zu Zeiten mit sonst geringer Sitzplatzausnutzung sowie im Rahmen von Gesamtarrangements, die Hotelaufenthalt, Ausflüge, Fahrpreise anderer Transportmittel usw. einschliessen, ausgeführt werden. Mit solchen Pauschalreisen kann eine Schicht des Publikums für das Fliegen gewonnen werden, der es früher zu kostspielig war. Die Einräumung derartiger Spezialtarife führt zu einer ansehnlichen Umsatzsteigerung ohne wesentliche Beeinträchtigung des normalen Verkehrs.

Anteile der Verkehrsgebiete am gesamten Angebot

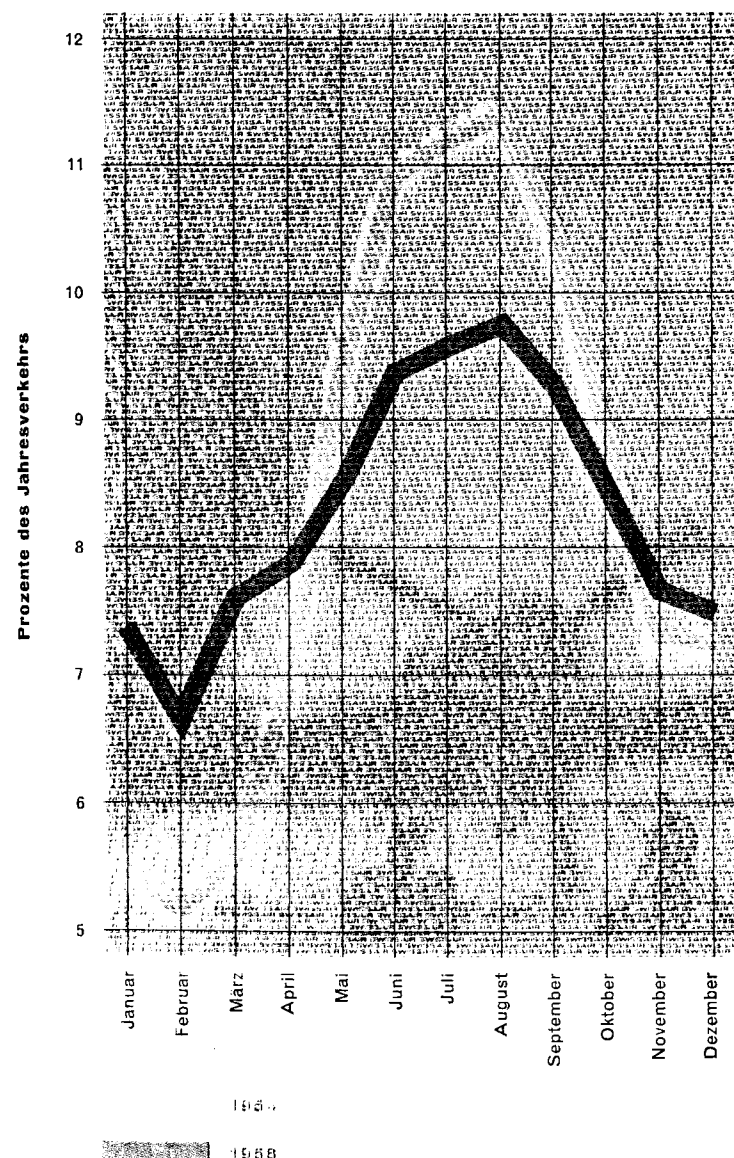




**Flug- und Bodendienst**

Nach der grossen Ausdehnung des Streckennetzes und der beträchtlichen Vergrösserung des Flugzeugparkes im vorangegangenen Jahr wurden 1958 in allen Betriebszweigen die erreichten Positionen konsolidiert. Es galt, die Leistungen zu verbessern, die Organisation und die Arbeitsabläufe zu vereinfachen und zu verbilligen. Die neue Betriebsgrösse ermöglichte es, auf verschiedenen Aussenstationen auf die Hilfe Dritter zu verzichten und eigene Dienste einzurichten.

Saisonschwankungen im Verkehrsangebot 1954 und 1958



Wir können uns heute für die Flugoperationen vermehrt auf ein Netz von sogenannten Dispatch-Leitstellen der Swissair verlassen, welche möglichst ökonomische Flugpläne vorbereiten und die Piloten darüber beraten; derartige Stellen wurden neu geschaffen in Shannon für die Nordatlantikroute, in Lissabon für den Nord- und Südatlantik, in Beirut und Kairo für den Mittleren Osten und die Fernostroute. In Lissabon wurde ferner der gesamte Bodendienst für die Swissair-Kurse von uns selber übernommen, in Kairo die Passagierabfertigung.

Das Fernmeldewesen wurde stark ausgebaut. Im Verkehr zwischen Boden und Flugzeug hat der Radiosprechverkehr nun fast durchwegs die drahtlose Telegraphie ersetzt. Auch die festen Verbindungen, insbesondere durch Fernschreiber, sind auf dem ganzen Netz ausgebaut worden. Mit dem wachsenden und schnelleren Verkehr wird dies vor allem für ein reibungsloses Reservationsverfahren immer wichtiger.

Die Bordverpflegung und der Service in der Kabine wurden nach wie vor besonders gepflegt. Auf ihnen beruht ein grosser Teil unseres Rufes in der ganzen Welt. In Genf-Cointrin wurde durch den Kanton Genf ein modernes Küchengebäude für uns erstellt, das im Frühling 1959 betriebsbereit sein wird.

Die Dienststellen des Operationsdepartements haben sich schon im vergangenen Jahr eingehend mit den Vorbereitungen auf den Verkehr mit Strahlflugzeugen befasst. Erste Auswertungen der in unserem letzten Bericht erwähnten «Paper Operation», der auf Grund meteorologischer Daten theoretisch durchgeführten DC-8-Flüge über den Nordatlantik, liegen vor. Die Studien, Planungsarbeiten, Projekte für Bauten und Einrichtungen, die Auswahl der zahlreichen Gerätschaften schreiten fort.

**Fliegerischer Nachwuchs**

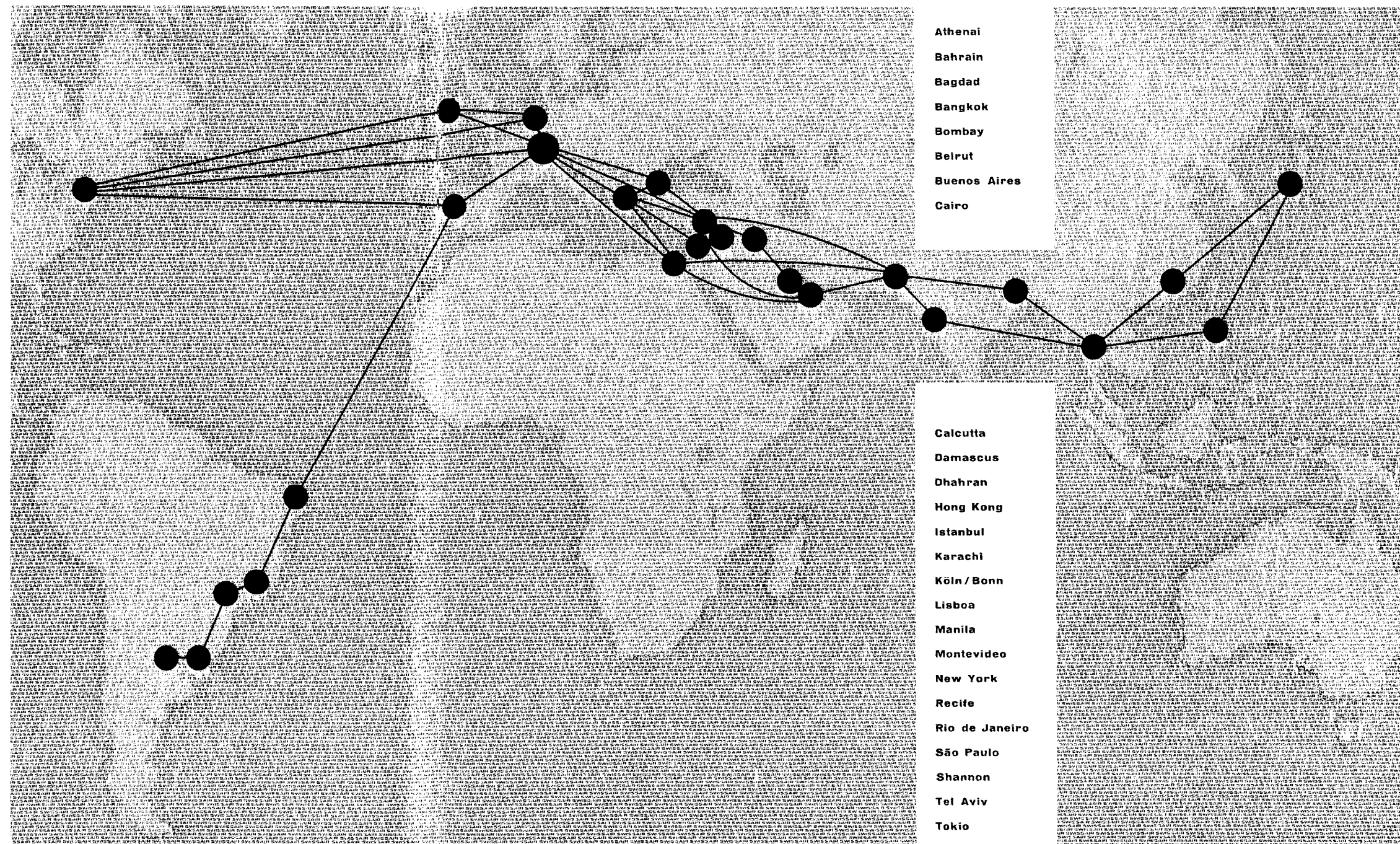
Immer wieder haben wir in unseren Berichten auf die Schwierigkeiten hingewiesen, ausreichenden qualifizierten Nachwuchs für unser fliegendes Personal zu erhalten. Die bereits früher begonnenen Bemühungen, ausser Militärpiloten andere geeignete junge Leute heranzuziehen, wurden fortgesetzt. Auch im Jahre 1958 wurden mit gutem Erfolg drei Studentenflugkurse durchgeführt.

Als grosser Fortschritt darf der Bundesbeschluss über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses vom 3. Oktober 1958 gelten, der die Errichtung einer schweizerischen Luftverkehrsschule vorsieht. Diese Schule, in welcher in erster Linie das Luftverkehrspersonal ausgebildet wird, das zu seiner Tätigkeit einer Lizenz des Luftamtes bedarf, wird 1959 in Funktion treten. Auch an dieser Stelle sei den zuständigen Behörden der Dank für ihre Bemühungen um das Zustandekommen der sehr dringlich gewordenen Einrichtung abgesehen.

**Flugsicherung**

Da sowohl der zivile als auch der militärische Verkehr in der Luft immer dichter wird, wird sich in absehbarer Zeit die Zusammenlegung der Flugsicherungsdienste aufdrängen. Wir haben die Bundesbehörden auf dieses brennende Problem aufmerksam gemacht und ihnen Anregungen für eine Lösung unterbreitet.





Zu Ende des Jahres bestand unsere Flotte aus folgenden Einheiten:

- 5 DC-7C
- 7 DC-6B (wovon ein Flugzeug nur auf begrenzte Zeit erworben)
- 1 DC-6A-Frachtflugzeug
- 2 DC-4

- 11 Convair-Metropolitan
- 7 DC-3
- 1 Dakota-Frachtflugzeug

An den DC-7C-Motoren, die anfänglich recht störungsanfällig waren, wurden konstruktive Verbesserungen durchgeführt, die sich auf die Regelmässigkeit des Betriebes

günstig ausgewirkt haben. Von der ganzen Flotte haben die DC-7C im Berichtsjahr die höchste Betriebsstundenzahl pro Einheit erreicht. Sowohl unsere DC-6B als unsere Metropolitanen haben sich auch dieses Jahr wieder als verlässliche Flugzeuge bewährt, die uns keine technischen Schwierigkeiten bereiteten. Die DC-4 scheiden nunmehr aus unserem Park aus. Ein Flugzeug dieses Typs wurde bereits an die Syrian Airways verkauft und abgeliefert. Im kommenden Jahr werden die beiden andern Einheiten die Hand wechseln. Die DC-3 verwenden wir vorwiegend für Schulungszwecke und nur noch beschränkt für den Zubringerdienst auf kurzen Strecken.

An unserem Servicehangar in New York-Idlewild wurden die Bauarbeiten begonnen. Das Gebäude wird nicht nur technische Dienste im engeren Sinn beherbergen, sondern auch Räumlichkeiten für die Bordküche, die Flugvorbereitungen, die Fernmeldedienste usw. enthalten. Der grössere Arbeitsanfall für die eigene Flotte und die vermehrten Aufträge fremder Gesellschaften veranlassten uns, im Sommer in unseren Klotener Werkstätten die Schichtarbeit einzuführen. Diese Massnahme verursachte zwar vermehrte Personalaufwendungen, führte aber zu besserer Ausnutzung der Betriebseinrichtungen und einer entsprechend höheren Wirtschaftlichkeit.



## V. Personal

Der Personalbestand ist auch im vergangenen Jahr weiter gewachsen. Am 1. Januar 1958 standen 4713, am Jahresende 5429 Mitarbeiter im Dienste der Swissair. Von 64,1 Millionen Franken im Vorjahr stiegen die Personalaufwendungen auf 78,5 Millionen Franken. Dabei verbesserte sich aber die Transportleistung pro Angestellten von 38086 angebotenen Tonnenkilometern auf 39638 Tonnenkilometer, der Ertrag von Fr. 47387.- auf Fr. 48776.-.

Trotz einer leichten Entspannung des Arbeitsmarktes war es nach wie vor nicht einfach, wirklich qualifizierte Kräfte in genügender Zahl zu gewinnen. In einigen Fällen waren wir gezwungen, ausländische Spezialisten einzustellen.

Bei einer Luftverkehrsgesellschaft gibt es – auch abgesehen vom fliegenden Personal – eine grössere Anzahl von Berufen, die nicht in öffentlichen Schulen erlernt werden können und für die wir daher kein bereits ausgebildetes Personal finden. Je vielfältiger unser Betrieb wird, desto mehr müssen wir dazu übergehen, unsere Mitarbeiter in Kursen selbst zu schulen. Überdies müssen die erworbenen Kenntnisse periodisch aufgefrischt und dem Stand der letzten Entwicklung angepasst werden. Die Durchführung zahlreicher Lehrgänge für alle Stufen ist deshalb notwendig. Zur Sicherung eines aus dem eigenen Betrieb hervorgegangenen Nachwuchses

sind wir nun auch dazu übergegangen, in gewissen Dienstzweigen Lehrlinge einzustellen.

Die Arbeitsbedingungen mussten erneut den Verhältnissen in andern Wirtschaftszweigen und der fortschreitenden Teuerung angepasst werden. Das Bodenpersonal in der Schweiz erhielt eine Teuerungszulage von 3 Prozent; der Gesamtarbeitsvertrag mit den Personalverbänden wurde in verschiedenen Punkten abgeändert. Mit den Navigatoren, den Bordmechanikern und dem Kabinenpersonal wurden neue Gesamtarbeitsverträge abgeschlossen. Die verschiedenen Einrichtungen der Personalfürsorge konnten wesentlich verbessert werden. So wurde vor allem die Pensionsversicherung der Piloten revidiert und für die ausländischen Besatzungsmitglieder eine besondere Alters- und Hinterlassenenfürsorge-Stiftung errichtet. Die Stiftungen für die Personalfürsorge der Swissair umfassten Ende 1958 rund 3700 Versicherte und verfügten zusammen über ein Vermögen von rund 33,5 Millionen Franken.

Unsere Mitarbeiter haben ihre Pflicht treu und in gutem Geist 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

Der Verwaltungsrat wählte in seiner Sitzung vom 17. Februar 1958 an Stelle des am 6. Januar 1958 verstorbenen Herrn Dr. Rudolf V. Heberlein zu seinem Präsidenten Herrn Ernst Schmidheiny und als neues Ausschussmitglied Herrn Dr. Ernst R. Froelich. An der Generalversammlung der Aktionäre vom 2. April 1958 wurde Herr Ing. Fritz Gugelmann in den Verwaltungsrat gewählt.

Wir trauern um Herrn Dr. Albert Linder, Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Kreditanstalt, der am 26. Januar 1959 im Alter von erst 58 Jahren starb. Herr Dr. Linder war seit 12. Februar 1947 Mitglied unseres Verwaltungsrates und ein grosser Freund und Förderer unserer Gesellschaft. Sein Andenken wird bei der Swissair in hohen Ehren gehalten werden.

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

Ernst Schmidheiny	Ing. Alfred Oehler
Dr. Walter Berchtold	Edgar Primault
Guillaume Bordier	Peter Reinhart
Ing. Georg Fischer	Dr. Samuel Schweizer
Dr. Ernst R. Froelich	Dr. Charles Zoelly
Paul Joerin	Dr. Hans P. Zschokke
Adrien Lachenal	

Gemäss Artikel 12 der Statuten sind diese Herren wieder wählbar.

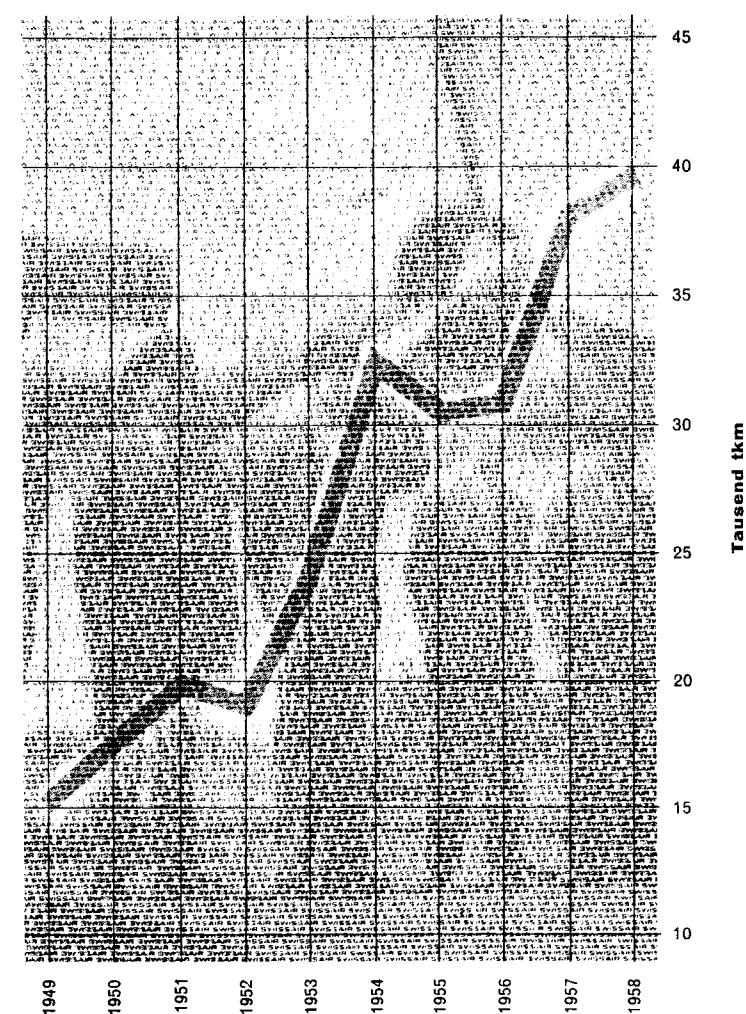
Herr Ing. Alfred Oehler, der 1926 in den Verwaltungsrat der Balair eintrat und seit 1931 ununterbrochen dem Verwaltungsrat der Swissair angehörte, wünscht sein Mandat auf den Termin der heurigen Generalversammlung niederzulegen. Es sei Herrn Oehler, der zu den Pionieren der schweizerischen Zivilluftfahrt zählt, auch an dieser Stelle der herzliche Dank für seine Treue und für alles das abgestattet, was er in den langen Jahren und unter teilweise schwierigen Verhältnissen zum Aufbau unserer Gesellschaft beigetragen hat.

## VII. Bemerkungen zur Bilanz und Betriebsrechnung

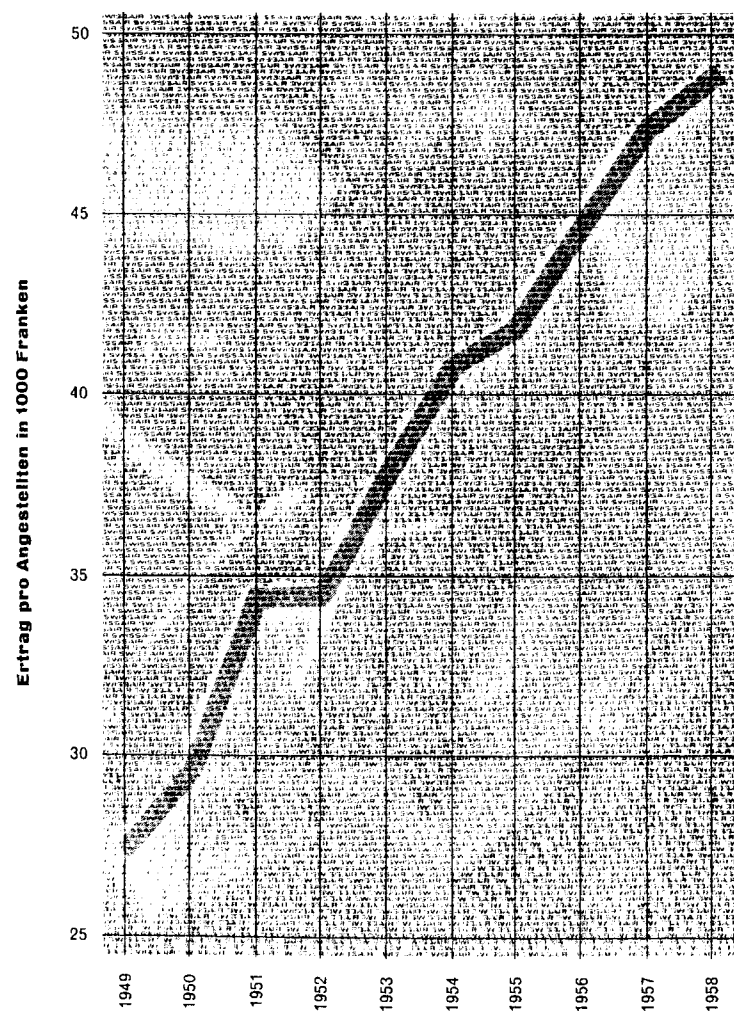
Um einen besseren Einblick in die Vermögens- und Schuldverhältnisse unseres Unternehmens zu vermitteln, haben wir dieses Jahr die Bilanz sowie die Gewinn- und Verlustrechnung in etwas anderer Form dargestellt und durch zusätzliche Angaben ergänzt.

So sind auf der Aktivseite der Bilanz (vor Gewinnverteilung) erstmals neben den Buchwerten auch die Anschaffungswerte des Anlagevermögens und der Materialbestände aufgeführt. Dadurch lässt sich der innere Wert des Vermögens schlüssiger beurteilen. Ferner ist der Flugzeugpark nicht mehr nach Zellen, Motoren, Propellern usw., sondern nach Flugzeugen, Reservemotoren und Wechselteillagern aufgliedert; damit erhöht sich die Aussagefähigkeit dieser Position.

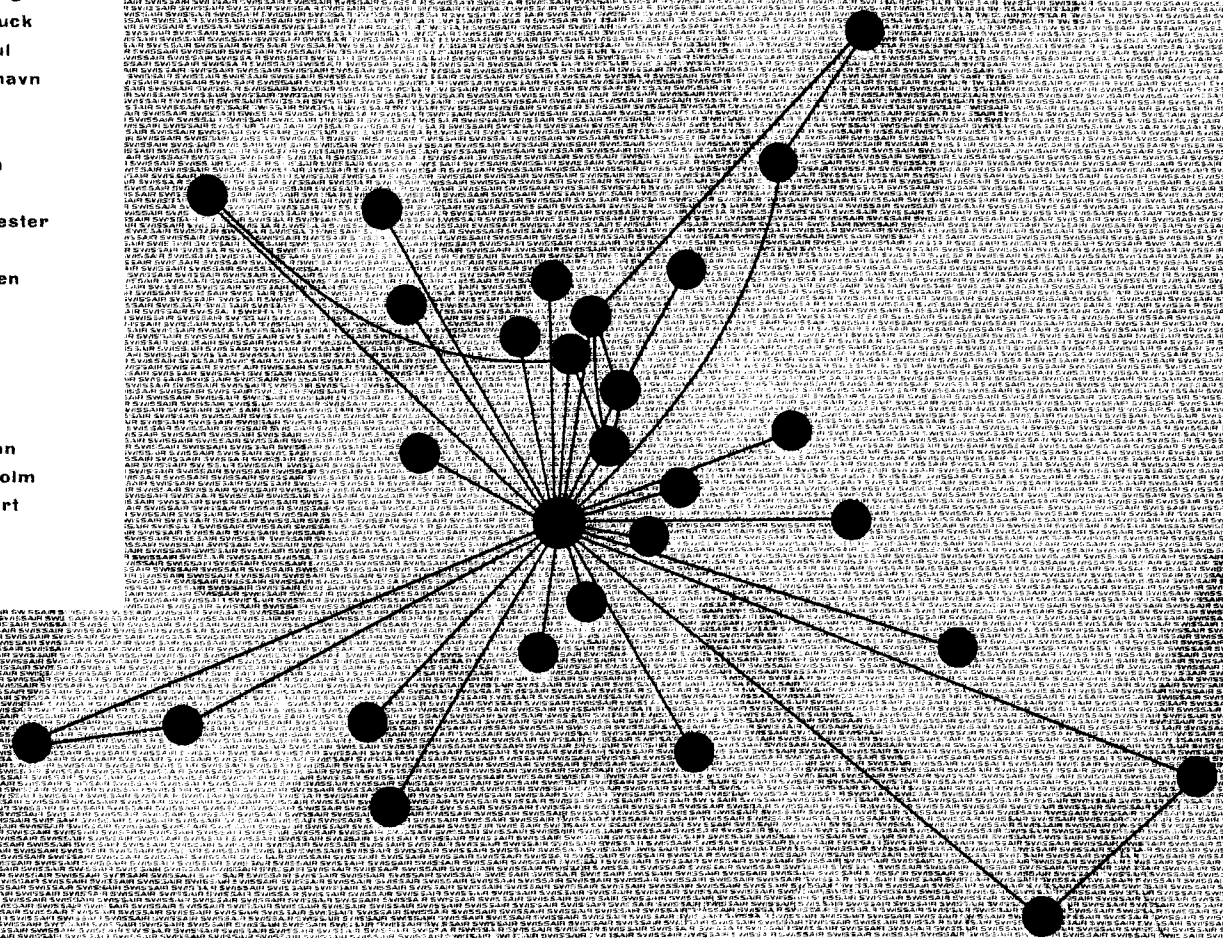
## Angebotene Tonnenkilometer pro Angestellten



## Entwicklung der Erträge pro Angestellten



- Athenai
- Amsterdam
- Barcelona
- Beograd
- Bruxelles
- Düsseldorf
- Frankfurt
- Hamburg
- Innsbruck
- Istanbul
- Köbenhavn
- Köln
- Lisboa
- London
- Madrid
- Manchester
- Milano
- München
- Nice
- Palma
- Paris
- Praha
- Roma
- Shannon
- Stockholm
- Stuttgart
- Wien

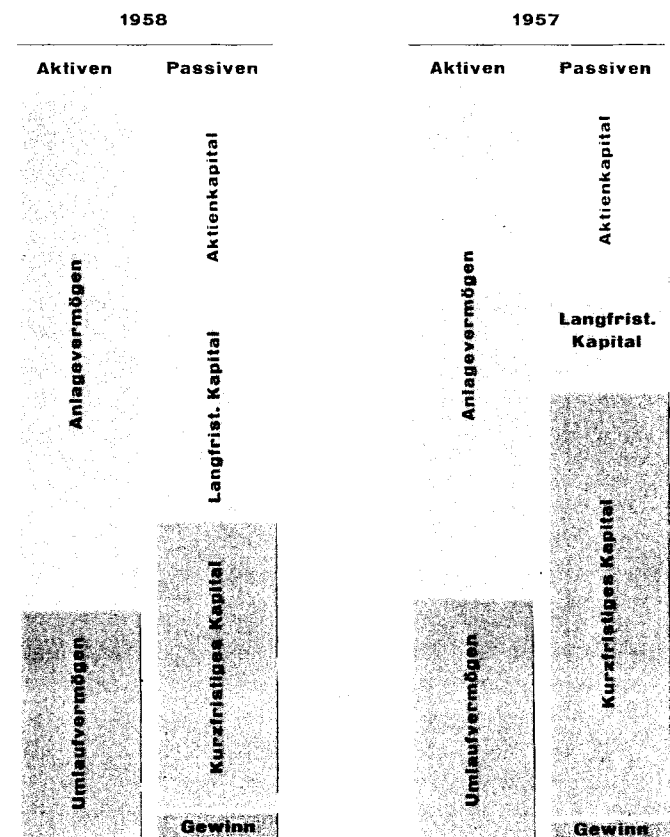


Die Vorauszahlungen für Flugzeuge und Material werden nicht mehr im Umlaufvermögen, sondern im Anlagevermögen aufgeführt, was der Zweckbestimmung entspricht. Auf der Passivseite erscheint unter dem Eigenkapital neu eine Position «Spezielle Reserven». Sie wurde aus früher geäußerten Rückstellungen gebildet, die für die ursprüngliche Zweckbestimmung nicht mehr benötigt werden und daher frei verfügbar geworden sind. Das Fremdkapital wird in die langfristigen und kurzfristigen Schulden sowie in die offenen (verkauften, aber noch nicht abgefliegenen oder verrechneten) Passagen und Frachten

unterteilt. Die Fälligkeit der letztgenannten Schulden ist unbestimmt, da man nicht weiss, wann die offenen Passagen und Frachten abgefliegen oder von einer andern Gesellschaft verrechnet werden, oder ob von einzelnen Kunden die Rückerstattung verlangt wird. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist auf der Kostenseite vermehrt aufgegliedert, womit wir der wachsenden Bedeutung der verschiedenen Aufwandarten Rechnung tragen. Die früher unter der Position «Personalkosten» ausgewiesenen Displacementsspesen sind nunmehr in den «verschiedenen Betriebs- und Verwaltungskosten» enthalten.

**Bilanz**

Unsere Bilanzsumme hat im Berichtsjahr um 24 Prozent zugenommen. Den wesentlichsten Einfluss auf die Bilanzstruktur hatten die Erhöhung des Aktienkapitals um 21 Millionen Franken und die Aufnahme eines weiteren Obligationenanleihs von 30 Millionen Franken. Diese Mittel wurden einerseits zur Ablösung von Bankschulden, andererseits zur Vorauszahlung für bestellte Flugzeuge verwendet. Das Anlagevermögen hat sich zufolge dieser Vorauszahlungen von 124,7 Millionen Franken auf 159,3 Millionen Franken erhöht. Bei den Immobilien, den Betriebseinrichtungen und dem Flugzeugpark überstiegen die Abschreibungen den Zuwachs. Das zeigt, dass die Selbstfinanzierung auch im Berichtsjahr ein ansehnliches Ausmass erreichte. Beim Umlaufvermögen haben sich die verschiedenen Positionen unterschiedlich verändert. Während die Materialbestände um 5 Prozent abnahmen, waren der Bestand an flüssigen Mitteln um 41 Prozent, die Debitorenguthaben um 14 Prozent und die transitorischen Aktiven um 12 Prozent höher als im Vorjahr. Die nachstehende Darstellung zeigt die Veränderungen der Bilanzstruktur gegenüber dem Vorjahr:



**Gewinn- und Verlustrechnung**

Im Berichtsjahr haben sich, verglichen mit dem Vorjahr, bei einer Steigerung des Angebots an Tonnenkilometern um 21 Prozent die Kosten um 19 Prozent und die Erträge um 20 Prozent der Reingewinn um 61 Prozent erhöht.

Die einzelnen **Kostenarten** haben sich verschieden entwickelt. Eine Zunahme um mehr als 20 Prozent verzeichnen: – die Personalkosten, mit einem Kostenanteil von 32 Prozent der Gesamtkosten, infolge des Personalzuwachses und der Lohnerhöhungen; – die allgemeinen Betriebs- und Verwaltungskosten, mit einem Kostenanteil von 8 Prozent, infolge vermehrter Übermittlungskosten (Ausbau des Übermittlungsnetzes); – die Finanz- und Steuerkosten, mit einem Kostenanteil von 3 Prozent, infolge der Erhöhung des Aktien- und Obligationenkapitals; – die Provisionskosten, mit einem Kostenanteil von 8 Prozent, infolge der Zunahme der Verkäufe durch Agenten und andere Luftverkehrsgesellschaften; – die Abschreibungen, mit einem Kostenanteil von 12 Prozent. Alle andern Kostenarten, deren Anteil an den Gesamtkosten zusammen 37 Prozent beträgt, haben weniger stark, nämlich um 8 bis 12 Prozent, zugenommen. Bedeutend ist besonders, dass die zweitwichtigste Kostenposition, der Materialaufwand, nur um 8 Prozent höher ausfiel als im Vorjahr. Dazu hat die günstige Entwicklung der Benzinpreise beigetragen.

In der Aufgliederung der einzelnen **Ertragsarten** zeigen sich ebenfalls Veränderungen:

Ertragsart	Zunahme gegenüber 1957 in Prozent	in Prozent der Gesamterträge	
		1958	1957
Streckenerträge inklusive Sonderflüge	19	90	91
Erträge aus Nebenleistungen	17	8	8
Übrige Erträge	166	2	1

Die Einnahmen aus den einzelnen Fluggebieten haben sich wie folgt entwickelt:

Gebiet	Zunahme in Prozent	Anteil in Prozent
Europa	7	40
Mittlerer Osten	12	12
Ferner Osten	111	11
Nordatlantik	22	29
Südatlantik	24	8
Total		100

Von den Streckeneinnahmen entfielen 80 Prozent auf Passagen, 2 Prozent auf Übergepäck, 10 Prozent auf Fracht und 8 Prozent auf Post. Bei den Erträgen aus Nebenleistungen konnten die Einkünfte aus Bodenorganisationsdiensten für Dritte gesteigert werden. Neue Abfertigungsverträge wurden mit verschiedenen Gesellschaften abgeschlossen. Auch unsere Küchenbetriebe haben ihre Umsätze weiterhin gesteigert. Die übrigen Erträge wurden besonders durch den Erlös aus dem Verkauf eines DC-4 und die Zinsen für Vorauszahlungen auf bestellte Flugzeuge günstig beeinflusst.



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 1958 zu genehmigen;   |                      |
| 2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1958 Entlastung zu erteilen;  |                      |
| 3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1958 von folgende Zuweisungen vorzunehmen:   | Fr. 5 101 613        |
| a) an den statutarischen Reservefonds   | Fr. 600 000          |
| b) an die Allgemeine Pensionskasse der Swissair   | Fr. 200 000          |
| c) an die Allgemeine Pensionskasse der Swissair als Sondereinlage für die dienstälteren Angestellten  | <u>Fr. 800 000</u>   |
| vom verbleibenden Gewinn von  | Fr. 3 501 613        |
| zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1958  | <u>Fr. 367 057</u>   |
| insgesamt somit von   | Fr. 3 868 670        |
| d) eine Dividende von brutto 6% auszurichten, zahlbar vom 10. April 1959 an gegen Coupon Nr. 12,<br>– auf dem alten Aktienkapital von Fr. 42 000 000 mit Fr. 21.— pro Aktie,<br>abzüglich 30% Coupon- und Verrechnungssteuer,<br>– auf dem neuen Aktienkapital von Fr. 21 000 000 mit Fr. 15.75 pro Aktie,<br>abzüglich 30% Coupon- und Verrechnungssteuer, | <u>Fr. 3 465 000</u> |
| e) den Saldo von  | <u>Fr. 403 670</u>   |
| auf neue Rechnung vorzutragen.  |                      |

Zürich, den 11. März 1959

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

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

Wir haben die auf den 31. Dezember 1958 beidseitig mit Fr. 225 111 491 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1958 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 1958 einen Reingewinn aus von	Fr. 5 101 613
der sich um den Gewinnvortrag aus dem Vorjahre von	<u>Fr. 367 057</u>
auf den verfügbaren Gewinnsaldo von	<u>Fr. 5 468 670</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 2. März 1959

Hochachtungsvoll  
Schweizerische Treuhandgesellschaft  
**Schai** pp. Moser

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven	Anschaffungswert				Abschreibungen bzw. Minder- bewertung	Buchwert	%	Passiven	Buchwert	%
	Anfangs- bestand 1. 1. 1958	Zugang	Abgang	Endbestand 31. 12. 1958						
<b>Anlagevermögen</b>	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.			<b>Eigenkapital</b>	Fr.	
Grundstücke, Immobilien, bauliche Einrichtungen	17 102 272	2 232 391	922 771	18 411 892	9 006 671	9 405 221		Aktienkapital	63 000 000	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	25 392 003	3 607 212	2 480 368	26 518 847	15 770 593	10 748 254		Reserven		
Flugzeugpark								Statutarische	1 900 000	
Flugzeuge	118 565 782	15 925 026	2 153 275	132 337 533	60 369 548	71 967 985		Spezielle	3 000 000	
Reservemotoren	12 949 349	—	331 466	12 617 883	5 556 874	7 061 009		Total Eigenkapital	<u>67 900 000</u>	30
Flugzeugwechselteile*	28 883 796	2 702 846	1 265 318	30 321 324	18 091 071	12 230 253				
Beteiligungen und Wertschriften	(160 398 927)	(18 627 872)	(3 750 059)	(175 276 740)	(84 017 493)	(91 259 247)				
Vorauszahlungen für Flugzeuge und techn. Material	284 660	82 610	30 136	337 134	337 113	21				
						<u>47 894 277</u>				
Total Anlagevermögen						159 307 020	71	<b>Fremdkapital</b>		
								Langfristige Schulden		
								Obligationenanleihen	60 000 000	
								Hypothekarschulden	1 250 000	
								Kurzfristige Schulden	(61 250 000)	
								Dividenden und Obligationenzinsen	76 900	
								Kreditoren und transitorische Passiven	25 763 232	
								Offene (verkaufte, aber noch nicht abgeflogene	(25 840 132)	
								oder verrechnete) Passagen und Frachten	<u>46 406 471</u>	
								Total Fremdkapital	<u>133 496 603</u>	59
								<b>Diverse Passiven</b>		
								Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund	1 642 118	
								Rückstellungen und Wertberichtigungen	16 081 997	
								Barkautionen	522 103	
								Total diverse Passiven	<u>18 246 218</u>	8
								<b>Gewinnsaldo</b>		
								Gewinnsaldo	5 468 670	3
									<u>225 111 491</u>	100
<b>Eventualforderungen</b>	Fr. 3 793 379							<b>Eventualverpflichtungen</b>	Fr. 3 793 379	

\* Zugang = Materialeingang - Verbrauch  
Abgang = Lagerliquidation



# Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1958

## Aufwand

	Fr.	Fr.
Personalkosten		
Saläre, Fluggelder und übrige Personalkosten	70 042 802	
Versicherungsprämien	<u>8 468 674</u>	78 511 476
Materialkosten		
Betriebsstoffverbrauch, Flugzeugunterhalt und sonstiges Material		51 066 145
Bodenorganisationskosten		13 755 458
Bordbuffet- und diverse Passagierkosten		7 977 187
Betriebsversicherungen		5 768 284
Liegenschaftskosten		5 877 548
Verschiedene Betriebs- und Verwaltungskosten:		
Kapitalkosten und Steuern	7 680 038	
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>20 558 280</u>	28 238 318
Propaganda- und diverse Verkaufskosten		7 959 454
Provisionskosten		19 179 205
Abschreibungen:		
Abschreibungen auf Immobilien, Betriebseinrichtungen, Mobilien und Fahrzeugpark		
ordentliche	3 941 397	
ausserordentliche	<u>2 726 800</u>	6 668 197
Abschreibungen auf Flugzeugpark und Wechselteillager		
ordentliche	16 006 902	
ausserordentliche	<u>5 817 128</u>	21 824 030
Gewinn- und Verlustkonto:		
Gewinn aus 1958	5 101 613	
Gewinnvortrag vom Vorjahr	<u>367 057</u>	<u>5 468 670</u>
		<u>252 293 972</u>

## Ertrag

	Fr.	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahr		367 057
Erträge aus:		
Passagier-, Fracht- und Postbeförderung (einschliesslich Sonderflüge)	227 687 287	
Bodenorganisationsdienste, Aufträge Dritter sowie Provisionen aus Passagier- und Frachtverkehr	20 559 608	
Diverse übrige Erträge	<u>3 180 020</u>	251 426 915
Leistung des Bundes an die Ausbildung des Luftfahrtpersonals		500 000
		<u>252 293 972</u>

**Schlussbilanz per 31. Dezember 1958**

(nach erfolgter Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

**Aktiven**

	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Anlagevermögen</b>			
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen (Versicherungswert Fr. 17 005 000)		9 405 221	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge (Versicherungswert Fr. 27 050 000)		10 748 254	
Flugzeugpark			
Flugzeuge	71 967 985		
Reservemotoren	7 061 009		
Flugzeugwechselteile (Versicherungswert Fr. 191 645 000)	<u>12 230 253</u>	91 259 247	
Beteiligungen und Wertschriften		21	
Vorauszahlungen für Flugzeuge und technisches Material		<u>47 894 277</u>	
<b>Total Anlagevermögen</b>			159 307 020
<b>Umlaufvermögen</b>			
Materialbestände (Versicherungswert Fr. 21 601 000)		8 087 167	
Flüssige Mittel			
Kassen und Postcheck	1 517 672		
Banken und Gelder unterwegs	<u>9 043 336</u>	10 561 008	
Debitoren und transitorische Aktiven		<u>42 836 419</u>	
<b>Total Umlaufvermögen</b>			61 484 594
<b>Diverse Aktiven</b>			
Swissair-Eigenversicherung beim Bund		4 175 776	
Barkautionen		<u>144 101</u>	
<b>Total diverse Aktiven</b>			<u>4 319 877</u>
			<u>225 111 491</u>
<b>Eventualforderungen</b>	Fr. 3 793 379		

**Passiven**

	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Eigenkapital</b>			
Aktienkapital		63 000 000	
Reserven			
Statutarische	2 500 000		
Spezielle	<u>3 000 000</u>	<u>5 500 000</u>	
<b>Total Eigenkapital</b>			68 500 000
<b>Fremdkapital</b>			
Langfristige Schulden			
Obligationenanleihen	60 000 000		
Hypothekarschulden	<u>1 250 000</u>	61 250 000	
Kurzfristige Schulden			
Dividenden und Obligationenzinsen	3 541 900		
Kreditoren und transitorische Passiven	<u>26 763 232</u>	30 305 132	
Offene (verkaufte, aber noch nicht abgeflogene oder verrechnete) Passagen und Frachten		<u>46 406 471</u>	
<b>Total Fremdkapital</b>			137 961 603
<b>Diverse Passiven</b>			
Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund		1 642 118	
Rückstellungen und Wertberichtigungen		16 081 997	
Barkautionen		<u>522 103</u>	
<b>Total diverse Passiven</b>			18 246 218
<b>Gewinnsaldo</b>			
Gewinnsaldo auf neue Rechnung			<u>403 670</u>
			<u>225 111 491</u>
<b>Eventualverpflichtungen</b>	Fr. 3 793 379		