

SWISSAIR

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT



BERICHT

ÜBER DAS

XXV. GESCHÄFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

1950

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
- Delegierter des Verwaltungsrates: **Dr. Walter Bächtold**, Direktionspräsident der Swissair, Zürich
- 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 di 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. h. c. Hans Hunziker, Ing., Bern († 14. März 1951)
* **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
Ing. Alfred Oehler, Industrieller, Aarau
Peter Reinhart, in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur
Ernst Schmidheiny, Industrieller, Céligny
Edwin Schwarzenbach, Industrieller, Rüslikon
(bis 30. Juni 1950)

- * Dr. **Willy Spühler**, Stadtrat, Zürich
(ab 4. Oktober 1950)
- * Dr. h. c. **Hans Streuli**, Regierungsrat, Zürich
- * Dr. **Eduard Weber**, Generaldirektor der Post-, Telegra-
phen- und Telephonverwaltung, Bern
(ab 1. Januar 1950)
- * Ständerat Dr. h. c. **Gustav Wenk**, Regierungsrat, Basel
Dr. **Arthur Wilhelm**, Delegierter des Verwaltungsrates
der CIBA Aktiengesellschaft, Basel
Dr. **Charles Zoelly**, Mitglied des Verwaltungsrates der
Schweizerischen Bankgesellschaft, Zürich

* Ernannt gemäss Art. 12, Abs. 3, der Statuten vom 12. Februar 1947.

Verwaltungsratsausschuss

Dr. Rudolf Speich , Präsident	Dr. Alphonse Ehinger
Prof. Eduard Amstutz , Vizepräsident	Ing. Georg Fischer
Edgar Primault , Vizepräsident	Dr. Hans Streuli
Dr. Walter Bертold	

Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel/Zürich

Direktion

Dr. **Walter Bертold**, Direktionspräsident
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 27. Juni 1951

über das fünfundzwanzigste Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1950



Wir beehren uns, Ihnen hiermit den fünfundzwanzigsten Geschäftsbericht über den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1950 zu unterbreiten:

I.

Allgemeine Bemerkungen

Die Auswirkungen der Währungsabwertungen vom September 1949

In unserem letzten Geschäftsbericht haben wir darauf hingewiesen, dass es gegen Ende 1949 noch nicht möglich war, die Entwicklung der wirtschaftlichen Lage in den einzelnen Abwertungsländern, die Frequenzerwartungen und namentlich die Tarifierpassungen auch nur einigermaßen zuverlässig zu beurteilen. Die Verkehrsentwicklung der Swissair war tatsächlich vom Moment der Abwertungen im Herbst 1949 bis zu den ersten Monaten des Berichtsjahres ausgesprochen ungünstig, zeigten doch die Verkehrsleistungen besonders während der Monate Januar und Februar weiterhin eine rückläufige Tendenz. Dazu kam die Tatsache — und das muss an dieser Stelle nochmals ausdrücklich hervorgehoben werden —, dass die Flugtarife in

dem für die Swissair massgebenden Verkehrsgebiet, nämlich in Europa und im Nahen und Mittleren Osten, durch die Abwertungen eine durchschnittliche Senkung um über 25 Prozent erfahren haben.

Seit Mitte März stellte sich dann eine Verkehrsbelebung ein. Mit dem Ausbruch des Korea-Konfliktes und der damit einsetzenden allgemeinen Rüstungskonjunktur trat der Verkehrsumschwung in der Mitte des Geschäftsjahres noch deutlicher in Erscheinung.

Die rückläufige Verkehrsentwicklung und die schlechte Tariflage gaben anfangs 1950 zu einer ungünstigen Beurteilung der Ertragsaussichten Anlass. Der durch die Abwertungen verursachte Einnahmefall musste auf einen Betrag von 8—10 Millionen Franken veranschlagt werden; ein derartiger Ertragsrückgang hätte weder durch Betriebsrationalisierungen noch durch verkehrswerbende Massnahmen ausgeglichen werden können. Man musste daher bei der Aufstellung des Budgets 1950 damit rechnen, dass nicht nur keine Abschreibungen verdient werden, sondern dass darüber hinaus sogar ein beträchtlicher Fehlbetrag der Betriebsrechnung entstehen werde.

Die Swissair stand daher vor einer Situation, die die Weiterexistenz des Unternehmens ernsthaft in Frage zu stellen schien. Der Verwaltungsrat bekannte sich aber zur Auffassung, dass die Erhaltung der nationalen Luftverkehrsgesellschaft im Interesse des Landes liege. Er hat sich trotz der in Aussicht stehenden Verluste zur Fortsetzung des Betriebes entschlossen und am 30. März 1950 eine Eingabe an den Bundesrat gerichtet, in welcher der Bund um die zur Erhaltung der Swissair notwendige Unterstützung ersucht wurde. Insbesondere ist auch die Bitte ausgesprochen worden, dass der Swissair die Anschaffung von zunächst zwei modernen Langstreckenflugzeugen ermöglicht werden sollte. Gründliche Berechnungen hatten nämlich eindeutig gezeigt, dass ein aus kurzen, mittleren und langen Strecken kombiniertes Verkehrsnetz, unter Einbezug einer Linie über den Nordatlantik nach New York, die besseren Erholungsmöglichkeiten besitzt als ein auf Europa beschränktes Kurzstreckennetz. Um uns aber wirtschaftlich erfolgreich am Langstreckenverkehr beteiligen zu können, und der Konkurrenz auf dem Atlantik gewachsen zu sein, war die Anschaffung von mindestens zwei neuen Flugzeugen unumgängliche Voraussetzung.

Hilfeleistungen des Bundes

Der Bundesrat hat die Lage der Swissair richtig gewürdigt und schon am 5. Juni eine Botschaft an die eidgenössischen Räte gerichtet, die für die Herbstsession eine umfassende Hilfsvorlage in Aussicht stellte und einstweilen die Anschaffung von zwei neuen Langstreckenflugzeugen durch den Bund beantragte. Das Parlament war jedoch in der Junisession noch nicht bereit, auf diese Teilvorlage einzutreten, bevor ihm der Bundesrat einen Gesamtbericht über die Lage der Swissair und die geplanten Hilfsmassnahmen erstattet hatte.

Damit war für die Swissair eine sehr kritische Situation entstanden, denn es war uns klar, dass der gute Ruf unseres Unternehmens ernstlich Schaden leiden müsste, wenn wir nicht spätestens auf den Sommer 1951 die Inbetriebnahme moderner Langstreckenflugzeuge mit Druckkabinen ankündigen könnten, oder wenn wir gar den Verkehr über den Atlantik vorübergehend einstellen müssten. Im Hinblick auf die langen Lieferfristen hat deshalb der Verwaltungsrat anfangs Juli zwei Flugzeuge vom Typ Douglas DC-6B auf eigene Verantwortung vorsorglich bestellt. Wie richtig diese Massnahme war, ist inzwischen deutlich in Erscheinung getreten: Mehrere ausländische Luftverkehrsunternehmen, darunter die drei grössten amerikanischen Gesellschaften, haben seither namhafte Bestellungen für den gleichen Flugzeugtyp aufgegeben, und wenn unsere beiden Flugzeuge nicht Ende Juni 1950 bestellt worden wären, so könnte erst Ende 1952 mit ihrer Ablieferung gerechnet werden.

Am 23. August 1950 unterbreitete alsdann der Bundesrat die den eidgenössischen Räten in Aussicht gestellte umfassende Vorlage über eine ausserordentliche Hilfeleistung an die Swissair. Ausgangspunkt für die Überlegungen der Bundesorgane war die Tatsache, dass die jährlichen Erfolgsrechnungen der Swissair mit ausserordentlich hohen Abschreibungen für den Flugzeugpark und das Ersatzteillager belastet sind. Die Hilfeleistung gegenüber unserer Gesellschaft

wurde deshalb so gestaltet, dass man versuchte, der Swissair das Amortisationsrisiko abzunehmen. Zunächst wurde daran gedacht, dass der Bund die noch nicht abgeschriebenen Flugzeuge (vier DC-4 und vier Convair-Liners) und das zugehörige Reservematerial käuflich erwerben sollte. Darüberhinaus hätte er, wie es später in diesem Punkt geschehen ist, die von der Swissair bestellten zwei Langstreckenflugzeuge vom Typ DC-6B samt dem zugehörigen Material gekauft. Diese 10 Flugzeuge wären unserer Gesellschaft zum Betrieb überlassen worden. Die Swissair hätte dafür eine variable, von den Betriebsergebnissen abhängige Mietgebühr entrichtet, die auf den Betrag einer jährlichen Abschreibungsquote bei siebenjähriger Amortisationsdauer begrenzt worden wäre.

Dieser bundesrätliche Vorschlag wurde aber in der Bundesversammlung als zu kompliziert empfunden und in der Folge zurückgewiesen. Man machte insbesondere auch geltend, dass der Bund bei der vorgeschlagenen Hilfsaktion alle Risiken praktisch allein trage, während das verantwortliche Gesellschaftskapital überhaupt kein Opfer bringe und die allfälligen späteren Früchte der Bundeshilfe für sich allein beanspruchen wolle. Der Bundesrat wurde daher aufgefordert, «unverzüglich mit der Swissair in Verhandlungen zu treten, um von ihr eine angemessene Herabsetzung des Aktienkapitals zu erreichen, in der Meinung, dass der Abschreibungsbetrag verwendet wird zur Deckung des Verlustvortrages vom Jahre 1949 in Höhe von Fr. 3 167 658.95 und zur Schaffung einer Reserve, welche zur Vornahme künftiger Abschreibungen auf dem Flugzeugpark zu verwenden wäre». Lediglich die Bestimmungen über den Erwerb der beiden Langstreckenflugzeuge wurden gutgeheissen, und der Swissair wurde ein jährlicher Beitrag von höchstens 500 000 Franken an die Kosten der Ausbildung des Luftfahrtpersonals zugesichert. (Bundesbeschluss vom 28. September 1950.)

Die von der Bundesversammlung verlangte Herabsetzung des Aktienkapitals der Swissair war demnach Bedingung für eine künftige Unterstützung von Seiten des Bundes. Unsere Gesellschaft hat diesem Begehren anlässlich der ausserordentlichen Generalversammlung vom 10. November 1950 Rechnung getragen und die Herabsetzung des Grundkapitals der Gesellschaft von 20 Millionen Franken auf 14 Millionen Franken gutgeheissen.

Nur wenige Tage später unterbreitete der Bundesrat in seiner Botschaft vom 17. November 1950 den eidgenössischen Räten neue Vorschläge für die Hilfeleistung zugunsten der Swissair. Es sollte ein von der Swissair und vom Bund gemeinsam zu äufnender «Amortisationsfonds» geschaffen werden, dem der abzuschreibende Flugzeugpark mit dem zugehörigen Ersatzteillager zu unterstellen ist. Die Einlage der Swissair richtet sich nach dem Überschuss der Betriebsrechnung und beläuft sich höchstens auf den jährlichen Abschreibungsbedarf auf Grund einer siebenjährigen Abschreibungsdauer. Der Bund legt seinerseits jährlich 1,5 Millionen Franken ein bis zum Höchstbetrag von total 15 Millionen Franken. Die Mittel des Amortisationsfonds dienen zur Ersatzanschaffung von Flugzeugen und zur Deckung von Kaskoschäden. Beim Abgang der dem Fonds unterstellten Flugzeuge erhält die Swissair deren Buchwert bei der Unterstellung vergütet, wobei die Beiträge des Bundes nur in Anspruch genommen werden, wenn die Einlagen der Swissair bis zum Moment des Abgangs eines Flugzeuges keine vollständige Abschreibung zu erreichen vermochten. Diese Hilfsmassnahmen treten rückwirkend auf den 1. Januar 1950 in Kraft und gelten für eine Dauer von zehn Jahren, wobei allerdings der Swissair ein früheres Rücktrittsrecht sowohl vom Chartervertrag für die beiden DC-6B als auch vom sogenannten Fondsvertrag eingeräumt bleibt.

Der Nationalrat hat der Vorlage am 20. Dezember 1950 und der Ständerat am 10. April 1951 zugestimmt. Am 1. Mai 1951 sind Charter- und Fondsvertrag vom Bundesrat und von der Swissair unterzeichnet worden, wodurch auch der Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung der Swissair vom 10. November 1950 über die Herabsetzung des Aktienkapitals in Kraft getreten ist.

Wir möchten an dieser Stelle nicht unterlassen, den eidgenössischen Behörden unseren besten Dank auszusprechen für die rasche Behandlung der ganzen Angelegenheit. Wir gehen sicherlich nicht fehl, wenn wir die von den eidgenössischen Räten gefassten Beschlüsse als einen Beweis des Vertrauens und der Anerkennung gegenüber den Leistungen unserer Unternehmung werten.

Probleme der Luftverkehrspolitik

Anlässlich der parlamentarischen Beratung der Hilfsvorlagen für die Swissair ist die Frage der sogenannten «fünften Luftverkehrsfreiheit» wiederholt in den Vordergrund gerückt worden. Dieser Gegenstand stösst immer wieder auf das Interesse der verschiedensten Kreise, und oft werden darüber Ansichten vertreten, die von recht irrtümlichen Voraussetzungen ausgehen.

Die Grundsätze der schweizerischen Luftverkehrspolitik werden nicht von den Organen der Swissair festgelegt. Es liegt aber auf der Hand, dass die Ziele, die von den zuständigen Behörden auf dem Gebiete der Luftverkehrspolitik verfolgt werden, für unsere Gesellschaft von lebenswichtiger Bedeutung sind. Im allgemeinen dürfen wir feststellen, dass die verantwortlichen Organe des Bundes für die Lage unserer Gesellschaft Verständnis zeigen. Es kann uns daher nicht gleichgültig sein, wenn gegen das Eidgenössische Luftamt immer wieder der Vorwurf erhoben wird, dass es einen engherzigen Protektionismus zugunsten der Swissair betreibt, der weder mit den freiheitlichen Auffassungen des Schweizervolkes, noch mit dem modernen Grundsatz der «Freiheit der Luft» in Einklang zu bringen sei. Da solche Meinungsäusserungen den realen Gegebenheiten im internationalen Luftverkehr nicht Rechnung tragen, die Forderung nach Freiheit und der Kampf gegen willkürlichen Protektionismus aber eine grosse suggestive Kraft besitzen, haben uns diese Diskussionen oft mit einer gewissen Sorge erfüllt.

Eine objektive Aufklärung der Öffentlichkeit scheint uns nirgends notwendiger zu sein als in der Frage der «fünften Luftverkehrsfreiheit». Dabei dürfen wir vorausschicken, dass wir der grundsätzlichen Auffassung, die der Bundesrat in seiner Botschaft vom 23. August 1950 (Abschnitt D: Luftverkehrspolitische Erwägungen) niedergelegt hat, im grossen und ganzen beipflichten können. Unter der «fünften Luftverkehrsfreiheit» versteht man gemäss dem internationalen Luftfahrtabkommen von Chicago aus dem Jahre 1944 das Recht einer Luftverkehrsunternehmung, auf dem Wege vom Ausgangs- zum Bestimmungsort einer internationalen Luftverkehrslinie Landeplätze in Drittländern anzufliegen und den lokalen Verkehr zwischen diesen Etappenorten mitzuführen. Für ein Land, das wie die Schweiz in der Mitte eines dichtbesiedelten Kontinentes gelegen ist, ergeben sich durch die Einräumung dieser «fünften Freiheit» an fremde Transitgesellschaften recht vielfältige Luftverkehrsverbindungen, an denen nicht nur die Kreise des Handels, der Industrie und des Fremdenverkehrs, sondern auch die Flugplatzhalter im Hinblick auf die Landetaxen der anfliegenden Flugzeuge interessiert sind.

Die Einschaltung internationaler Transitlinien mit oft weit entfernt liegenden Ausgangs- und Bestimmungsorten in den lokalen Verkehr unter Drittländern lässt das Problem der Konkurrenz zwischen den ortsansässigen und den fremden Gesellschaften akut werden. Für den Langstreckenverkehr ist der Zwischenverkehr nur als Mitläuferprodukt interessant. Er wird seine leeren Plätze gerne mit Etappenpassagieren füllen, gibt aber den Langstreckenpassagieren naturgemäss den Vorzug. Dem lokalen Verkehr bietet deshalb der Langstreckenverkehr weder ein zuverlässiges Platzangebot, noch trägt er den übrigen lokalen Verkehrsbedürfnissen Rechnung, und trotzdem üben seine Grossflugzeuge oft eine so bedeutende Anziehungskraft auf das Publikum aus, dass sie dem lokalen Verkehrsdienst die notwendige Lebenssubstanz zu entziehen vermögen.

In gewissen Fällen trägt der lokale Zwischenverkehr weit mehr zur Alimentierung einer Transitlinie bei als der durchgehende Langstreckenverkehr; es gibt auch Beispiele, bei denen die «fünften Freiheiten» des Transitverkehrs den ansässigen Lokalverkehr weitgehend zum Erliegen brachten. Aus diesen Gründen haben sich zahlreiche Staaten auf den Standpunkt gestellt, dass die Bedienung des direkten Verkehrs mit ihren Nachbarländern grundsätzlich den ortsansässigen nationalen Gesellschaften vorbehalten bleibe und dass keine «fünften Freiheiten» an fremde Gesellschaften eingeräumt werden, die diesen Lokalverkehr irgendwie zu beeinträchtigen vermöchten. Die geschilderten Verhältnisse haben auch die IATA (International Air Transport Association) veranlasst, das Problem der Konkurrenzierung des Lokalverkehrs einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen, wobei man an eine Tariffdifferenzierung zugunsten der lokalen Verkehrsdienste zu denken scheint.

Die schweizerische Öffentlichkeit darf sich nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch der Existenzkampf der Swissair durch eine weitgehende Gewährung der «fünften Freiheit» an fremde Gesellschaften ganz erheblich erschwert wird. Unser Unternehmen besitzt ja ohnehin ungünstigere Produktionsverhältnisse und schwierigere Wettbewerbsbedingungen als die meisten europäischen und amerikanischen Gesellschaften. Wir möchten nur andeutungsweise auf einige wichtige Punkte aufmerksam machen. Infolge der Kleinheit unseres Landes verfügt die Swissair nur über ein beschränktes Verkehrspotential. Sie hat infolgedessen Mühe, die für eine rationelle Betriebsführung und für einen wirtschaftlichen Einsatz des Flugzeugmaterials notwendige minimale Betriebsgrösse zu erreichen. Ihr Verkehr ist ausserordentlich starken Saisonschwankungen unterworfen. Unsere Unternehmung hat mit höheren Arbeitslöhnen und Sachkosten zu rechnen als die meisten ihrer Konkurrenten, besitzt aber keine Möglichkeit, in höheren Tarifen einen Ausgleich zu finden. Die Swissair verfügt über keinen Inlandverkehr (oder Kolonialverkehr), in dem sie vor der ausländischen Konkurrenz geschützt wäre, muss aber andererseits aus staatspolitischen Gründen ihre technische Basis auf die beiden interkontinentalen Flughäfen Zürich und Genf aufteilen.

Trotz diesen ungünstigen Verhältnissen ist die Luftverkehrspolitik der eidgenössischen Behörden gegenüber den fremden Luftverkehrsgesellschaften bisher ausserordentlich liberal gewesen. Nach dem im April 1951 gültigen Flugplan sind insgesamt 32 Transitlinien pro Woche über die Schweiz geführt worden. Dabei haben die «fünften Freiheiten» der beteiligten ausländischen Gesellschaften nur bei fünf Verkehrsrelationen, wo die Interessen der Swissair besonders empfindlich geschädigt worden wären (oder wo ein legitimer Anspruch auf Gewährung der «fünften Freiheit» verneint werden musste, weil keine direkte Streckenführung vorlag), eine Einschränkung erfahren. Angesichts solcher Tatsachen geht es wohl doch nicht an, unseren Behörden einen engherzigen Protektionismus zugunsten der Swissair vorzuwerfen.

Dazu kommt der weitere Umstand, dass das Tätigkeitsfeld der Swissair im Ausland durch starke protektionistische Schranken fremder Staaten ausserordentlich eingengt ist. Die lohnendsten Verkehrsgebiete, die auf dem direkten Wege von der Schweiz nach ausländischen Bestimmungsorten berührt werden könnten, sind der Swissair aus diesen Gründen verschlossen. Wir erhalten z. B. keine «fünfte Freiheit» auf dem Wege nach England zwischen Paris und London, auf dem Wege nach Nordamerika zwischen London oder Paris und New York. Ebenso konnten wir keine Verkehrsrechte zwischen Italien und Griechenland, zwischen Italien und Ägypten und von dort nach dem Mittleren Osten erhalten, so dass Linienführungen nach diesen Gebieten, wie sie z. B. eine amerikanische Konkurrenzgesellschaft besitzt, der die Schweiz unbeschränkte Verkehrsrechte einräumt, für uns nicht möglich sind.

Ferner entzog uns die südafrikanische Regierung im Jahre 1949 die Verkehrsbewilligung für die während einiger Zeit betriebene Linie nach Johannesburg, für die uns übrigens die belgischen Luftfahrtbehörden für den Etappenort Léopoldville auch die Verkehrsrechte nach und von der Schweiz verweigerten. Unsere frühere Linie Genf—Barcelona—Madrid—Lissabon musste infolge ungenügender Besetzung zwischen Madrid und Lissabon eingestellt werden, weil man uns hier keine lokalen Verkehrsrechte gewährte, und in der Folge haben uns die spanischen Behörden die Strecke Barcelona—Madrid sogar für den Verkehr nach und von der Schweiz gesperrt.

Trotz allen diesen Hindernissen, die der Tätigkeit der Swissair im Ausland entgegengesetzt werden und über deren Ausmass man sich in der schweizerischen Öffentlichkeit kaum eine Vorstellung macht, möchten wir uns über die ausserordentlich liberale Luftverkehrspolitik der eidgenössischen Behörden nicht beklagen. Wir stehen im Gegenteil selbst auf dem Standpunkt, dass die Politik der Schweiz im Luftverkehr so freiheitlich wie möglich sein soll. Wenn unser Land aber seine Stellung im internationalen Luftverkehr durch eine eigene aktive Politik behaupten will, dann wird es nicht darum herumkommen, bei der Einräumung von Verkehrsrechten an fremde Transitlinien auf die elementaren Existenzbedürfnisse seines eigenen nationalen Luftverkehrsunternehmens Rücksicht zu nehmen. Die Politik einer «dosierten fünften Freiheit», wie sie bisher von den eidgenössischen Behörden gehandhabt worden ist, trägt zwar dieser Forderung einigermaßen Rechnung, stellt aber nur eine minimale Rücksichtnahme auf die Interessen unserer Gesellschaft dar.

II.

Betriebs- und Verkehrsleistungen

Der Verkehr unserer Gesellschaft erstreckte sich im Jahre 1950 auf folgende Strecken:

a) Regelmässig betriebene Linien:

(auf Grund einer ordentlichen Konzession)

Zürich-London	(100/1 und 110/1)	}	allein geflogen
Zürich-London	(Nachtstrecke 700/1; Neueröffnung, vom 5. Mai bis 24. September)		
Zürich-London	(116/7; Neueröffnung, vom 18. bis 31. Dezember)		
Basel-London	(104/5)		
Genf-London	(102/3)		
Bern-London	(106/7; vom 13. Mai bis 1. Oktober)	}	im Pool mit Air France
Zürich-Manchester	(118/9)		
Zürich-Paris	(140/1)		
Zürich-Paris	(144/5; Neueröffnung, vom 16. Mai bis 21. Oktober)	}	im Pool mit KLM
Genf-Paris	(142/3)		
Genf-Paris	(146/7; Neueröffnung, vom 16. April bis 21. Oktober)	}	im Pool mit SABENA
Zürich-Amsterdam	(120/1; vom 22. Oktober bis 31. Dezember. Während der übrigen Zeit durch KLM geflogen)		
Zürich-Brüssel	(138/9)		im Pool mit SAS
Zürich-Kopenhagen-Stockholm	(210/1; nur teilweise bis Stockholm geführt)		allein geflogen
Genf-Zürich-Stuttgart-Frankfurt-Hamburg	(208/9; ab 30. April teilweise Verlängerung bis Hamburg, ab 22. Oktober verlängert bis Genf)	}	im Pool mit CSA
Zürich-Prag	(220/1)		
Zürich-Prag-Warschau	(230/1; vom 1. Januar bis 28. Juni)		allein geflogen
Zürich-Belgrad	(246/7)		im Pool mit JAT
Zürich-Rom	(300/1; Neueröffnung, vom 16. April bis 21. Oktober)		allein geflogen
Zürich-Genf-Nizza-Rom	(302/3; vom 22. Oktober nur noch ab Genf)		allein geflogen
Genf-Nizza	(148/9; Neueröffnung, vom 16. April bis 21. Oktober)		allein geflogen

Zürich-Genf-Barcelona-Madrid-Lissabon (160/1:	}	bis 15. April im Pool mit Iberia
ab 16. April nur noch bis Madrid		
ab 29. Juli nur noch bis Barcelona		
ab 22. Okt. nur noch ab Genf		
Zürich-Basel-Amsterdam (704/5; Nachtpostlinie, bis 15. April und ab 22. Oktober ab Basel)		allein geflogen
Zürich-Genf-Athen-Istanbul (322/3)		allein geflogen
Zürich-Genf-Cairo-Basra/Abadan (340/1)		allein geflogen
Zürich-Genf-Athen-Lyddá (330/1)		allein geflogen
Zürich-Genf-New York (410/1)		allein geflogen

b) Sonderflüge:

Zürich-Genf-Rio de Janeiro (Fracht- und Postsonderflug vom 9. bis 13. Dezember)	
Genf-Calcutta (Passagiersonderflug im Auftrag der «Air India» vom 8. bis 12. November)	

Die Grundlage für die Planung des Flugprogramms 1950 (insbesondere für das Sommerflugprogramm und für den Winter 1950/1951) war der anfangs des Jahres gefasste Entschluss, neben dem Europaverkehr und dem Betrieb der Strecken nach dem Nahen und Mittleren Osten auch eine Linie über den Nordatlantik zu betreiben. Bei der Ausarbeitung der Detailpläne wurden die grössten Anstrengungen unternommen, den bestehenden Flugzeugpark, die Betriebseinrichtungen und das Personal so intensiv wie nur möglich einzusetzen. Von derartigen Massnahmen konnte in erster Linie ein wirtschaftlich günstiges Resultat erhofft werden.

Man rechnete zu Beginn des Jahres mit einer Gesamtflugleistung von 8 901 822 Flugkilometern und einem Totalangebot von 25 883 380 Tonnenkilometern. Die im Frühjahr eingesetzte Verkehrsbelegung bedingte dann aber häufige Verdichtungsflüge oder den Einsatz grösserer Flugzeuge. Die effektive Flugleistung im Jahre 1950 lag daher über dem budgetierten Angebot und verteilte sich wie folgt auf die einzelnen Verkehrsgebiete:

Europa und Naher Osten (einschl. Verdichtungen, Sonder- und Charterflügen)	7 574 665 Flugkm	83,7%
Übersee		
New York	1 433 386 Flugkm	
Rio de Janeiro und Bombay	39 742 Flugkm	16,3%
	<u>9 047 793 Flugkm</u>	<u>100,0%</u>

Besonders hervorzuheben ist der relativ grössere Anteil des Überseeverkehrs, der im Jahre 1950 16,3 Prozent ausmachte gegenüber 10,9 Prozent im Vorjahr.

Der Anstieg der Angebotsleistungen von 1949 auf 1950 war bei weitem nicht mehr so gross wie von 1948 auf 1949. Das Angebot an Flugkilometern nahm im Jahre 1950 gegenüber 1949 um 5 Prozent zu, während der entsprechende Anstieg von 1948 auf 1949 38 Prozent ausmachte.

Die ganz beträchtliche Steigerung der Flugkilometer- und Tonnenkilometerleistungen im Jahre 1949 gegenüber 1948 ist auf den damals neuen Einsatz der vier Convair-Liners zurückzuführen. Im Berichtsjahr ist dagegen der Flugzeugpark nicht vergrössert worden.

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
1950	9 047 793	610	27 429 218	1081

Zunahme

1949/1950	5%	12%
1948/1949	38%	45%

Nach anfänglich sehr schlechten Frequenzen während der Monate Januar und Februar zeigte sich bereits gegen Mitte März eine deutliche Belebung der Nachfrage. Diese Entwicklung verbesserte sich noch während des Jahres, so dass die Nachfragekurve stets einen erfreulichen Verlauf zeigte. Das Resultat kommt darin zum Ausdruck, dass die Ziffern der transportierten Tonnenkilometer gegenüber dem Vorjahre stärker ansteigen als die entsprechenden Werte der Angebotsleistungen. Daraus resultierte zwangsläufig auch die beträchtliche Zunahme des Ausnutzungsgrades von 55,3 Prozent im Jahre 1949 auf 63,4 Prozent im vergangenen Geschäftsjahr. Die nachstehende Tabelle vermittelt einen aufschlussreichen Überblick und Vergleichsmöglichkeiten mit den Vorjahren:

Jahr	Angebotene 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%
1950	27 429 218	17 398 842	63,4%

Die Verkehrszunahme bei den einzelnen Verkehrsarten war allerdings sehr ungleich. Die grösste Steigerung gegenüber 1949 ist beim Frachtverkehr festzustellen, wo die Zahl der Fracht-Tonnenkilometer um 82 Prozent zugenommen hat. Erfreulich ist daneben aber auch der Anstieg des Postverkehrs, bei dem die tonnenkilometrischen Leistungen im Jahre 1950 um 56 Prozent höher lagen als 1949. Einzelheiten hierüber vermitteln die nachstehenden Verkehrsziffern der vergangenen Betriebsjahre:

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
1950	191 625	587	148 564	1137	3 252 229	1411	2 289 708	3692	714 556	521

Zunahme

1949/1950	25%	22%	23%	82%	56%
1948/1949	35%	31%	28%	41%	50%

Während des Jahres 1950 wurde erstmals und versuchsweise auf gewissen Strecken gewöhnliche Paketpost als sog. «Füllgut» transportiert. Allerdings waren die aus diesem Verkehr fließenden Transporteinnahmen pro Leistungseinheit im Vergleich mit der Luftpost ausserordentlich niedrig. Die schweizerische Postverwaltung konnte uns aus naheliegenden Gründen nur diejenigen Vergütungssätze ausrichten, die für sie bei einer Beförderung mit Bahn oder Schiff entstanden wären. Aus diesem Grunde haben wir diese Transportleistungen von 730 659 Tonnenkilometern nicht zu den übrigen Verkehrsziffern zugezählt, denn sonst hätte sich ein ganz falsches Wirtschaftsbild ergeben.

Die gesamten Transporteinnahmen (ohne Rund- und Alpenflüge) verteilten sich wie folgt auf die einzelnen Verkehrsgruppen:

	1938		1948		1949		1950	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personen- und Gepäckbeförderung	2 102 959	68,5	24 983 411	85,0	29 630 445	86,1	29 468 195	80,8
Frachtverkehr ohne Abfertigung	225 721	7,3	1 973 181	6,7	2 082 680	6,1	2 817 600	7,7
Postverkehr	742 643	24,2	2 427 665	8,3	2 702 610	7,8	4 190 821	11,5
Total	3 071 323	100,0	29 384 257	100,0	34 415 735	100,0	36 476 616	100,0

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind gegenüber dem Vorjahre um Fr. 162 250.— zurückgegangen, obschon das Berichtsjahr eine Zunahme der Passagierkilometer um 22 Prozent und der Gepäcktonnenkilometer um 23 Prozent brachte. Darin kommt eindeutig die beträchtliche Senkung des allgemeinen Tarifniveaus als Folge der Währungsabwertungen im Herbst 1949 zum Ausdruck.

III.

Flugzeugpark, Bodenorganisation und Flugplätze

In Ausführung des Verwaltungsratsbeschlusses vom 27. März 1950 und im Zuge der Spar- und Einschränkungsmassnahmen wurden folgende Flugzeuge verkauft:

Frachtflugzeug HB-IRD vom Typ Dakota am 1. Mai 1950 und
Photo-Flugzeug Fieseler Storch HB-IKA am 2. Oktober 1950.

Am 13. Dezember 1950 verloren wir eines unserer DC-4 Langstreckenflugzeuge, die HB-ILE, durch Bruchlandung mit nachfolgendem Feuer bei Sydney, Nova Scotia, Canada. Unser Flugzeugpark reduzierte sich demnach im Laufe des Jahres 1950 von 29 auf 26 Einheiten.

Am 3. Juli 1950 fasste der Verwaltungsrat den Beschluss, unter Vorbehalt der Zustimmung des Parlamentes zu der in Aussicht genommenen Bundeshilfe, sofort zwei DC-6B Langstreckenflugzeuge bei den Douglas-Werken zu bestellen; die beiden Flugzeuge werden voraussichtlich im Juni und Juli 1951 abgeliefert und Mitte August in Dienst genommen werden können. Nach dem Verlust der HB-ILE beschloss der Verwaltungsrat, dieses Flugzeug durch eine dritte DC-6B zu ersetzen, die aus eigenen Mitteln beschafft wird und im Herbst 1952 zur Ablieferung gelangen soll.

Daneben wird der Ersatz der DC-3 Flugzeuge immer dringender. Aus verschiedenen Gründen konnte aber im Berichtsjahr kein Schritt zur Lösung dieser Frage getan werden.

Der Bau und die Einrichtung des Motorenprüfstandes in Kloten wurde im Dezember 1950 beendet, so dass der erste Probelauf am 4. Januar 1951 stattfinden konnte. Daneben wurden weder neue Bauten in Angriff genommen, noch neue Einrichtungen geschaffen.

IV.

Auslandvertretungen

Unsere Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit anderen Luftverkehrsgesellschaften bestätigten die Notwendigkeit, in den von uns angeflogenen Städten wenn immer möglich eigene Vertretungen zu unterhalten. Ohne solche Aussenposten vermag unsere Werbung nicht die nötige Durchschlagkraft zu erzielen. Während des Berichtsjahres wurde im Zusammenhang mit der Ausdehnung unserer ersten Deutschlandlinie bis Hamburg eine eigene Vertretung in dieser Stadt eröffnet. Der Ausbau unseres Atlantikdienstes machte ferner eine Verstärkung unserer Vertretung in New York notwendig. Mit der Einstellung des Verkehrs auf den Strecken Kopenhagen-Stockholm und Madrid (Barcelona-Madrid)-Lissabon sind unsere Vertretungen in Stockholm und Lissabon aufgehoben worden. Desgleichen wurde die Vertretung Brüssel im Sinne einer Sparmassnahme vorübergehend aufgehoben.

Die Swissair hat demzufolge während des Jahres 1950 in folgenden Städten eigene Vertretungen unterhalten:

Athen, Barcelona, Basra, Frankfurt, Hamburg, Istanbul, Cairo, Kopenhagen, Lydda, London, Madrid, Manchester, New York, Nizza, Paris, Prag, Rom, Stuttgart.

V.

Tariffragen

Am 22. März 1950 sind die an der Traffic Conference der IATA in Mexico-City im November 1949 beschlossenen Tarifänderungen im Zusammenhang mit der Abwertung definitiv in Kraft getreten. Anlässlich der IATA-Konferenz vom Mai 1950 fassten die Luftverkehrsgesellschaften in Madrid eine Anzahl neuer Beschlüsse im Rahmen der internationalen Tarifpolitik. Diese Änderungen hatten jedoch auf die Tarife im Europaverkehr nur geringfügige Auswirkungen; dagegen erfuhren die Flugpreise im Langstreckenverkehr und die Frachtsätze teilweise Erhöhungen. Die neuen Tarife traten nach Genehmigung durch die betreffenden Regierungen ab 1. November 1950 in Kraft. Im übrigen erreichten im Berichtsjahr die Spezialtarife eine bisher nie gekannte Vielfalt, eine Erscheinung also, die die Verkaufsanstrengungen und eine individuelle Anpassung an die Bedürfnisse charakterisiert. Die im Verkehr mit England erstmals eingeführten Nachtkurse mit stark reduzierten Tarifen (night fares) erfreuten sich einer besonders lebhaften Nachfrage.

Eine Anpassung des allgemeinen Tarifniveaus an die in den Abwertungsländern eingetretenen Kostenerhöhungen ist im Berichtsjahr nicht erfolgt. Gewisse Anzeichen deuten sogar darauf hin, dass in Zukunft mit einer weiteren Ausdehnung der in Amerika eingeführten billigen Touristentarife (coach fares) für Flugzeuge, die mit einer engeren Bestuhlung ausgerüstet sind und entsprechend geringeren Komfort aufweisen, zu rechnen ist. Die Einführung einer Touristenklasse auf dem Atlantik und auf gewissen europäischen Strecken würde unsere Unternehmung vor neue schwerwiegende Probleme stellen.

In Amerika hat die Touristenklasse dem Flugzeug auf Strecken mit hoher Verkehrsdichte einen erheblichen zusätzlichen Verkehr gebracht. Obwohl unsere günstigen Erfahrungen mit dem verbilligten Nachttarif auf der Londonerstrecke in dieselbe Richtung weisen, darf nicht übersehen werden, dass die Einführung eines Zweiklassensystems bei der viel geringeren Intensität des Luftverkehrs in Europa zu einer gewaltigen betrieblichen Komplikation führen müsste. Sie würde auch die Stellung einer kleineren Unternehmung auf dem Atlantik erheblich erschweren. Andererseits dürfen wir nicht übersehen, dass die weitere Ausbreitung des Luftverkehrs, die sich zweifellos durchsetzen wird, mit einer spezifischen Kostensenkung Hand in Hand geht. Wir werden diesen für die Swissair lebenswichtigen Problemen unsere volle Aufmerksamkeit schenken.

VI.

Personal

Die Entwicklung des Personalbestandes und seine Zusammensetzung im Geschäftsjahr 1950 zeigt folgendes Bild:

	Stand 31. Dez. 1949	Stand 31. Dez. 1950
Direktion		
Direktoren	2	3
Vizedirektoren	5	5
	7	8
Fliegendes Personal	172	166
Technisches Personal	789	677
Kommerzielles Betriebspersonal		
Luftreisebureaux und Endbuchungen	188	142
Flugleitungen inkl. Bordbuffet	194	200
Auslandvertretungen	40	83
	422	425
Verwaltungspersonal	240	234
Gesamtbestand	1630	1510

Die finanziell bedrohliche Situation nach den Währungsabwertungen im Herbst 1949 zwang unsere Gesellschaft, den Personalbestand Ende 1949 und auch noch während des Berichtsjahres erheblich zu reduzieren. Als dann im Frühjahr der bereits erwähnte Umbruch einsetzte und der Verkehr in ganz unerwartetem Ausmass anstieg, trachteten wir unter allen Umständen darnach, wenn irgendwie möglich ohne Neuanstellungen auszukommen. Dies verlangte zwangsläufig von allen Personalkategorien grosse Leistungen. Für diesen unermüdlichen Einsatz und die grosse Arbeit jedes Einzelnen spricht der Verwaltungsrat der Direktion sowie dem gesamten fliegenden, technischen und kaufmännischen Personal seinen besten Dank und Anerkennung aus.

Der auf den 30. Juni 1950 vorsorglich gekündigte Arbeitsvertrag mit dem fliegenden Personal konnte im Berichtsjahre noch nicht neu abgeschlossen werden. Die Verhandlungen sind im Gange, haben aber bisher noch zu keinem Ergebnis geführt.

VII.

Verwaltungsrat und Ausschuss des Verwaltungsrates

Unser Verwaltungsrat beschloss, die Geschäftsleitung der Gesellschaft auszubauen. Auf den 1. Mai 1950 wurde Herr Dr. Walter Berchtold, früher Kreisdirektor der SBB in Zürich, zum Direktionspräsidenten ernannt und nach seiner Wahl in den Verwaltungsrat als Delegierter bezeichnet.

Am 30. Juni 1950 trat aus den Reihen des Verwaltungsrates Herr Oberst Edwin Schwarzenbach zurück, der mit dem schweizerischen Luftverkehr seit dessen Entstehung aufs engste verbunden war. Bereits im Jahre 1919 ermöglichte Herr Oberst Schwarzenbach die Gründung des damaligen Luftverkehrsunternehmens AD ASTRA, und in den darauffolgenden Jahren beeinflusste er massgeblich die Entwicklung der Schweizer Luftfahrt. Wir dürfen mit Dankbarkeit seine Verdienste um die Gestaltung der Swissair in Erinnerung rufen, besonders in den Jahren 1931—1946, während denen er in unserem Verwaltungsrat das Amt eines Vizepräsidenten bekleidete. Aber auch seither nahm er mit unvermindertem Interesse an den Sitzungen des Verwaltungsrates teil, wo er seine Verbundenheit mit dem Flugwesen immer wieder zum Ausdruck brachte. Das unermüdliche Wirken dieses Mitbegründers und Förderers des schweizerischen Luftverkehrs verdient in der Geschichte unseres Flugwesens besonders hervorgehoben zu werden.

Als Nachfolger des am 4. Juli 1949 verstorbenen Verwaltungsrats-Mitgliedes, Herrn Dr. Adolf Lüchinger, Stadtpräsident von Zürich, wurde vom Vorsteher des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes am 4. Oktober 1950 Herr Dr. Willy Spühler, Stadtrat von Zürich, bezeichnet.

Am 14. März 1951 verlor der Verwaltungsrat eines seiner Mitglieder. Nach längerer Krankheit starb Herr Dr. h.c. Hans Hunziker, der seit 1939 dem Verwaltungsrat und von 1942—1949 auch dem Ausschuss angehörte. Durch seine wertvollen, von grossem Verständnis zeugenden Ratschläge bekundete Herr Dr. Hunziker immer wieder sein Interesse an der Entwicklung der Swissair. In dankbarer Erinnerung gedenkt der Verwaltungsrat der Verdienste des Herrn Dr. Hunziker.

VIII.

Bilanz, Jahresrechnung und Anträge

Die am Ende dieses Jahresberichtes dargestellte Bilanz weist auf den 31. Dezember 1950 bereits die von der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre am 10. November 1950 beschlossene Herabsetzung unseres Aktienkapitals um Fr. 6 000 000.— auf nunmehr Fr. 14 000 000.— aus. Dieser Beschluss wurde gemäss unseren am Schlusse des Abschnittes «Hilfeleistung des Bundes» gemachten Darlegungen mit der nunmehr erfolgten beidseitigen Unterzeichnung der Verträge Bund/Swissair rechtskräftig. Der Betrag der Kapitalreduktion von Fr. 6 000 000.— wurde verwendet zur Tilgung des Verlustvortrages vom Vorjahre von Fr. 3 167 658.95 und zur teilweisen Deckung des Rechnungsverlustes von Fr. 3 160 647.76 des ersten Halbjahres 1950 einschliesslich der notwendigen Abschreibungen gemäss Vertrag mit dem Bund.

Dank dem guten Geschäftsgang, der sich insbesondere im zweiten Halbjahre auswirkte, schliesst erfreulicherweise unsere Jahresrechnung 1950 wie folgt ab:

		(im Vergleich zum Vorjahre 1949)
Gesamte Transporterträge und übrige Einnahmen .	Fr. 42 386 878.66	(Fr. 40 994 696.25)
Dagegen betragen die Betriebskosten (vor Berücksichtigung der Abschreibungen pro 1950)	Fr. 37 924 766.16	(Fr. 38 352 876.21)
Brutto-Rechnungssaldo	Fr. 4 462 112.50	
Der Gesamt-Amortisationsbedarf für 1950 — im Sinne der neuen Statutenvorschriften — beträgt	Fr. 4 428 237.45	(Fr. 6 327 258.20)
Aus diesem Betrag wird der Amortisationsanteil von Fr. 3 833 850.05 an den vom Bund verwalteten Amortisations- und Erneuerungsfonds geleistet, entsprechend unseren Verpflichtungen gemäss Vertrag Bund/Swissair.		
Schliesslich verbleibt per 31. Dezember 1950 ein Gewinnsaldo von	Fr. 33 875.05	

Wir gestatten uns, der Generalversammlung der Aktionäre folgende

Anträge

zur Beschlussfassung zu unterbreiten:

1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Rechnung und Bilanz, die per 31. Dezember 1950 mit einem Gewinn von Fr. 33 875.05 abschliessen,
 - a) zu genehmigen und
 - b) den Gewinnsaldo auf neue Rechnung vorzutragen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1950 Entlastung zu erteilen;
3. die Kontrollstelle zu wählen.

Zürich, den 6. Juni 1951

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 1950 beidseitig mit Fr. 34 020 812.87 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1950 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 1950 einen Gewinn aus von Fr. 33 875.05.

Dieser Gewinn versteht sich einschliesslich des Bundesbeitrages von Fr. 500 000.— an die Ausbildungskosten des Luftfahrtpersonals und nach Abzug von Abschreibungen auf dem Flugzeugpark und Einrichtungen im Gesamtbetrag von Fr. 4 428 237.45.

Im übrigen verweisen wir auf die Ausführungen des Verwaltungsrates im Geschäftsbericht.

Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die Bilanz zu genehmigen und dem Vorschlag der Verwaltung, den Gewinn auf neue Rechnung vorzutragen, zuzustimmen.

ZÜRICH, den 5. Juni 1951

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Kunz

Killer

Bilanz per

(nach Berücksichtigung der am 10. November 1950 beschlossenen Kapital-

Aktiven			
Flugzeugpark:	Versicherungswerte	Fr.	Fr.
Zellen	} 21 099 856.95 {	7 151 976.50	
Motoren		2 478 189.15	
Flugzeigersatz- und Reservebestandteile	16 900 567.25	4 604 058.44	
		<u>14 234 224.09</u>	
./. Amortisationen gemäss Fondsvertrag Bund/Swissair		3 833 850.05	= 10 400 374.04
Werkstatt- und Werfteinrichtungen, Fahrzeuge, Mobiliar und Spezialinstallationen (nach Abzug der Abschreibungen von Fr. 594 387.40)	7 541 882.45		<u>2 767 409.15</u>
Total der Anlagewerte	45 542 306.65		13 167 783.19
Betriebsstoff- und Verbrauchsmaterialvorräte und Werkzeuge	3 152 036.05		781 201.90
Wertschriften und Beteiligungen			118 567.—
Debitoren und transitorische Aktiven			11 105 717.69
Anzahlungen			4 009 233.21
Kassa und Postcheck			575 764.93
Banken			3 557 651.05
Garantieleistungen			704 893.90
			<u>34 020 812.87</u>

31. Dezember 1950

herabsetzung und nach Genehmigung der Anträge des Verwaltungsrates)

Passiven

	Fr.	Fr.
Aktienkapital		14 000 000.—
Reservefonds:		
Statutarischer Reservefonds	200 000.—	
Versicherungs-Reserven	349 008.27	
Angestelltenfürsorge-Reservefonds	<u>340 000.—</u>	889 008.27
Kreditoren und transitorische Passiven		16 145 411.19
Wertberichtigungen und Rückstellungen		2 226 368.36
Dividendenkonto		21.—
Kauttionen und Verpflichtungen		726 129.—
Gewinnvortrag auf neue Rechnung		33 875.05
		<u>Fr. 34 020 812.87</u>

Gewinn- und

vom 1. Januar bis

Aufwand

	Fr.	Fr.
Personalkosten:		
Saläre und Deplacementsspesen	15 899 935.96	
Versicherungsprämien	<u>1 560 941.65</u>	17 460 877.61
Material- und Bodenorganisationskosten:		
Betriebsstoffverbrauch, Flugzeugunterhalt- und sonstiges Material	8 713 086.77	
Bodenorganisationskosten	4 395 056.64	
Miet- und Raumkosten für Betrieb und Verwaltung . .	<u>1 693 980.01</u>	14 802 123.42
Betriebsversicherungen		2 400 004.95
Verschiedene übrige Betriebs- und Verwaltungsspesen		2 286 688.49
Propagandakosten		975 071.69
Abschreibungen:		
Auf nicht dem Fonds unterstellten Anlagewerten	594 387.40	
Abschreibungen, die in den vom Bund verwalteten Fonds einzulegen sind	<u>3 833 850.05</u>	4 428 237.45
Gewinnsaldo aus 1950		<u>33 875.05</u>
		<u>42 386 878.66</u>

Verlustrechnung

31. Dezember 1950

Ertrag		Fr.	Fr.
Einnahmen aus:			
Passagier-, Fracht- und Postbeförderung in den Gebieten Europa/Naher Osten/Nordatlantik (einschliesslich Sonder- flüge)	36 704 826.87		
Bodenorganisationsdienste sowie Provisionen aus Passa- gier- und Frachtverkehr	4 550 061.64		
Diverse andere Einnahmen und Erträge	<u>631 990.15</u>		41 886 878.66
Bundesbeitrag an Ausbildungskosten für gewisse Kategorien des Luftfahrtpersonals			500 000.—
			<u>42 386 878.66</u>