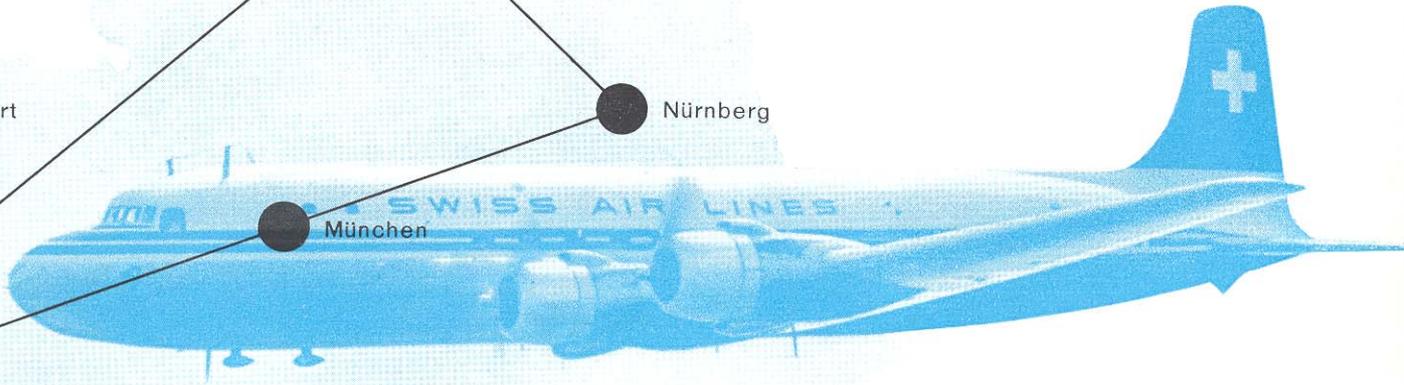


SWISSAIR



København

Hamburg

Düsseldorf

Frankfurt

Stuttgart

Nürnberg

München

Praha

Beograd

Linz

Salzburg

Innsbruck

Geschäftsbericht und Rechnung 1951

Athenai

Istanbul

Cairo

Tel Aviv

Bericht

des Verwaltungsrates der Swissair Schweizerische Luftverkehr-
Aktiengesellschaft an die ordentliche
Generalversammlung der Aktionäre vom 30. Juni 1952
über das sechsundzwanzigste Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 1951

SWISSAIR

Präsident: Dr. **Rudolf Heberlein**, Delegierter des Verwaltungsrates der Firma Heberlein & Co. AG., Wattwil (ab 27. Juni 1951)

Vizepräsidenten: *Prof. **Eduard Amstutz**, Direktionspräsident der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich
Edgar Primault, Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer, Bern

Delegierter
des
Verwaltungsrates: Dr. **Walter Berchtold**, Direktionspräsident der Swissair, Zürich

Mitglieder: **Guillaume Bordier**, Banquier, Genève

***Samuel Brawand**, Regierungsrat, Bern

Dr. **Alphonse Ehinger**, Banquier, Basel

Ing. **Georg Fischer**, Delegierter des Verwaltungsrates der Maag Zahnräder AG., Zürich

*Dr. **Brenno Galli**, Consigliere di Stato, Bellinzona

Dr. **Georg Hasler**, Generaldirektor der Schweizerischen Unfallversicherungs-Gesellschaft in Winterthur

*Dr. **Max Iklé**, Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, Bern

Paul Joerin, Präsident des Verwaltungsrates der Allgemeinen Kohlenhandels AG., Basel

*Ing. **Paul Kradoffer**, Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern (ab 9. Juli 1951)

Adrien Lachenal, Conseiller National, Genève

Dr. **Albert Linder**, Mitglied der Generaldirektion der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich

Ing. **Alfred Oehler**, Industrieller, Aarau

Peter Reinhart, in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur

Ernst Schmidheiny, Industrieller, Céligny

*Dr. **Aymon de Senarclens**, Conseiller d'Etat, Genève (ab 19. Juni 1951)

Dr. **Rudolf Speich**, Präsident des Schweizerischen Bankvereins, Basel

*Dr. **Willy Spühler**, Stadtrat, Zürich

*Dr. h. c. **Hans Streuli**, Regierungsrat, Zürich

*Dr. **Eduard Weber**, Generaldirektor der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung, Bern

*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 Heberlein**, Präsident
Prof. **Eduard Amstutz**, Vizepräsident
Edgar Primault, Vizepräsident
Dr. **Walter Berchtold**
Dr. **Alphonse Ehinger**
Ing. **Georg Fischer**
Dr. **Hans Streuli**

Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel/Zürich

Direktion

Dr. **Walter Berchtold**, Direktionspräsident
Eugen Groh, Kaufmännischer Direktor
Dr. **Gottfried von Meiss**, Technischer Direktor
Dr. **Heinz Haas**, Generalsekretär
Hans Aepli, Vizedirektor
Ulrich Keller, Vizedirektor
Ing. **Isidor Lack**, Vizedirektor
Charles Messmer, Vizedirektor

Die Entwicklung des Luftverkehrs im Jahre 1951

Die seit dem Frühjahr 1950 eingetretene Verkehrsbelegung, die schon im letzten Geschäftsbericht festgestellt werden konnte, hat sich während des vergangenen Jahres in verstärktem Masse fortgesetzt. Die anhaltende Rüstungskonjunktur brachte allen Wirtschaftszweigen einen ausserordentlich hohen Beschäftigungsgrad, der nicht nur bei den Luftverkehrsunternehmungen, sondern auch bei den Boden-transportmitteln im allgemeinen recht hohe Verkehrsumsätze zur Folge hatte.

Auf diesem konjunkturellen Hintergrund vermochte sich die Expansionskraft des jungen Luftverkehrs besonders deutlich abzuzeichnen. Obschon die Fluggesellschaften ihre Betriebsleistungen fast ohne Ausnahme beträchtlich erhöhten, wurde das verstärkte Angebot durch die Zunahme der Nachfrage im allgemeinen noch überflügelt, und der verbesserte Ausnutzungsgrad vermochte die allerdings stark in Erscheinung tretende Kostenteuerung in der Regel mehr als wettzumachen. Die wichtigeren Luftverkehrsgesellschaften haben im Berichtsjahre umfangreiche Bestellungen für zeitgemässes Flugmaterial aufgegeben, das in den kommenden Monaten in Verkehr gesetzt wird. Diese neuen, leistungsfähigen Maschinen werden dem gesamten Luftverkehr eine bedeutende Expansion verleihen, andererseits aber für unsere Gesellschaft auch eine verschärfte Konkurrenz bedeuten. Wir werden die Zukunftsperspektiven, die diesen grossen Materialanschaffungen zu Grunde liegen, nachstehend einer kurzen Würdigung unterziehen.

Die allgemeine Entwicklung des Luftverkehrs findet auch im Geschäftsabschluss unserer Gesellschaft für das Jahr 1951 ihren Niederschlag. Während unser Verkehrsangebot gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung um rund 25% erfuhr, ist die Zahl der ausgenutzten Tonnenkilometer um 35% gestiegen. Als Folge dieser guten Frequenzen haben sich die Einnahmen auf 54,3 (im Vorjahr 42,4) Mill. Fr. vermehrt. Die Betriebskosten beliefen sich auf 47,9 (im Vorjahr 37,9) Mill. Fr., so dass ein Betriebsüberschuss von 6,4 (im Vorjahr 4,5) Mill. Fr. verbleibt. Nach Abzug aller Abschreibungskosten und Berücksichtigung unserer finanziellen Verpflichtungen gegenüber dem Bund von insgesamt 5,2 Mill. Fr. verfügen wir somit über einen Reingewinn von 1,2 Mill. Fr.

Obwohl die Erhöhung der Betriebskosten etwas hinter der Vermehrung der Einnahmen und auch hinter der Steigerung der Betriebsleistungen zurückgeblieben ist, müssen wir der künftigen Kostenentwicklung unsere grösste Aufmerksamkeit schenken. Den namhaften Preiserhöhungen für Betriebsstoffe und Material stehen wir allerdings machtlos gegenüber, und andererseits hat uns die Erhöhung der Lebenshaltungskosten im laufenden Jahre zur Ausrichtung einer Teuerungszulage an unser Personal gezwungen. Dagegen wird die Entwicklung des Personalbestandes unter strenger Kontrolle gehalten werden müssen. Infolge der Abwertungskrise sind wir allerdings mit einem minimalen Personalbestand ins Geschäftsjahr 1950 eingetreten. Der Verkehrsaufschwung und die Erhöhung unserer Betriebsleistungen in den beiden vergangenen Jahren haben eine Personalknappheit heraufbeschworen, die uns — namentlich

auch im Hinblick auf die Inbetriebsetzung neuer Langstreckenmaschinen — zu Bestandserhöhungen genötigt hat und weiterhin zwingen wird. Der grösste Engpass für die optimale Ausnützung unserer Leistungskapazität ist im vergangenen Jahre beim Bestand unseres fliegenden Personals aufgetreten. Da eine Überbeanspruchung dieses Personals aus Sicherheitsgründen nicht geduldet werden darf, wird die künftige Steigerung unserer Flugleistungen mit einer proportionalen Vermehrung des fliegenden Personals Hand in Hand gehen müssen. Im Hinblick auf die lange Ausbildungsdauer, insbesondere der Piloten, findet das Bestreben nach maximaler Ausnützung unseres Flugmaterialparkes an den Rekrutierungsmöglichkeiten einstweilen eine gewisse Grenze, und wir waren deshalb gezwungen, die gegen Ende des vergangenen Jahres aufgetretenen Schwierigkeiten durch die Einstellung ausländischer Piloten und Funker nach Möglichkeit zu überbrücken.

Als einen Markstein in der Geschichte der Swissair dürfen wir den Einsatz der zwei Langstreckenflugzeuge vom Typ DC-6B betrachten, die uns der Bund gegen Entrichtung einer Chartergebühr zum Betrieb überlässt, und die am 18. August 1951 den regelmässigen Dienst auf unserer Nordatlantikstrecke Schweiz—New York aufnahmen. Diese modernen, geschmackvoll ausgestatteten Flugzeuge, die in technischer Beziehung unsere Erwartungen teilweise noch übertrafen, fanden beim Reisepublikum einen begeisterten Anklang. Mit ihrer Hilfe sind wir auf dem Atlantik nun voll konkurrenzfähig geworden. Während wir im Verlaufe des Vorsommers Mühe hatten, die budgetierten Verkehrsergebnisse mit unseren DC-4-Maschinen zu erreichen, ist es uns gelungen, nach der Inbetriebsetzung des DC-6B den Rückstand voll aufzuholen. Auch die bisherigen Erfahrungen im Jahre 1952 bestätigen die Richtigkeit der Erwägungen, die wir seinerzeit dem Bundesrat unterbreiteten, um die Eidgenossenschaft zu veranlassen, uns bei der Anschaffung neuer Langstreckenflugzeuge behilflich zu sein.

Betrachtungen zur Hilfsaktion des Bundes

Nachdem die Verhandlungen der eidgenössischen Räte über eine Hilfsaktion zugunsten der Swissair im Frühjahr ihren Abschluss gefunden hatten, sind die beiden Verträge über die Charterung der vom Bund anzuschaffenden DC-6B-Flugzeuge und die Bildung eines Flugzeug-Amortisationsfonds anfangs Mai vom Bundesrat und unserer Gesellschaft unterzeichnet worden. Die Hilfsmassnahmen, über die wir im letztjährigen Geschäftsbericht eingehend orientierten, sind damit rückwirkend auf den 1. Januar 1950 in Kraft getreten.

Wir können uns in diesem Zusammenhang darauf beschränken, die Grundgedanken der Hilfsaktion kurz in Erinnerung zu rufen. Einerseits war der Bund bereit, die Swissair auf dem Atlantik konkurrenzfähig zu machen, indem er ihr die beiden bereits erwähnten Langstreckenflugzeuge gegen eine jährliche Chartergebühr zur Verfügung stellte. Der Erfolg dieser Massnahme, die zweifellos den wertvollsten Bestandteil der uns gewährten Bundeshilfe dar-



Unsere Aktionäre besichtigen die beiden DC-6B HB-IBA „Zürich“ und HB-IBE „Genf“

stellte, ist bereits deutlich sichtbar in Erscheinung getreten. Andererseits übernahm die Eidgenossenschaft durch die Schaffung eines Flugzeug-Amortisationsfonds das Abschreibungsrisiko auf dem noch nicht amortisierten Flugmaterialpark der Swissair, und ausserdem wollte man unsere Gesellschaft von ihren erheblichen Materialversicherungsprämien entlasten, indem das Kaskorisiko dem Amortisationsfonds für die ihm unterstellten Flugzeuge überbunden wurde.

Von den acht Flugzeugen, auf die man die Abschreibungs-garantie ursprünglich anzuwenden gedachte (vier Convair-Liners und vier DC-4), sind zwei DC-4 durch Totalverlust ausgeschieden; die übrigen wurden von der Swissair bereits zu einem erheblichen Teil durch ihre Fondseinlagen amortisiert, und wir dürfen wohl der Zuversicht Ausdruck geben, dass es uns gelingen wird, auch den Rest abzutragen. Bisher sind dem Bund aus der Abschreibungshilfe keine Kosten entstanden. Indessen wäre es für unsere Gesellschaft ausserordentlich wertvoll, wenn der gleiche Grundgedanke auch auf die inskünftig anzuschaffenden und bereits bestellten Flugzeuge mit ihren ausserordentlich hohen Anschaffungswerten angewendet und der Amortisationsfonds zu einem dauernden Finanzierungsinstrument für Flugzeuge ausgestaltet werden könnte.

Nur sehr mangelhaft hat der Amortisationsfonds bisher die Funktion einer Kaskoversicherung erfüllen können. Infolge der Kapitalreduktion, die der Bund im Zusammenhang mit der Hilfsaktion von unserer Gesellschaft verlangt hat, sind die Unterstellungswerte der Flugzeuge gegenüber ihren damaligen Buchwerten gesenkt worden. Da unsere früheren Kaskoversicherungen die ursprünglichen Anschaffungswerte deckten, der Fonds aber nur die Unterstellungswerte garantiert, sahen wir uns gezwungen, für die erheblichen Differenzen neuerdings private Kaskoversicherungen abzuschliessen, so dass die beabsichtigte Prämientlastung der Swissair nicht in vollem Umfange eingetreten ist. Durch die bedeutende Steigerung der Verkehrswerte, die auch für gebrauchte Flugzeuge durch den Koreakrieg herbeigeführt wurde, hat sich diese Lage noch bedeutend erschwert.

Die Prämien, die wir heute aufwenden müssten, um die vollen Verkehrswerte unserer Flugzeuge zu versichern, wären kaum erschwinglich, und wir prüfen deshalb mit den Bundesbehörden gegenwärtig die Frage, ob es nicht möglich ist, eine ausreichende Selbstversicherung in den Amortisationsfonds einzubauen, so dass ihr die dem Fonds gewährte Bundesgarantie zugute käme. Wie unbefriedigend die Verhältnisse heute sind, hat der am 14. Dezember 1951 eingetretene Verlust eines DC-4 gezeigt. Der Fonds hat unserer Gesellschaft den Unterstellungswert von rund 1,1 Mill. Fr. zu vergüten, wovon rund 0,6 Mill. Fr. aus den eigenen Einlagen der Swissair stammen. Für die Differenz zum seinerzeitigen Anschaffungswert von 2 Mill. Fr. waren wir durch die private Versicherung gedeckt, die Anschaffung eines gebrauchten Ersatzflugzeuges hat aber einen Kostenaufwand von rund 3,3 Mill. Fr. erfordert.

Abschliessend dürfen wir hervorheben, dass wir im Berichtsjahre wiederum in der Lage waren, unseren vertraglichen Verpflichtungen gegenüber dem Bund in Form einer Einlage in den Amortisationsfonds (3,5 Mill. Fr.) und die Entrichtung einer Chartergebühr für die beiden DC-6B (pro rata temporis: 0,7 Mill. Fr.) vollumfänglich nachzukommen.

Zukunftsansichten

Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass die weitere Entwicklung des Luftverkehrs schon in nächster Zukunft im Zeichen einer Popularisierung des Flugzeuges und seiner Entwicklung zum Massenverkehrsmittel stehen wird. Auf das kategorische Drängen einer grossen amerikanischen Gesellschaft, die der Unterstützung durch ihre Regierungsbehörden gewiss war, ist von den in der IATA (International Air Transport Association) zusammengeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften die Einführung einer verbilligten Touristenklasse im Verkehr zwischen USA und Europa ab 1. Mai 1952 beschlossen worden. Durch Verminderung des Komforts, Zusammendrängung und Vermehrung der Sitzplätze in den Flugzeugen (sog. high density) soll die kosten-

mässige Möglichkeit einer Tarifierabsetzung geschaffen werden. Dadurch werde, so wurde argumentiert, der Luftverkehr einer neuen, breiten Benützerschicht zugänglich gemacht, für die das Flugzeug bisher zu teuer war, und gleichzeitig werde ein neuer Touristenstrom erzeugt, weil die Dauer der Ferien für diese Einkommensschicht die Benützung des langsamen Schiffes bisher nicht erlaubte. Die gewaltige Nachfrage, die auf die Ankündigung der Touristenklasse in den Vereinigten Staaten sofort in Erscheinung trat, gestattet keine Zweifel über den Erfolg dieses gross aufgezogenen Experiments. Während man ursprünglich annahm, dass die bisherige Standardklasse durch die neue, verbilligte Verkehrsart nicht beeinträchtigt werde, da diese einen ganz neuen Verkehr ins Leben rufen werde, lassen die neueren Beobachtungen doch auf eine gewisse Abwanderung in die Touristenklasse schliessen. Die Erfahrung wird zeigen, wie sich das Verhältnis der beiden Klassen in Zukunft gestalten wird.

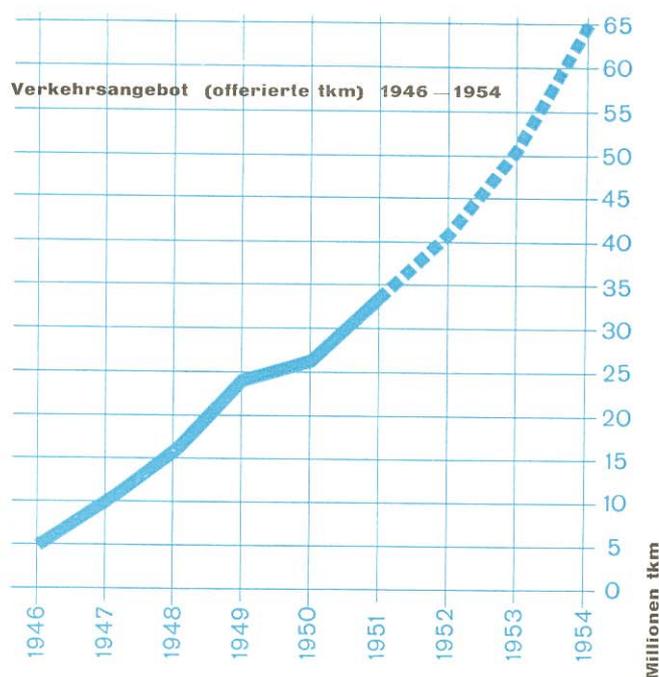
Diese Entwicklung bedeutet jedoch erst einen Anfang, und es steht heute schon fest, dass die Einführung einer Touristenklasse auch auf einigen, unser Land berührenden, europäischen Strecken im Frühjahr 1953 erfolgen wird. Die grossen Gesellschaften, die entschlossen hinter dieser Bewegung stehen, machen nicht zu Unrecht geltend, dass der Luftverkehr in dem gegenüber den USA kaufkraftärmeren Europa durch die hohen Flugtarife stark beeinträchtigt werde. Durch die Anwendung einer gedrängten Sitzplatzanordnung, die bei den kurzen Distanzen in Europa keinen grossen Nachteil bedeute, werden Tarifsenkungen möglich, die das Flugzeug gegenüber den Landtransportmitteln konkurrenzfähig machen, und der dann eintretende Aufschwung des Luftverkehrs werde so häufige Verbindungen schaffen, dass der Vorteil des Flugzeuges innerhalb Europa überhaupt erst dann zur Geltung kommen könne.

Die Einführung eines Zweiklassensystems auf dem Atlantik ab 1. Mai dieses Jahres hat unsere Gesellschaft vor schwierige betriebliche Probleme gestellt, die leicht zu erkennen sind, wenn man bedenkt, dass wir für unseren gesamten Atlantikverkehr gegenwärtig nur zwei moderne Flugzeugeinheiten zur Verfügung haben. Wir mussten uns daher für den Sommer 1952 nochmals zum Einsatz des DC-4 für den Touristenklasseverkehr über den Atlantik entschliessen. Die Einführung der Touristenklasse im Europaverkehr wird uns auch hier ähnliche Schwierigkeiten bringen, da wir nicht über einen grossen Park moderner Flugzeuge verfügen. Gegenüber der Skepsis, der die zweite Klasse im Luftverkehr in unserem Lande gelegentlich begegnet, konnten wir uns jedoch der Einsicht nicht verschliessen, dass die Entwicklung zweifellos den angedeuteten Weg nehmen wird und dass die umfangreichen Materialbestellungen aller grossen Gesellschaften, mit denen wir die Konkurrenz bestehen müssen, auf dieses Ziel ausgerichtet sind.

Diese Gründe haben dann auch den Verwaltungsrat im Laufe des Berichtsjahres veranlasst, Bestellungen von insgesamt vier weiteren Flugzeugeinheiten vom Typ DC-6B auf eigene Rechnung der Swissair aufzugeben. Die Gründe dieser Typenwahl werden in einem nachstehenden Abschnitt dieses Berichtes näher erläutert. Die finanziellen und organisatorischen Aufgaben, die unserer Gesellschaft aus dieser Vermehrung des Flugzeugparkes erwachsen, sind sehr bedeutend, wird doch die Leistungskapazität einer gut ausgenützten Flotte von sechs DC-6B-Flugzeugen allein rund das Doppelte des im Jahre 1950 von der Swissair produzierten Angebotes an Tonnenkilometern erreichen. Man mag versucht sein, eine derartige Betriebsexpansion für schweizerische Verhältnisse als übersetzt zu betrach-

ten. Im Vergleich zu den Flugmaterialbestellungen unserer wichtigsten europäischen Konkurrenzgesellschaften — um von den amerikanischen Unternehmungen gar nicht zu sprechen — nimmt sich aber unser Programm als recht bescheiden aus. Wenn die Schweiz eine ihrer allgemeinen, kulturellen und wirtschaftlichen Bedeutung entsprechende Stellung im aufstrebenden Luftverkehr bewahren will, dann kommen wir nicht darum herum, mit der allgemeinen Entwicklung einigermaßen Schritt zu halten und die damit verbundenen beträchtlichen Risiken zu übernehmen.

Obwohl die erfolgten Flugzeugbestellungen das Maximum dessen darstellen, was unter den gegebenen Verhältnissen als finanziell durchführbar erscheint, ist damit das Problem des Ersatzes unserer DC-3-Flotte noch nicht gelöst. Zwar haben uns diese bewährten Flugzeuge während des Berichtsjahres im Europaverkehr wiederum ausgezeichnete Dienste geleistet, und ihr relativ sparsamer Betrieb hat, da sie vollständig abgeschrieben sind, zum erreichten Geschäftsergebnis nicht unwesentlich beigetragen. Auch ist heute nicht damit zu rechnen, dass der DC-3 in nächster Zukunft — wie man noch vor einiger Zeit annehmen zu müssen glaubte — infolge der von den internationalen Luftfahrtbehörden aufgestellten Normen aus dem Verkehr gezogen werden muss. Im Konkurrenzkampf wird aber dieses Flugzeug mehr und mehr von moderneren, schnelleren, mit Druckkabinen ausgerüsteten Maschinen überflügelt. Da sich ausserdem seine Sitzplatzzahl kaum wesentlich erhöhen lässt, wird die Ertragskraft des DC-3 bei der Einführung einer Touristenklasse in Europa erheblich sinken, und wir können von ihm nicht mehr die gleichen Betriebsüberschüsse erwarten, die er uns heute noch einbringt. Das wird nicht ausschliessen, dass wir den DC-3 noch für eine Reihe von Jahren im Zweitklassverkehr über kürzere Distanzen verwenden. Unser finanzielles Rückgrat wird bis dann aber die viermotorige Langstreckenflotte werden müssen, und für die konkurrenzempfindlichen Europastrecken werden wir neben unseren guten Convair-Liners neues, leistungsfähiges Material benötigen. Da sich ausserdem der DC-4 für die in Europa sich stellenden Zukunftsaufgaben als besonders anpassungsfähig und auch als wirtschaftlich erweist, hat uns der Verlust eines solchen Flugzeuges im Dezember des vergangenen Jahres besonders schmerzlich betroffen, und wir waren genötigt, dasselbe unter erheblichen finanziellen Opfern zu ersetzen.



II. Betrieb und Verkehr

Streckennetz und Verkehrsziffern

Das Streckennetz 1951 der Swissair ist aus der Karte auf der Umschlagseite ersichtlich.

Die für das Berichtsjahr budgetierte Gesamtleistung von 10,2 Mill. Flugkilometern und 32,7 Mill. offerierten tkm ist um 3,3% resp. 4,9% übertroffen worden. Der Bestand an Besatzungen erlaubte es leider nicht, die Flugleistung noch weiter zu steigern und namentlich die Nachfrage im Sonderflug- und Chartergeschäft auszuschöpfen.

Angebot und Transportleistung verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Verkehrsgebiete:

	offerierte tkm		ausgenützte tkm	
Europa	20 243 719	59%	13 827 440	59%
Naher Osten	6 127 649	18%	4 107 906	17%
Uebersee	7 938 591	23%	5 522 343	24%
Total	34 309 959	100%	23 457 689	100%

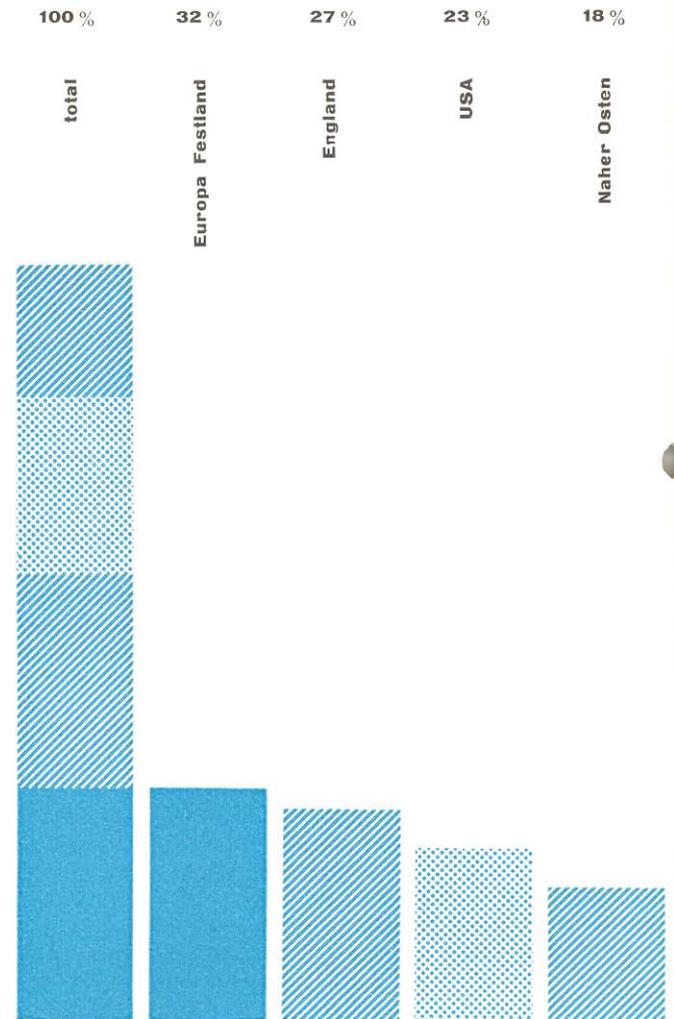
Die Produktionsleistung konnte im Berichtsjahre dank noch intensiverer Ausnützung unseres Flugzeugparkes, aber vor allem auch wegen der Inbetriebnahme der beiden DC-6B im August 1951 gegenüber dem Vorjahr um ein Viertel erhöht werden. In noch stärkerem Ausmass hat erfreulicherweise die Nachfrage zugenommen, so dass der rund 35prozentige Verkehrsanstieg auch eine entsprechende Erhöhung des Ausnützungsgrades von 63,4% im Vorjahre auf 68,4% mit sich brachte. Um einen Gesamtüberblick und bessere Vergleichsmöglichkeiten zu bieten, sind die entsprechenden statistischen Angaben seit dem letzten Vorkriegsjahre 1938 in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Verkehrsangebot, Transportleistung und Ausnützungsgrad

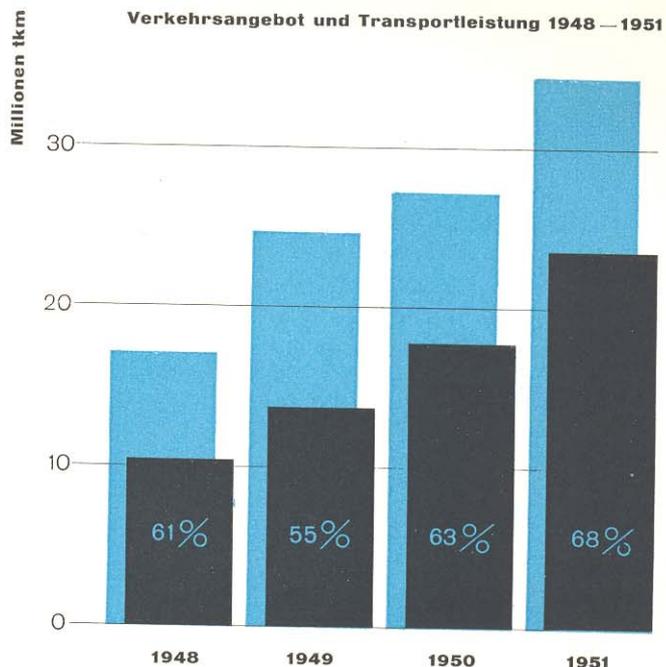
	Flugleistung km	Verkehrsangebot offerierte tkm	Transportleistung ausgenützte tkm	Ausnützungsgrad
1938	1 483 794	2 537 421	1 409 289	55,5%
1946	2 473 413	4 916 244	4 200 613	85,4%
1947	4 106 208	10 696 563	7 498 633	70,1%
1948	6 224 920	16 836 702	10 266 529	61,0%
1949	8 611 084	24 419 501	13 505 114	55,3%
1950	9 047 793	27 429 218	17 398 842	63,4%
1951	10 541 470	34 309 959	23 457 689	68,4%
Zunahme				
1948 / 1949	38%	45%	32%	
1949 / 1950	5%	12%	29%	
1950 / 1951	17%	25%	35%	

Aufteilung des Gesamtverkehrs 1951

(offerierte tkm)

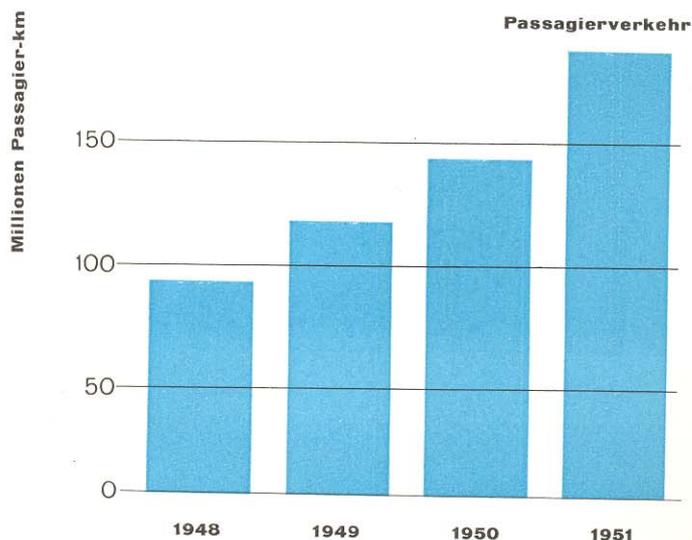
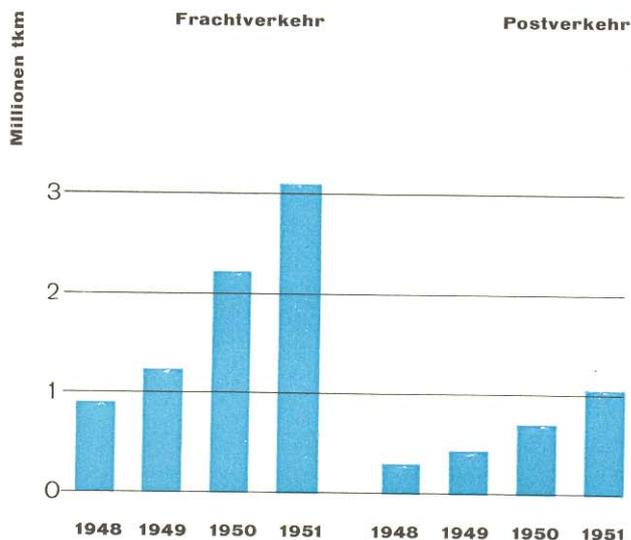


Die grösste Verkehrssteigerung gegenüber dem Vorjahre konnte im Postverkehr erzielt werden, der wiederum, wie im Vergleich der Jahre 1949/1950, um 56% zugenommen hat. Der Frachtverkehr ist um 40%, der Passagierverkehr um 34% angestiegen. Einzelheiten der Entwicklung des Passagier-, Fracht- und Postverkehrs in den letzten Jahren gehen aus der folgenden Zusammenstellung hervor:



	Beförderte Passagiere		Passagier-km (in Tausend)		Fracht tkm		Post tkm	
	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index
1938	32 622	53	13 062	33	62 017	22	137 175	82
1946	61 455	100	39 713	100	280 038	100	167 533	100
1947	93 822	153	69 157	174	582 152	208	253 872	152
1948	113 622	185	93 357	532	894 562	319	305 256	182
1949	153 812	250	122 005	307	1 261 321	450	456 928	273
1950	191 625	312	148 564	374	2 289 708	818	714 556	427
1951	281 748	458	198 599	500	3 203 562	1144	1 113 753	665
Zunahme								
1948/1949		35%		31%		41%		50%
1949/1950		25%		22%		82%		56%
1950/1951		47%		34%		40%		56%

Transportleistungen



Überraschend gut gestaltete sich im Berichtsjahr die Verkehrsnachfrage auf unserem Europanetz. Bei einer Vermehrung des Angebotes um 24% konnte eine Verkehrssteigerung von 41% erzielt werden. Sehr oft waren einzelne Kurse vollständig ausverkauft, und in zahlreichen Fällen mussten auf einigen Linien wiederum Wartelisten erstellt werden. Diese Verhältnisse haben dazu beigetragen, dass sich der Frachtverkehr nicht im gleichen Rhythmus wie im Vorjahr weiter entwickeln konnte.

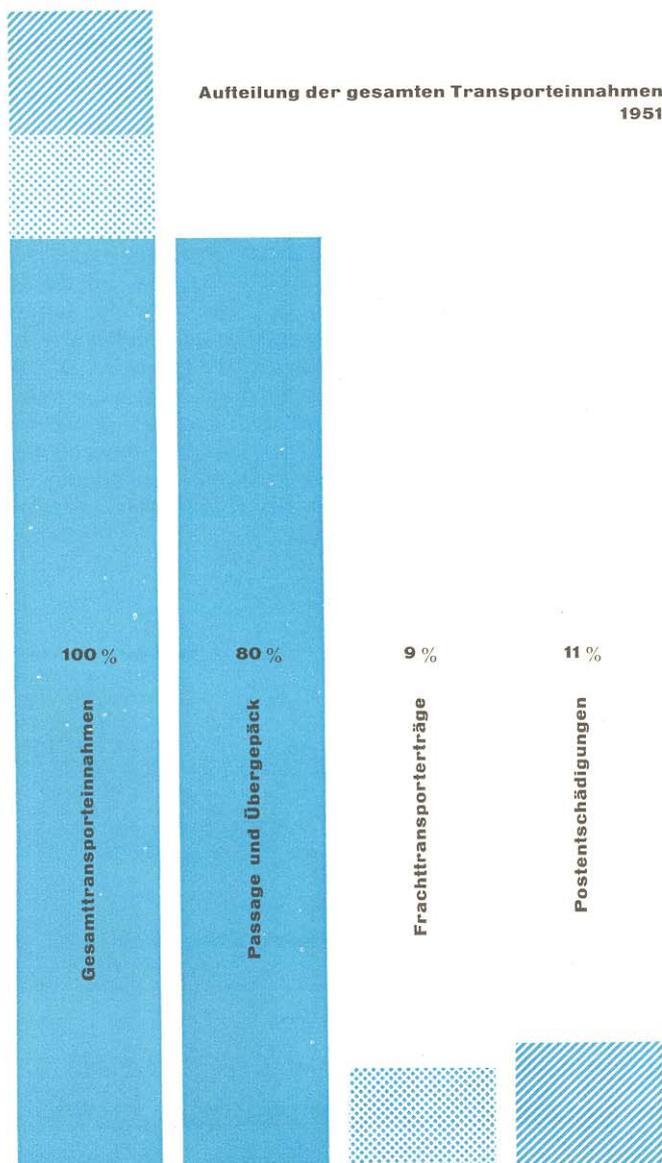
Als sehr gut darf auch der Verkehr nach Griechenland, der Türkei und Israel bezeichnet werden. Umso bedauerlicher war dagegen der im Sommer einsetzende Verkehrsrückgang auf den Kursen nach den Ölgebieten des Persischen Golfes und nach Ägypten. Die Verschlechterung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse veranlasste uns

im Herbst, den Betrieb auf der Strecke Kairo-Basra/Abadan zu reduzieren und ihn im Frühjahr 1952 einstweilen einzustellen, bis die Lage eine Wiederaufnahme zulässt.

Die beachtenswert günstige Entwicklung des Nordatlantikverkehrs haben wir schon in den einleitenden Ausführungen skizziert.

Entsprechend der beträchtlichen Verkehrssteigerung und der wenigstens im Passagierverkehr beinahe unveränderten Tariflage haben die gesamten Transporteinnahmen (ohne Rund- und Alpenflüge) gegenüber dem Vorjahr beträchtlich zugenommen. Sie sind von 36,5 Mill. Fr. im Vorjahre auf 47,8 Mill. Fr. angestiegen, wobei sich in der prozentualen Verteilung auf die einzelnen Verkehrsarten, wie die folgende Tabelle zeigt, nur leichte Verschiebungen einstellen:

	1938 Fr.	%	1949 Fr.	%	1950 Fr.	%	1951 Fr.	%
Personen- und Gepäckbeförderung	2 102 959	68,5	29 630 445	86,1	29 468 195	80,8	38 421 093	80,4
Frachtverkehr	225 721	7,3	2 082 680	6,1	2 817 600	7,7	4 092 634	8,6
Postverkehr	742 643	24,2	2 702 610	7,8	4 190 821	11,5	5 276 805	11,0
Total	3 071 323	100	34 415 735	100	36 476 616	100	47 790 532	100



Auslandvertretungen

Bekanntlich entfallen mehr als die Hälfte der Streckeneinnahmen auf Flugscheinverkäufe im Ausland. Sollten daher auch in diesem Sektor die geplanten Verkaufsanstrengungen zum Erfolg führen, so war ein Ausbau einzelner Auslandsvertretungen unerlässlich. Die wichtigsten Veränderungen erfolgten in New York und London.

In New York gelang es, durch gemeinsame Anstrengungen der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung, des Schweizerischen Bankvereins und unserer Gesellschaft im August einen allen Partnern dienenden Auskunftsräum und geeignete Büroräumlichkeiten an hervorragender günstiger Lage im Rockefeller Centre, in unmittelbarer Nähe der Fifth Avenue, zu mieten. Damit waren für die Swissair auch in bezug auf Verkauf und Propaganda jene Voraussetzungen geschaffen, die für einen Ausbau unseres Atlantikverkehrs mit modernsten Langstreckenflugzeugen und zur Erzielung guter finanzieller Resultate notwendig waren.

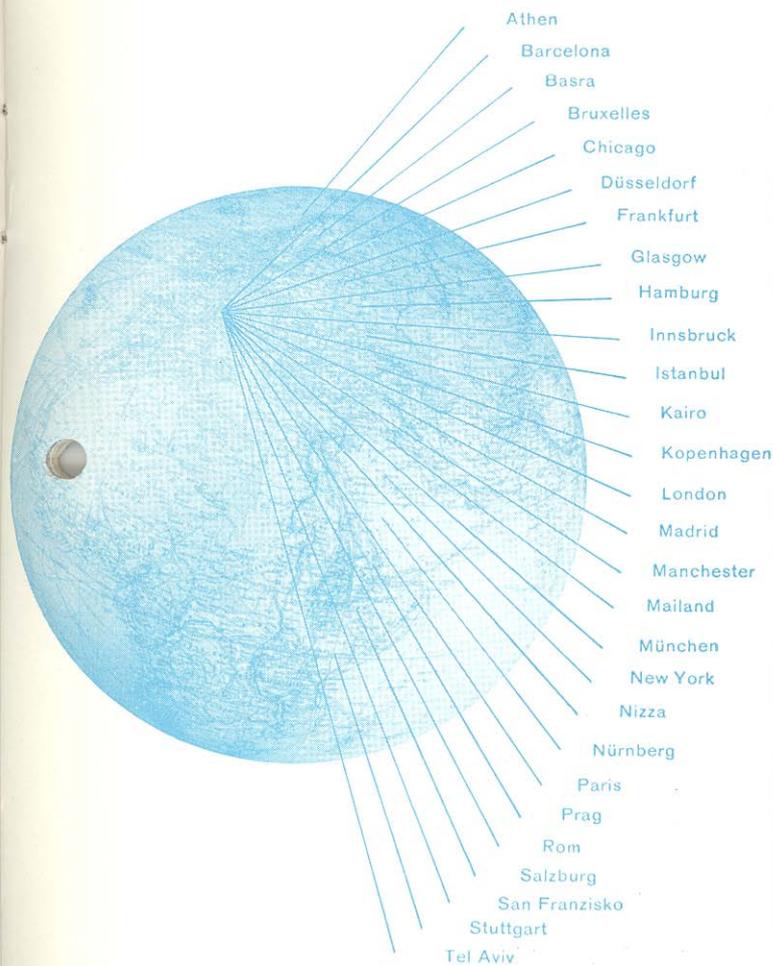
Die Verselbständigung unserer Gesellschaft bezüglich Verkauf und Propaganda hatte auch bei der Vertretung London grössere Veränderungen zur Folge. An der Regent Street konnten ebenfalls an sehr günstiger Verkehrslage das neue Luftreisebüro und geeignete Büroräumlichkeiten bezogen werden.

Den vermehrten Personalaufwendungen und Mietkosten bei den Vertretungen New York und London stehen, zufolge der Neuordnung der Vertretungsverhältnisse gegenüber fremden Fluggesellschaften, namhafte Kommissionseinsparungen gegenüber. Ferner sind uns damit die Mittel gegeben, eine eigene Werbung mit der notwendigen Durchschlagskraft zu organisieren.

Die Ausdehnung unseres Verkehrs in Deutschland und nach Österreich machte die Eröffnung von Vertretungen in Düsseldorf, München, Nürnberg, Innsbruck und Salzburg (die beiden letzteren nur während der Sommersaison) und

den Bezug eines Luftreisebüros in Frankfurt (zusammen mit S.Z.V.) notwendig. Ferner erwies es sich als vorteilhaft, auch in Brüssel einen eigenen Vertreter zu stationieren und in Mailand ein Verkaufs- und Werbebüro in den Räumlichkeiten der S.Z.V. zu eröffnen.

Unsere Auslandvertretungen



Tarife

Die schon in früheren Jahresberichten erwähnte Vielfalt von Spezialtarifen hat im Berichtsjahr keine Veränderung im Sinne der Vereinfachung erfahren, im Gegenteil. Lebhaften Anklang fanden wiederum die Spezialtarife im Verkehr auf den Nachtstrecken Schweiz—England. Im übrigen sind keine Tarifänderungen von Belang eingetreten; die durchschnittlichen Einnahmen pro Passagierkilometer weisen denn auch nur einen leichten Rückgang um 1,8% auf. Stärker ins Gewicht fällt das Absinken des Tarifniveaus im Postverkehr um 4%, wogegen die im November 1950 eingeführten Frachttariferhöhungen eine Zunahme der Frachteinahmen pro tkm um 4% brachten.

Anlässlich der IATA-Konferenz vom November/Dezember 1951 in Nizza wurde definitiv die Einführung der Touristenklasse im Nordatlantikverkehr beschlossen. Die neuen Tarife, die am 1. Mai 1952 in Kraft traten, bringen Ermäßigungen bis zu 37% gegenüber den bisherigen Flugpreisen für Standardklasse. Die Swissair beteiligt sich ebenfalls an diesem Touristenverkehr und trägt damit als nationale Gesellschaft eines klassischen Touristenlandes den neuen Verhältnissen gebührend Rechnung.



Swissair Luftreisebüro New York

Schalterhalle Luftreisebüro London



III. Flugzeugpark, Materialbeschaffung und Baufragen

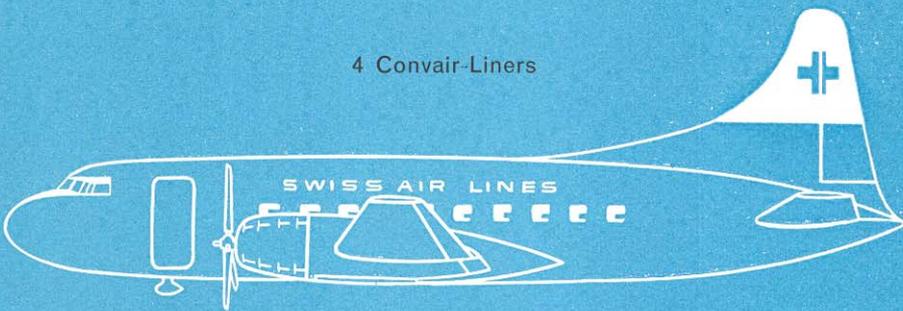
Der Flugzeugpark der Swissair umfasste Ende des Berichtsjahres folgende Einheiten:

für den Linienverkehr

2 DC-6B (im Eigentum des Bundes)



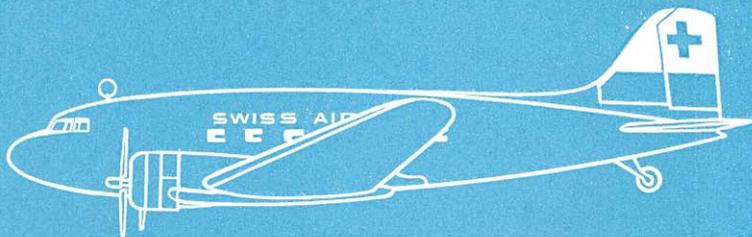
4 Convair-Liners



2 DC-4



12 DC-3 bzw. umgebaute C-47
1 Dakota-Frachtflugzeug

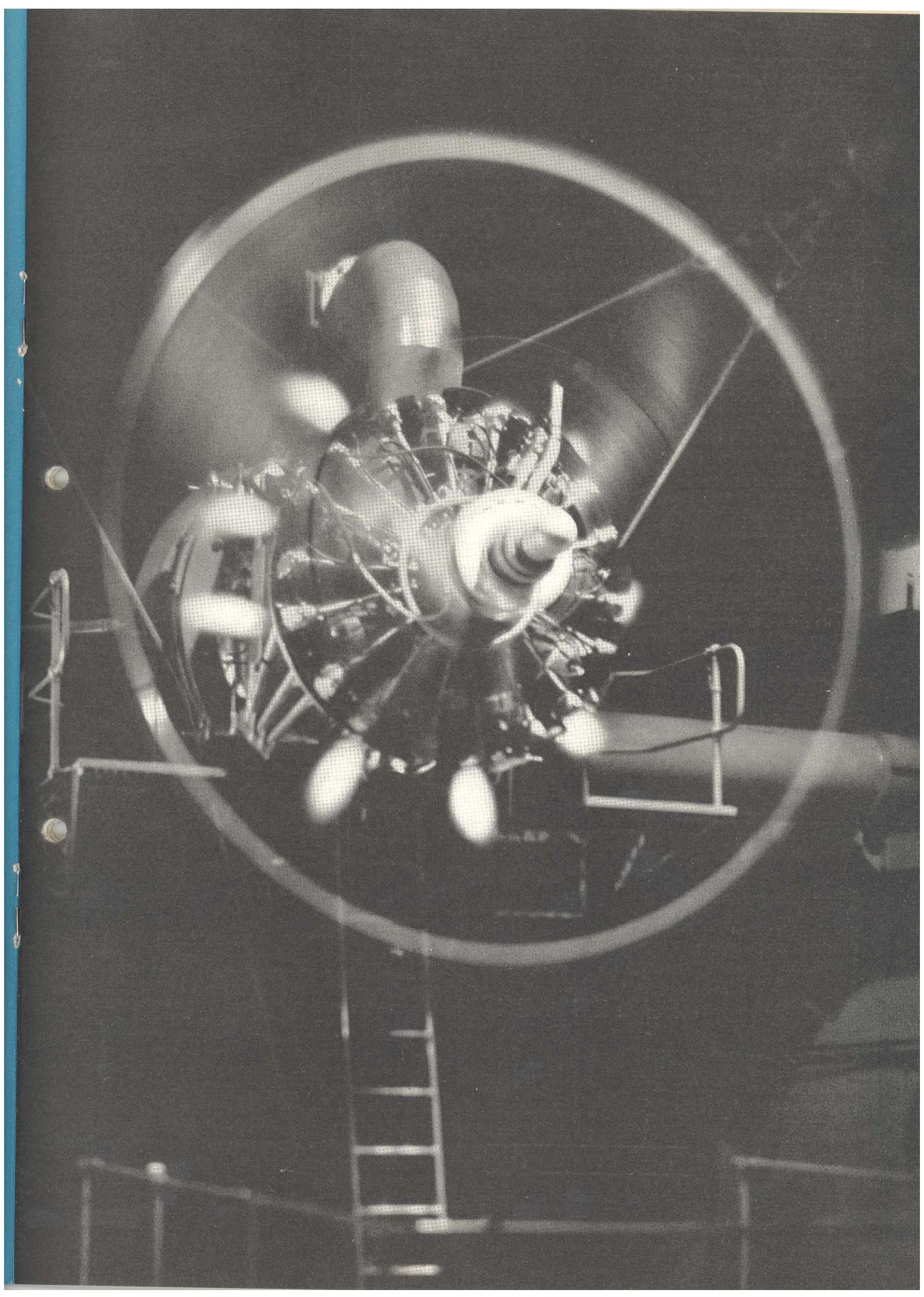


für anderweitige Verwendung:

2 DC-2
3 Dragon DH 89
1 Messerschmitt Taifun

} für Rundflugverkehr
Verbindungsflugzeug

Probelauf eines Motors
auf dem Prüfstand ▶



Leider verloren wir wiederum eines unserer DC-4-Flugzeuge (HB-ILO), das bei sehr schlechten Wetterverhältnissen auf dem Flugplatz Schiphol bei Amsterdam durch eine Bruchlandung mit nachfolgendem Feuer zerstört wurde. Glücklicherweise waren keine Todesopfer und nur bei einem Besatzungsmitglied Verletzungen zu beklagen. Wirtschaftliche Erwägungen, speziell im Hinblick auf die gute Nachfrageentwicklung, veranlassten den Verwaltungsrat im Januar 1952 zum Beschluss, das verlorene Flugzeug durch Anschaffung eines gebrauchten DC-4 zu ersetzen. Ende April 1952 konnte das in Amerika erworbene Ersatzflugzeug mit Immatrikulation HB-ILU nach einigen Anpassungsarbeiten in Betrieb genommen werden.

Um neben den Anforderungen des Streckeneinsatzes auch den dringenden Bedürfnissen für die Pilotenausbildung nachkommen zu können, charterten wir Ende Juli 1951 von den Ethiopian Airlines einen Douglas DC-3.

Die Geschäftsleitung kann mit Befriedigung darauf hinweisen, dass die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Daten für Ablieferung und Einsatz der im Jahre 1950 bestellten beiden DC-6B-Flugzeuge planmässig eingehalten werden konnten. Die beiden Einheiten HB-IBA und HB-IBE, getauft auf die Namen «Zürich» und «Genf», wurden termingemäss Ende Juni resp. Juli geliefert.

Als Ersatz für den im Dezember 1950 in Sydney verlorenen DC-4 beschloss der Verwaltungsrat am 9. Februar 1951, ein weiteres DC-6B-Flugzeug auf Rechnung der Swissair zu bestellen. Die Ablieferung wird im Oktober oder November 1952 erwartet.

Angesichts der raschen Aufwärtsentwicklung des Luftverkehrs, der langen Lieferfristen und der allgemein feststellbaren Expansion aller wichtigen Luftverkehrsgesellschaften musste der Verwaltungsrat der Swissair nach eingehender Prüfung der Sachlage zur Erkenntnis kommen, dass die

Swissair ohne weitere Neuanschaffungen von Flugzeugen ihre Position im Luftverkehr und besonders auf den Langstrecken auf die Dauer nicht mehr würde halten können. Er beschloss daher in seiner Sitzung vom 1. Oktober 1951, drei weitere Einheiten vom Typ DC-6B zu bestellen. Diese Flugzeuge sollen gegen Ende 1953 abgeliefert werden.

Auch für den Kontinentalverkehr besteht ein berechtigtes Bedürfnis nach Erneuerung des Flugzeugmaterials. Indessen sind die finanziellen Mittel der Swissair beschränkt, und wir können uns deshalb an neuen Flugzeugen nicht alles leisten, was wünschbar wäre. Nach gründlicher Erwägung aller Faktoren gelangte der Verwaltungsrat zur Überzeugung, dass dem Ausbau des Langstreckenverkehrs und damit der Beschaffung weiterer Langstreckenflugzeuge die Priorität einzuräumen ist. Entscheidend war dabei nebst anderen Gesichtspunkten das Streben, eine grössere Flotte des gleichen Flugzeugtyps zu besitzen. Nur auf diese Weise lassen sich die Betriebskosten pro Einheit weiter reduzieren und damit von der Kostenseite her jene wirtschaftlichen Voraussetzungen erzielen, die auch bei niedrigeren Tarifen ein wirtschaftlich günstiges Endresultat erwarten lassen. Langstreckenflugzeuge können ausserdem mit gutem Erfolg auch auf den europäischen Hauptstrecken eingesetzt werden, so dass schliesslich die Beweglichkeit beim Einsatz unseres Flugzeugparkes grösser ist, als wenn neben den drei damals schon im Betrieb stehenden bzw. bestellten DC-6B-Flugzeugen noch einige spezifisch für den Kurz- und Mittelstreckenverkehr bestimmte Einheiten angeschafft worden wären.

Nachdem der neue Motorenprüfstand zu Beginn des Jahres 1951 in Betrieb genommen wurde, hatten wir in der Schweiz neben dem Ankauf und der Einrichtung einer Baracke für den Kantinebetrieb für das technische Personal in Kloten und dem Ausbau des Abfertigungsraumes in Zürich keine grösseren Bauvorhaben zu verzeichnen.

IV. Personal

Die Veränderungen des Personalbestandes während des Berichtsjahres gehen aus der folgenden Zusammenstellung hervor:

	Stand 31. 12. 50	Stand 30. 6. 51	Stand 31. 12. 51
Direktion	8	8	8
Verwaltungspersonal	231	232	246
Verkaufspersonal	122	132	130
Betriebspersonal	319	402	412
Fliegendes Personal	166	186	202
Technisches Personal	581	632	672
Auslandvertretungen	83	127	176
	<hr/> 1 510	<hr/> 1 719	<hr/> 1 846

Der Personalabbau speziell zu Beginn des Geschäftsjahres 1950 gegenüber 1949 brachte für den Anfang des Berichtsjahres einen ausgesprochenen Tiefstand im Personalstand. Mit Rücksicht auf den neuerdings stark ansteigenden Verkehr wurden zahlreiche Neuanstellungen notwendig. Eines teils mussten die Bestände der mit dem Betrieb direkt zusammenhängenden Dienststellen erhöht werden; andererseits machten die grösseren Verkaufsanstrengungen besonders im Ausland und die Ausdehnung unseres Streckennetzes eine Erhöhung der Angestelltenziffern bei den Auslandsvertretungen nötig. Nicht zuletzt bedingte die Inbetriebnahme der beiden DC-6B auch zusätzliches technisches Personal.

Vergleicht man die durchschnittlichen Personalbestände resp. deren prozentuale Zunahme gegenüber dem Vorjahr

	Durchschnittlicher Personalbestand	Zunahme in %
1949	1 617	
1950	1 541	- 4,7
1951	1 718	+ 11,5

mit den entsprechenden Verkehrsziffern bzw. deren prozentualem Anstieg gegenüber dem Vorjahr

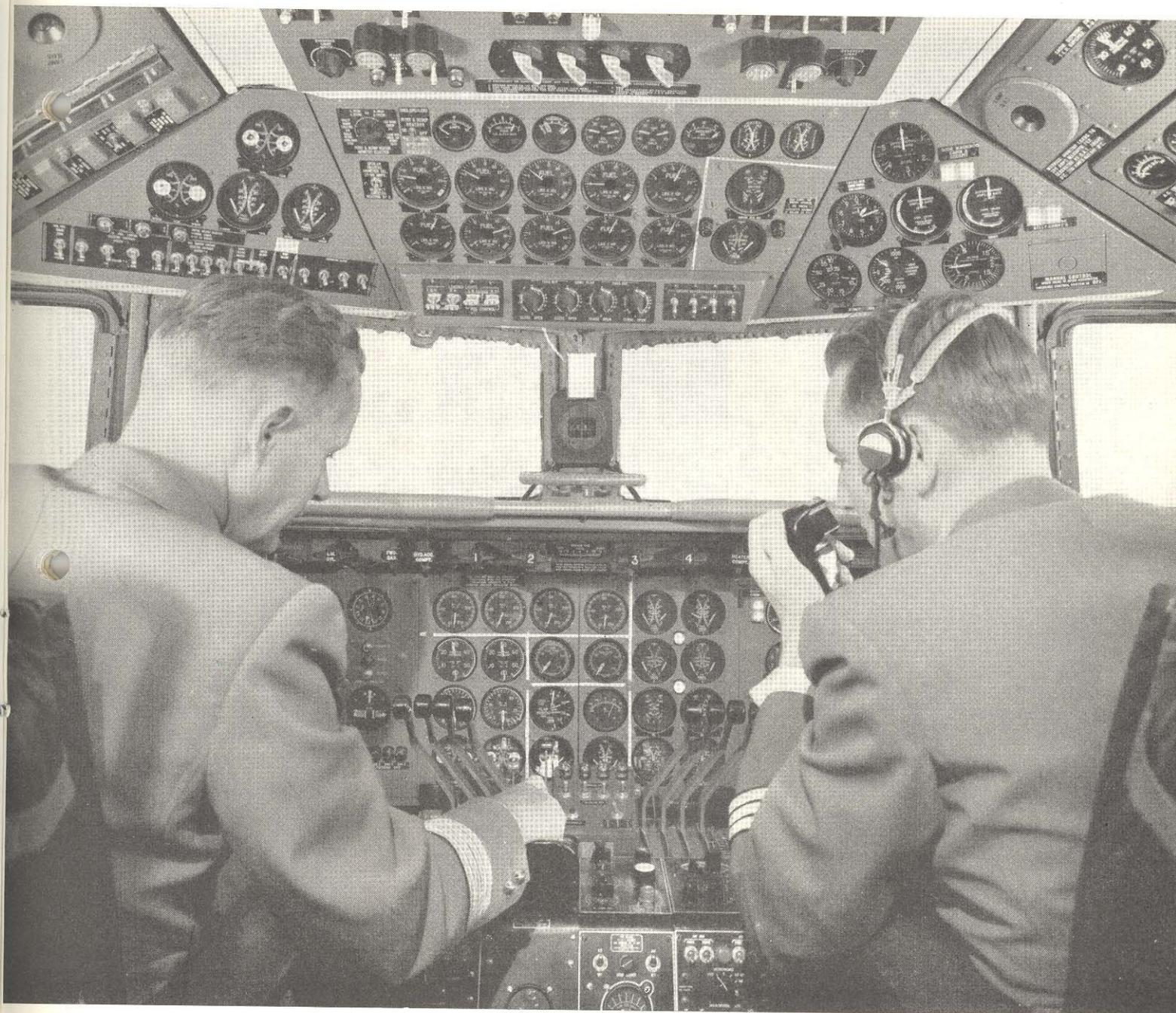
	offerierte tkm		ausgenützte tkm	
	abs.	Zunahme in %	abs.	Zunahme in %
1949	24 419 501		13 505 114	
1950	27 429 218	+ 12,3	17 398 842	+ 28,8
1951	34 309 959	+ 25,1	23 457 689	+ 34,8

so ist daraus das Resultat unserer Bemühungen nach Rationalisierung klar ersichtlich. Die Erhöhung des Personalbestandes war der massgebende Preis für die Realisierung der Verkehrserträge 1951.

Die Bestimmungen über Flugleistungen, Salärbezüge und Versicherungsleistungen des 1950 gekündigten Arbeitsvertrages mit den Piloten und Funkern konnten ab 1. Juli 1951 neu geregelt werden. Auf 1. Januar 1952 ist auch ein Arbeitsvertrag mit dem Stewardpersonal abgeschlossen worden.

Das gesamte Personal hat auch im Berichtsjahr wiederum einen erfreulichen Einsatzwillen gezeigt und Gutes geleistet. Der Verwaltungsrat spricht hiefür der Direktion und den Angestellten aller Grade und Funktionen seinen Dank und volle Anerkennung aus.

Cockpit DC-6B



V. Verwaltungsrat und Ausschuss des Verwaltungsrates

Anlässlich der Generalversammlung vom 27. Juni hat Herr Dr. R. Speich entsprechend seinem schon früher ausgesprochenen Wunsch das Präsidium der Gesellschaft in andere Hände übergeben. Er trat in jenem Moment nach 4½-jähriger Präsidialführung zurück, als die schwierige Lage der Swissair nach den Abwertungen vom Herbst 1949 als überwunden betrachtet werden konnte. Herr Prof. Amstutz hat anlässlich der Generalversammlung eingehend die grossen Verdienste von Herrn Dr. Speich für die schweizerische Luftfahrt und insbesondere für die Swissair gewürdigt.

Zum neuen Präsidenten des Verwaltungsrates wurde Herr Dr. Rud. Heberlein, der dem Verwaltungsrat seit 1947 angehört, gewählt.

Anstelle des aus Gesundheitsrücksichten zurücktretenden Herrn Regierungsrat Casaï bezeichnete der Regierungsrat des Kantons Genf am 19. Juni Herrn Regierungsrat Dr. Aymon de Senarclens als seinen neuen Vertreter. Des weitern bestimmte am 9. Juli 1951 die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für den aus dem SBB-Dienst ausscheidenden Herrn Generaldirektor Lucchini als Nachfolger Herrn Generaldirektor Kradolfer.

Am 1. Februar 1952 verschied ein mit unserem Unternehmen eng verbundener Pionier und unentwegter Förderer des schweizerischen Zivilluftverkehrs, Herr Oberst Edwin Schwarzenbach. Er war bis zum 30. Juni 1950 Mitglied des Verwaltungsrates, der seiner in Dankbarkeit und Anerkennung gedenkt.



COPENHAGEN
+ SWISSAIR +



AUSTRIA
+ SWISSAIR +



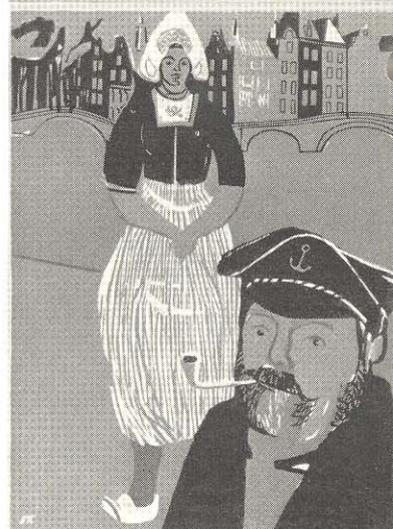
CAIRO
+ SWISSAIR +



BELGRADE
+ SWISSAIR +



GERMANY
+ SWISSAIR +



AMSTERDAM
+ SWISSAIR +

Werbung für die Swissair

VI. Bilanz, Jahresrechnung und Anträge

Die Position «Guthaben bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung» erscheint mit dem 31. Dezember 1951 erstmals in unserer Bilanz und schliesst folgende Beträge ein:

Saldo unserer Fondseinlage aus dem Rechnungsjahr 1950	Fr. 3 241 206.20
Unser Guthaben aus dem Schadenfall der HB-ILO	Fr. 1 082 871.60
Unsere Einlage für Abschreibungen pro 1951 gemäss Fondsvertrag Bund/Swissair (transitorischer Posten)	<u>Fr. 3 526 595.50</u>
Totalausweis in den Aktiven somit	<u>Fr. 7 850 673.30</u>

Die Abschreibungen, wie sie in den Statuten und, im Sinne von Höchstansätzen, auch im Fondsvertrag mit der Eidgenossenschaft festgelegt sind, wurden auch 1951 in vollem Umfang herausgewirtschaftet. Gleiches gilt für die Charterentschädigungen, die dem Bund für die Überlassung der beiden DC-6B HB-IBA und -IBE erstmals zu entrichten sind.

Unsere Jahresrechnung 1951 schliesst wie folgt ab:

		Rechnung 1950
Gesamte Transporterträge und übrige Einnahmen	Fr. 54 277 783.08	Fr. 42 386 878.66
Gesamte Betriebskosten (vor Berücksichtigung der Chartergebühren und Abschreibungen pro 1951)	<u>Fr. 47 875 104.10</u>	<u>Fr. 37 924 766.16</u>
Brutto-Betriebsüberschuss	Fr. 6 402 678.98	Fr. 4 462 112.50
Hieraus sind zu decken:		
a) Die Charterentschädigungen an den Bund für beide DC-6B (gemäss Chartervertrag Bund/Swissair) mit	Fr. 705 833.85	
b) Der Gesamtabschreibungsbedarf für 1951 im Sinne der Statuten sowie unter Berücksichtigung unserer Verpflichtungen aus dem Fondsvertrag mit dem Bund	Fr. 4 451 056.57	
(Aus dem unter b) ausgewiesenen Betrag ist ein Abschreibungsanteil von Fr. 3 526 595.50 an den vom Bund verwalteten Fonds zu leisten.)	<u>Fr. 5 156 890.42</u>	<u>Fr. 4 428 237.45</u>
Der Reingewinn aus dem Betriebsjahre 1951 beträgt somit	Fr. 1 245 788.56	Fr. 33 875.05
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1951	<u>Fr. 33 875.05</u>	
Zur Verfügung der Generalversammlung bleibt ein Gewinnsaldo per 31. Dezember 1951 von	<u>Fr. 1 279 663.61</u>	

Wir gestatten uns, der Generalversammlung der Aktionäre folgende **Anträge**

zur Beschlussfassung zu unterbreiten:

1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Rechnung und Bilanz per 31. Dezember 1951 zu genehmigen;
 2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1951 Entlastung zu erteilen;
 3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1951 von Fr. 1 245 788.56
folgende Zuweisungen vorzunehmen:
 - a) an den statutarischen Reservefonds Fr. 140 000.—
 - b) an den Angestelltenfürsorge-Reservefonds (im Hinblick auf die künftige Errichtung einer Personalrentenversicherung) Fr. 500 000.— Fr. 640 000.—und vom verbleibenden Gewinn von Fr. 605 788.56
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1951 Fr. 33 875.05
insgesamt somit von Fr. 639 663.61
 - c) eine Dividende von brutto 4% auf das Aktienkapital von Fr. 14 000 000.— auszurichten, zahlbar vom 1. Juli 1952 an, gegen Coupon Nr. 2, mit Fr. 14.— pro Aktie, abzüglich 30% eidg. Coupon- und Verrechnungssteuer, also Fr. 9.80 netto Fr. 560 000.—
 - d) und den Saldo von Fr. 79 663.61
auf neue Rechnung vorzutragen;
4. die Kontrollstelle zu wählen.

Zürich, den 26. Mai 1952

Namens des Verwaltungsrates
Der Präsident
Rud. Heberlein

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

Wir haben die auf den 31. Dezember 1951 beidseitig mit Fr. 44 723 837.43 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1951 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 1951 einen Gewinn aus von	Fr. 1 245 788.56
der sich zuzüglich Gewinnvortrag aus dem Vorjahr von	Fr. 33 875.05
auf den verfügbaren Gesamtgewinn erhöht von	<u>Fr. 1 279 663.61</u>

Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die Bilanz zu genehmigen.
Wir empfehlen ferner, den im Geschäftsbericht enthaltenen Vorschlägen bezüglich Verwendung des Gewinnes zuzustimmen.

Zürich, den 26. Mai 1952

Hochachtungsvoll
Schweizerische Treuhandgesellschaft
Kunz **Killer**

Bilanz per 31. Dezember 1951

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven

	Versicherungswerte:	Fr.	Fr.
Flugzeugpark:			
Zellen }		5 133 666.10	
Motoren }	10 825 320.40	1 817 290.80	
Flugzeigersatz- und Reservebestandteile	18 081 817.—	<u>3 035 127.70</u>	
		9 986 084.60	
./.. Abschreibungen gemäss Fondsvertrag Bund/Swissair		<u>3 526 595.50</u>	6 459 489.10
Werkstatt- und Werftseinrichtungen, Fahrzeuge, Mobiliar und Spezial- installationen (nach Abzug der Abschreibungen von Fr. 924 461.07)	<u>7 885 400.—</u>		<u>3 137 999.74</u>
Total der Anlagewerte	36 792 537.40		9 597 488.84
Betriebsstoff- und Verbrauchsmaterialvorräte und Werkzeuge	2 055 605.—		784 001.—
Wertschriften und Beteiligungen			40 009.—
Guthaben bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung			7 850 673.30
Anzahlungen			4 587 764.07
Debitoren und transitorische Aktiven			10 856 069.49
Kassa und Postcheck			1 009 559.89
Banken			9 206 973.64
Garantieleistungen			<u>791 298.20</u>
			<u>44 723 837.43</u>

Passiven

	Fr.	Fr.
Aktienkapital		14 000 000.—
Reservefonds:		
Statutarischer Reservefonds	200 000.—	
Versicherungsreserven	349 008.27	
Angestelltenfürsorge-Reservefonds	<u>340 000.—</u>	889 008.27
Kreditoren und transitorische Passiven:		
Allgemeine Kreditoren und transitorische Posten	19 495 607.88	
Unsere Einlageverpflichtung gemäss Fondsvertrag Bund/Swissair	<u>3 526 595.50</u>	23 022 203.38
Wertberichtigungen und Rückstellungen		4 730 662.17
Dividendenkonto		21.—
Kautionen und Verpflichtungen		802 279.—
Gewinnsaldo		1 279 663.61
		<u>44 723 837.43</u>

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1951

Aufwand

	Fr.	Fr.
Personalkosten:		
Saläre und Deplacementsspesen	18 517 515.26	
Versicherungsprämien	<u>1 718 155.52</u>	20 235 670.78
Material- und Bodenorganisationskosten:		
Betriebsstoffverbrauch, Flugzeugunterhalt- und sonstiges Material	12 195 098.52	
Bodenorganisationskosten	4 782 731.72	
Miet- und Raumkosten für Betrieb und Verwaltung	<u>2 350 674.83</u>	19 328 505.07
Betriebsversicherungen		3 389 530.95
Verschiedene übrige Betriebs- und Verwaltungsspesen		3 753 462.22
Propagandakosten		1 167 935.08
Charterentschädigungen an den Bund für zwei DC—6B		705 833.85
Abschreibungen:		
Auf nicht dem Fonds unterstellten Anlagewerten	924 461.07	
Abschreibungen, die in den vom Bund verwalteten Fonds einzulegen sind	<u>3 526 595.50</u>	4 451 056.57
Gewinn- und Verlustkonto:		
Gewinn aus 1951	1 245 788.56	
Gewinnvortrag vom Vorjahre	<u>33 875.05</u>	1 279 663.61
		<u>54 311 658.13</u>

Ertrag

	Fr.	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahre		33 875.05
Einnahmen aus:		
Passagier-, Fracht- und Postbeförderung in den Gebieten Europa/Naher Osten/Nordatlantik (einschliesslich Sonderflüge)	47 968 143.47	
Bodenorganisationsdienste sowie Provisionen aus Passagier- und Frachtverkehr	5 286 479.07	
Diverse andere Einnahmen und Erträge	<u>523 160.54</u>	53 777 783.08
Bundesbeitrag an Ausbildungskosten für gewisse Kategorien des Luftfahrtpersonals		500 000.—
		<u>54 311 658.13</u>

Schlussbilanz per 31. Dezember 1951

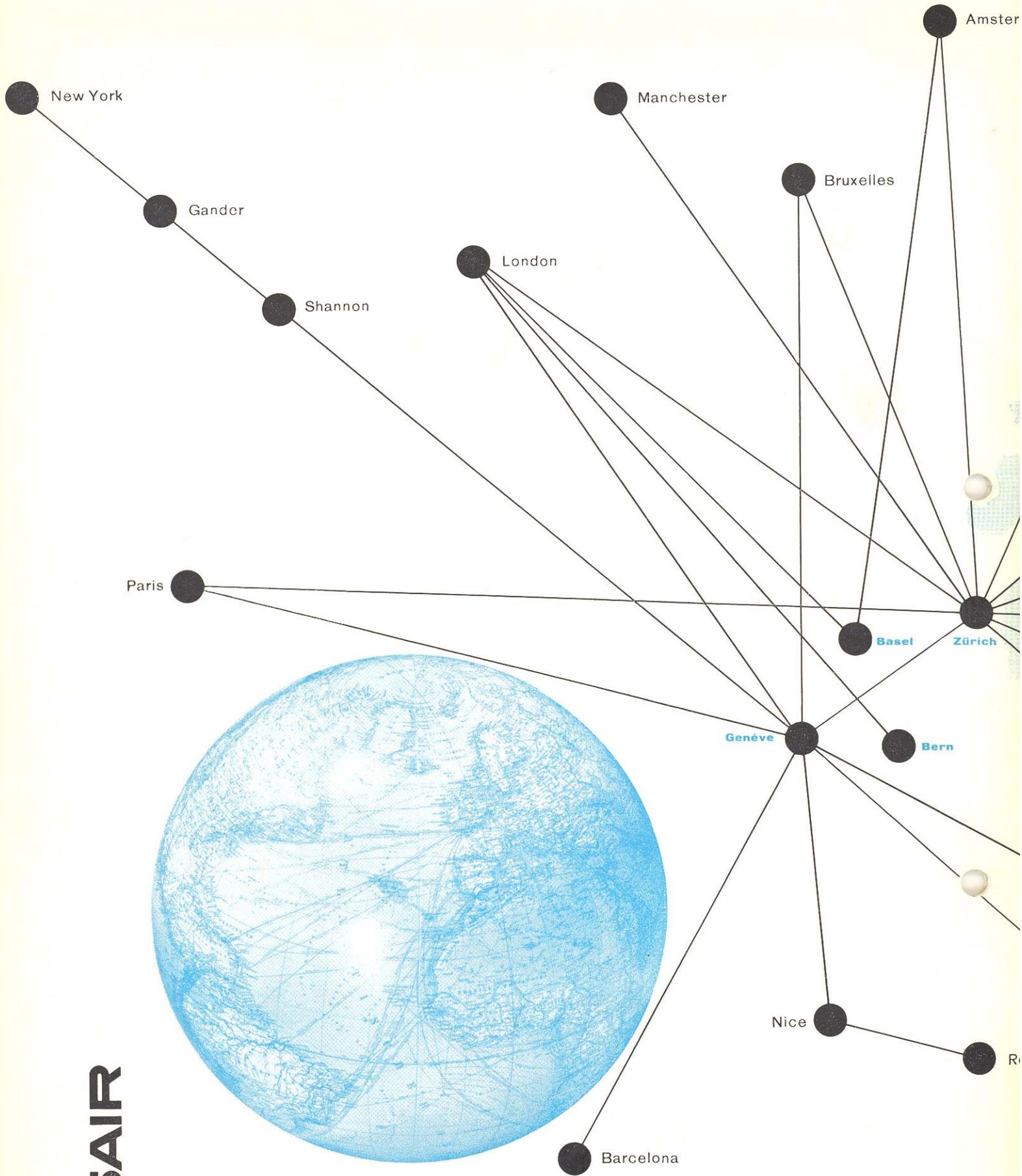
(nach erfolgter Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

Aktiven

	Versicherungswerte:	Fr.	Fr.
Flugzeugpark:			
Zellen }	10 825 320.40	3 715 709.—	
Motoren }		1 251 009.85	
Flugzeigersatz- und Reservebestandteile	18 081 817.—	<u>1 492 770.25</u>	6 459 489.10
Werkstatt- und Werfteinrichtungen, Fahrzeuge, Mobiliar und Spezial- installationen	<u>7 885 400.—</u>		<u>3 137 999.74</u>
Total der Anlagewerte	36 792 537.40		9 597 488.84
Betriebsstoffe- und Verbrauchsmaterialvorräte und Werkzeuge	2 055 605.—		784 001.—
Wertschriften und Beteiligungen			40 009.—
Guthaben bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung			7 850 673.30
Anzahlungen			4 587 764.07
Debitoren und transitorische Aktiven			10 856 069.43
Kassa und Postcheck			1 009 559.89
Banken			9 206 973.64
Garantieleistungen			<u>791 298.20</u>
			<u>44 723 837.43</u>

Passiven

	Fr.	Fr.
Aktienkapital		14 000 000.—
Reservefonds:		
Statutarischer Reservefonds	340 000.—	
Versicherungs-Reserven	349 008.27	
Angestelltenfürsorge-Reservefonds	<u>840 000.—</u>	1 529 008.27
Kreditoren und transitorische Passiven:		
Allgemeine Kreditoren und transitorische Posten	19 495 607.88	
Unsere Einlageverpflichtung gemäss Fondsvertrag Bund/Swissair	<u>3 526 595.50</u>	23 022 203.38
Wertberichtigungen und Rückstellungen		4 730 662.17
Dividendenkonto:		
Dividendenkonto 1951	560 000.—	
Vortrag aus nicht eingelösten Coupons	<u>21.—</u>	560 021.—
Kautionen und Verpflichtungen		802 279.—
Gewinnvortrag auf neue Rechnung		<u>79 663.61</u>
		<u>44 723 837.43</u>



SWISSAIR