

SWISSAIR

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT



BERICHT

ÜBER DAS

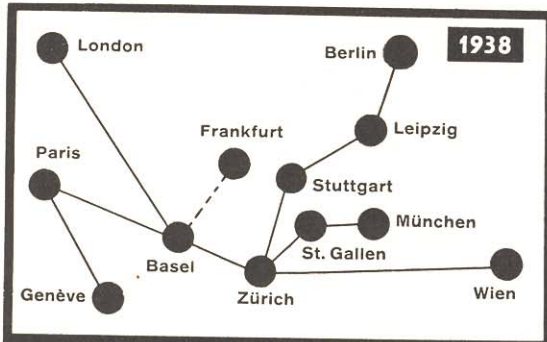
XXIV. GESCHÄFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

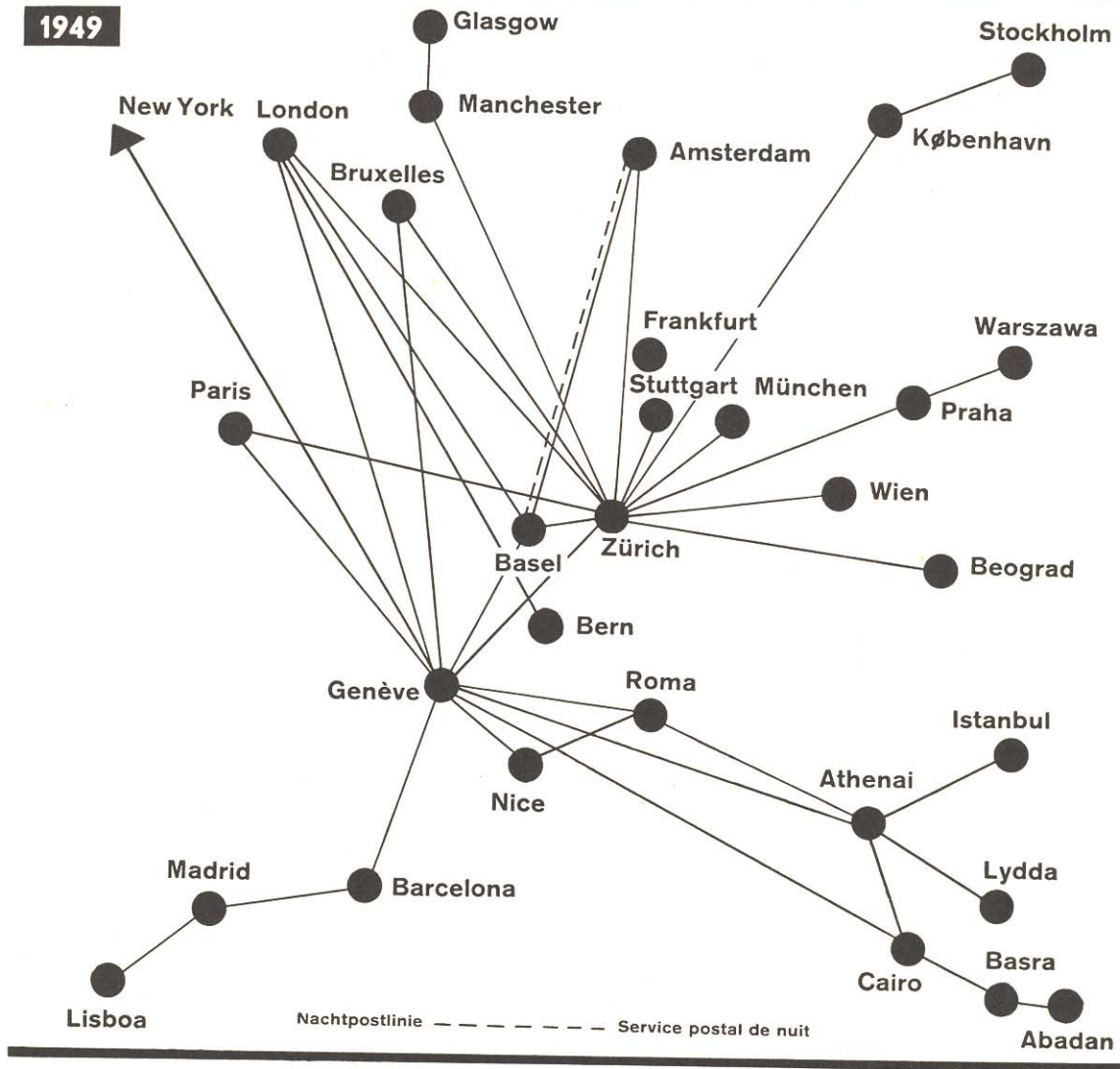
1949

SWISSAIR

Vergleich der Streckennetze



1949



Verwaltungsrat

- Präsident:** Dr. **Rudolf Speich**, Präsident des Schweizerischen Bankvereins, Basel
- Vizepräsidenten:** * Prof. **Eduard Amstutz**, Direktionspräsident der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich
Edgar Primault, Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer, Bern
- Mitglieder:** **Guillaume Bordier**, Banquier, Genève
- * **Samuel Brawand**, Regierungsrat, Bern
- * **Louis Casai**, Conseiller d'Etat, Genève
- Dr. **Alphonse Ehinger**, Banquier, Basel
- Ing. **Georg Fischer**, Delegierter des Verwaltungsrates der Maag Zahnräder A.-G., Zürich
- * Dr. **Brenno Galli**, Consigliere dello Stato, Bellinzona
- Dr. **Georg Hasler**, Generaldirektor der Schweizerischen Unfallversicherungs-Gesellschaft in Winterthur, Winterthur
- Dr. **Rudolf Heberlein**, Delegierter des Verwaltungsrates der Heberlein & Co. A.-G., Wattwil
- * Dr. **Fritz Hess**, Generaldirektor der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung, Bern (bis 31. Dezember 1949)
- Dr. h. c. **Hans Hunziker**, Ing., Bern
- * Dr. **Max Iklé**, Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, Bern
- Paul Joerin**, Präsident des Verwaltungsrates der Allgemeinen Kohlenhandels A.-G., Basel
- Adrien Lachenal**, Conseiller National, Genève
- Dr. **Albert Linder**, Mitglied der Generaldirektion der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich
- * Ing. **Cesare Lucchini**, Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern
- * Dr. **Adolf Lüchinger**, Stadtpräsident von Zürich, Zürich
† 4. Juli 1949
- Ing. **Alfred Oehler**, Industrieller, Aarau
- Peter Reinhart**, in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur
- Ernst Schmidheiny**, Industrieller, Céligny
- Edwin Schwarzenbach**, Industrieller, Rüschlikon
- * Dr. h. c. **Hans Streuli**, Regierungsrat, Zürich

- * Ständerat Dr. h. c. **Gustav Wenk**, Regierungsrat, Basel
Dr. **Arthur Wilhelm**, Delegierter des Verwaltungsrates
der CIBA Aktiengesellschaft, Basel
Dr. **Charles Zoelly**, Mitglied der Generaldirektion der
Schweizerischen Bankgesellschaft, Zürich

* Ernannt gemäss Art. 12, Abs. 3, der Statuten vom 12. Februar 1947. Die Amtsdauer der übrigen Verwaltungsräte läuft bis zur ordentl. Generalversammlung 1950.

Verwaltungsratsausschuss

Dr. **Rudolf Speich**, Präsident
Prof. **Eduard Amstutz**, Vizepräsident
Edgar **Primault**, Vizepräsident
Dr. **Alphonse Ehinger**

Ing. **Georg Fischer**
Dr. **Hans Hunziker** (bis 15. Juni 1949)
Dr. **Hans Streuli**

Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel

Direktion

Eugen Groh, Kaufmännischer Direktor
Dr. **Gottfried von Meiss**, Technischer Direktor

Hans Aepli, Vizedirektor
Dr. **Heinz Haas**, Vizedirektor
Ulrich Keller, Vizedirektor
Ing. **Isidor Lack**, Vizedirektor
Charles Messmer, Vizedirektor

Bericht

des Verwaltungsrates der
«Swissair» Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre
vom 30. Juni 1950

über das vierundzwanzigste Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1949



Wir beehren uns, Ihnen hiermit den vierundzwanzigsten Geschäftsbericht über den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1949 zu unterbreiten:

I.

Allgemeine Bemerkungen

In das Geschäftsjahr 1949 fielen zwei Ereignisse, die für unsere Gesellschaft von ganz besonderer Bedeutung waren:

- die Abwertung des englischen Pfundes und einer Vielzahl anderer Währungen im September 1949;
- der Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung vom 23. September 1949 über:
 - a) den Ausbau des Interkontinentalverkehrs und die Anschaffung von drei viermotorigen Langstreckenflugzeugen;
 - b) die Änderung von Art. 16 (Abschreibungen) der Statuten.

Die Abwertung des englischen Pfundes und die nachfolgenden Währungsabwertungen in einem weiteren Kreis von Ländern, die gerade für unseren Flugverkehr besonders wichtig sind, bewirkten für unser Unternehmen eine einschneidende Verschlechterung der Ertragslage. Die anfängliche Erwartung, dass die Fluggesellschaften der Abwertungsländer sich veranlasst sehen

würden, ihre Tarife zum Ausgleich der sukzessive eintretenden Kostenerhöhungen heraufzusetzen, hat sich nicht erfüllt. Die Flugtarife wurden im Einflussbereich der englischen Währung, d. h. praktisch in ganz Europa und im Verkehr nach dem Nahen und Mittleren Osten, beinahe unverändert auf ihrer bisherigen Pfundsterlingbasis stabil gehalten. Demzufolge war die Swissair gezwungen, auch im Verkehr Schweiz—Ausland eine Tarifanpassung nach unten vorzunehmen. Das bedeutete für unsere Gesellschaft, deren Transporteinnahmen zum weitaus grössten Teil aus dem Verkehr mit den Abwertungsländern stammen, einen plötzlichen Einnahmerückgang von annähernd 30 Prozent. Dazu kam noch ein spürbarer Frequenzzrückgang infolge Verlagerung des ausländischen Touristenverkehrs nach jenen Ländern, die der Abwertung gefolgt sind. Die Auswirkungen auf unsere Gesellschaft sind derart, dass die Swissair zweifellos zu denjenigen schweizerischen Unternehmungen gehört, die am unmittelbarsten und schwersten durch die Abwertungen betroffen wurden.

Die Währungsabwertungen erfolgten nur wenige Tage vor der auf den 23. September 1949 angesetzten ausserordentlichen Generalversammlung, an der die Aktionäre mit eindeutiger Mehrheit beiden Anträgen des Verwaltungsrates zustimmten. Sie genehmigten einerseits die neuen Abschreibungsbestimmungen in Art. 16 der Statuten und erklärten sich andererseits mit dem Ausbau des Interkontinentalverkehrs sowie mit der damit im Zusammenhang stehenden Anschaffung von drei neuen Langstreckenflugzeugen einverstanden.

Dieser Beschluss war ein Beweis dafür, dass die Mehrzahl der Aktionäre die Lage unserer Gesellschaft richtig beurteilte. Die eingehende Prüfung der Entwicklung des internationalen Luftverkehrs musste immer deutlicher zur Einsicht führen, dass die Lebensfähigkeit unserer Unternehmung auf die Dauer in Frage gestellt wäre, wenn man auf den Betrieb mittlerer und langer Strecken verzichten wollte. Ausserdem würden damit wertvolle und mit grossen Aufwendungen erworbene Erfahrungen preisgegeben. Mit einem europäischen Kurzstreckenbetrieb allein wäre die Basis der Gesellschaft zu schmal, um die notwendigen technischen Einrichtungen genügend auszunützen und die festen Organisationskosten, die sich nicht unter ein gewisses Minimum senken lassen, zu tragen. Ausserdem ginge uns ein Teil des Zubringerverkehrs zu den überseeischen Langstrecken verloren. Mit den viermotorigen Flugzeugen, die die Swissair heute besitzt (DC-4), wird sie jedoch auf den mittleren und langen Strecken immer weniger konkurrenzfähig sein.

Wie wirkten sich nun in der Folge die Abwertungen auf die Durchführung der an der ausserordentlichen Generalversammlung gefassten Beschlüsse aus?

Schon anlässlich der Versammlung wurde darauf hingewiesen, dass die unmittelbar vorher erfolgten Währungsabwertungen eine veränderte Situation für den internationalen Luftverkehr geschaffen haben, die vom Verwaltungsrat zunächst einer neuen eingehenden Beurteilung unterzogen werden müsse. Im damaligen Zeitpunkt war es jedoch noch nicht möglich, die Entwicklung der wirtschaftlichen Lage in den einzelnen Abwertungsländern, die Frequenzerwartungen und namentlich die Tarifanpassungen auch nur einigermaßen zuverlässig zu beurteilen. Angesichts dieser unabgeklärten Verhältnisse und der bestimmt zu erwartenden Einnahmerückgänge erachtete es der Verwaltungsrat im Herbst 1949 für angebracht, mit der Anschaffung der neuen Langstreckenflugzeuge noch zuzuwarten. Inzwischen wurde die Lage gründlich nach allen Seiten geprüft, und die durchgeführten Berechnungen haben eindeutig bestätigt, dass die Swissair bessere Erholungsmöglichkeiten besitzt, wenn sie den Langstreckenverkehr auf einigen bedeutenden Linien beibehält. Es wird daher zusammen mit den eidgenössischen Behörden geprüft, wie die Anschaffung von zunächst zwei modernen Langstreckenflugzeugen mit Hilfe des Bundes durchgeführt werden könnte.

II.

Betriebs- und Verkehrsleistungen

Der erneute beträchtliche Anstieg der Flugleistungen gegenüber den Vorjahren ist einmal auf den Einsatz der vier neu angeschafften Convair-Liners zurückzuführen, bringt aber andererseits unser Streben zum Ausdruck, den vorhandenen Flugzeugpark so intensiv wie möglich auszunützen.

Im Berichtsjahre flog unsere Gesellschaft allein oder gemeinsam mit anderen Gesellschaften die folgenden Linien:

- a) Regelmässig betriebene Linien:
(auf Grund einer ordentlichen Konzession)
- Zürich-London (100/1 und 110/1)
 - Zürich-Basel-London (104/5;
zeitweise nur ab Basel)
 - Zürich-Manchester (118/9; Verlängerung
bis Glasgow: 13. Mai bis 2. Okt.)
 - Genf-London (102/3)
 - Bern-London (106/7; vom 16. Mai bis 1. Okt.)
 - Zürich-Paris (140/1)
 - Genf-Paris (142/3)
 - Zürich-Amsterdam (120/1)
 - Genf-Basel-Amsterdam (122/3; Neueröffnung:
vom 3. April bis 25. Nov.)
 - Zürich-Brüssel (138/9)
 - Genf-Brüssel (132/3; Neueröffnung:
vom 3. April bis 1. Oktober)
 - Zürich-München (206/7; Neueröffnung:
vom 11. Juli bis 10. Dezember)
 - Zürich-Stuttgart-Frankfurt (208/9;
Neueröffnung: 16. Mai)
 - Zürich-Wien (240/1; Neueröffnung:
vom 13. Juni bis 5. Dezember)
 - Zürich-Belgrad (246/7; Neueröffnung:
9. Juli)
 - Zürich-Kopenhagen-Stockholm (210/1)
 - Zürich-Prag (220/1;
vom 3. April bis 1. Oktober ab Genf)
 - Zürich-Prag-Warschau (230/1)
 - Zürich-Genf-Barcelona (150/1;
bis 12. Februar)
 - Zürich-Genf-Barcelona-Madrid-Lissabon (160/1)
 - Genf-Nizza-Rom (302/3; Neueröffnung: 3. April)
 - Zürich-Genf-Athen-Istanbul (322/3)
 - Zürich-Genf-Athen-Lyddda (330/1;
Neueröffnung: 28. November)
 - Zürich-Genf-Kairo-Basra/Abadan (340/1)
 - Genf-Rom-Athen-Kairo (348/9; Neu-
eröffnung: 14. Juni bis 16. November)
 - Basel-Amsterdam (704/5)
- b) Überseeflüge:
- Zürich-Genf-New York (410/1;
ab 29. April) 63 Flüge
 - Genf-Johannesburg (562/3;
Sonderflüge) 2 Flüge
Die Bewilligung für den Weiter-
betrieb dieser Linie wurde uns
von den südafrikanischen Behör-
den Ende März nicht mehr erneuert.
 - Genf-Kairo-Bombay (Versuchsflüge) 3 Flüge
- allein geflogen
- gemeinsam mit Air France geflogen
- gemeinsam mit KLM geflogen
- allein geflogen
- gemeinsam mit Sabena geflogen
- allein geflogen
- allein geflogen
- allein geflogen
- gemeinsam mit JAT geflogen
Zürich-Kopenhagen gemeinsam
mit SAS geflogen
- gemeinsam mit CSA geflogen
allein geflogen
- Genf-Barcelona gemeinsam mit
Iberia geflogen
- allein geflogen
allein geflogen
- allein geflogen
allein geflogen
- allein geflogen
- Nachtstrecke für Post- und
Frachtverkehr; allein geflogen

Bei der Aufstellung des Flugprogramms 1949 musste den folgenden drei Faktoren Rechnung getragen werden: Grösse und Zusammensetzung des Flugzeugparkes, Bestand an ausgebildeten Besatzungen und luftverkehrspolitische Gesamtdisposition. Unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten rechnete man mit einer gesamten Flugleistung von 8 848 000 Flugkilometern. Demgegenüber betragen die Flugleistungen im Jahre 1949:

Europaverkehr einschliesslich Naher Osten (inkl. Verdichtungen, Sonder- und Charterflüge)		7 675 049 Flugkm	89,1%
Überseeverkehr			
New York	853 385 Flugkm		
Johannesburg	82 650 Flugkm	936 035 Flugkm	10,9%
Bombay			
		<u>8 611 084 Flugkm</u>	<u>100,0%</u>

Die Jahresleistung unserer Streckenflugzeuge ist gegenüber dem Vorjahre von 6 224 920 Flugkilometern um rund 38 Prozent auf 8 611 084 Flugkilometer angestiegen. Noch grösser ist die prozentuale Zunahme des Verkehrsangebots in Tonnenkilometern, die infolge des Einsatzes der 40-plätzigsten Convair-Liners gegenüber der entsprechenden Betriebsleistung von 1948 um 45 Prozent zugenommen haben. Die nachstehenden Ziffern geben ein Bild über die Gesamtentwicklung in den Nachkriegsjahren verglichen mit dem letzten Vorkriegsjahr 1938:

Jahr	Flugleistung		Verkehrsangebot	
	km	Index	t/km	Index
1938	1 483 794	100	2 537 421	100
1946	2 473 413	166	4 916 244	194
1947	4 106 208	277	10 696 563	421
1948	6 224 920	420	16 836 702	664
1949	8 611 084	580	24 419 501	962

Leider ist die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hinter der Vergrösserung des Angebots zurückgeblieben, so dass der Ausnutzungsgrad in der verflossenen Betriebsperiode wie schon im Vorjahre neuerdings gesunken ist. Die Ursachen liegen einerseits in der verschärften Konkurrenz durch andere Fluggesellschaften, aber auch durch Eisenbahn und Automobil, andererseits im Einsatz grösserer Flugzeugtypen mit vermehrtem Platzangebot. Über die Entwicklung dieser Verhältnisse in den zurückliegenden Jahren geben die folgenden Zahlen Auskunft:

Jahr	Angeborene t/km	Ausgenützte t/km	Ausnutzungsgrad
1938	2 537 421	1 409 289	55,5%
1946	4 916 244	4 200 613	85,4%
1947	10 696 563	7 498 633	70,1%
1948	16 836 702	10 266 529	61,0%
1949	24 419 501	13 505 114	55,3%

Über die Entwicklung der einzelnen Verkehrsarten orientiert die nachstehende Tabelle, in der wir neben den auf das Jahr 1938 bezogenen Indexwerten auch die prozentualen Verkehrszunahmen des vergangenen Betriebsjahres gegenüber 1948 zur Darstellung bringen:

Jahr	Beförderte Passagiere		Passagierkm. (in Tausend)		Gepäck t/km		Fracht t/km		Post t/km	
	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index
1938	32 622	100	13 062	100	230 429	100	62 017	100	137 175	100
1946	61 455	188	39 713	304	774 535	336	280 038	452	167 533	122
1947	93 822	288	69 157	529	1 475 847	640	582 152	939	253 872	185
1948	113 622	348	93 357	715	2 063 245	895	894 562	1442	305 256	223
1949	153 812	471	122 005	934	2 636 480	1144	1 261 321	2034	456 928	333
Zunahme 1948/1949	35,4%		30,7%		27,8%		41,0%		49,7%	

Der Luftverkehr ist trotz seiner gewaltigen Nachkriegsentwicklung noch ausgesprochener Saisonverkehr; dies wird durch die Tatsache beleuchtet, dass die Zahl der ausgenützten Tonnenkilometer im dritten Quartal rund 2,5 mal grösser war als im ersten Quartal mit den niedrigsten Werten:

Quartal	Angebotene t/km	Ausgenützte t/km	Ausnützungsgrad
I	3 827 398	1 940 158	50,8%
II	6 464 701	3 693 785	57,2%
III	8 387 085	4 805 473	57,3%
IV	5 740 317	3 065 698	53,4%

Verteilung der Einnahmen auf die Verkehrsgruppen

Die aus den Transportleistungen (Europa/Naher Osten und Übersee) insgesamt erzielten Einnahmen verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Verkehrsgruppen:

	1938		1947		1948		1949	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personen- und Gepäckbeförderung	2 102 959	68,5	18 658 100	83,9	24 983 411	85,0	29 630 445	86,1
Frachtverkehr ohne Abfertigung	225 721	7,3	1 387 836	6,2	1 973 181	6,7	2 082 680	6,1
Postverkehr	742 643	24,2	2 191 495	9,9	2 427 665	8,3	2 702 610	7,8
Total	<u>3 071 323</u>	<u>100,0</u>	<u>22 237 431</u>	<u>100,0</u>	<u>29 384 257</u>	<u>100,0</u>	<u>34 415 735</u>	<u>100,0</u>

Flugzeugpark

Gegenüber dem Vorjahre erfuhr unser Flugzeugpark eine Vermehrung um die im Jahre 1947 bestellten vier Convair-Liners, die zwischen dem 18. Februar und dem 13. März in Kloten eintrafen und bereits Anfang April im Linienverkehr eingesetzt werden konnten. Am 31. Dezember 1949 bestand unser Flugzeugpark aus 29 Einheiten.

Fliegendes Personal

Während des Jahres 1949 wurden Ausbildungskurse für Piloten, Funker, Navigatoren und Bordmechaniker durchgeführt. Zahlreiche Herren des fliegenden Personals hatten daher neben dem Streckendienst noch eine umfangreiche Instruktionsarbeit für die Heranbildung dieser neuen Besatzungen zu leisten. Unser fliegendes Personal hat seine Zuverlässigkeit und gründliche Berufskennntnis wiederum in jeder Beziehung unter Beweis gestellt.

Bodenorganisation und Flugplätze

Die Verlegung des Werft- und Werkstattbetriebes von Dübendorf nach Kloten war zum grössten Teil Ende April 1949 beendet. In Dübendorf blieb einzig die Schreinerei zurück, die erst im September nach der Vollendung des Warenannahmegebäudes in Kloten eingerichtet werden konnte. Im November wurde der neue Hangar B dem Flugbetrieb übergeben. Die technischen Einrichtungen in Genf-Cointrin und in Zürich-Kloten haben sich bis jetzt gut bewährt.

Am 22. Mai 1949 fand die offizielle Einweihung des ausgebauten Flugplatzes Genf-Cointrin statt; der Bezug unserer Abfertigungs- und Büroräumlichkeiten im neuen Aufnahmegebäude konnte jedoch erst am 21. Oktober 1949 erfolgen.

Im Oktober 1949 wurde in Kloten mit dem Bau eines Motorenprüfstandes begonnen, der im September 1950 vollendet sein soll.

Luftreisebureaux und Auslandsvertretungen

Ende Januar des Berichtsjahres waren die Umbauarbeiten für die Abfertigungsräumlichkeiten und Ende September diejenigen für das Luftreisebureau im Bahnhof Genf-Cornavin beendet. Am 6. Mai 1949 ist das neu gebaute Luftreisebureau im Hauptbahnhof Basel dem Betrieb übergeben worden. Mit diesen letzten Arbeiten wurde die ganze Bauperiode für die Erweiterung und Modernisierung unserer Luftreisebureaux in den Bahnhöfen Basel, Bern, Genf und Zürich abgeschlossen.

Im Zusammenhang mit der Erweiterung unseres Streckennetzes wurden im Verlaufe des Berichtsjahres die Vertretungen Rom, Nizza, Basra, Stuttgart und Frankfurt (zusammen mit S.Z.V.) errichtet. Die bisherigen Auslandsvertretungen Athen, Barcelona, Brüssel, Istanbul, Kairo, Kopenhagen, Lydda, Lissabon, London, Madrid, Manchester, New York, Paris, Prag, Stockholm wurden als wichtige und unentbehrliche Aussenposten unserer Gesellschaft beibehalten.

Tariffragen

Die schwerwiegende Abwertungswelle vom September 1949 konnte selbstverständlich — wie schon in der Einleitung dieses Berichtes ausgeführt wurde — nicht ohne Beeinflussung der Flugtarife bleiben. In Übereinstimmung mit den wichtigsten europäischen IATA-Gesellschaften ist daher an einer Vorkonferenz in Paris bereits anfangs Oktober eine provisorische Übergangslösung geschaffen worden, und die neuen Tarife wurden mit Gültigkeit ab 1. November 1949 in Kraft gesetzt. Dabei wurden die auf dem Pfundsterling basierenden Tarife mit wenigen Ausnahmen beinahe unverändert auf ihrer bisherigen Höhe belassen. Demzufolge war dann die Swissair gezwungen, ihre Schweizerfrankenttarife entsprechend zu reduzieren, weil sich sonst ein unhaltbar grosser Unterschied der Tarife Schweiz—Ausland im Vergleich zu denjenigen Ausland—Schweiz ergeben hätte.

Anfangs November 1949 fand in Mexiko-City die Traffic Conference der IATA statt. Die in Paris vereinbarten provisorischen Tarife wurden mit wenigen Änderungen auf den 22. März 1950 definitiv in Kraft gesetzt. Daneben sind noch in vermehrtem Masse Spezialtarife geschaffen worden, so dass ab 1950 eine beträchtliche Senkung des allgemeinen Tarifniveaus eingetreten ist.

Personal- und Verwaltungsangelegenheiten

Die Entwicklung des Personalbestandes im Laufe des Berichtsjahres zeigt folgendes Bild:

	Stand 31. Dez. 1948	Stand 31. Dez. 1949
Direktion		
Direktoren	2	2
Vizedirektoren	3	5
Fliegendes Personal	154	172
Technisches Personal	697	789
Kommerzielles Betriebspersonal		
Luftreisebureaux und Endbuchungen	202	188
Flugleitungen inkl. Bordbuffet	193	194
Auslandsvertretungen	32	40
Verwaltungspersonal	254	240
Gesamtbestand	1537	1630

Die Zunahme beim technischen und fliegenden Personal war vor allem durch die Inbetriebnahme der vier neuen Convair-Liners und die Aussicht auf Anschaffung neuer viermotoriger Flugzeuge bedingt. Dagegen ist seit dem 1. Januar 1950 der Bestand des technischen Personals im Abnehmen begriffen. Beim kommerziellen Betriebspersonal sowie beim Verwaltungspersonal konnte auf Ende 1949 eine Reduktion von insgesamt 19 Angestellten erzielt werden, obwohl gegenüber 1948 die Flugkilometer um 38 Prozent und die offerierten Tonnenkilometer um 45 Prozent zugenommen haben.

Der ab 1. Januar 1946 gültige Arbeitsvertrag für das fliegende Personal wurde vom Verwaltungsrat vorsorglich auf den 30. Juni 1950 gekündigt.

III.

Verwaltungsrat und Ausschuss des Verwaltungsrates

Herr Dr. h.c. Hans Hunziker, der im Jahre 1939 in unseren Verwaltungsrat eingetreten ist und seit 1942 auch dem Ausschuss angehörte, hat am 15. Juni 1949 sein Amt als Mitglied des Ausschusses niedergelegt. Für seine wertvolle Mitarbeit im Rahmen des Verwaltungsrats-Ausschusses sprechen wir Herrn Dr. Hunziker unsere dankbare Anerkennung aus.

Am 4. Juli 1949 starb Herr Dr. Adolf Lüchinger, Stadtpräsident von Zürich, der im Jahre 1947 in unseren Verwaltungsrat eintrat. Herr Dr. Lüchinger hat als begeisterter Anhänger des Luftverkehrs stets mit freudiger Überzeugung die Interessen der Swissair vertreten. Wir werden ihn in ehrender Erinnerung behalten.

Herr Dr. Fritz Hess, vormals Generaldirektor der PTT, der seit dem Jahre 1947 unserem Verwaltungsrat angehörte, ist am 31. Dezember 1949 als Folge seiner Wahl zum Direktor des internationalen Bureaus des Weltpostvereins von seinem Amte zurückgetreten. Herr Dr. Hess, der seit über 30 Jahren massgebend an der Festlegung der rechtlichen Grundlagen der Zivilluftfahrt mitgearbeitet hat und der Schöpfer des neuen schweizerischen Luftfahrtgesetzes ist, nahm immer regen Anteil am Geschick der Swissair und wir sind ihm dafür aufrichtig dankbar. Als Nachfolger des Herrn Dr. Hess ist Herr Dr. Eduard Weber, seit 1. Januar 1950 Generaldirektor der PTT, in unseren Verwaltungsrat eingetreten.

Mit dem Datum der Generalversammlung läuft die Amtsdauer folgender Herren Verwaltungsräte ab:

Dr. Rudolf Speich	Adrien Lachenal
Edgar Primault	Dr. Albert Linder
Guillaume Bordier	Ing. Alfred Oehler
Dr. Alphonse Ehinger	Peter Reinhart
Ing. Georg Fischer	Ernst Schmidheiny
Dr. Georg Hasler	Edwin Schwarzenbach
Dr. Rudolf Heberlein	Dr. Arthur Wilhelm
Dr. h.c. Hans Hunziker	Dr. Charles Zoelly
Paul Joerin	

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

Die Studien im Zusammenhang mit der Weiterführung und Ausdehnung unseres Langstreckenverkehrs und der Anschaffung von neuen Langstreckenflugzeugen brachten dem Ausschuss und dem gesamten Verwaltungsrat beträchtliche Mehrarbeit. Es fanden 13 Sitzungen des Ausschusses und 8 Sitzungen des Verwaltungsrates statt.

Der Verwaltungsrat möchte nicht unterlassen, allen Kreisen, die dem Luftverkehr im allgemeinen und der Swissair im speziellen ihre Förderung und Unterstützung gewährten, seinen besten Dank auszusprechen. Dieser Dank gilt nicht zuletzt auch der Direktion, ihren engsten Mitarbeitern sowie dem gesamten fliegenden, technischen und kaufmännischen Personal in Anerkennung für die im Berichtsjahre geleistete grosse Arbeit.

Jahresrechnung und Anträge

Die Anlagewerte stiegen im Berichtsjahre von Fr. 15 954 729.76 (1948) auf Fr. 21 029 049.04 per 31. Dezember 1949 an. Das Aktienkapital in der Höhe von Fr. 20 000 000.— blieb unverändert.

Unsere Betriebsrechnung pro 1949 zeigt die folgenden Ergebnisse:

		(im Vergleich zum Vorjahre 1948)
Gesamttransporterträge und übrige Einnahmen . . .	Fr. 40 994 696.25	(Fr. 35 416 126.20)
Demgegenüber betragen die Kosten (vor Berücksichtigung der Abschreibungen pro 1949)	Fr. 38 352 876.21	(Fr. 31 054 923.84)
Aus dem Rechnungsjahr 1949 resultiert somit ein Brutto-Betriebsüberschuss von	Fr. 2 641 820.04	
zuzüglich Gewinnvortrag vom Vorjahre von	Fr. 47 633.31	
Dieser Brutto-Rechnungssaldo von	Fr. 2 689 453.35	
wird an die Deckung der statutarischen Abschreibungen auf Anlagewerten pro 1949 von total verwendet.	Fr. 6 327 258.20	(Fr. 4 221 263.05)
Daraus ergibt sich per 31. Dezember 1949 ein Verlustsaldo von	Fr. 3 637 804.85	
Wir beantragen Ihnen, den als Amortisationskonto ausgewiesenen Reservefonds von zu beanspruchen und den dadurch reduzierten	Fr. 470 145.90	
Verlustsaldo per 31. Dezember 1949 von auf neue Rechnung vorzutragen.	Fr. 3 167 658.95	

Wir gestatten uns, der Generalversammlung der Aktionäre folgende

Anträge

zur Beschlussfassung zu unterbreiten:

- den vorliegenden Jahresbericht sowie die Rechnung und Bilanz, die per 31. Dezember 1949 (unter Einschluss des Gewinnvortrages vom Vorjahre von Fr. 47 633.31) mit einem Verlust von Fr. 3 637 804.85 abschliessen,
 - zu genehmigen;
 - den als Amortisationskonto ausgewiesenen Reservefonds von Fr. 470 145.90 zur Reduktion dieses Verlustes zu verwenden und
 - den verbleibenden Verlustsaldo von Fr. 3 167 658.95 auf neue Rechnung vorzutragen;
- den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1949 Entlastung zu erteilen;
- die Wahlen in den Verwaltungsrat vorzunehmen;
- die Kontrollstelle zu wählen.

Zürich, den 14. Juni 1950

Namens des Verwaltungsrates:

Der Präsident: Rud. Speich

Bericht der Kontrollstelle

An die Generalversammlung der Aktionäre der
«SWISSAIR» Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft

Zürich

Wir haben die auf den 31. Dezember 1949 beidseitig mit Fr. 37 346 665.62 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1949 geprüft und mit den ordnungsgemäss geführten Büchern in Uebereinstimmung befunden. Die Bilanz ist den gesetzlichen und statutarischen Vorschriften entsprechend aufgestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung weist für das
Geschäftsjahr 1949 einen **Verlust** aus von Fr. 3 685 438.16
Nach Abzug des Gewinnvortrages aus dem Vorjahr von Fr. 47 633.31
ergibt sich ein **Verlustsaldo** von Fr. 3 637 804.85

Dieses Ergebnis versteht sich nach Vornahme der Abschreibungen auf den Anlagekonten in der Höhe von Fr. 6 327 258.20, welche gemäss Art. 16 der Statuten berechnet sind.

Die Verwaltung schlägt vor, den Verlustsaldo durch Heranzug des in der Bilanz unter den Passiven enthaltenen Amortisationskontos von Fr. 470 145.90 um diesen Betrag zu vermindern und den sich hernach ergebenden Verlustsaldo von Fr. 3 167 658.95 auf neue Rechnung vorzutragen.

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

Wir beantragen ferner, den Vorschlägen betreffend Verminderung des Verlustsaldos und Vortragung auf neue Rechnung zuzustimmen.

ZÜRICH, den 12. Juni 1950

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Kunz

Killer

Bilanz per

(vor Berücksichtigung

Aktiven		Fr.	Fr.
	Versicherungswerte		
Flugzeuge: Zellen	} 25 510 926.40		7 786 577.75
Motoren			2 858 409.35
Ersatzteile für Zellen und Motoren, sowie Propeller, Radio- einrichtungen und Bordinstrumente	} 17 286 524.90		6 843 046.49
Werkstatteinrichtungen, Werft- und Flugbetriebseinrichtun- gen, Fahrzeuge und Mobiliar	} 6 865 777.55		3 541 015.45
Total Anlagen	49 663 228.85		21 029 049.04
Betriebsstoffe, Verbrauchsmaterial und Werkzeuglager . . .	841 433.—		675 591.87
Wertschriften und Beteiligungen			128 566.—
Debitoren und transitorische Aktiven			9 076 414.76
Anzahlungen			1 293 374.20
Banken			635 493.90
Postcheck			76 436.85
Kassa			70 036.45
Garantieleistungen			723 897.70
Gewinn- und Verlustkonto:			
Brutto-Rechnungsüberschuss (inkl. Gewinnvortrag vom 1.1.49)	2 689 453.35		
./. Abschreibungen auf Anlagewerten 1949	6 327 258.20		
= Verlustsaldo (vor Berücksichtigung der Anträge des Verwaltungsrates) . .			3 637 804.85
			Fr. 37 346 665.62

31. Dezember 1949

der Anträge des Verwaltungsrates)

Passiven

	Fr.	Fr.
Aktienkapital		20 000 000.—
Statutarischer Reservefonds	200 000.—	
Haftpflicht-Reservefonds	128 000.—	
Kaskoversicherungs-Reservefonds	221 008.27	
Amortisationskonto	470 145.90	
Angestellten-Fürsorge-Reservefonds	<u>340 000.—</u>	1 359 154.17
Kreditoren und transitorische Passiven		13 649 147.53
Wertberichtigungen und Rückstellungen		1 581 134.82
Dividendenkonto		63.—
Kautionen und Verpflichtungen		757 166.10

Fr. 37 346 665.62

Gewinn- und

vom 1. Januar bis

Aufwand

	Fr.	Fr.
Betriebsausgaben:		
a) Technisches und fliegendes Personal sowie Betriebsstoffe .	15 233 884.60	
b) Bodenorganisations- und allgemeine Betriebskosten inkl. Material für Flugparkunterhalt.	9 615 373.85	
c) Personalversicherungen einschliesslich Angestelltenfürsorge	1 631 139.56	
d) Betriebsversicherungen	<u>2 368 709.98</u>	28 849 107.99
Verwaltungsausgaben		8 773 241.30
Propaganda		730 526.92
Abschreibungen		<u>6 327 258.20</u>
		<u>Fr. 44 680 134.41</u>

Verlustrechnung

31. Dezember 1949

Ertrag		Fr.	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahre			47 633.31
Einnahmen aus:			
a) Passagier-, Fracht- und Postbeförderung (einschliesslich Sonderflüge nach Überseegebieten)	34 765 806.73		
b) Bodenorganisationsdiensten sowie Provisionen aus Passage- und Luftfrachtverkehr	4 411 945.41		
c) Diverse allgemeine Einnahmen und Sondervergütungen .	<u>1 816 944.11</u>		40 994 696.25
Gewinn- und Verlustkonto:			
Verlust aus 1949	3 685 438.16		
./. Gewinnvortrag vom Vorjahre	47 633.31		3 637 804.85
			<u>Fr. 44 680 134.41</u>

Bilanz per

(nach erfolgter Genehmigung)

Aktiven

	Fr.	Fr.
	Versicherungswerte	
Flugzeuge: Zellen }	25 510 926.40	7 786 577.75
Motoren }		2 858 409.35
Ersatzteile für Zellen und Motoren, sowie Propeller, Radio- einrichtungen und Bordinstrumente }	17 286 524.90	6 843 046.49
Werkstatteinrichtungen, Werft- und Flugbetriebseinrichtun- gen, Fahrzeuge und Mobiliar }	6 865 777.55	3 541 015.45
Total Anlagen	49 663 228.85	21 029 049.04
Betriebsstoffe, Verbrauchsmaterial und Werkzeuglager . . .	841 433.—	675 591.87
Wertschriften und Beteiligungen		128 566.—
Debitoren und transitorische Aktiven		9 076 414.76
Anzahlungen		1 293 374.20
Banken		635 493.90
Postcheck		76 436.85
Kassa		70 036.45
Garantieleistungen		723 897.70
Verlustsaldo (vor Berücksichtigung der Anträge des Verwal- tungsrates)	3 637 804.85	
./. Beanspruchung des Amortisationskontos	470 145.90	
Verlustvortrag auf neue Rechnung		3 167 658.95
		<u>Fr. 36 876 519.72</u>

31. Dezember 1949

der Anträge des Verwaltungsrates)

Passiven

	Fr.	Fr.
Aktienkapital		20 000 000.—
Statutarischer Reservefonds	200 000.—	
Haftpflicht-Reservefonds	128 000.—	
Kaskoversicherungs-Reservefonds	221 008.27	
Angestellten-Fürsorge-Reservefonds	340 000.—	889 008.27
Kreditoren und transitorische Passiven		13 649 147.53
Wertberichtigungen und Rückstellungen		1 581 134.82
Dividendenkonto		63.—
Kautionen und Verpflichtungen		757 166.10

Fr. 36 876 519.72



Unser modernstes Flugzeug für den Europaverkehr
CONVAIR mit Druckkabine



Swissair-Photo