

## Bericht

des Verwaltungsrates der Swissair  
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft  
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre  
vom 10. April 1961  
über das Geschäftsjahr  
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1960

Gestaltung: E. u. M. Lenz VSG, Zürich

Druck: Buchdruckerei Winterthur AG

Photos: M. Bingler, R. Jöge, Swissair

## Verwaltungsrat

Präsident	<b>Ernst Schmidheiny</b>	Industrieller, Céligny
Vizepräsidenten	<b>*Prof. Eduard Amstutz</b> <b>Edgar Primault</b>	Direktionspräsident der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer und der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung, Bern
Delegierter des Verwaltungsrates	<b>Dr. Walter Berchtold</b>	Direktionspräsident der Swissair, Zürich
Mitglieder	<b>Dr. h. c. Jos. R. Belmont</b> <b>Guillaume Bordier</b> <b>*Samuel Brawand</b> <b>*Emile Dupont</b> <b>Dr. Emmanuel Faillettaz</b>  <b>Ing. Georg Fischer</b>  <b>Dr. Ernst R. Froelich</b> <b>*Dr. Brenno Galli</b>  <b>*Dr. Hugo Gschwind</b>  <b>Ing. Fritz Gugelmann</b> <b>Paul Joerin</b>  <b>*Dr. Emil Landolt</b> <b>*Dr. Paul Meierhans</b> <b>Peter Reinhart</b> <b>Ing. Jacques de Saugy</b>  <b>*Dr. Alfred Schaller</b> <b>Felix W. Schulthess</b>  <b>Dr. Samuel Schweizer</b>  <b>Georg Sulzer</b>  <b>*Dr. Victor H. Umbricht</b> <b>*Dr. Eduard Weber</b>  <b>Dr. Charles Zoelly</b>  <b>Dr. Hans P. Zschokke</b>	Generaldirektor der Basler Transport- Versicherungs-Gesellschaft, Basel Banquier, Genève Regierungsrat, Bern Conseiller d'Etat, Genève Administrateur délégué du Comptoir Suisse, Lausanne (ab 8. 4. 60) Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Maag-Zahnräder und -Maschinen AG., Zürich Küsnacht Nationalrat, Präsident des Bankrates der Schweizerischen Nationalbank, Lugano Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern Industrieller, Langenthal Präsident des Verwaltungsrates der ALKAG Kohlen und Mineralöl Import AG., Basel Stadtpräsident, Zürich (ab 8. 3. 60) Regierungspräsident, Zürich in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur Directeur de la Société genevoise d'instruments de physique, Genève Regierungsrat, Basel (ab 5. 4. 60) Generaldirektor der Schweizerischen Kredit- anstalt, Zürich Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel Präsident des Verwaltungsrates der Gebrüder Sulzer AG., Winterthur 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>Ernst Schmidheiny</b> <b>Prof. Eduard Amstutz</b> <b>Edgar Primault</b> <b>Dr. Walter Berchtold</b> <b>Dr. Ernst R. Froelich</b> <b>Dr. Brenno Galli</b> <b>Paul Joerin</b>	Präsident Vizepräsident Vizepräsident
---------------------------------------	--	---

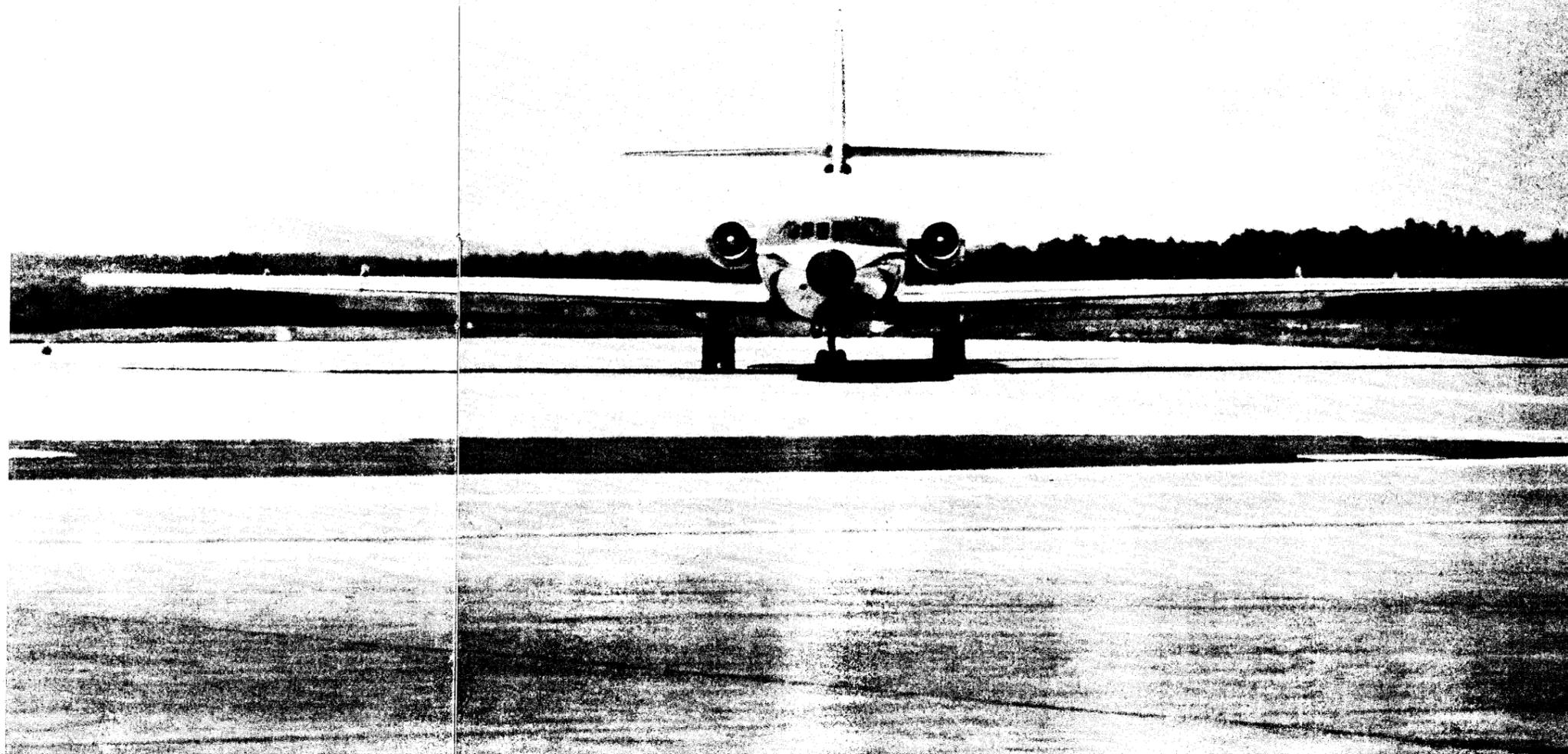
## Kontrollstelle Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel/Zürich

<b>Direktion</b>	<b>Dr. Walter Berchtold</b> <b>Armin Baltensweiler</b>  <b>Eugen Groh</b> <b>Lucien Leo Ambord</b> <b>Robert Fretz</b> <b>Franz Roth</b> (ad int.) <b>Dr. Charles-Frédéric Ducommun</b> <b>Dr. Heinz Haas</b> <b>Isidor Lack</b>	Direktionspräsident Stellvertreter des Direktionspräsidenten, Planungsdienst Departement Finanzen Departement Verkehr und Verkauf Departement Operation Departement Technik Zentraler Personaldienst Generalsekretär Besondere Aufgaben
------------------	---	--

Direktion für die  
Westschweiz **Willy Wyler**

## 1960 – wichtigste Zahlen

Verkehrsleistungen			Kosten und Ertrag		
	1960	1959		1960	1959
Anzahl Flüge	30 221	26 708	Gesamtertrag	Fr. 329 045 557	Fr. 277 919 068
Flugkilometer	32 593 569	29 933 567	Ertrag pro 100 angebotene tkm	Fr. 135.40	Fr. 141.25
Flugstunden	80 546	79 739	Gesamtkosten	Fr. 324 126 237	Fr. 270 420 958
Angebotene tkm	243 003 317	196 784 554	Kosten pro 100 angebotene tkm	Fr. 133.40	Fr. 137.40
Ausgelastete tkm	141 916 961	120 001 610	Reingewinn des Geschäftsjahres	1960	1959
davon Passagier-tkm	106 796 578	90 267 071		Fr. 4 919 320	Fr. 7 498 110
Fracht-tkm	28 169 339	23 710 902			
Post-tkm	6 951 044	6 023 637			
Beförderte Etappenpassagiere	1 303 225	1 106 251			
Durchschnittliche Reise eines Passagiers, in km	1 099	1 085			
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	58,6 %	61,1 %			

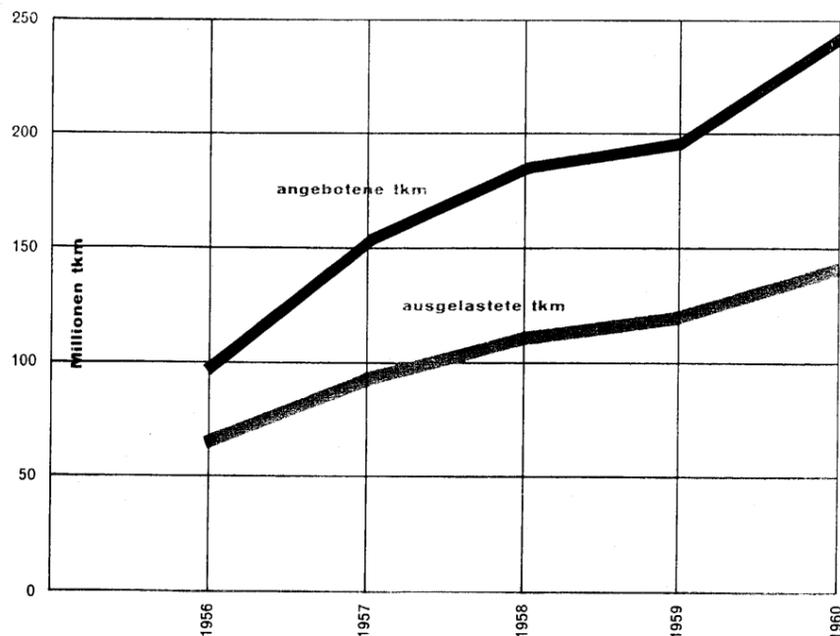


## I. Allgemeiner Teil

### Übergang zu Strahlflugzeugen

Waren im Jahre 1959 auf den Routen des Weltluftverkehrs noch verhältnismässig wenige Strahlflugzeuge eingesetzt, so brachte das Berichtsjahr weitgehend den Übergang zu den neuen Typen. Die Umwälzung, die in der Zivilluftfahrt vor sich geht, ist nun auch dem Aussenstehenden leicht erkennbar geworden. Das Publikum hat sich an die neuen Reisegeschwindigkeiten und Flugzeuggrössen bereits gewöhnt und betrachtet sie als das Normale. Die Luftverkehrsgesellschaften aber, und unter ihnen auch unsere Gesellschaft, sind mit der Umstellung in mancher Beziehung noch nicht fertig geworden, auch wenn sie die neuen technischen Aufgaben rasch zu lösen vermochten. Glücklicherweise fällt die Übergangsphase in eine Zeit guter wirtschaftlicher Konjunktur; sonst wäre dem Luftverkehr eine ernsthafte Krise wohl kaum erspart geblieben. Man erinnere sich daran, dass die massiven Strahlflugzeugbestellungen zahlreicher Gesellschaften mit der Aussicht auf allgemeine Tarifenkungen und den daraus erhofften Mehrverkehr begründet wurden. Der Kapitalbedarf, die Kosten der Vorbereitung und anfänglich auch des Betriebes erwiesen sich jedoch als so hoch, dass vorläufig von einer allgemeinen Senkung des Tarifniveaus abgesehen werden musste und die normale Verkehrsentwicklung hauptsächlich durch den Neuigkeitswert, die bedeutend höhere Geschwindigkeit und den grösseren Reisekomfort der Strahlflugzeuge stimuliert wurde. Immerhin zeigten die neuen Flugzeuge eine solche Anziehungskraft, dass erfreuliche Verkehrssteigerungen verzeichnet werden konnten, die mit der günstigen Wirtschaftslage allein nicht zu erklären wären.

Angebot und Nachfrage  
1956—1960



Die Ablieferungsdaten unserer Strahlflugzeuge waren so geplant, dass unsere Gesellschaft die Einführung zu einem günstigen Zeitpunkt hätte vornehmen können. Leider trat in der Ablieferung der DC-8 eine erhebliche Verspätung ein, so dass der grösste Teil der Hochsaison auf dem Nordatlantik verstrich, bevor wir das moderne Material einsetzen konnten. Kleinere Verzögerungen gab es auch bei einzelnen Caravelle-Ablieferungen. Diese Umstände blieben nicht ohne Auswirkungen auf die Jahresrechnung. Wir waren während einer wichtigen Zeitspanne der Konkurrenz unterlegen. Darüber hinaus war unsere Organisation schon im Frühjahr für den Betrieb der Strahlflugzeuge bereit. Als die Verschiebung der Ablieferung bekannt wurde, war es zu einem Hinauszögern der kostspieligen Vorbereitungen zu spät. Während zahlreicher Wochen mussten deshalb die auf den Jet-Betrieb zugeschnittenen festen Betriebsaufwendungen von den im Wettbewerb unterlegenen Kolbenflugzeugen allein getragen werden. Erst als schliesslich die Strahlflugzeuge zum Einsatz kommen konnten, trat eine Wendung zum Besseren ein, und mit ihnen wurden in den letzten Monaten des Jahres erfreulich hohe Flugstundenleistungen erzielt.

### Erste Bewährung der neuen Flugzeuge

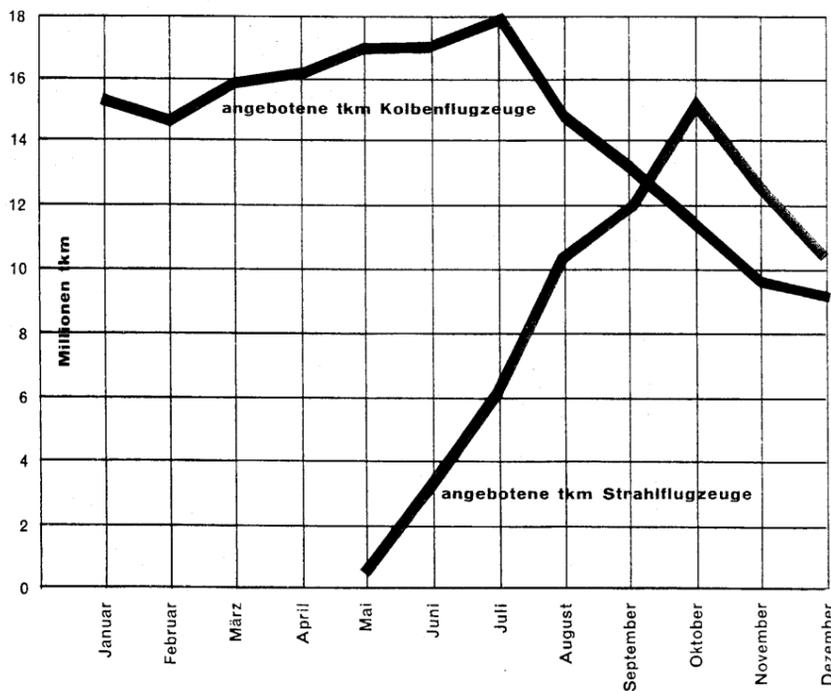
Wir dürfen feststellen, dass es gelungen ist, sowohl den Langstreckentyp DC-8 als auch das Kurzstreckenflugzeug Caravelle ohne erhebliche Reibungen in unsere Flotte einzugliedern. Das war nicht allein dem vorbildlichen Einsatz unserer eigenen Mitarbeiter, sondern auch der Zusammenarbeit mit SAS zuzuschreiben, die sich nicht nur im technischen Betrieb, sondern namentlich auch bei der Umschulung unserer Besatzungen bewährte. Der gute Geist, in dem diese Zusammenarbeit vor sich geht, darf hier mit Genugtuung hervorgehoben werden.

Für ein abschliessendes Urteil über die Strahlflugzeuge ist es heute noch zu früh; die ersten Erfahrungen sind jedoch positiv. Vor allem hat die Annehmlichkeit des schnelleren und bequemeren Reisens den neuen Flugzeugen beim Publikum rasch die grösste Beliebtheit verschafft. Mit aller Deutlichkeit erwies sich die Anziehungskraft der Jets auf den Strecken, die sowohl mit konventionellem Flugmaterial als auch mit Strahlflugzeugen befliegen wurden; hier ging die Auslastung der Kolbenflugzeuge empfindlich zurück. In technischer Beziehung sind die bisherigen Resultate ebenfalls gut. Die Caravelle hat dem technischen Betrieb von Anfang an wenige Probleme gestellt. Auch beim DC-8 hielten sich die «Kinderkrankheiten» in bescheidenem Rahmen. Nach einer verhältnismässig kurzen Anlaufzeit sank die Zahl der technischen Störungen des DC-8 rasch ab und erreichte einen Stand, der sich bereits heute durchaus vorteilhaft mit demjenigen bei den besten Kolbenflugzeugen vergleichen lässt. Besonders erfreulich ist die Zuverlässigkeit der Triebwerke; vorzeitige Motorenwechsel waren selten und auf Aussenstationen bis zum Ende des Berichtsjahres überhaupt nie notwendig. Caravelle und DC-8 zeichnen sich durch sehr gute Flugeigenschaften aus. Die Reichweite des DC-8, die den ursprünglichen Erwartungen nicht ganz entspricht, wird in den Wintermonaten 1960/61 und 1961/62 durch Änderungsarbeiten verbessert.

### Materialpolitik

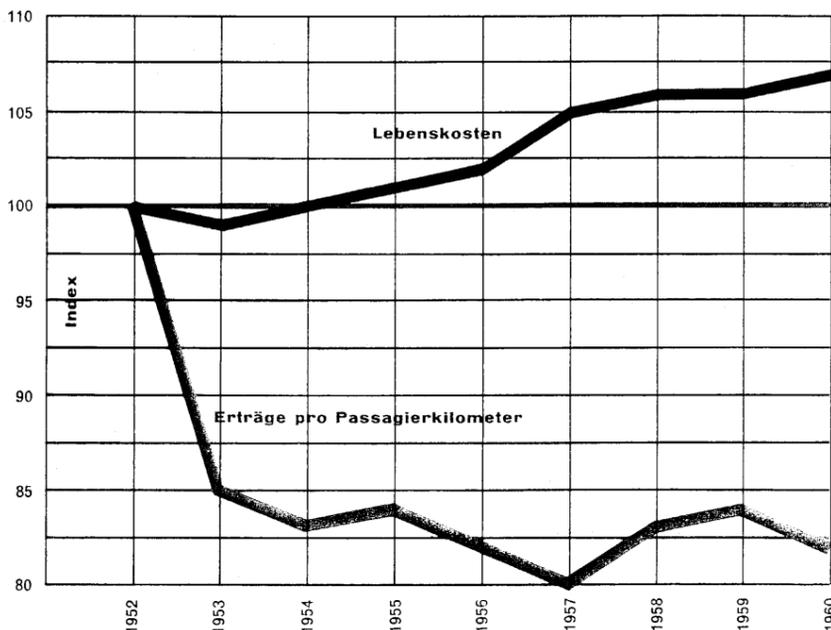
Wir haben zur Zeit sechs verschiedene Arten von Flugzeugen im Streckeneinsatz: die beiden Strahlflugzeuge DC-8 und Caravelle, daneben die DC-7C, DC-6B/A, Metropolitans und DC-3. Diese komplizierte Flottenstruktur bedeutet in mehrfacher Beziehung eine Belastung, die nicht lange hingenommen werden darf. Die Aufstellung vernünftiger Flugpläne und die Verkaufsfähigkeit werden erschwert, wenn mit einer solchen Vielzahl von Typen gearbeitet werden muss. Bei dem bedeutenden Leistungsunterschied zwischen Jets und Typen mit Kolbenmotoren besteht nur geringe Austauschbar-





Angebot auf Propeller- und Strahlflugzeugen 1960

Index der Lebenskosten und der Erträge pro Passagierkilometer



keit; jede Flottengruppe muss in sich geschlossen rotieren, wobei die an sich verhältnismässig geringe Anzahl der Flugzeuge eines Typs das Programm schwerfällig macht und sich zu lange Standzeiten oder unbeliebte Abflugs- und Ankunftsstunden ergeben. Für alle Flugzeugtypen müssen besondere technische Wartungsequipen und vor allem eigene Pilotenkategorien verfügbar sein. Da überdies aus Sicherheitsgründen die Piloten nur in bestimmten Gebieten eingesetzt werden sollen, ergibt sich eine ungenügende Beschäftigung dieser hochqualifizierten Mitarbeitergruppe, eine eigentliche Verschwendung bei den bekannten Nachwuchsschwierigkeiten. Schliesslich erfordert jeder Typ seine besonderen Unterhaltseinrichtungen, Wartungsmaterialien und Ersatzteillager. Das alles wirkt sich in überhöhten Gestehungskosten aus. Es muss daher unser Bestreben sein, möglichst bald wieder zu einer einfacheren, rationalen Flottenzusammensetzung zu gelangen.

Glücklicherweise konnten wir für den Abgang unserer DC-7C vorsorgen, indem wir der raschen kommerziellen Entwertung dieser Flugzeuge durch zusätzliche Abschreibungen in den Jahren 1959 und 1960 begegneten und frühzeitig Kaufverträge für vier Einheiten abgeschlossen; über die Veräusserung der fünften Einheit wurde am Jahresende noch verhandelt.

Die Ausschaltung dieses einen Musters genügt aber nicht. Fällig ist auch der endgültige Rückzug der DC-3 aus dem Streckeneinsatz, soweit nicht ganz besondere Gründe – die Bedienung Berns ist heute zum Beispiel mit grösseren Flugzeugen nicht möglich – zu einem Opfer zwingen. Endlich finden wir es notwendig, die Europaflotte durch Verkauf der DC-6B bald wieder auf zwei Typen (Caravelle und Metropolitan) zu bringen. Der Verwaltungsrat hat deshalb die Ermächtigung zur Beschaffung von vier Caravelles erteilt. Wenn diese Vereinfachung der Flotte durchgeführt ist, werden günstige Rückwirkungen auf die Gestehungskosten und die Konkurrenzfähigkeit nicht ausbleiben.

Mit der Politik der Vereinfachung wäre es nicht zu vereinbaren gewesen, unser Frachtflugzeug DC-6A als Einzelgänger zu behalten, zumal der Frachtraum in den DC-8 unseren Bedürfnissen im Nordatlantik-Frachtverkehr weitgehend gerecht wird. Daher wurde auch der Entschluss zur Veräusserung des DC-6A gefasst und die reinen Frachtkurse über den Nordatlantik eingestellt.

Nach dem Stande der Abschreibungen auf Ende des Berichtsjahres dürfen wir erwarten, dass der geplante Verkauf von Flugzeugen, gesamthaft betrachtet, nicht zu Buchverlusten führen wird.

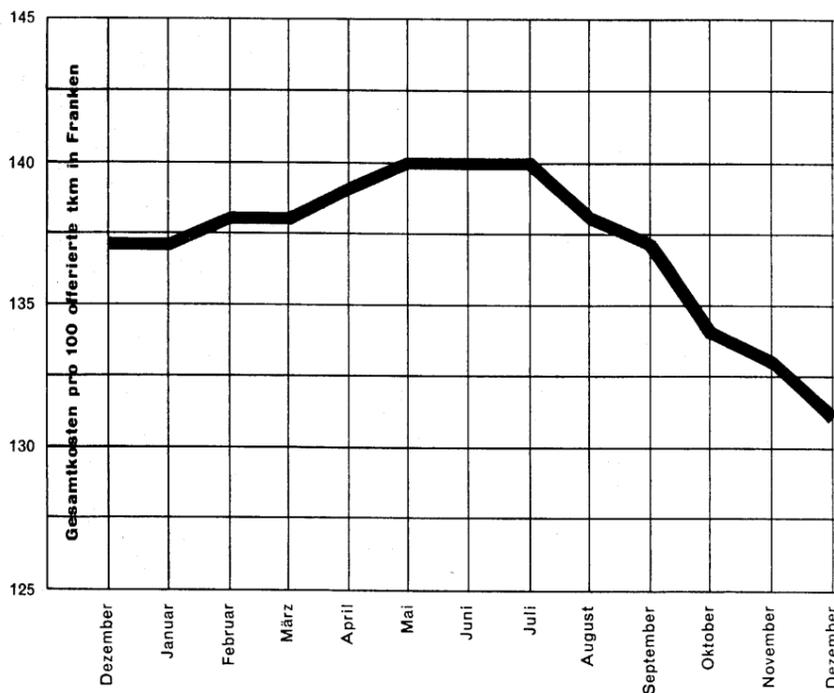
#### Jahresergebnis

Unter den geschilderten Umständen konnte eine erhebliche Anspannung unseres Finanzhaushaltes nicht ausbleiben. Der vorliegende Abschluss gestattet dennoch die Ausschüttung einer auf vier Prozent reduzierten Dividende und eine erneute Sonderabschreibung von einer Million Franken auf den DC-7C-Flugzeugen. Die Abschreibung der Strahlflugzeuge basiert, in Übereinstimmung mit der Praxis anderer Gesellschaften, auf einer Abschreibungsdauer von zehn Jahren und einem Restwert von zehn Prozent. Der Verwaltungsrat wird von jeder künftigen Gelegenheit, zusätzliche Abschreibungen auf diesen kostbaren Flugzeugen vorzunehmen, Gebrauch machen. Die Bilanz der Gesellschaft ist nach wie vor gesund.

#### Ausblick

Auch das Jahr 1961 wird noch zur Phase der Umstellung gehören. Eines der wichtigsten Ereignisse dieses Jahres wird die Einführung des Convair Coronado sein. Sie wird unsere Gesellschaft besonders beanspruchen, da





**Entwicklung der relativen Gesamtkosten**

Durchschnitt der Gesamtkosten pro 100 angebotene tkm in den jeweils vorangehenden zwölf Monaten (sogenannte «gleitende Werte»)

diese Flugzeuge ihre Basis in Kloten haben werden und wir auch zur Ausbildung der skandinavischen Besatzungen beitragen müssen. Dazu zeigt sich leider schon jetzt, dass auch die Coronado-Flugzeuge nicht zu den ursprünglich erwarteten Daten abgeliefert werden können. Während eines beträchtlichen Teils der Hauptsaison wird daher auf der Fernost- und der Südatlantikroute noch mit Kolbenflugzeugen durchgehalten werden müssen, und die Belastung durch Vorbereitungskosten wird sich etwas länger hinausziehen.

Bis zum Eintreffen der Coronados müssen auch noch einige Fragen verkehrsrechtlicher Natur gelöst werden. Die protektionistischen Tendenzen in der Luftverkehrspolitik mancher Länder bestehen leider fort, obschon der Luftverkehr in der jetzigen Phase mehr denn je der Bewegungsfreiheit bedürfte.

Wenn auch die Probleme mannigfaltig sind, sehen wir der Zukunft mit Vertrauen entgegen. Wir werden bald wieder über eine durchwegs moderne, in hohem Grade konkurrenzfähige Flotte verfügen und sind überzeugt, dass unsere Materialpolitik zweckmässig ist. Durch konsequente Ausschöpfung der Rationalisierungsmöglichkeiten im eigenen Betrieb und durch Ausbau der technischen Zusammenarbeit mit andern Luftverkehrsgesellschaften wird es gelingen, die Gesteuerungskosten zu senken und damit die unvermeidlichen Wechselfälle besser aufzufangen.

**II. Verkehr und Verkauf**

**Europa**

Am 21. Mai 1960 wurde auf der Strecke Zürich-London zum erstenmal eine Caravelle eingesetzt. Zu Jahresende bedienten unsere Caravelles täglich London, Stockholm, Kopenhagen und Düsseldorf. Neben Caravelles und Metropolitans setzten wir in Europa vermehrt DC-6B und DC-7C ein, die auf Lang- und Mittelstrecken frei wurden. Neu aufgenommen wurde im Berichtsjahr eine Strecke nach Warschau. Im allgemeinen, und besonders in den Richtungen nach Spanien, London und Paris, entwickelte sich der Europaverkehr erfreulich.

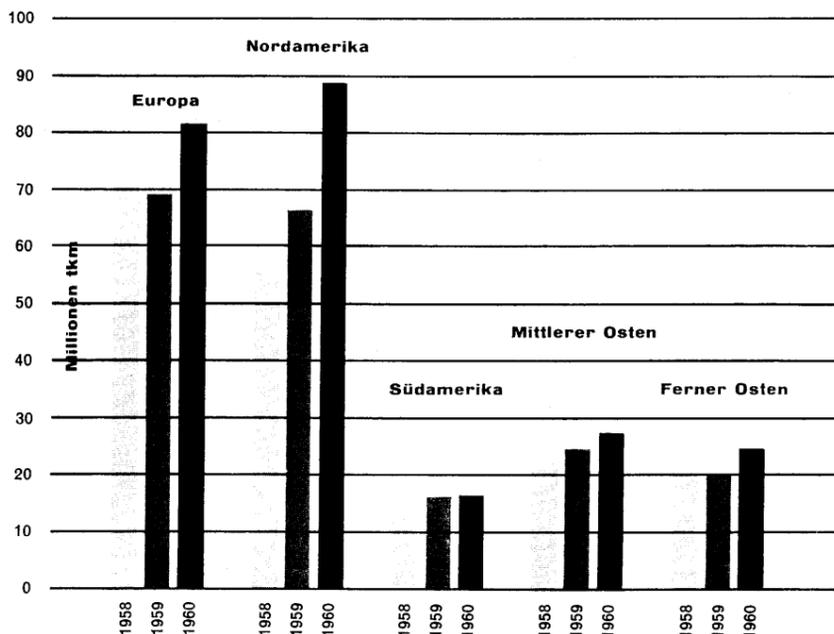
**Mittlerer Osten**

Nachdem wir anfänglich die Konkurrenz fremder Strahlflugzeuge empfindlich spürten, konnte durch den Einsatz von Caravelles nach neun Plätzen im Mittleren Osten gegen Jahresende unsere Position wieder gefestigt werden. Von und nach der Türkei ging der Verkehr allerdings zufolge der politischen und wirtschaftlichen Lage in diesem Lande erheblich zurück. Nach Teheran wurde ein zweiter wöchentlicher Kurs eingeführt.

**Ferner Osten**

Da die Führung eines dritten wöchentlichen Kurses bis nach Tokio uns von japanischer Seite nicht zugestanden wurde, blieb der Endpunkt dieses Kurses vorerst Hongkong. Auf der Fernostroute war unser Passagierverkehr unbefriedigend, da von der Konkurrenz immer mehr Strahlflugzeuge eingesetzt wurden. Günstig entwickelte sich dagegen die mit Bezug auf den Flugzeugtyp weniger empfindliche Beförderung von Fracht. Die Zwischenlandung in Bahrain wurde zugunsten einer Landung in Athen aufgegeben.

**Angebot nach Verkehrsgebieten 1958-1960**



Abflug mit Caravelle

### Nordatlantik

Am 30. Mai wurde die erste flugplanmässige Verbindung mit DC-8 zwischen der Schweiz und New York hergestellt, und auf den 27. September fiel der letzte unserer DC-7C-Kurse über den Nordatlantik. Der DC-8 bewies eine eindruckliche Anziehungskraft. Im Oktober haben wir 96, im November 76 und im Dezember 53 Prozent mehr Passagiere über den Nordatlantik befördert als im Vorjahr. An einigen Wochenenden wurden in beiden Richtungen zusammen über 500 Passagiere über den Nordatlantik befördert.

### Südatlantik

Die seit langem geplante Verlängerung des zweiten Wochenkurses bis Buenos Aires konnte im vergangenen Sommer endlich verwirklicht werden. Bei einem der Kurse mussten wir jedoch auf die Zwischenlandung in São Paulo verzichten. Der Südatlantikverkehr hat sich erfreulich entwickelt und ergab überdurchschnittliche Auslastungsgrade; gegen Jahresende wurde allerdings die zunehmende Konkurrenz der Strahlflugzeuge spür-

bar, und auch die verbilligten «regionalen» Flugdienste zwischen Portugal und Brasilien haben uns Einbussen verursacht.

### Fracht und Post

Eine verstärkte Tätigkeit auf dem Gebiet der Charterflüge hat sich gelohnt; es darf eine beachtliche Zunahme der Abschlüsse verzeichnet werden. Der Frachtverkehr im allgemeinen verzeichnet gegenüber dem Vorjahr eine Zuwachsrate von 19 Prozent. Bei der Postbeförderung lässt sich eine erfreuliche Leistungs- und Ertragssteigerung feststellen. Mit der im Oktober dieses Jahres erfolgten Betriebsaufnahme im neuen Frachthof verbesserten sich die Voraussetzungen für den Umschlag von Luftfrachtgütern in Zürich-Kloten.

### Aussenvertretungen

Im Jahre 1960 wurden in Warschau und, gemeinsam mit SAS, in Saigon Vertretungen neu eröffnet. In Bagdad, Mailand, München, New York-Downtown, Washington und, wiederum gemeinsam mit SAS, in Hongkong er-

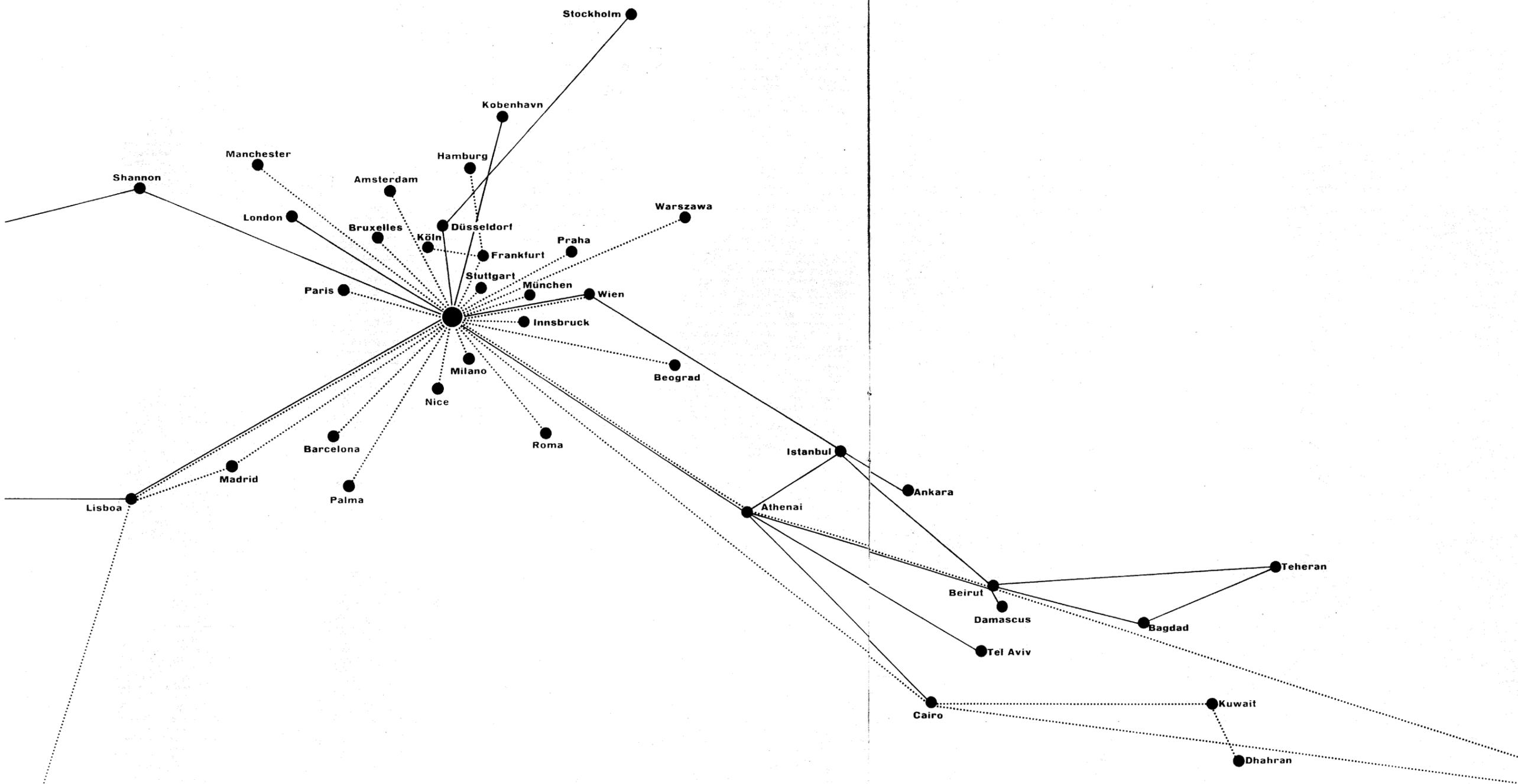
hielten wir neue Ladenlokaltäten. Zu Ende des Berichtsjahres hatte die Swissair insgesamt 83 Auslandsvertretungen.

### Tarife

Wie erwähnt, hat die Einführung der Strahlflugzeuge noch keinen allgemeinen Tarifabbau gebracht. Verkehrsfördernd wirkten immerhin die neuen, ermässigten Flugpreise für Pauschalreisen, namentlich nach Ferienorten. Die Spezialtarife für Familien- und Gruppenreisen wurden weiter ausgebaut. Auf dem Nordatlantik traten erstmals am 1. Oktober 17tägige Exkursionstarife in Kraft, welche den Verkehr in der Nachsaison belebten.

### Sonderleistungen

Über die Oster- und Weihnachtstage wurde ein erfreulicher Sonderverkehr abgewickelt; zu Frühlings- und Herbstmessen, sowie den Olympischen Spielen in Rom, wurden Spezialkurse durchgeführt. Auf Anregung des Bundesrates übernahm die Swissair ferner eine Anzahl Transporte im Zusammenhang mit den Wirren im Kongo.



**Kurz- und Mittelstreckennetz**  
(noch nicht mit Strahlflugzeugen beflogene Strecken punktiert)

### III. Betrieb

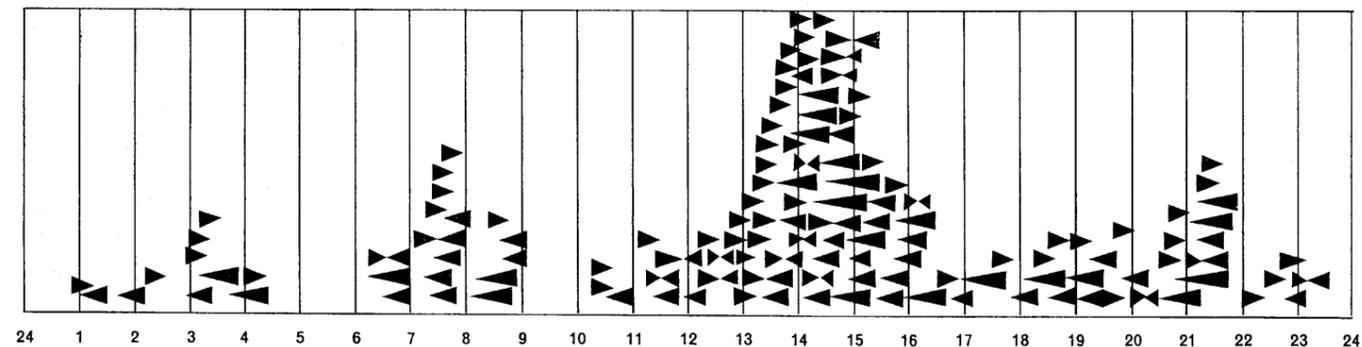
Im Betrieb nahm die Ausbildungstätigkeit einen besonders wichtigen Platz ein. Fliegendes Personal und Bodenpersonal wurden in zahlreichen Kursen auf ihre neuen Aufgaben vorbereitet. Die Umschulung der Besatzungen auf die Strahlflugzeuge erfolgte dabei zu einem wesentlichen Teil in Skandinavien; unsere Piloten, die ein grosses Arbeitspensum auf sich nehmen mussten, zeigten sich sowohl vom DC-8 als auch von der Caravelle sehr befriedigt.

Dem Bodendienst stellen die grossen Beförderungskapazitäten der neuen Flugzeuge recht schwierige Probleme; ein grosses Strahlflugzeug trägt über hundert Personen, deren Abfertigung in kürzester Frist erfolgen muss. Dazu kommt, dass nicht nur wir selber, sondern auch die von uns abgefertigten fremden Gesellschaften mit Vorliebe die Abflugs- und Ankunftszeiten in der Schweiz auf die Nachmittagsstunden verlegen. Die dar-

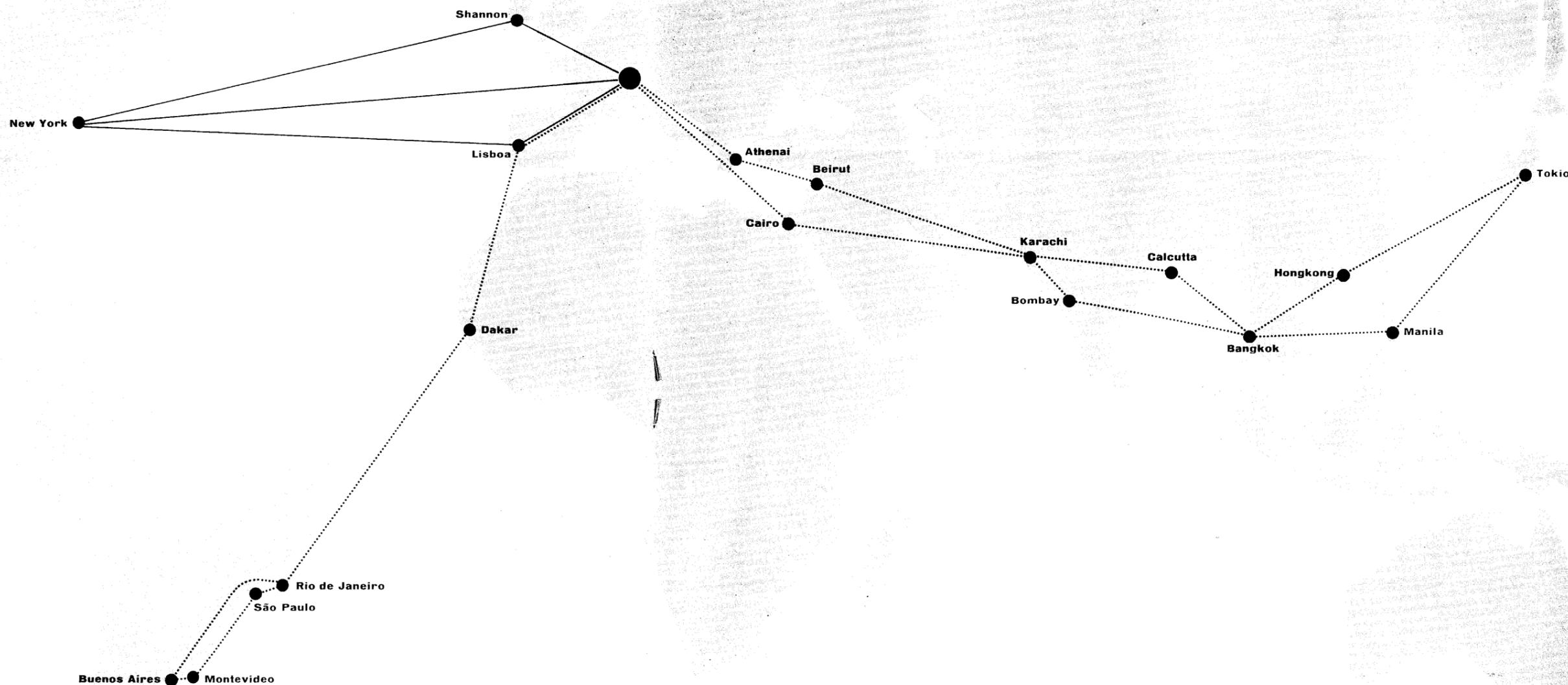
aus entstehenden, kostenmässig unwirtschaftlichen Betriebsspitzen haben uns seit Jahren beschäftigt, waren aber noch nie so ausgeprägt wie im vergangenen Sommer und Herbst. Leider sind auch die für die Abfertigung und den Aufenthalt der Passagiere zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten der im Umbau befindlichen Flughäfen, wie namentlich Kloten, ungenügend geworden. Wir hoffen auf eine baldige Vollendung der beabsichtigten baulichen Änderungen.

Mit den rascheren Flugverbindungen gewinnt auch ein guter Zubringerdienst am Boden grössere Bedeutung. Zur Sicherung eines möglichst wirtschaftlichen Betriebes werden wir zwischen Zürich und Kloten ab Sommer 1962 eigene Autobusse einsetzen; ein Prototyp wurde versuchsweise in Dienst genommen.

Vermehrt wird auf den gemeinsamen Aussenstationen eine kostensparende Zusammenarbeit mit SAS auf den Gebieten der Flugvorbereitungen, der Bordküche, des Stationsdienstes im engeren Sinne und des Fernmeldewesens verwirklicht. Namentlich an das Fernmeldewesen stellen die schnelleren Flugverbindungen erhöhte Anforderungen.



**Die Mittags-Betriebsspitze in Kloten**  
Als Beispiel werden die Ankünfte und Abflüge im Laufe eines Donnerstags im Sommer 1960 gezeigt; die Länge der Pfeile symbolisiert die Grösse des Flugzeugs



**Langstreckennetz**  
(Noch nicht mit Strahlflugzeugen beflogene Strecken punktiert)

#### IV. Flotte und technischer Betrieb

Zu Ende des Berichtsjahres trugen folgende Flugzeuge die Farben der Swissair:

3 DC-8	11 Convair-Metropolitan
4 Caravelles SE-210	5 DC-3
3 DC-7C	1 Dakota-Frachtflugzeug
7 DC-6B	1 P-3-Schulflugzeug
1 DC-6A	

Neu sind davon die sieben Flugzeuge mit Strahltriebwerken; zwei DC-7C und zwei DC-3 schieden 1960 aus dem Park aus. Die starke Verschiebung in der Flottenstruktur wirkte sich auf die Materialkosten verteuern aus; bei der Abgabe von Flugzeugen sind gründliche vorzeitige Überholungen noch während der Dauer normaler Laufzeiten notwendig. Die Sorgfalt, welche wir auf

abzugebende Flugzeuge verwenden, trägt zum guten Ruf unseres technischen Betriebes erheblich bei und erleichtert den Verkauf unserer Flugzeuge.

Der Kampf gegen die unserem Ansehen so nachteiligen Verspätungen wurde im Berichtsjahr besonders von der technischen Seite her nachdrücklich, systematisch und mit Erfolg aufgenommen. Bei den Strahlflugzeugen, insbesondere dem DC-8, wurde in der Anlaufzeit auf eine hohe Ausnützung bewusst verzichtet und einer allmählichen Steigerung mit wachsender Erfahrung der Vorzug gegeben, was umso notwendiger war, als anfänglich gewisse DC-8-Ersatzteile nicht rechtzeitig geliefert werden konnten.

Um unseren technischen Betrieb von den DC-3 zu entlasten, wurde die Wartung dieser Flugzeuge einer Drittfirma abgetreten. Die Vorbereitungen zur Bereitstellung der Coronadobasis schritten fort.

Mitte Mai konnte ein Teil der nach neuesten Gesichtspunkten erbauten Werfthalle II für Strahlflugzeuge in Betrieb genommen werden. Auf Ende des Jahres wurde der Prüfstand für Strahltriebwerke fertiggestellt.

DC-8-Überholung durch SAS in Kopenhagen



#### V. Personelles

Der Anstieg des Personalbestandes von 6187 zu Ende 1959 auf 7332 am 31. Dezember 1960 war durch die Verkehrssteigerung und die Vorbereitung auf die Anforderungen des kommenden Jahres bedingt. Die Personalkosten stiegen dabei auf 106,8 Millionen Franken. Der Gesamtarbeitsvertrag mit dem Bodenpersonal in der Schweiz wurde wiederum in verschiedenen Punkten revidiert, namentlich zum Ausgleich der eingetretenen Teuerung. Auch die Kollektivarbeitsverträge mit dem fliegenden Personal erfuhr Änderungen, besonders mit Bezug auf den Dienst auf Strahlflugzeugen.

Die Ausbildung der Mitarbeiter aller Stufen, vom leitenden Personal bis zu den Lehrlingen, wurde weiter gefördert.

Der Verwaltungsrat wählte Herrn Ing. F. Roth zum neuen Chef des Departements Technik, während Herr I. Lack andere Aufgaben in der Geschäftsleitung übernahm. Auf Jahresende trat Herr L.L. Ambord aus Gesundheitsrücksichten von der Leitung des Departements Verkehr und Verkauf zurück. Herr Dr. C.F. Ducommun wurde vom Bundesrat zum Mitglied der Generaldirektion PTT gewählt und scheidet Ende Februar 1961 aus der Swissair aus. An Stelle des zum Generalinspektor ernannten Herrn Ulrich Keller übernahm Herr Willy Wyler die Direktion für die Westschweiz.

Unter nicht immer leichten Verhältnissen hat sich unser Personal mit gutem Geist und Erfolg für seine Aufgabe eingesetzt. Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsleitung und dem ganzen Personal der Swissair für ihre Dienste.

#### VI. Verwaltungsrat

Als Nachfolger der in den Bundesrat gewählten Herren Dr. Willy Spühler und Prof. Dr. Hans P. Tschudi wurden die Herren Stadtpräsident Dr. Emil Landolt, Zürich, und Regierungsrat Dr. Alfred Schaller, Vorsteher des Finanzdepartements des Kantons Basel-Stadt, in den Verwaltungsrat abgeordnet. Die Generalversammlung vom 8. April 1960 wählte ferner in den Verwaltungsrat Herrn Dr. Emmanuel Faillettaz, Delegierter des Verwaltungsrates des Comptoir Suisse, Lausanne.

Herr Paul Joerin, Mitglied des Ausschusses des Verwaltungsrates, hat den Wunsch geäußert, auf das Datum der bevorstehenden Generalversammlung hin aus dem Verwaltungsrat zurückzutreten. Es sei Herrn Joerin, der zu den Pionieren des schweizerischen Luftverkehrs zählt, der herzlichste Dank für seine entscheidenden Verdienste um unsere Gesellschaft und das Flugwesen in unserem Lande ausgesprochen. Sein Name bleibt mit der Entwicklung der Swissair zu einem angesehenen Unternehmen des Weltluftverkehrs eng verbunden.

Die Herren Dr. Viktor H. Umbricht, Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Bern, und Dr. Eduard Weber, Generaldirektor der PTT, Bern, verliessen die Bundesverwaltung und schieden daher aus dem Verwaltungsrat aus. Es sei ihnen auch an dieser Stelle für ihre wertvolle Mitarbeit wärmstens gedankt; die beiden Herren haben sich um die Swissair grosse Verdienste erworben.

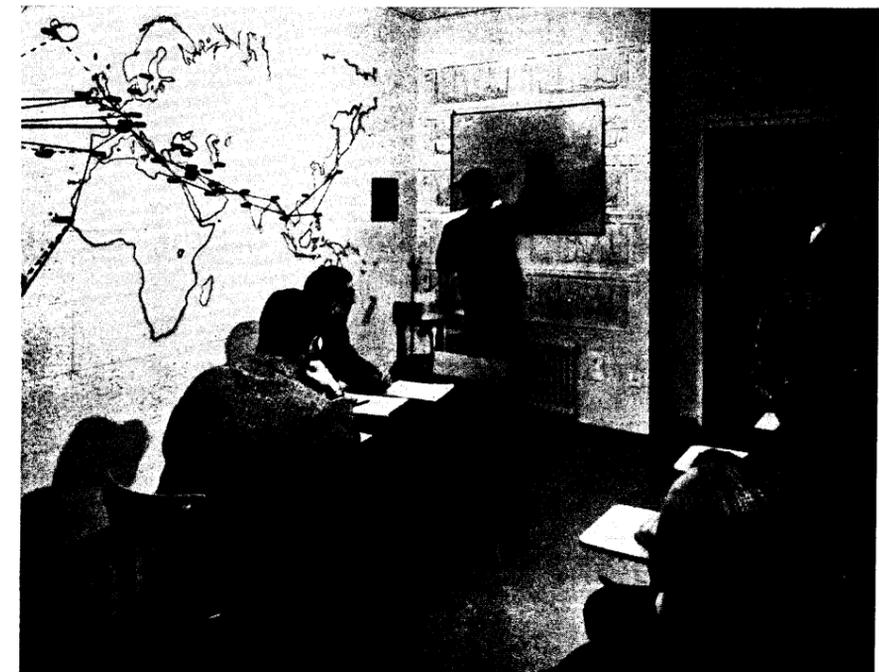
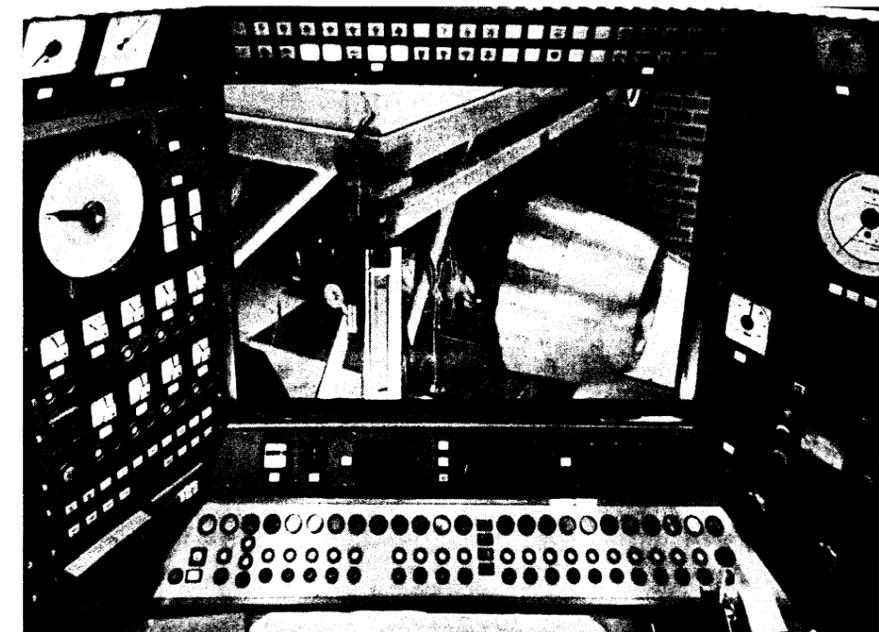
Mit dem Datum der kommenden Generalversammlung läuft die Amtsdauer von Herrn Fritz Gugelmann, Industrieller, Langenthal, im Verwaltungsrat ab. Er ist gemäss Artikel 12 der Statuten wieder wählbar.

#### Der neue Prüfstand für Strahltriebwerke

Durch das Glasfenster ist das Triebwerk auf dem Prüfbock sichtbar; vorn die Kontrollinstrumente.

#### Einsatzleitstelle

Die unmittelbare Überwachung der Operationen erfolgt durch die Einsatzleitstelle in Kloten, die aus Vertretern betrieblicher, technischer und kaufmännischer Dienststellen zusammengesetzt ist. Sie trifft auch in allen unvorhergesehenen Lagen (Nebel, technische Störungen usw.) kurzfristig die nötigen Dispositionen. Das Bild zeigt die täglich zwischen 11.45 und 12 Uhr stattfindende Lagebesprechung; der Meteorologe der Swissair macht an der Karte Ausführungen über die Wetterentwicklung. Die Herren am Tisch orientieren anschliessend über Verspätungen, technische und betriebliche Fragen.



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

In der Bilanz sowie in der Gewinn- und Verlustrechnung spiegelt sich die im allgemeinen Teil dieses Jahresberichtes bereits dargestellte Entwicklung. Die verspätete Ablieferung der Strahlflugzeuge brachte auf der Ertragsseite Ausfälle, die auf der Kostenseite nur zu einem kleinen Teil aufgefangen werden konnten. Gleichzeitig verursachten die neuen Flugzeugtypen bedeutende Einführungskosten. Der Personalbestand musste rechtzeitig der zu erwartenden grösseren Produktion angepasst, das fliegende und technische Personal für die neuen Aufgaben umgeschult und ausgebildet werden. Die Planung und Durchführung von zusätzlichen Bauten und die Beschaffung der notwendigen Betriebseinrichtungen führten zu einer weiteren Belastung.

Diese ausserordentlichen Vorbereitungs- und Ausbildungskosten beliefen sich im Berichtsjahr auf 9,2 Millionen Franken. Zur Entlastung der Jahresrechnung ist daher eine Rücklage von 3,5 Millionen Franken, die früher im Hinblick auf die Einführung der Strahlflugzeuge gebildet worden war, aufgelöst worden. Da die verbleibenden Kosten von 5,7 Millionen Franken nicht nur das Einführungsjahr betreffen, sondern grundsätzlich im Zusammenhang mit der ganzen Einsatzdauer unserer neuen Strahlflugzeuge stehen, hat der Verwaltungsrat beschlossen, hiervon 2 Millionen Franken zu aktivieren. Die Gewinn- und Verlustrechnung 1960 bleibt demnach

immer noch mit zusätzlichen Kosten dieser Art von rund 3,7 Millionen Franken belastet. Andere Luftverkehrsgesellschaften gehen in gleichem Sinne vor.

### Bilanz

Die Vergrösserung des Flugzeugparkes und die damit zusammenhängende Verkehrsausweitung brachten wiederum eine beachtliche Erhöhung unserer Bilanzsumme von 311 Millionen auf 403 Millionen Franken. Infolge der im Berichtsjahr erfolgten Ablieferung unserer DC-8-Flugzeuge stieg bei den Aktiven der Buchwert des Flugzeugparks um rund 49 Millionen Franken. Die Vorauszahlungen für Flugzeuge und Material zeigen demgegenüber keinen entsprechenden Rückgang, da weitere Vorauszahlungen von 33 Millionen Franken für die im Jahre 1961 eintreffenden Convair Coronados geleistet wurden.

Die von unserer Gesellschaft eingesetzten Caravelles werden in der Bilanz nicht ausgewiesen, da die Flugzeuge von unserem Vertragspartner, dem SAS, finanziert und uns zur Verfügung gestellt wurden. Die jährlich für den Gebrauch dieser Flugzeuge zu bezahlende Pauschalentschädigung wird direkt unserer Gewinn- und Verlustrechnung belastet.

Auf den Beteiligungen haben wir, der bisherigen Praxis folgend, wiederum angemessene Abschreibungen vorgenommen.

Die beträchtliche Ausweitung der Debitorenbestände ist einerseits die Folge der erheblichen Umsatzerhöhung. Andererseits wurden dem SAS im Rahmen der vereinbarten technischen Zusammenarbeit weitere kurzfristige Vorschüsse zur Verfügung gestellt, um Reserve- und Ersatzteile für die DC-8 und Caravelles zu finanzieren. Ein wesentlicher Teil dieser Vorschüsse wird im Jahre 1961 zurückbezahlt.

Unter den diversen Aktiven erscheint mit 2,0 Millionen Franken neu die Position «Abzuschreibende Vorbereitungskosten für den Strahlflugzeugverkehr». Es ist vorgesehen, diesen Bilanzposten in den nächsten vier Jahren abzuschreiben.

Im Hinblick auf den erheblichen Finanzbedarf nahmen wir darauf Bedacht, unser langfristiges Fremdkapital angemessen zu erhöhen. Durch die im Frühjahr und im Herbst 1960 aufgelegten Obligationenanleihen von je 50 Millionen Franken wuchs unsere Obligationenschuld auf 160 Millionen Franken an. Gleichzeitig ist das Darlehen der AHV um weitere 10 Millionen Franken erhöht worden und beträgt nunmehr 20 Millionen Franken.

Damit konnte mehr als das gesamte Anlagevermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert werden. Das Eigenkapital zusammen mit dem langfristigen Fremdkapital hat sich in den letzten Jahren im Verhältnis zum Anlagevermögen wie folgt entwickelt:

	1957	1958	1959	1960
	in Millionen Franken			
Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital	75,5	130,2	184,0	294,4
Anlagevermögen	118,1	159,3	228,9	261,5
Verhältnis des langfristigen Kapitals zum Anlagevermögen in %	64%	82%	80%	113%

Bei den kurzfristigen Schulden erfuhren die offenen Passagen und Frachten einen Rückgang von 9,5 Millionen Franken. Im Vorjahr waren die Bestände infolge der gestörten Verhältnisse im Südatlantikverkehr ungewöhnlich hoch. Zudem rechnen die Luftverkehrsgesellschaften die Flugscheine rascher ab als in früheren Jahren.

### Gewinn- und Verlustrechnung

Bei einer Angebotssteigerung gegenüber dem Vorjahr von 23% (+ 46 Mio tkm) erhöhten sich die Gesamtkosten um 20% (+ 54 Mio Fr.) und die Gesamterträge um 18% (+ 51 Mio Fr.)

Der Reingewinn 1960 beläuft sich auf Fr. 4 919 320.-.

Die einzelnen Positionen unserer gesamten **Kosten** weisen gegenüber dem Vorjahr eine unterschiedliche Entwicklung auf:

Eine beachtliche Zunahme von 17,4 Millionen Franken oder 20% ist bei den Personalkosten zu verzeichnen. Diese Erhöhung steht vor allem im Zusammenhang mit der vergrösserten Flotte. Der Zuwachs wäre noch bedeutender ausgefallen, wenn die technische Überholung der DC-8- und Caravelle-Flugzeuge in unseren eigenen Werkstätten ausgeführt werden müsste.

Da der Materialeinsatz bei unseren Propellerflugzeugen infolge deren Alterung beträchtlich anstieg, erhöhten sich die bezüglichen Kosten um 3,3 Millionen Franken oder 28%.

Für die beim SAS ausgeführten technischen Überholungen der DC-8- und Caravelle-Flugzeuge sind Kosten von total 9,1 Millionen Franken angefallen. In diesem Betrag sind sowohl die eigentlichen Material- als auch die Arbeitskosten enthalten.

Der Einsatz grosser Flugzeugtypen sowie die Erhöhung der Abfertigungsansätze und der Landetaxen in gewissen Ländern bewirkten bei den Bodenorganisationskosten eine Steigerung um 3,0 Millionen Franken oder 21% gegenüber dem Vorjahr.

Die nunmehr neu ausgewiesene Position «Charterkosten» enthält neben den Belastungen für diverse Flugzeugcharter auch die dem SAS bezahlten Mietbeträge für die vier Caravelle-Flugzeuge.

Die Versicherungskosten sind, zufolge der teuren Kaskoversicherung der Strahlflugzeuge, um über 54% höher als im Vorjahr.

Bei den Kapitalkosten ergibt sich vor allem infolge der Ausgabe neuer Obligationen eine wesentliche zusätzliche Belastung.

Auf den verbleibenden DC-7C-Einheiten wurde eine weitere Zusatzabschreibung von 1 Million Franken vorgenommen. Damit bestehen gute Aussichten, dass auch bei diesem Flugzeugtyp der Verkauf aller Einheiten nicht zu einem Buchverlust führen wird.

Von den **Gesamterträgen** entfielen wie im Vorjahr 87% auf die Streckenerträge (inklusive Sonderflüge) und 13% auf Erträge aus Nebenleistungen und diverse übrige Erträge.

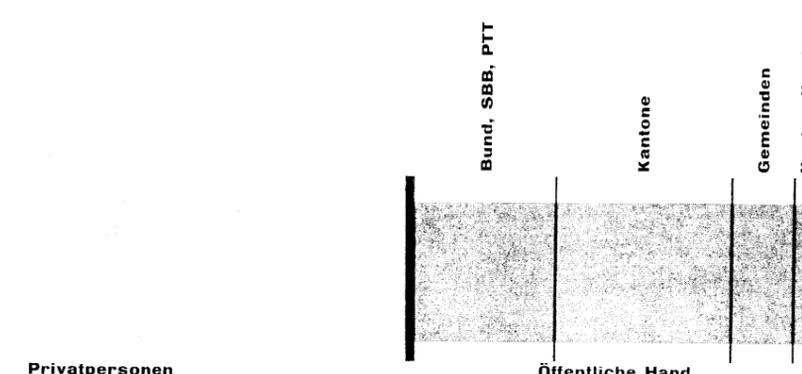
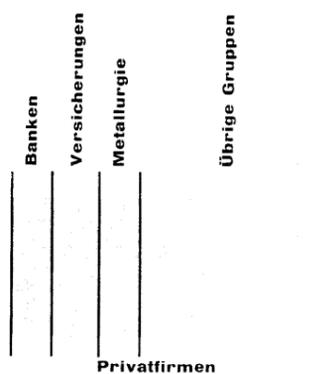
Die Streckenerträge weisen in den einzelnen Gebieten folgende Entwicklung auf:

Gebiete	Zunahme gegenüber 1959		Anteil in %	
	in %	1960	1959	
Europa	+ 17	40	39	
Mittlerer Osten	+ 6	11	12	
Ferner Osten	+ 10	10	11	
Nordatlantik	+ 19	32	31	
Südatlantik	+ 4	7	7	

Dabei brachten die Passagen und das Übergepäck 83%, die Fracht 11% und die Post 6% der Streckeneinnahmen ein.

Unter den übrigen Erträgen konnten die Einnahmen aus technischen Arbeiten für Dritte und aus Materialverkäufen erhöht werden. Gleichzeitig weisen die Zinserträge aus Vorauszahlungen und Vorschüssen eine bedeutende Steigerung auf.

### Gliederung des Aktienkapitals



## VIII. Anträge des Verwaltungsrates

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

1. den Jahresbericht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1960 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1960 Entlastung zu erteilen;
3. aus dem Reingewinn per 31. Dezember 1960 von folgende Zuweisungen vorzunehmen: Fr. 4919320
  - a) an den statutarischen Reservefonds Fr. 500000
  - b) an die Allgemeine Pensionskasse der Swissair Fr. 200000 Fr. 700000  
aus dem verbleibenden Gewinn von Fr. 4219320  
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1960 Fr. 431780  
insgesamt somit von Fr. 4651100
  - c) eine Dividende von brutto 4% auf das Aktienkapital von Fr. 105000000 auszurichten, zahlbar vom 11. April 1961 an gegen Coupon Nr. 15 mit Fr. 14.- pro Aktie, abzüglich 30% Coupon- und Verrechnungssteuer, Fr. 4200000
  - d) den Saldo von Fr. 451100  
auf neue Rechnung vorzutragen.

Zürich, den 7. März 1961

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

## IX. Bericht der Kontrollstelle

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

Wir haben die auf den 31. Dezember 1960 beidseitig mit Fr. 403479739 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1960 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 1960 einen Reingewinn aus von Fr. 4919320  
der sich um den Gewinnvortrag aus dem Vorjahre von Fr. 431780  
auf den verfügbaren Gewinnsaldo von Fr. 5351100  
erhöht.

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

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

Zürich, den 3. März 1961

Hochachtungsvoll  
Schweizerische Treuhandgesellschaft  
**Schai** pp. Moser

**Bilanz per 31. Dezember 1960**

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven	Anschaffungswert			
	Anfangsbestand 1. 1. 1960	Zugang	Abgang	Endbestand 31. 12. 1960
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Anlagevermögen</b>				
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen	38261223	11055537	2260333	47056427
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	26416821	15191141	802113	40805849
Flugzeugpark				
Flugzeuge	127396033	71074116	20336457	178133692
Reservemotoren	12117626	863724	1745963	11235387
Flugzeugwechselteile*	29251212	3845627	952861	32143978
	(168764871)	(75783467)	(23035281)	(221513057)
Beteiligungen und Wertschriften	2048319	41354	-	2089673
Vorauszahlungen für Flugzeuge und technisches Material				
<b>Total Anlagevermögen</b>				
<b>Umlaufvermögen</b>				
Materialbestände*	18809816	1332827	572846	19569797
Debitoren und transitorische Aktiven				
Flüssige Mittel				
Kassen und Postcheck				
Banken und Gelder unterwegs				
<b>Total Umlaufvermögen</b>				
<b>Diverse Aktiven</b>				
Abzuschreibende Vorbereitungskosten für den Strahlflugzeugverkehr				
Swissair-Eigenversicherung beim Bund				
Barkautionen (geleistet)				
<b>Total diverse Aktiven</b>				
<b>Eventualforderungen</b>	Fr. 1012491			

\* Zugang = Materialeingang ÷ Verbrauch  
Abgang = Lagerliquidation

Abschreibungen bzw. Minder- bewertung	Buchwert	%	Passiven	
			Buchwert	%
Fr.	Fr.		Fr.	
			<b>Eigenkapital</b>	
11792502	35263925		Aktienkapital	105000000
20241118	20564731		Reserven	
			Statutarische	3300000
			Spezielle	4000000
				(7300000)
			<b>Total Eigenkapital</b>	112300000
				28
			<b>Fremdkapital</b>	
			Langfristige Schulden	
			Obligationenanleihen	160000000
			Darlehen der AHV	20000000
			Hypothekarschulden	1190000
				(181190000)
			Kurzfristige Schulden	
			Bankschulden	458395
			Dividenden und Obligationenzinsen	196688
			Kreditoren und transitorische Passiven	40637309
				(41292392)
			Offene (verkaufte, aber noch nicht abge- flogene oder verrechnete) Passagen und Frachten	47930885
			<b>Total Fremdkapital</b>	270413277
				67
			<b>Diverse Passiven</b>	
			Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund	1642118
			Rückstellungen und Wertberichtigungen	12930600
			Barkautionen (erhalten)	842644
			<b>Total diverse Passiven</b>	15415362
				4
			<b>Gewinnsaldo</b>	
			Gewinnsaldo	5351100
				1
			<b>Total</b>	<b>403479739</b>
				<b>100</b>
			<b>Eventualverpflichtungen</b>	Fr. 1012491

## Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1960

### Aufwand

	Fr.	Fr.
Personalkosten		
Saläre, Fluggelder und übrige Personalkosten	95780048	
Versicherungsprämien	<u>11071762</u>	106851810
Treibstoffkosten		35310529
Material- und Überholungskosten		
Kolbenflugzeuge	14920024	
Jet-Flugzeuge	9121375	
Leistungen für Dritte	4717864	
Übrige Materialkosten	<u>8861433</u>	37620696
Bodenorganisationskosten		17147461
Charterkosten für Flugzeuge		4789680
Bordbuffet- und diverse Passagierkosten		10732243
Betriebsversicherungen		9023208
Liegenschaftskosten		7790265
Verschiedene Betriebs- und Verwaltungskosten		
Kapitalkosten	8096821	
Steuern	1903945	
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>26675842</u>	36676608
Propaganda- und diverse Verkaufskosten		9664895
Provisionskosten		22856218
Abschreibungen		
Abschreibungen auf Immobilien, Betriebseinrichtungen, Mobilien und Fahrzeugpark		6039354
Abschreibungen auf Flugzeugpark und Wechselteillager		
ordentliche	18623270	
ausserordentliche	<u>1000000</u>	19623270
Gewinn- und Verlustkonto		
Gewinn aus 1960	4919320	
Gewinnvortrag vom Vorjahr	<u>431780</u>	5351100
		<u>329477337</u>

### Ertrag

	Fr.	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahr		431780
Erträge:		
Streckenerträge	281115706	
Übrige Verkehrserträge	14943355	
Erträge aus Nebenleistungen	23785126	
Übrige Erträge	<u>9201370</u>	329045557
		<u>329477337</u>

**Schlussbilanz per 31. Dezember 1960**

(nach erfolgter Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

**Aktiven**

	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Anlagevermögen</b>			
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen (Versicherungswert Fr. 41 357 000)		35 263 925	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge (Versicherungswert Fr. 41 622 000)		20 564 731	
Flugzeugpark (Versicherungswert Fr. 232 811 000)			
Flugzeuge	99 631 397		
Reservemotoren	29 593 345		
Flugzeugwechselteile	12 149 309	114 740 051	
Beteiligungen und Wertschriften			26
Vorauszahlungen für Flugzeuge und technisches Material		90 924 710	
Total Anlagevermögen			261 493 443
<b>Umlaufvermögen</b>			
Materialbestände (Versicherungswert Fr. 21 069 000)		7 981 594	
Debitoren und transitorische Aktiven		105 113 136	
Flüssige Mittel			
Kassen und Postcheck	3 100 507		
Banken und Gelder unterwegs	18 467 569	21 568 076	
Total Umlaufvermögen			134 662 806
<b>Diverse Aktiven</b>			
Abzuschreibende Vorbereitungskosten für den Strahlflugzeugverkehr		2 000 000	
Swissair-Eigenversicherung beim Bund		5 146 302	
Barkautionen (geleistet)		177 188	
Total diverse Aktiven			7 323 490
			<u>403 479 739</u>

**Eventualforderungen** Fr. 1 012 491

**Passiven**

	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Eigenkapital</b>			
Aktienkapital		105 000 000	
Reserven			
Statutarische	3 800 000		
Spezielle	4 000 000	7 800 000	
Total Eigenkapital			112 800 000
<b>Fremdkapital</b>			
Langfristige Schulden			
Obligationenanleihen	160 000 000		
Darlehen der AHV	20 000 000		
Hypothekarschulden	1 190 000	181 190 000	
Kurzfristige Schulden			
Bankschulden	458 395		
Dividenden und Obligationenzinsen	4 396 688		
Kreditoren und transitorische Passiven	40 837 309	45 692 392	
Offene (verkaufte, aber noch nicht abgeflogene oder verrechnete) Passagen und Frachten		47 930 885	
Total Fremdkapital			274 813 277
<b>Diverse Passiven</b>			
Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund		164 218	
Rückstellungen und Wertberichtigungen		12 930 600	
Barkautionen (erhalten)		842 644	
Total diverse Passiven			15 415 362
<b>Gewinnsaldo</b>			
Gewinnsaldo auf neue Rechnung			451 100
			<u>403 479 739</u>

**Eventualverpflichtungen** Fr. 1 012 491