

**SWISSAIR**



## Bericht

des Verwaltungsrates der Swissair Schweizerische Luftverkehr-  
Aktiengesellschaft an die ordentliche  
Generalversammlung der Aktionäre vom 29. Mai 1953  
über das siebenundzwanzigste Geschäftsjahr vom  
1. Januar bis 31. Dezember 1952

### Verwaltungsrat

Präsident: Dr. **Rudolf V. Heberlein**, Delegierter des Verwaltungsrates der Firma Heberlein & Co. AG., Wattwil

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 Kradolfer**, Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern  
**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  
**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 / 15. Juni 1951

### Verwaltungsrats- ausschuss

Dr. **Rudolf V. 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**, Departement Finanzen  
**Lucien Leo Ambord**, Departement Verkehr und Verkauf  
**Franz Zimmermann**, Departement Operation  
**Isidor Lack**, Departement Technik  
**Dr. Heinz Haas**, Generalsekretär

## I. Allgemeine Bemerkungen

Die Aufwärtsentwicklung des Luftverkehrs, die schon für die Jahre 1950 und 1951 kennzeichnend war, hat auch im Berichtsjahr ihren Fortgang genommen. Weiterhin werden auf den Fluglinien in der ganzen Welt immer mehr Tonnenkilometer angeboten, mehr Personen, Post und Fracht befördert. Man schätzt die Zunahme des Weltluftverkehrs 1952 gegenüber 1951 auf 15%; die Ausdehnung ist beträchtlich, wenn sie auch nicht mehr als stürmisch bezeichnet werden kann. Trotz einer gewissen Stabilisierung der Konjunktur, wie sie bereits 1952 zu bemerken war, besteht kein Zweifel daran, dass sich die Expansion fortsetzen wird. Die Kurve mag in Zukunft etwas weniger steil ansteigen, aber auf alle Fälle sind die noch auszuschöpfenden Möglichkeiten des Luftverkehrs bedeutend, und an einen Sättigungszustand ist einstweilen nicht zu denken.

### Verkehrsergebnisse

Die Swissair kann auf einen erfreulichen Sommer zurückblicken, der eine sehr gute Ausnutzung des Platzangebotes brachte. Bedauerlich war allerdings, dass der volle Sommerbetrieb durch zwei Tatsachen beeinträchtigt wurde: durch die Benzinrationierung im Frühsommer und unsern eigenen

Pilotenmangel. Der Streik in der amerikanischen Erdölindustrie führte eine Zeitlang zu drastischen Kürzungen der Brennstofflieferungen, die auch unsere Gesellschaft empfindlich trafen. Die Behörden unseres Landes taten allerdings ihr Möglichstes, um die Restriktionen für uns zu mildern, und wir sind ihnen dafür sehr dankbar. Während nämlich in den meisten andern Ländern der Benzinverbrauch im März oder April als Basis der Rationierung genommen wurde, stellte die Schweiz auf den normalen Bedarf im Mai ab. Obschon sie nur 60% dieser Benzinmenge zum Bezüge freigeben konnte (gegenüber 65% des März- oder Aprilverbrauchs in andern Ländern), war diese Regelung für die Swissair mit ihrem ausgeprägten Saisonverkehr viel eher tragbar. Mit 65% des im März verbrauchten Benzins hätte die Swissair bei weitem nicht die Hälfte ihres Flugprogramms für Mai/Juni erfüllen können. Aus Gründen, auf welche wir im folgenden noch näher eintreten werden, stand uns ferner nicht die nötige Anzahl von Piloten zur Verfügung, um eine volle Ausnutzung unseres Flugzeugparkes zu gewährleisten. Obwohl ausländische Piloten eingestellt wurden, musste das Flugprogramm gegenüber der geplanten Leistung um ungefähr 9% herabgesetzt werden. Trotz Benzinrationierung und Pilotenmangel fiel

### 1952 in Zahlen

Länge des Streckennetzes	30 287 km	Länge der durchschnittlichen Reise eines Passagiers	984 km
Anzahl Flüge	11 808	Ausnutzungsgrad	70,0%
Flugkilometer	10 385 562	Regelmässigkeit	98,7%
Flugstunden	33 782	Gesamtertrag	Fr. 67 756 758.87
Angeborene Tonnenkilometer	38 155 884	Ertrag pro 100 angeb. tkm	Fr. 177.58
Ausgenützte Tonnenkilometer	26 684 848	Gesamtkosten (ohne Abschreibungen auf Flugzeugpark und Chartergebühren)	Fr. 61 394 813.49
Davon Passagier-tkm	16 783 149	Kosten pro 100 angeb. tkm	Fr. 160.90
„ Fracht-tkm	3 422 987	Reingewinn des Geschäftsjahres	Fr. 784 520.53
„ Post-tkm	1 603 528		
Beförderte Etappen-Passagiere	292 341		

jedoch das Ergebnis der Sommermonate sehr günstig aus. Weniger befriedigend gestaltete sich das Resultat in den Spätherbst- und Wintermonaten, wo die Ausnutzungsziffern tiefer absanken, als die Jahreszeit allein erwarten liess. Die im September einsetzende und bis Jahresende andauernde Schlechtwetterperiode hat uns offensichtlich einen bedeutenden Schaden zugefügt, indem sie die touristische Saison erheblich abkürzte und viele Reisende davon abhielt, das Flugzeug zu benützen.

Im Jahre 1952 war besonders unser Langstreckenverkehr über den Nordatlantik erfolgreich. Das erzielte Resultat darf uns in der Auffassung bestärken, dass der Entschluss, unsere Langstreckenflotte auszubauen, richtig war. Mit 6 DC-6B-Flugzeugen, wie sie uns Ende 1953 zur Verfügung stehen sollen, wird die Swissair im Weltluftverkehr über eine recht beachtliche Position verfügen. Es ist erfreulich, dass hier das öffentliche Interesse des Landes mit den privatwirtschaftlichen Interessen der Swissair durchaus parallel geht. Für die Schweiz handelt es sich darum, die Schranken der Binnenlage zu durchbrechen und unsere Landesflagge von eigenen Flughäfen aus regelmässig nach Übersee zu tragen. Unserem Luftverkehrsunternehmen bieten geeignete Langstrecken eine besonders günstige Relation zwischen Kosten und Ertrag.

### Organisations- und Betriebsprobleme

Es ist selbstverständlich, dass die sinnvolle und nutzbringende Verwendung der wesentlich erweiterten Langstreckenflotte auch eine beträchtlich ausgebaute technische und betriebliche Bodenorganisation und namentlich gut ausgebildetes fliegendes Personal in hinreichender Anzahl erfordert. Bis zum Eintreffen der letzten drei DC-6B auf Jahresende muss das Unternehmen für deren zweckmässigen Einsatz bereit sein. Zwei Jahre sind für Vorbereitungen solcher Art eine eher knappe Zeit. Das Jahr 1952 stellte sich daher bereits als ausgesprochenes Übergangsjahr dar. Wirtschaftlich gesehen bedeutet der Prozess der Bereitstellung einer umfangreichen Organisation für künftigen Bedarf ein rasches Anwachsen der festen Kosten, die sich erst später produktiv auswirken werden. Dass diese zusätzlichen, im Hinblick auf die Zukunft gemachten Aufwendungen für Ausbildung, Beschaffung von Betriebsinrichtungen und Material usw. unsere laufende Rechnung nicht aus dem Gleichgewicht brachten, darf als ein Erfolg des vergangenen Geschäftsjahres verzeichnet werden.

Wesentliche Erscheinungen dieser Zeit des Übergangs und Ausbaus waren der Beginn einer tiefgreifenden Reorganisation der Unternehmung, die Vervollkommnung des technischen Betriebes und die intensivierete Ausbildung des fliegenden Personals.

Es hatte sich schon vor Beginn des Berichtsjahres erwiesen, dass die Organisation des Unternehmens den Anforderungen nicht mehr gewachsen war, die an eine moderne Luftverkehrsgesellschaft gestellt werden müssen. Hatte sich noch in den ersten Nachkriegsjahren die herkömmliche Aufteilung der Geschäftsleitung in eine kaufmännische und eine technische Direktion bewähren können, so war dies schon 1951 nicht mehr der Fall, und vollends angesichts der geplanten und beschlossenen Ausweitung des Tätigkeitsbereiches der Swissair musste an eine zweckmässige, den fundamentalen Aufgaben entsprechende Gliederung nicht nur der Geschäftsleitung, sondern auch der ihr unterstellten Dienste gegangen werden.

So wurde denn im Sommer 1952 die vom Delegierten des Verwaltungsrates präsidierte Geschäftsleitung in vier Fachdepartemente und ein Generalsekretariat gegliedert. Danach besorgt nun

das Departement Finanzen sämtliche Finanzgeschäfte, die gesamte Rechnungsführung, die Budgetkontrolle und die Überwachung des Finanzgebarens sämtlicher Dienststellen;

das Departement Verkehr und Verkauf die Erstellung der Flugprogramme und Flugpläne, die Verkaufsförderung, die Bearbeitung des Tarifwesens und die Behandlung der kommerziellen Fragen des Lufttransportes im allgemeinen;

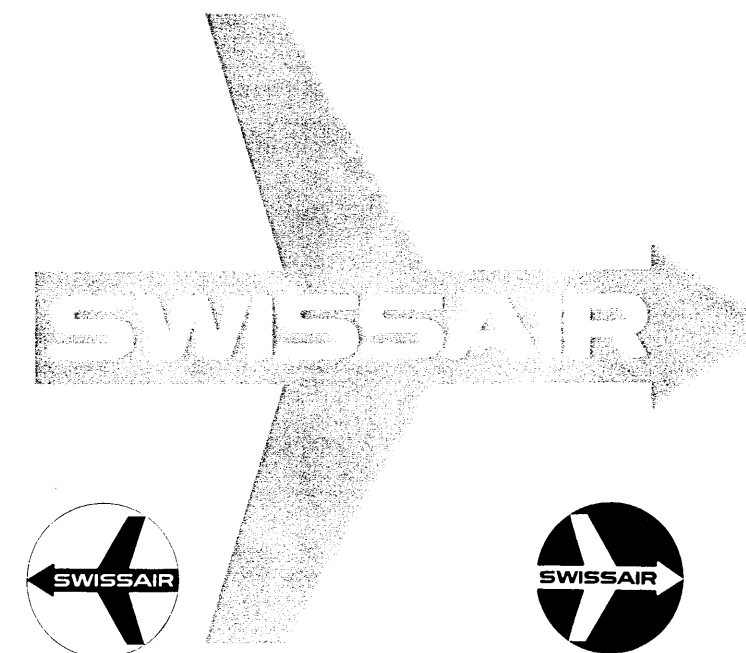
das Departement Operation die Abwicklung des Transportes von Passagieren, Gepäck, Post und Fracht und den planmässigen Einsatz der Besatzungen, des Bodenpersonals sowie des Flugmaterials;

das Departement Technik die Beschaffung und den Unterhalt des Flugmaterials und die Führung des Werkstättenbetriebes;

das Generalsekretariat die Assistenz des Direktionspräsidenten in Fragen der allgemeinen Geschäftspolitik und der Organisation, ferner die Sekretariatsgeschäfte für Verwaltungsrat und Direktion sowie die Überwachung der Personalangelegenheiten.

Leitung und Überwachung des Betriebes in Genf sind der dortigen Subdirektion übertragen, welche die Interessenwahrung in der ganzen Westschweiz übernimmt und dem Direktionspräsidenten unmittelbar unterstellt ist.

Zur Schaffung eines Swissair-Signets wurde ein öffentlicher Wettbewerb durchgeführt





Eine Direktionskonferenz

L. L. Ambord  
Chef Dept. Verkehr und Verkauf

Dr. W. Berchtold  
Direktionspräsident

E. Groh  
Chef Dept. Finanzen

Dr. H. Haas  
Generalsekretär

I. Lack  
Chef Dept. Technik

Dr. A. von Crayen  
Protokollführer

Flugkapitän A. von Tschärner  
Stellvertreter von  
Flugkapitän F. Zimmermann  
Chef. Dept. Operation

Die weiteren Stufen der Hierarchie sind wiederum gemäss den wesentlichen zu erfüllenden Funktionen unterteilt, wobei auf übersichtliche Dienstwege und klare Abgrenzung der Verantwortungen grösstes Gewicht gelegt wurde. Allgemein charakterisiert sich die neue Organisation durch eine vermehrte Spezialisierung. Sache des Direktionspräsidenten und seines Teams in der Geschäftsleitung ist es, für die nötige Koordination zu sorgen, den Fachleuten klare und abgestimmte Ziele zu setzen und die zentrale Kontrolle durchzuführen. Sparsamkeit im Aufwand der Mittel bleibt ein unabdingbares Grundprinzip.

Auf die Verbesserungen im technischen Betrieb und die Bereitstellung der technischen Hilfsmittel werden wir im Abschnitt IV zu sprechen kommen. Bereits hier sei jedoch darauf hingewiesen, dass selbstverständlich ein so beträchtlicher Zuwachs im Flugzeugpark auch die Vorbereitung entsprechender Wartungs- und Revisionsmöglichkeiten bedingt.

In eine völlig widersinnige Lage würden wir ferner geraten, wenn im Herbst 1953 zwar die letzten drei Grossflugzeuge zur Verfügung stünden, aber mangels Piloten nicht genügend ausgenützt werden könnten. Eine Schwierigkeit solcher Art hat sich freilich im Frühjahr 1952 bereits ergeben.

In der Tat wurden wir durch die Knappheit an Piloten vor ernste Probleme gestellt. Während der Krisenzeit 1949 und 1950 waren die üblichen Pilotenausbildungskurse ausgefallen, so dass schon bei der Ausarbeitung des Flug-

programms für das Jahr 1952 Bedenken bestanden, ob rechtzeitig die erforderliche Anzahl von Piloten gefunden und ausgebildet werden könnte. Während in früheren Jahren der Nachwuchs an jüngeren schweizerischen Fliegeroffizieren durchaus genügte, um den Pilotenbedarf der schweizerischen Verkehrsfluffahrt zu decken, war dies angesichts des sehr raschen Anwachsens unserer Flotte und des erwähnten Unterbruchs in der Rekrutierung nicht mehr ohne weiteres der Fall. Die Zahl der Militärflieger, die willens sind, aus der Fliegerei einen Hauptberuf zu machen, reicht für die Aufstellung der nötigen Besatzungen nur dann aus, wenn jedes Jahr annähernd die Hälfte der neu ausgebildeten jungen Flieger bei uns eintritt. Im Hinblick auf das Flugprogramm 1952 handelte es sich also darum, die in den vergangenen Jahren entstandenen Lücken auszufüllen, und wir mussten uns schon im Jahre 1951 dazu entschliessen, im Einverständnis mit dem Eidg. Luftamt auch ausserhalb der Landesgrenzen geeignete Anwärter zu suchen. Der Pilotenmangel ist indessen als Folge des raschen Aufschwungs des Luftverkehrs eine internationale Erscheinung geworden, und es gelang daher trotz unseren Bemühungen nicht, auf Beginn 1952 die nötige Anzahl von Piloten in unseren Diensten zu haben. Ausserdem brauchte es mehr Zeit, als ursprünglich angenommen, um die ausländischen Piloten durch sorgfältige Nachschulung auf den von uns geforderten Ausbildungsstand zu bringen. Diese Umstände haben dazu geführt, dass die erwähnten Kürzungen am Flugprogramm vorge-

**Gliederung der obersten Geschäftsinstanzen nach der Reorganisation**

Generalversammlung

Verwaltungsrat

Ausschuss  
des Verwaltungsrates

Verwaltungsrats-  
präsident

Direktionspräsident

Generalsekretariat

Subdirektion  
Genf

**Departement Finanzen**

Finanzplanung  
Rechnungswesen  
Finanzkontrolle

**Departement  
Verkehr und Verkauf**

Flugprogramme  
kommerzielle Fragen  
Verkauf

**Departement Operation**

Vorbereitung und  
Durchführung des  
Transportes  
Passagierbetreuung

**Departement Technik**

Flugzeugunterhalt  
Revisionen  
Kontrollen  
Materialbeschaffung

nommen und Verdichtungen und Sonderflüge weitgehend gestrichen werden mussten. Am Ende des Jahres waren wir immerhin so weit, dass wir für 1953 keine derartige Zwangslage mehr voraussehen mussten. Für eine Übergangszeit, d. h. bis voraussichtlich wieder genügend schweizerische Jungpiloten mit den erforderlichen Qualifikationen zur Verfügung stehen, erscheint der unserer Flotte entsprechende Pilotenbestand gesichert.

#### Touristenklasse

Im Weltluftverkehr geht eine rapide Verstärkung der Flotten durch modernste Flugzeuge vor sich. Ohne besondere Massnahmen vermag die Nachfrage dieser gewaltigen Steigerung des Gesamtangebotes wohl kaum zu folgen. Im Bestreben, neue Märkte zu suchen, sind sich die in der IATA zusammengeschlossenen Gesellschaften daher einig geworden, sehr weitgehend die billigere Touristenklasse einzuführen. Man erhofft sich davon die Erschliessung neuer Benützerkreise für den Luftverkehr. Tatsächlich bedeutet die umfassende Einführung der Touristenklasse, wie sie auf dem Nordatlantik schon mit Erfolg verwirklicht wurde, einen massiven Tarifeinbruch. Die Tarife werden bis gegen 30% herabgesetzt. Für eine kleinere Gesellschaft wie die Swissair war es von vornherein aussichtslos, sich diesen Entwicklungstendenzen entgegenzustellen. Dabei ist es unvermeidlich, dass die grössten Gesellschaften, die derartige Evolutionen im internationalen Tarifsysteem

von langer Hand vorbereiten, durch ihren zeitlichen Vorsprung gewisse Vorteile besitzen. Das ändert indessen nichts daran, dass ein Beharren auf den früheren Tarifen heute keiner Gesellschaft mehr möglich wäre. Die Folgen der Beschlüsse des Jahres 1952 für die nächsten Jahre lassen sich klar voraussehen: Einerseits wird sich das Tarifniveau allgemein unter dem Titel «Touristenklasse» in der geschilderten Proportion senken. Die Touristenklasse dürfte somit die normale neue Standardklasse werden. Andererseits hoffen wir, es werde möglich sein, einzelne Kurse noch zu den bisherigen Tarifen als Erstklasskurse mit ausgeprägterem Luxuscharakter zu führen. Auf diesen Kursen wird ein Maximum an Komfort geboten werden müssen. Ob sich die Entwicklung später wieder etwas zurückkorrigieren wird und das komfortable Reisen damit wieder mehr zur Geltung kommen kann, lässt sich heute noch nicht absehen.

Im Jahre 1952 haben wir im Nordatlantikverkehr Erfahrungen mit der Touristenklasse sammeln können, die auch für unsere Gesellschaft zu einem vollen Erfolg geworden ist. Tatsache wurde aber auch eine beträchtliche Abwanderung aus der ersten Klasse in die Touristenklasse, was uns im laufenden Jahre veranlasst, die meisten Kurse als Touristenkurse zu führen.

#### Staatliche Förderung der Luftfahrt

Die entschlossene allgemeine Einführung der Touristenklasse stellt zweifellos ein Wagnis dar. Ein sehr bedeutender Mehrverkehr muss erzielt werden, um den Ausfall durch Tarifiereduktion auszugleichen. Dabei ist nicht zu übersehen, dass die Initianten der Touristenklasse die Behörden ihrer Länder hinter sich wussten. Die energische staatliche Unterstützung ist in der Tat für unsere Konkurrenz oft sehr wertvoll. Wir haben demgegenüber verschiedentlich bedauern müssen, dass sich unsere Behörden nicht im gleichen Masse für die nationale Luftverkehrsgesellschaft einsetzen können, wie dies in den meisten andern Staaten der Fall ist. Während unsere ausländische Konkurrenz im eigenen Lande namentlich in fiskalischer Beziehung häufig Vorzugstellungen geniesst, bedeutende offene Subventionen erhält und staatliches Entgegenkommen bei der Kapitalbeschaffung findet, trägt die schweizerische Gesetzgebung den Verhältnissen in der Zivilluftfahrt in viel geringerem Masse Rechnung. Die Swissair hat erhebliche Belastungen zu tragen, die ihren ausländischen Konkurrenten durch deren Regierungen abgenommen werden. Am schwersten fällt dabei die neuerdings für uns erhöhte Umsatzsteuer auf dem Flugmaterial ins Gewicht, die uns im Jahre 1953 voraussichtlich etwa das Dreifache des Betrages kosten wird, den uns der Bund als Ausbildungsbeitrag zukommen lässt. Immerhin dürfen wir anerkennen, dass auch im vergangenen Jahr die eidgenössischen Behörden den Anliegen der Swissair nach Möglichkeit Verständnis entgegenbrachten und dass Fortschritte in der Zusammenarbeit erzielt wurden. So konnten namentlich die neu erworbenen Flugzeuge dem Amortisationsfonds unterstellt werden, und es wurden Vorbereitungen getroffen, um die Ordnung der Kaskoversicherung für Flugzeuge zu verbessern. Andererseits kürzte der Bund seinen Beitrag an die Ausbildung des Luftfahrtpersonals für 1953 im Rahmen der allge-



Das neu eröffnete Swissair-Luftreisebüro in München

meinen Sparmassnahmen um 10% auf 450 000 Fr. — vom Standpunkt der Swissair eine Anomalie, weil die Ausbildungskosten heute weit höher sind als zu der Zeit, da der Beitrag eingeführt wurde. Gerade auf dem Gebiet der Ausbildung sind die staatlichen Leistungen für die Zivilluftfahrt in der Schweiz bescheiden. Wenn auch die bei der Swissair tätigen Militärpiloten aus ihrer militärischen Ausbildung nützliche Kenntnisse und Fertigkeiten mitbringen, so bedeutet es doch für die Gesellschaft eine sehr erhebliche Belastung, dass diese Piloten jährlich ungefähr doppelt so viel Militärdienst zu leisten haben wie die andern Dienstpflichtigen.

#### Internationale Zusammenarbeit

Der Swissair ist im Berichtsjahr die Ehre zugefallen, die Generalversammlung der IATA (International Air Transport Association) zu organisieren, und ihr Direktionspräsident führt bis zum nächsten Herbst das Präsidium dieser wichtigen Vereinigung. Die Generalversammlung wurde im September in Genf durchgeführt und darf als ein voller Erfolg bezeichnet werden. Höchst erfreulich war die aktive Mitwirkung der lokalen und regionalen Behörden, wie überhaupt der ganze Anlass in schönster Weise die Verbundenheit der Swissair mit dem westlichen Landesteil hat hervortreten lassen.

Die Zusammenarbeit mit andern Luftverkehrsgesellschaften wurde im Berichtsjahr weitergeführt und ausgebaut. Während die Swissair auf dem Standpunkt steht, dass Vorschläge, die auf Schaffung einer europäischen Einheitsgesellschaft für den Luftverkehr hinielen, unrealistisch sind und keinen Fortschritt versprechen, ist sie ebenso überzeugt, dass durch freiwillige Zusammenarbeit und Koordination zwischen den bestehenden Gesellschaften die Verkehrsbedienung weiterhin verbessert und der Betrieb rationalisiert werden kann. Oft braucht es allerdings einige Zeit, bis sich Divergenzen in den kommerziellen Interessen überbrücken lassen, aber zahlreiche Poolverträge, welche die gemeinsame Befliegung von Strecken zum Gegenstand haben, zeigen, wie solche Schwierigkeiten überwunden wurden. Fortschritte gemacht hat auch die Zusammenarbeit mit den Gesellschaften SABENA, KLM, Air France und SAS auf technischem und betrieblichem Gebiet, wo durch gemeinsam benutzte Ersatzteillager und gemeinsamen Betrieb von Abfertigungs-, Mechaniker- und Flugvorbereitungsdiensten erreicht wurde, dass zahlreiche Aussenstationen weniger teuer zu stehen kommen. Zusammen mit den erwähnten Gesellschaften sowie der britischen BEA wurde ferner in Brüssel ein internationales Studienbureau ins Leben gerufen, das den Auftrag hat, Untersuchungen über die Weiterentwicklung des europäischen Luftverkehrs durchzuführen und Vorschläge für dessen Ausbau und Koordination zu machen.

8. Generalversammlung der IATA in Genf, 15. bis 19. Sept. 1952





## II. Verkehr

Die Verkehrsleistung der Swissair wurde von 34,3 Millionen Tonnenkilometer im Jahre 1951 auf 38,2 Millionen angebotene Tonnenkilometer erhöht. Eine weitere Ausdehnung, wie sie unser ursprüngliches Flugprogramm für 1952 vorsah, liess sich aus den bereits erwähnten Gründen, der Pilotenknappheit und dem amerikanischen Benzinarbeiterstreik, nicht durchführen. Auch die Nachfrage für Sonder- und Charterflüge in der Spitzenzeit konnte deswegen nicht voll befriedigt werden. Ebenso vermochten wir uns an den Flügen nach Finnland anlässlich der Olympiade nur in bescheidenem Masse zu beteiligen.

Die grosse Anspannung unserer Produktionsfähigkeit kommt deutlich in der weiteren Steigerung des durchschnittlichen Ausnutzungsgrades auf den sehr hohen Satz von 70,0% gegenüber dem bereits ansehnlichen von 68,5% des Jahres 1951 zum Ausdruck. Dementsprechend erhöhte sich auch der Gesamtertrag je 100 offerierte Tonnenkilo-

meter von Fr. 169.79 im Jahre 1951 auf Fr. 177.58. Wenn der Bruttogewinn trotzdem von Fr. 18.88 je offerierten Tonnenkilometer auf Fr. 16.68 zurückging, so ist dies eine Folge der unaufhaltsam ansteigenden Kosten (1951: Fr. 150.91; 1952: Fr. 160.90 pro 100 offerierte Tonnenkilometer), namentlich für Material und Personalausbildung.

### Regionale Entwicklung

Von besonderer Bedeutung für unser Unternehmen war die sehr erfreuliche Entwicklung des Nordatlantikverkehrs. Wie die Zollbehörden der USA bekanntgegeben haben, sind 1952 1 377 848 Personen mit Flugzeug in den Vereinigten Staaten ein- und ausgereist, so dass die Passagierschiffahrt (1 059 205 Personen) jetzt deutlich vom Luftverkehr überflügelt ist. Die Swissair allein hat 1952 10 091 Personen (5 832 Erstklass- und 4 259 Tourist-

klass-Fluggäste) gegenüber 5279 Personen im Vorjahr über den Atlantik befördert, ihre Leistung also annähernd verdoppelt. Der Aufschwung des gesamten Nordatlantikverkehrs steht in engem Zusammenhang mit der allgemeinen Einführung der Touristenklasse, die von Anfang an starken Anklang gefunden hat. Die Swissair war in der Lage, der Nachfrage mit den neuen DC-6B entgegenkommen und die Strecke Schweiz-Frankfurt-New York neu eröffnen zu können. Der schöne Erfolg auf dem Nordatlantik erlaubt uns, die künftigen Aussichten im transozeanischen Langstreckenverkehr mit grosser Zuversicht zu beurteilen. Während 1951 der Anteil der Erträge aus dem Nordatlantikverkehr an den gesamten Streckenerträgen noch 20% betrug, belief er sich 1952 bereits auf 31%. Auch der Ausnutzungsgrad auf dieser Route lag mit 74,7% über dem Durchschnitt. Die Verlagerung des Schwergewichts auf die Langstrecken setzt sich weiterhin fort. Diese Tatsachen erhärten, dass der Verwaltungsrat die Lage richtig beurteilte, als er sich zum Ausbau der DC-6B-Flotte entschloss. Im Europaverkehr blieben die Erträge aus der Passagierbeförderung ungefähr gleich wie im Vorjahr. Das Frachtgeschäft brachte eine Zunahme von 30%, der Posttransport nur eine solche von 1,7%. Die Spitzenmonate im Touristenverkehr konzentrierten sich auf eine kürzere Zeitspanne als im Vorjahr. Gleichzeitig blieb der Geschäftsverkehr in stillen Monaten etwas hinter den Erwartungen zurück. Auf folgende Verbindungen sei besonders hingewiesen: Neu eröffnet wurde eine Strecke Zürich-Mailand-Rom, die von

Anfang an guten Zuspruch fand. Der Einsatz der Convair Liners im Verkehr nach Italien bewirkte allgemein eine erfreuliche Zunahme der Passagierzahlen. Die Teilstrecke München-Nürnberg erwies sich leider als unwirtschaftlich und wurde eingestellt. Andererseits führten wir einen vierten wöchentlichen Kurs nach Prag ein. Sehr unerfreulich machte sich nach wie vor die Kürzung der Reisedevisen an britische Staatsangehörige bemerkbar; im Englandverkehr ist denn auch eine Abnahme der Passagierzahlen von 8,7% eingetreten. Der Spanienverkehr konnte bedauerlicherweise nicht im wünschenswerten Ausmasse gefördert werden, da die spanischen Behörden den Einsatz von DC-4 und Convairs nicht zulassen wollten.

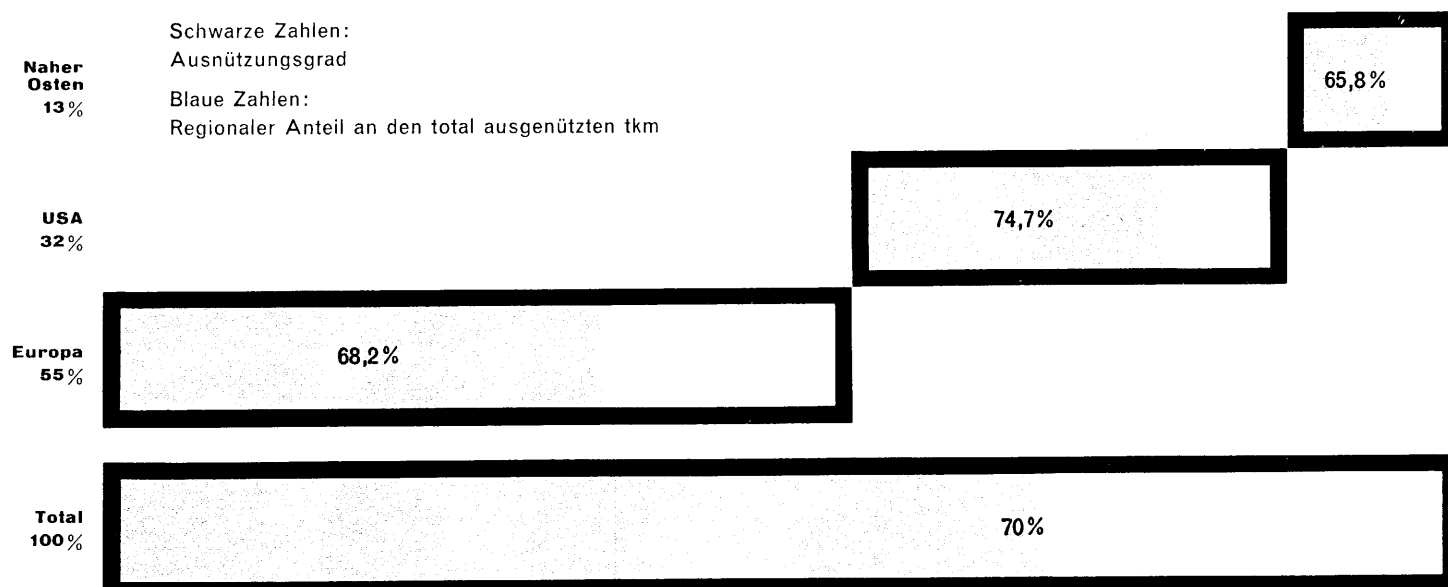
Der Verkehr nach dem Nahen Osten blieb, mit Ausnahme der guten Strecke nach Istanbul, stark hinter den Erwartungen zurück. Die Hauptgründe dieser unerfreulichen Entwicklung lagen im Konflikt zwischen der iranischen Regierung und der Anglo-Iranian Oil Company, wodurch wir zur Einstellung des Verkehrs nach Abadan gezwungen wurden, ferner in den Devisenschwierigkeiten Israels und den politischen Auseinandersetzungen in Aegypten.

### Post

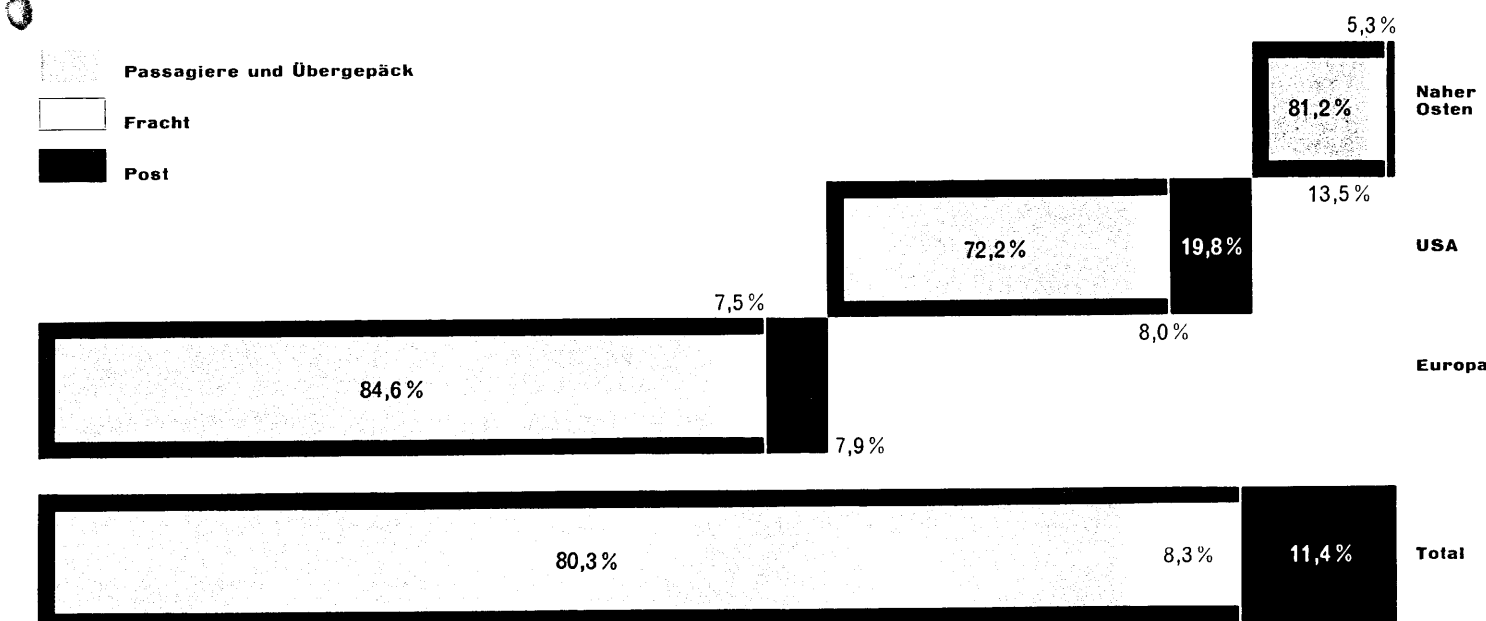
Günstig gestaltete sich im Jahre 1952 der Ausbau des Postverkehrs. Die nationalen Postbehörden unseres Landes und anderer Staaten erwiesen uns gutes Verständnis.

		Flugleistung km	Verkehrsangebot offerierte tkm	Transportleistung ausgenützte tkm	Ausnutzungs- grad
Verkehrsangebot, Transportleistung und Ausnutzungsgrad	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	68,5%
	1952	10 385 562	38 155 884	26 684 848	70,0%

Schwarze Zahlen:  
Ausnutzungsgrad  
Blaue Zahlen:  
Regionaler Anteil an den total ausgenützten tkm



Zusammensetzung der Streckenerträge	Passage	Übergepäck	Fracht	Post	Total	%
Europa	29 513 397.99	735 381.63	2 706 711.46	2 827 185.21	35 782 676.29	58,3
Naher Osten	5 120 143.88	159 328.30	874 715.39	342 565.55	6 496 753.12	10,6
Nordatlantik	13 559 348.30	224 518.17	1 531 587.15	3 790 024.65	19 105 478.27	31,1
	48 192 890.17	1 119 228.10	5 113 014.—	6 959 775.41	61 384 907.68	100,0
	49 312 118.27					
	= 80,3%		= 8,3%	= 11,4%	100%	



Unerfreulich dagegen war die Auseinandersetzung zwischen den Luftverkehrsgesellschaften einerseits und dem Weltpostverein andererseits, die leider mit einer neuerlichen Herabsetzung der Postentschädigung für Briefpost nach Übersee endete. Von Mitte 1953 hinweg wird diese Entschädigung pro Kilogramm um ein Drittel niedriger sein als noch im Jahre 1951. Es ist ausgeschlossen, diesen grossen Ausfall sogleich durch Verkehrssteigerung wettzumachen. Alle am Langstreckenverkehr beteiligten Gesellschaften erleben hier eine schmerzliche Einbusse.

### III. Betrieb

#### Regelmässigkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit

Nach wie vor genießt die Swissair in dieser Beziehung ein gutes Ansehen. In der Tat gelang es uns, den Regelmässigkeitgrad weiterhin zu steigern und den Linienverkehr ohne Unfall durchzuführen. Dabei war es willkommen, dass der Nebel weniger Schwierigkeiten bereitete als im Vorjahr. Die Swissair lässt nicht nach im Bemühen, dem schweizerischen Ruf besonderer Präzision Geltung zu verschaffen. Namentlich dürfen wir auf die im Atlantikverkehr erzielte Regelmässigkeit bei einem verfügbaren Bestand von nur zwei DC-6B-Flugzeugen stolz sein. Ohne Sorgen und Anspannungen ist es dabei nicht abgegangen. Eine kritische Phase trat ein, als am 10. Mai 1952 ein Stratocruiser der Pan American Airways unser vorschriftsmässig geparktes

#### Auslandvertretungen

Die Verstärkung unseres Streckennetzes erforderte den weiteren Ausbau unserer Auslandvertretungen. So wurde in Belgrad eine neue Vertretung eröffnet, und in München, das für uns an Bedeutung zugenommen hat, bezogen wir neue Lokalitäten. Allgemein ist der grössere Aufwand für die Auslandvertretungen durch die guten Verkaufsergebnisse im Ausland voll gerechtfertigt worden; in besonderem Masse trifft dies auf unsere Vertretung in New York zu.

Flugzeug «Genève» auf dem Flughafen Idlewild/NewYork rampte und am Bug erheblich beschädigte, so dass es während mehrerer Wochen nicht verwendungsfähig war. Insgesamt haben unsere beiden ersten DC-6B die Feuerprobe im Sommer 1952 glänzend bestanden. Mit der erweiterten Flotte wird die Aufgabe nun leichter zu lösen sein.

Ein bedauerlicher Kaskoschaden trat bei einem Schulflug in Kloten am 9. September 1952 ein, als der DC-4 HB-ILU das Ende der Landepiste überrollte und sich den Bug einstieß. Bei Schulflügen muss auch das Verhalten in schwierigen Lagen geübt werden. Dies bedeutet für den Schulbetrieb ein erhöhtes Risiko, dem aber eine Gesellschaft, der die Sicherheit des Linienverkehrs am Herzen liegt, nicht ausweichen kann.

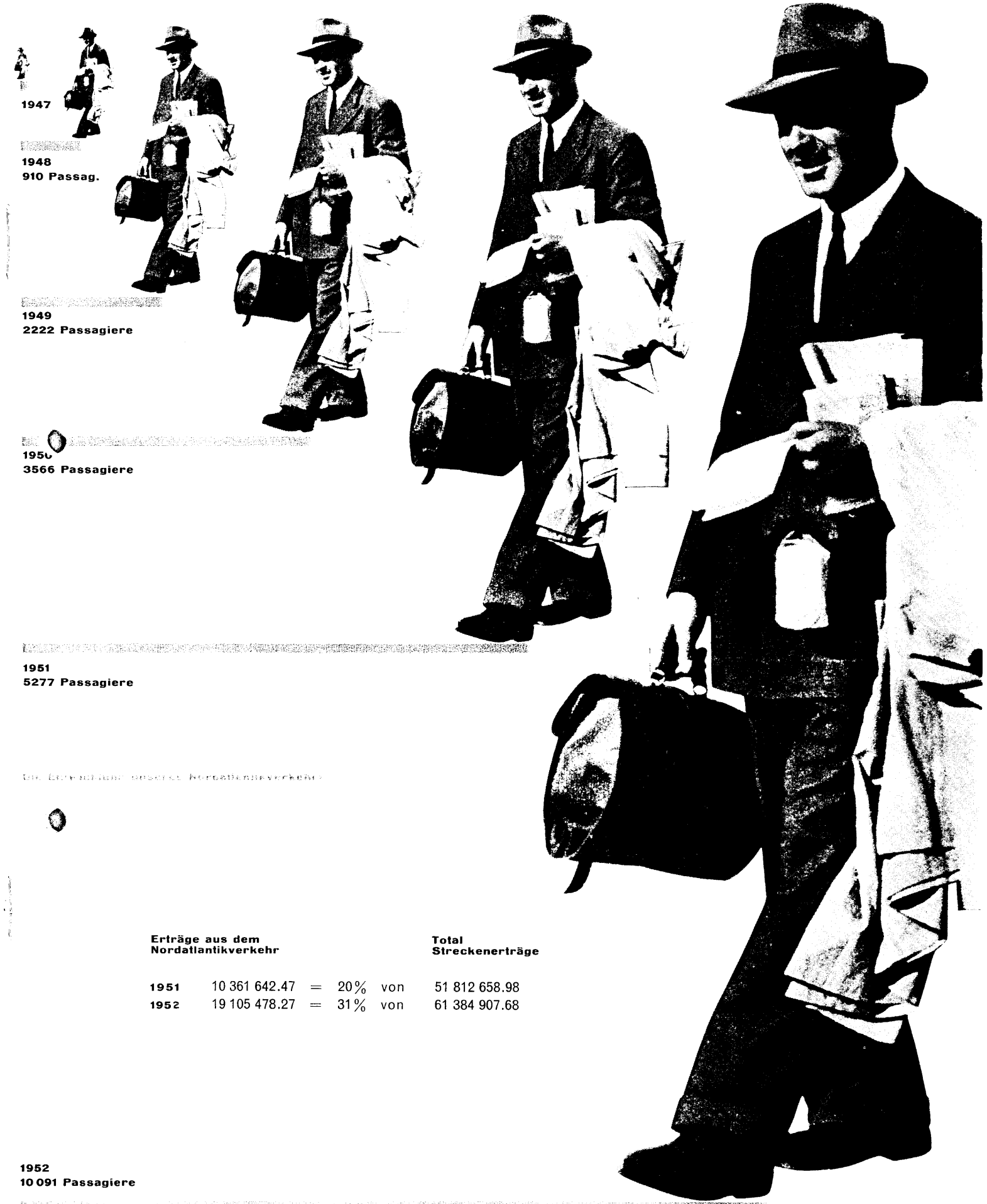
#### Airways

Ein besonderes Merkmal der Entwicklung des Flugbetriebes im Jahre 1952 war die immer weitergehende Einführung der sogenannten Airways im internationalen Flugverkehr. Die staatlichen Luftfahrtbehörden der meisten Länder beginnen, wie in der Meerschiffahrt, für den Luftverkehr bestimmte Wege vorzuschreiben. Diese aus Sicherheits- und andern Gründen erlassenen Bestimmungen bedeuten vielfach etwas längere Flugdistanzen, da es häufig nicht mehr angeht, in der klassischen «Luftlinie» zu fliegen, sondern der Kurs nach den vorhandenen Bodensicherungsanlagen ausgerichtet werden muss. Die Airways zwingen also zu Umwegen, die wirtschaftlich unproduktiv sind und Ende 1952 im Monat bereits einer Leistung von über 100 000 Tonnenkilometer entsprachen. Obwohl sie für den Passagier praktisch nicht fühlbar ist, bedeutet doch eine derartige Verlängerung der Strecken wirtschaftlich eine Mehrbelastung; sie mindert den Ertrag pro geleisteten Tonnenkilometer.

#### Telephonieverkehr

Wenn einerseits die vermehrten staatlichen Eingriffe in den Flugbetrieb die Freiheit des Piloten einschränken und den Unternehmungen Mehrkosten verursachen, so sind sie doch andererseits im Hinblick auf den immer intensiveren

Bequeme Betten, ein weiterer Luxus unserer Erstklasskurse nach USA



Erträge aus dem Nordatlantikverkehr		Total Streckenerträge	
1951	10 361 642.47 = 20% von	51 812 658.98	
1952	19 105 478.27 = 31% von	61 384 907.68	





Flugverkehr aus Sicherheitsgründen unvermeidlich und werden auch auf längere Sicht vermutlich wieder eine Senkung der Betriebskosten mit sich bringen. So ermöglicht die Verdichtung der Flugsicherungsdienste in immer weitergehendem Masse die Einführung des Radiotelephonieverkehrs anstelle der Telegraphieverbindungen. Die Folge davon wird in absehbarer Zeit sein, dass auf immer zahlreicheren Strecken von der Mitführung eines Funkers abgesehen werden kann. Die Verbindung mit dem Boden wird dann Sache des Piloten bzw. Co-Piloten, der auf die besonderen Kenntnisse eines Telegraphisten nicht mehr angewiesen ist. Diese positiven Auswirkungen des Ausbaus der staatlichen Flugsicherungsnetze waren indessen im Jahre 1952 noch nicht zu verspüren.

#### IV. Flugzeugunterhalt und Flugzeugpark

Die Materialkosten sind im Berichtsjahr erheblich gestiegen. Gegenüber 11,590 Millionen Franken im Vorjahr betragen sie 14,001 Millionen Franken im Berichtsjahr. Das Ansteigen ist teils durch den erhöhten Bedarf zufolge Vergrößerung des Flugzeugparkes, teils durch die gestiegenen Preise und Abgaben begründet.

Die Notwendigkeiten des Sparens in der Gegenwart und der Vorsorge für die gesteigerten Anforderungen der Zukunft haben eine durchgreifende Rationalisierung im technischen Betrieb veranlasst. Es wurde systematisch daran gegangen, den Ablauf der Unterhalts- und Revisionsarbeiten zu überprüfen, zu vereinfachen und zu verbilligen, natürlich ohne die Flugsicherheit im geringsten zu beeinträchtigen. Dabei konnten die uns bekannten Erfahrungen anderer, namentlich amerikanischer Fluggesellschaften nutzbringend verwendet werden. Als besonders deutlicher Fortschritt ist in diesem Zusammenhang die Einrichtung des Docks für DC-4 und DC-6B zu erwähnen, das einen leichteren Zugang zu allen Teilen des Flugzeugs gewährt und damit eine Einsparung von Tausenden von Arbeitsstunden im Jahr ermöglicht. Gleichzeitig war uns daran gelegen, das beim technischen Personal von Hause aus nicht überall vorhandene wirtschaftliche Denken zu wecken und zu fördern. Wie zu erwarten war, hat die bewusste Steigerung der Produktivität und das Gefühl jedes Einzelnen, die eigene Arbeit gewinne durch die organisatorischen Massnahmen an Wirksamkeit, eine Belebung der Arbeitsfreude in den Werften und Werkstätten bewirkt.

Leider war allerdings mit den zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten eine optimale technische Organisation nicht zu erreichen. Namentlich der sogenannte Hangar Süd in Kloten, in welchem die Motorenwerkstatt untergebracht ist, eignet sich wenig für diesen Zweck. Dort wurden immerhin zeitsparende Umstellungen provisorisch vorgenommen. Erst der begonnene Neubau einer Motorenwerkstatt wird indessen befriedigende Voraussetzungen für sinnvolle Arbeitsabläufe schaffen; er soll bereit sein, wenn die drei letzten DC-6B in Dienst genommen werden.

#### Bezahlung des Zubringerdienstes durch die Fluggäste

Die Beförderung der Passagiere von den Stadtzentren zu den Flughäfen war bis letztes Jahr in den meisten Ländern als eine Nebenleistung im Flugpreis eingeschlossen. Ein Beschluss der IATA setzte der Möglichkeit ein Ende, diese Beförderung weiterhin unentgeltlich durchzuführen. Seit 1. Oktober 1952 muss der Fluggast auf Grund dieses IATA-Beschlusses die Fahrtaxe für die Beförderung zwischen Flughafen und Stadt selber entrichten. Das bringt eine gewisse finanzielle Entlastung der Fluggesellschaften, allerdings auch eine unpopuläre Unannehmlichkeit für die Passagiere. Zweckmässiger wäre es unseres Erachtens, den Zubringerdienst wie früher in die allgemeinen Transportkosten und damit in die Tarife einzuschliessen.

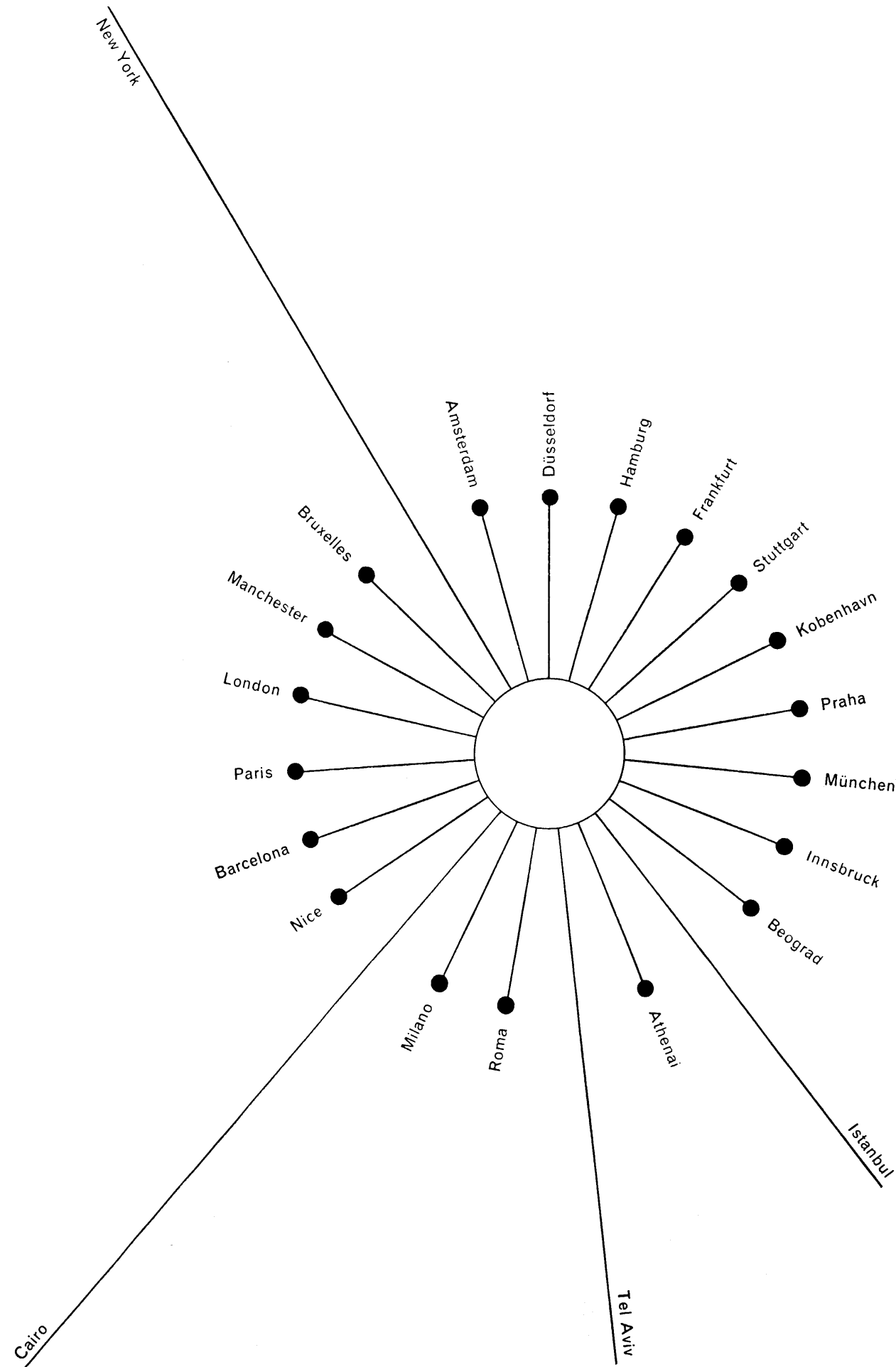
Ausser den regelmässigen Unterhalts- und Kontrollarbeiten, bei welchen immer mehr zum System der einen rationellen Einsatz erlaubenden Progressivrevision übergegangen wird, wurden insbesondere Flugzeugumbauten zur Vermehrung der Anzahl Sitze durchgeführt. Da die Einführung der Touristenklasse die Einnahmen pro Fluggast verringert, müssen zur Erhaltung der Wirtschaftlichkeit mehr Passagiere befördert werden können als zuvor. Die DC-3 verfügen daher nunmehr über 26 und die DC-4 im Touristenverkehr über 55 Plätze. Anlässlich dieser Umbauten konnte eine Vereinheitlichung der Innenausstattung vorgenommen werden, die nicht nur aus ästhetischen Gründen zu begrüssen, sondern auch sparsamer ist. Der Einbau von Bodenschienen in die DC-6B ermöglicht es, die Bestuhlung leicht auszuwechseln und nach Bedarf rasch eine Umstellung von der ersten auf die Touristenklasse und umgekehrt vorzunehmen. Bei den bewährten Convair Liners lässt sich die Sitzzahl leider nicht erhöhen.

#### Veränderungen im Flugzeugpark

Die zwei für den Einsatz auf unserem Streckennetz nicht mehr geeigneten DC-2 konnten an die südafrikanische Gesellschaft Phoenix Airlines veräussert werden. Als Ersatz für die 1951 in Schiphol zerstörte HB-ILO erwarben wir von den Pan American Airways ein DC-4-Ersatzflugzeug, das die Immatrikulation HB-ILU erhielt. Es war gerade dieses Flugzeug, das bei einem Schulungsflug am 9. September 1952 beschädigt wurde und deshalb während mehr als zwei Monaten nicht eingesetzt werden konnte.

Der dritte, anfangs 1951 bestellte DC-6B kam am 1. November 1952 in Kloten an, so dass er nach verschiedenen Schulungs- und Probeflügen bereits für den Weihnachtsverkehr eingesetzt werden konnte. Er weist die beliebte «Slumberette»-Bestuhlung auf und ist in der hintern Kabine mit Betten ausgerüstet. Für den Luxusdienst auf Überseestrecken ist er somit noch besser geeignet als die HB-IBA und HB-IBE.

#### Streckennetz der Swissair



Durch die Anschaffung der drei weiteren DC-6B, die Ende 1953 eintreffen sollen, kann der Ausbau unserer Langstreckenflotte als vorläufig beendet angesehen werden. Noch nicht entschieden ist die Frage der Erneuerung unserer Kurzstreckenflotte. Sie ist nicht nur wegen ihrer finanziellen Tragweite, sondern auch mit Rücksicht auf die gegenwärtige technische Entwicklungsphase — Turbinenriebwerke in Konkurrenz mit den bewährten Kolbenmotoren — schwierig zu lösen. Wie die Dinge liegen, ist es für die Swissair gegeben, in der nächsten Zukunft den Kurzstreckenverkehr mit ihrem heutigen Flugzeugpark durchzuführen, der gerade in der Touristenklasse gute Aussichten hat, den Wettbewerb erfolgreich zu bestehen.

Das grosse Problem der Materialpolitik aller Fluggesellschaften ist auf weitere Sicht, von welchem Zeitpunkt an der Einsatz von Düsenflugzeugen wirtschaftlich erfolgreich sein wird. Mit der Mehrzahl der andern Gesellschaften steht die Swissair auf dem Standpunkt, dass Verkehrsflugzeuge

mit Rückstossantrieb vorläufig noch keinen genügenden Wirtschaftlichkeitsgrad erlangt haben. Ohne Zweifel wird sich dies jedoch ändern, und wir werden den Entwicklungsarbeiten bei den Produktionsfirmen weiterhin unsere grösste Aufmerksamkeit schenken.

Ende des Jahres umfasste unser Flugzeugpark:

3 DC-6B	}	für den Linienverkehr
4 Convair Liners		
3 DC-4		
12 DC-3, bzw. umgebaute C-47		
1 Dakota-Frachtflugzeug		
3 Dragons DH 89, für Rundflüge und kleine Materialtransporte		
1 Messerschmitt Taifun, als Verbindungsflugzeug.		

V. Personal

Der fortschreitende Ausbau der Swissair spiegelt sich auch in der Entwicklung des Personalbestandes:

	Schweiz	Ausland	Total
31. 12. 1951	1660	186	1846
30. 6. 1952	1804	236	2040
31. 12. 1952	1854	230	2084

Der mittlere Personalbestand des Jahres betrug 2007 Personen; er hat gegenüber demjenigen des Vorjahres um 16,8% zugenommen, während 1951 die Zunahme 11,5% betragen hatte. Fast die Hälfte der Bestandserhöhung 1952 entfällt auf das fliegende Personal, dessen Rekrutierung und Ausbildung beschleunigt werden musste.

In einem ganz ausserordentlichen Masse sind denn auch die Ausbildungskosten angestiegen. Der grösste Teil dieser Kosten entfällt auf die Grundausbildungs- und Umschulungskurse für Piloten. Es wird hier offensichtlich, welche sehr grosse Anstrengung unternommen worden ist, um den Nachholbedarf zu decken und namentlich für die Zu-

kunft vorzusorgen. Bei den Ausbildungskosten hat die Vorbelastung des Berichtsjahres im Hinblick auf die kommende Zeit den grössten Umfang angenommen.

	Ausbildungskosten	
	1951	1952
Schweizer		2 492 147 Fr.
Ausländer	651 356 Fr.	684 509 Fr.
	<u>651 356 Fr.</u>	<u>3 176 656 Fr.</u>

1951 nur fliegendes Personal. 1952 auch Boden- und techn. Personal.

Zum Ausgleich der Teuerung wurde dem Personal, das dem Gesamtarbeitsvertrag von 1948 untersteht, eine Teuerungszulage von 5% ausgerichtet.

Das gesamte Personal hat wiederum seine Pflicht freudig erfüllt und gute Erfolge erzielt. Es ist dem Verwaltungsrat eine angenehme Pflicht, diese Leistungen anzuerkennen und der Direktion und allen Angestellten dafür zu danken.

VI. Verwaltungsrat

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

Dr. Rudolf V. Heberlein	Ing. Georg Fischer	Adrien Lachenal	Ernst Schmidheiny
Edgar Primault	Guillaume Bordier	Dr. Albert Linder	Dr. Rudolf Speich
Dr. Walter Berchtold	Dr. Georg Hasler	Ing. Alfred Oehler	Dr. Arthur Wilhelm
Dr. Alphonse Ehinger	Paul Joerin	Peter Reinhart	Dr. Charles Zoelly.

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

Die Position «Amortisationsfonds bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung» erscheint per 31. Dezember 1952 sowohl in den Aktiven wie in den Passiven mit Fr. 10 472 351.35, da wir den Saldo per 1.1.1952 vom Bund als Vorschuss bezogen haben und unsere Einlageverpflichtung für 1952 erst nach der Generalversammlung fällig wird. Diese Position schliesst folgende Beträge ein:

Aktiven		Passiven	
Unser Guthaben per 1.1.1952	Fr. 7 850 673.30	Bevorschussung unserer Einlagen pro 1950 und 1951	Fr. 6 767 801.70
Zahlung des Bundes für Schadenfall HB-ILO	Fr. 1 082 871.60	Unsere Einlageverpflichtung pro 1952	Fr. 3 704 549.65
	Fr. 6 767 801.70		Fr. 10 472 351.35
Unsere Einlageverpflichtung pro 1952	Fr. 3 704 549.65		
	<u>Fr. 10 472 351.35</u>		

Die Abschreibungen im Sinne unserer Statuten und des Fondsvertrages mit dem Bund sind auch im Jahre 1952 vollumfänglich herausgewirtschaftet worden, ebenso die Chartergebühren für die uns vom Bund überlassenen beiden DC-6B-Flugzeuge. In unserer Jahresrechnung 1952 haben wir erstmals, in Anpassung an die im Luftverkehr allgemein übliche Praxis, die Bruttoverbuchung unserer Verkehrseinnahmen angewandt. Damit erscheinen die ausbezahlten Verkaufsprovisionen in den Kosten und werden nicht mehr als Ertragsverminderung verbucht. In der vergleichenden Aufstellung über den Jahresabschluss 1951 sind die Umsatzzahlen entsprechend berichtigt.

Unsere Jahresrechnung 1952 schliesst wie folgt ab:

Gesamte Transport- und übrige Erträge	Fr. 67 756 758.87	Rechnung 1951	Fr. 58 255 881.92
Gesamte Betriebskosten (vor Berücksichtigung der Chartergebühren und Abschreibungen)	Fr. 60 588 581.11		Fr. 51 853 202.94
Brutto-Betriebsüberschuss	Fr. 7 168 177.76		Fr. 6 402 678.98
<b>Hieraus sind zu decken:</b>			
a) Die Chartergebühren pro 1952 an den Bund für beide DC-6B (gemäss Chartervertrag Bund/Swissair) mit	Fr. 2 098 460.20		
b) Der Abschreibungsbedarf für 1952 im Sinne der Statuten sowie unter Berücksichtigung unserer Verpflichtungen aus dem Fondsvertrag mit dem Bund	Fr. 4 285 197.03	Fr. 6 383 657.23	Fr. 5 156 890.42
Der Reingewinn beträgt somit	Fr. 784 520.53		Fr. 1 245 788.56
zuzüglich Gewinnvortrag	Fr. 79 663.61		Fr. 33 875.05
<b>Zur Verfügung der Generalversammlung bleibt ein Gewinnsaldo per 31. Dezember 1952 von</b>	<u>Fr. 864 184.14</u>		<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 1952 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1952 Entlastung zu erteilen;

3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1952 von folgende Zuweisungen vorzunehmen:	Fr. 784 520.53
a) an den statutarischen Reservefonds	Fr. 80 000.—
b) an den Angestelltenfürsorge-Reservefonds (im Hinblick auf die Errichtung einer Personalrentenversicherung)	Fr. 150 000.—
und vom verbleibenden Gewinn von	Fr. 554 520.53
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1952	Fr. 79 663.61
insgesamt somit von	Fr. 634 184.14
c) eine Dividende von brutto 4% auf das Aktienkapital von Fr. 14 000 000.— auszurichten, zahlbar vom 30. Mai 1953 an, gegen Coupon Nr. 3, mit Fr. 14.— pro Aktie, abzüglich 30% eidg. Coupon- und Ver- rechnungssteuer, also Fr. 9.80 netto	Fr. 560 000.—
d) und den Saldo von auf neue Rechnung vorzutragen.	Fr. 74 184.14

Zürich, den 29. April 1953

Namens des Verwaltungsrates  
Der Präsident  
**Rud. V. Heberlein**

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

Wir haben die auf den 31. Dezember 1952 beidseitig mit Fr. 50 687 387.31 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1952 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 1952 einen Gewinn aus von	Fr. 784 520.53
der sich zuzüglich Gewinnvortrag aus dem Vorjahr von	Fr. 79 663.61
auf den verfügbaren Gesamtgewinn erhöht von	Fr. 864 184.14

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 30. April 1953

Hochachtungsvoll  
Schweizerische Treuhandgesellschaft  
**Kunz** **Killer**

**Bilanz per 31. Dezember 1952**

(vor Gewinnverteilung)

**Aktiven**

	Versicherungswerte:				
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
<b>Anlagevermögen</b>					
Flugzeuge:					
Zellen		10 994 059.50			
Motoren	34 784 100.—	2 605 773.66			
Propeller und Funkeinrichtungen		637 479.45			
Flugzeugwechselteile	15 082 000.—	<u>3 948 748.44</u>			
		18 186 061.05			
./ Absreibungen gemäss Fondsvertrag Bund/Swissair		<u>3 704 549.65</u>	14 481 511.40		
Immobilien, Werkstatt- und Werfteinrichtungen, Fahrzeuge, Mobilien und Spezialinstallationen	8 785 800.—		<u>3 819 860.20</u>		
			18 301 371.60		
Beteiligungen			<u>40 010.—</u>		
Total Anlagevermögen				18 341 381.60	
<b>Umlaufvermögen</b>					
Verbrauchsmaterialvorräte	11 017 300.—		2 151 592.95		
Flüssige Mittel:					
Kassa und Postcheck		847 011.17			
Banken		<u>3 133 364.50</u>	3 980 375.67		
Anzahlungen		5 620 012.70			
Debitoren und transitorische Aktiven		<u>9 957 129.89</u>	<u>15 577 142.59</u>		
Total Umlaufvermögen				21 703 111.21	
<b>Diverse Aktiven</b>					
Guthaben bei der Eidg. Finanzverwaltung:					
Amortisationsfonds		10 472 351.35			
Versicherungskonto		<u>144 451.—</u>	10 616 802.35		
Barkautionen			<u>20 092.15</u>		
Total diverse Aktiven				<u>10 636 894.50</u>	
				<u>50 687 387.31</u>	
<b>Eventualforderungen</b>					
Kautionsleistungen			198 489.70		
Kautionsverpflichtungen Dritter			<u>667 692.20</u>	866 181.90	

**Passiven**

	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Eigenkapital</b>			
Aktienkapital		14 000 000.—	
Reservefonds:			
Statutarischer Reservefonds	340 000.—		
Flugzeugversicherungs-Reservefonds	349 008.27		
Angestelltenfürsorge-Reservefonds	<u>840 000.—</u>	<u>1 529 008.27</u>	15 529 008.27
<b>Fremdkapital</b>			
Allgemeine Kreditoren und transitorische Passiven		16 123 162.34	
Guthaben des Bundes aus Chartergebühren DC-6B 1952		2 098 460.20	
Dividendenkonto		<u>18 454.80</u>	18 240 077.34
<b>Diverse Passiven</b>			
Verpflichtung gegenüber der Eidgenössischen Finanzverwaltung:			
Bevorschussung des Amortisationsfonds	6 767 801.70		
Einlageverpflichtung 1952	<u>3 704 549.65</u>	10 472 351.35	
Rückstellungen und Wertberichtigungen		5 551 966.21	
Barkautionen		<u>29 800.—</u>	16 054 117.56
<b>Gewinnsaldo</b>			864 184.14
<b>Eventualverpflichtungen</b>			
Kautionsverpflichtungen			866 181.90

## Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1952

### Aufwand

	Fr.	Fr.
Personalkosten:		
Saläre und Deplacementsspesen	22 551 673.57	
Versicherungsprämien	<u>2 239 344.65</u>	24 791 018.22
Material- und Bodenorganisationskosten:		
Betriebsstoffverbrauch, Flugzeugunterhalt und sonstiges Material	15 265 084.24	
Bodenorganisationskosten	5 080 316.70	
Miet- und Raumkosten für Betrieb und Verwaltung	<u>2 255 828.21</u>	22 601 229.15
Betriebsversicherungen		2 162 014.20
Verschiedene übrige Betriebs- und Verwaltungsspesen		4 534 039.37
Propaganda- und diverse Verkaufskosten		1 761 391.77
Provisionen		4 738 888.40
Charterentschädigung an den Bund für zwei DC-6B		2 098 460.20
Abschreibungen:		
Auf nicht dem Fonds unterstellten Anlagewerten	806 232.38	
Abschreibungen, die in den vom Bund verwalteten Fonds einzulegen sind	<u>3 478 964.65</u>	4 285 197.03
Gewinn- und Verlustkonto:		
Gewinn aus 1952	784 520.53	
Gewinnvortrag vom Vorjahr	<u>79 663.61</u>	<u>864 184.14</u>
		<u>67 836 422.48</u>

### Ertrag

	Fr.	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahre		79 663.61
Erträge aus:		
Passagier-, Fracht- und Postbeförderung (einschliesslich Sonderflüge)	61 751 142.29	
Bodenorganisationsdienste sowie Provisionen aus Passagier- und Frachtverkehr	5 262 447.36	
Diverse übrige Erträge	<u>243 169.22</u>	67 256 758.87
Bundesbeitrag an die Ausbildungskosten für gewisse Kategorien des Luftfahrtpersonals		<u>500 000.—</u>
		<u>67 836 422.48</u>

# Schlussbilanz per 31. Dezember 1952

(nach erfolgter Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

## Aktiven

	Versicherungswerte:			
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Anlagevermögen</b>				
Flugzeuge:				
Zellen		9 298 329.85		
Motoren	34 784 100.—	2 101 051.70		
Propeller und Funkeinrichtungen		518 233.40		
Flugzeugwechselteile	15 082 000.—	<u>2 563 896.45</u>	14 481 511.40	
Immobilien, Werkstatt- und Werftanlagen, Fahrzeuge, Mobiliar und Spezialinstallationen	8 785 800.—		<u>3 819 860.20</u>	
			18 301 371.60	
Beteiligungen			<u>40 010.—</u>	
Total Anlagevermögen				18 341 381.60
<b>Umlaufvermögen</b>				
Verbrauchsmaterialvorräte	11 017 300.—		2 151 592.95	
Flüssige Mittel:				
Kassa und Postcheck		847 011.17		
Banken		<u>3 133 364.50</u>	3 980 375.67	
Anzahlungen		5 620 012.70		
Debitoren und transitorische Aktiven		<u>9 957 129.89</u>	<u>15 577 142.59</u>	
Total Umlaufvermögen				21 709 111.21
<b>Diverse Aktiven</b>				
Guthaben bei der Eidg. Finanzverwaltung:				
Amortisationsfonds		10 472 351.35		
Versicherungskonto		<u>144 451.—</u>	10 616 802.35	
Barkautionen			<u>20 092.15</u>	
Total diverse Aktiven				<u>10 636 894.50</u>
				<u>50 687 387.31</u>
<b>Eventualforderungen</b>				
Kautionsleistungen			198 489.70	
Kautionsverpflichtungen Dritter			<u>667 692.20</u>	866 181.90

## Passiven

	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Eigenkapital</b>			
Aktienkapital		14 000 000.—	
Reservefonds:			
Statutarischer Reservefonds	420 000.—		
Flugzeugversicherungs-Reservefonds	349 008.27		
Angestelltenfürsorge-Reservefonds	<u>990 000.—</u>	<u>1 759 008.27</u>	15 759 008.27
<b>Fremdkapital</b>			
Allgemeine Kreditoren und transitorische Passiven		16 123 162.34	
Guthaben des Bundes aus Chartergebühren DC-6B 1952		2 098 460.20	
Dividendenkonto		<u>578 454.80</u>	18 800 077.34
<b>Diverse Passiven</b>			
Verpflichtung gegenüber der Eidgenössischen Finanzverwaltung:			
Bevorschussung des Amortisationsfonds	6 767 801.70		
Einlageverpflichtung 1952	<u>3 704 549.65</u>	10 472 351.35	
Rückstellungen und Wertberichtigungen		5 551 966.21	
Barkautionen		<u>29 800.—</u>	16 054 117.56
<b>Gewinnsaldo</b> auf neue Rechnung			<u>74 184.14</u>
<b>Eventualverpflichtungen</b>			
Kautionsverpflichtungen			866 181.90