

SWISSAIR

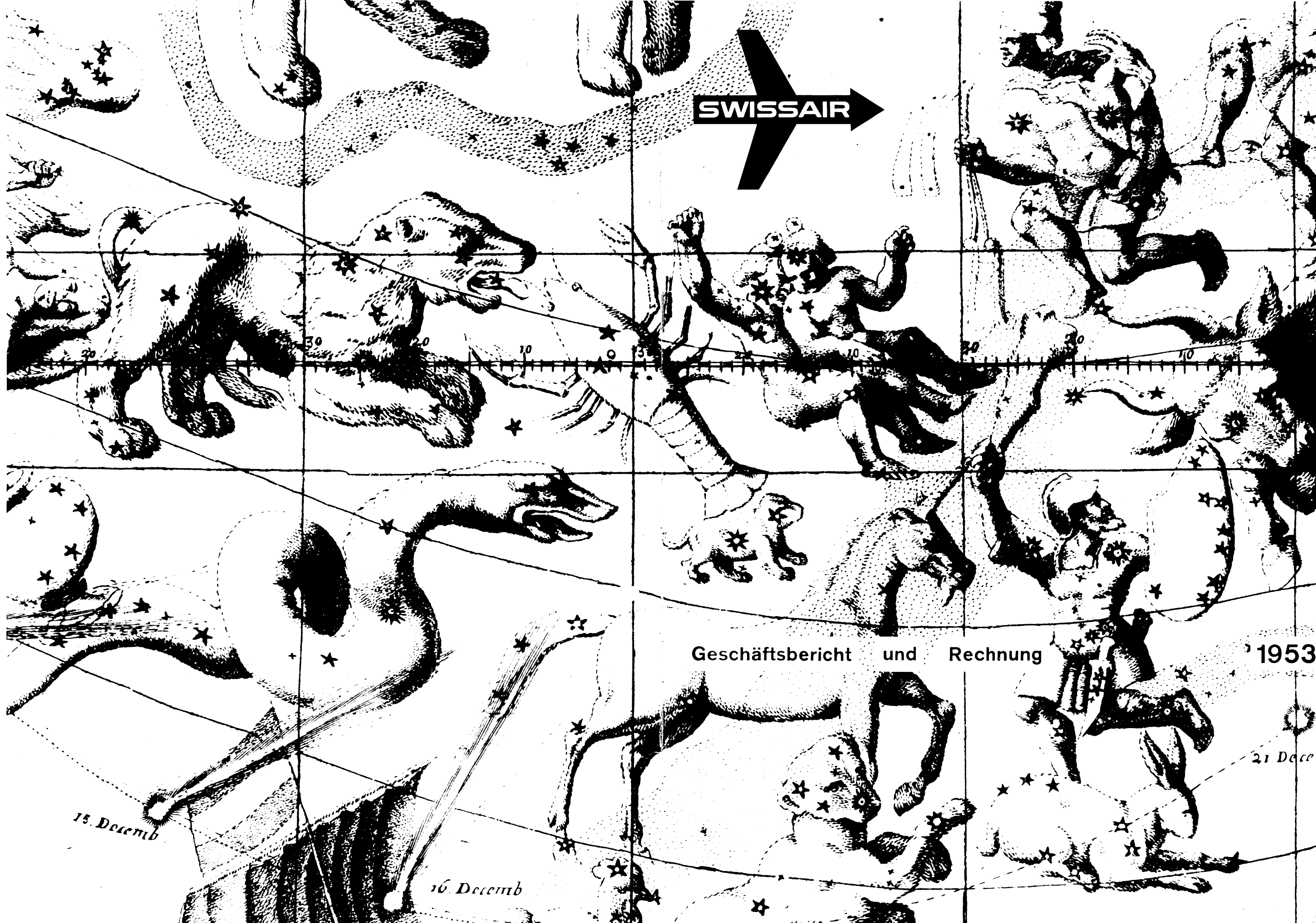
Geschäftsbericht und Rechnung

1953

15. Decemb

16. Decemb

21 Decem



Bericht

des Verwaltungsrates der Swissair Schweizerische Luftverkehr-
Aktiengesellschaft an die ordentliche
Generalversammlung der Aktionäre vom 5. Mai 1954
über das achtundzwanzigste Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 1953

Verwaltungsrat

Präsident:	Dr. Rudolf V. Heberlein	Delegierter des Verwaltungsrates der Firma Heberlein & Co., AG., Wattwil
Vizepräsidenten:	*Prof. Eduard Amstutz Edgar Primault	Direktionspräsident der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer, Bern
Delegierter des Verwaltungsrates:	Dr. Walter Berchtold	Direktionspräsident der Swissair, Zürich
Mitglieder:	Guillaume Bordier * Samuel Brawand Dr. Alphonse Ehinger Ing. Georg Fischer Dr. Ernst R. Froelich *Dr. Brenno Galli , *Dr. Hugo Gschwind Dr. Georg Hasler *Dr. Max Iklé Paul Joerin *Ing. Paul Kradolfer Adrien Lachenal Dr. Albert Linder Ing. Alfred Oehler Peter Reinhart Ernst Schmidheiny Dr. Samuel Schweizer *Dr. Aymon de Senarclens Dr. Rudolf Speich *Dr. Willy Spühler *Dr. h. c. Hans Streuli *Prof. Dr. Hans P. Tschudi *Dr. Eduard Weber *Ständerat Dr. h. c. Gustav Wenk Dr. Arthur Wilhelm Dr. Charles Zoelly Dr. Hans P. Zschokke	Banquier, Genève Regierungsrat, Bern Banquier, Basel († 2. August 1953) Delegierter des Verwaltungsrates der Maag Zahnräder AG., Zürich Generaldirektor der Schweizerischen Rückversicherungs-Gesellschaft, Zürich (ab 29. Mai 1953) Consigliere di Stato, Bellinzona Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern (ab 27. Januar 1953) Generaldirektor der Schweizerischen Unfallversicherungs-Gesellschaft in Winterthur (bis 29. Mai 1953) Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, Bern Präsident des Verwaltungsrates der Allgemeinen Kohlenhandels AG., Basel Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern (bis 26. Januar 1953) Député au Conseil des Etats, Genève Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich Industrieller, Aarau in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur Industrieller, Céligny Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel (ab 29. Mai 1953) Conseiller d'Etat, Genève Präsident des Schweizerischen Bankvereins, Basel (bis 29. Mai 1953) Stadtrat, Zürich Regierungsrat, Zürich (bis 31. Januar 1954) Regierungsrat, Basel (ab 29. Mai 1953) Generaldirektor der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung, Bern Delegierter des Verwaltungsrates der CIBA Aktiengesellschaft, Basel (bis 29. Mai 1953) Vizepräsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bankgesellschaft, Zürich Direktor der Firma J. R. Geigy A.G., Basel (ab 29. Mai 1953)

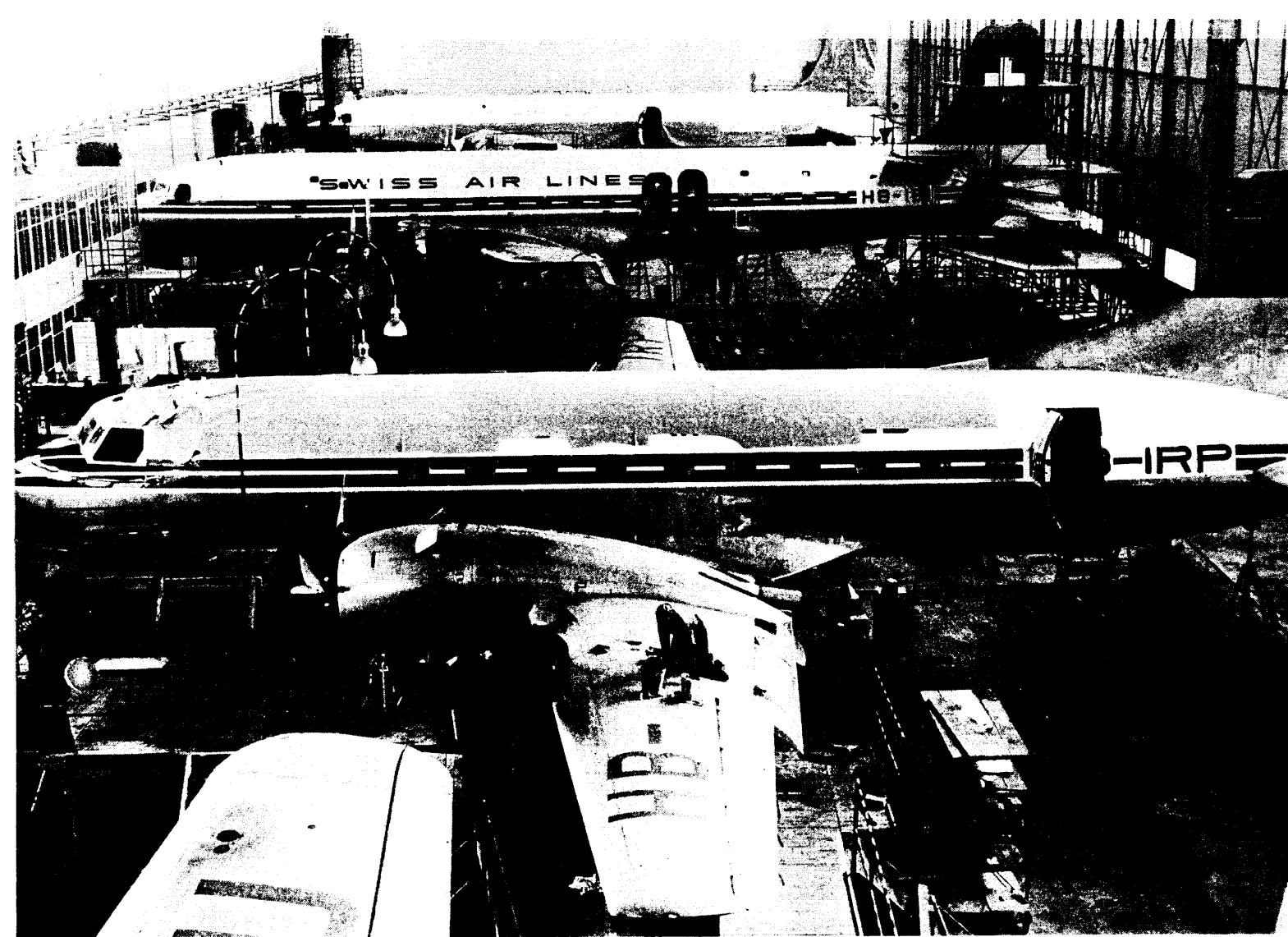
*ernannt gemäss Art. 12, Abs. 3, der Statuten vom 12. Febr. 1947/15. Juni 1951

Verwaltungsrats- ausschuss

Dr. Rudolf V. Heberlein	Präsident
Prof. Eduard Amstutz	Vizepräsident
Edgar Primault	Vizepräsident
Dr. Walter Berchtold	
Dr. Alphonse Ehinger	(† 2. August 1953)
Ing. Georg Fischer	
Ernst Schmidheiny	(ab 21. Dezember 1953)
Dr. Hans Streuli	(bis 31. Januar 1954)

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



Blick in die Werfthalle

1953 in Zahlen (Linienverkehr inkl. Sonderflüge)

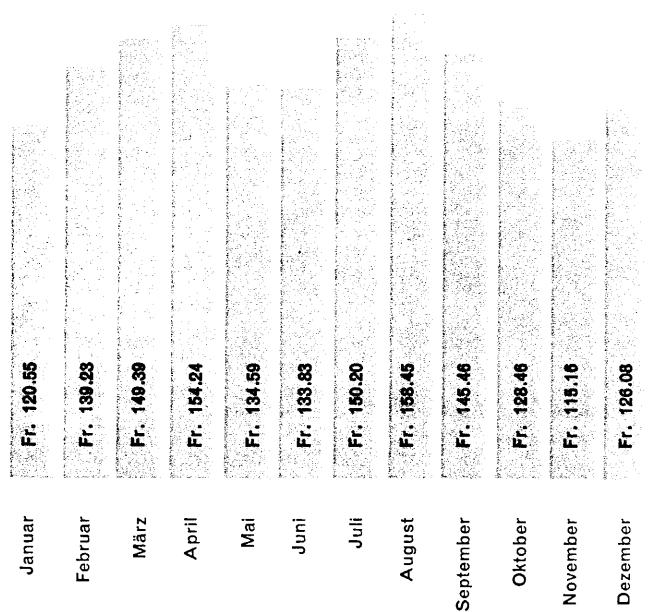
Länge des Streckennetzes	34 070 km	Länge der durchschnittlichen Reise eines Passagiers	1 077 km
Anzahl Flüge	14 265	Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	69,4 %
Flugkilometer	13 160 037	Regelmässigkeit	97,9 %
Flugstunden	39 768	Gesamtertrag	Fr. 86 587 802.10
Angebotene tkm	55 179 972	Ertrag pro 100 angeb. tkm	Fr. 156.92
Ausgenützte tkm	38 289 782	Gesamtkosten (ohne Abschreibungen auf Flugzeugpark und Chartergebühren)	Fr. 79 321 477.77
Davon Passagier-tkm	24 881 891	Kosten pro 100 angeb. tkm	Fr. 143.75
» Fracht-tkm	4 608 202	Reingewinn des Geschäftsjahres	Fr. 1 031 756.76
» Post-tkm	2 230 780		
Beförderte Etappenpassagiere	425 309		

I. Allgemeine Bemerkungen

Im internationalen Luftverkehr war 1953 von einem Abflauen der Konjunktur nichts zu spüren. Die rasche und geradezu erstaunliche Expansion hat im Gegenteil angehalten, und nichts lässt darauf schliessen, dass diese Bewegung in naher Zukunft an Schwungkraft wesentlich verlieren würde.

Verkehrsergebnisse

Die Swissair kann einen besonders erfreulichen Anstieg ihrer Leistungen verzeichnen, der einen erhöhten Einsatz ihres Flugzeugparkes erkennen lässt. Während im Jahre 1952 38,2 Mio. tkm angeboten und 26,7 Mio. tkm ausgenützt wurden, waren es 1953 55,2 Mio. offerierte und 38,3 Mio. ausgenützte tkm. Der Ausnützungsgrad, das heisst das Verhältnis von angebotenen zu ausgenützten tkm, blieb mit 69,4% praktisch gleich wie 1952 (70%). Diese Tatsache ist von besonderer Bedeutung, weil ja im Verkehrswesen eine einmal angebotene, aber nicht ausgenützte Leistung einen unwiederbringlichen Verlust darstellt. Grösste Elastizität in der Anpassung an die Nachfrage und intensive Marktbeobachtung sind daher lebenswichtig. Gesamthaft dürfen namentlich die Ergebnisse unserer Lang- und Mittelstrecken als günstig bezeichnet werden. Diese sind nicht nur an sich wirtschaftlich vorteilhaft, sondern auch etwas weniger den saisonalen Bewegungen der Nachfrage unterworfen, als die Kurzstrecken des Europarates. Proportional haben sich vor allem die Routen nach dem Nahen Osten stark entwickelt. Die Nordatlantiklinie bleibt die wichtigste des ganzen Netzes und hat sehr befriedigend gearbeitet. Auf den Europastrecken hat der Verkehr zwar auch zugenommen, doch bleiben hier noch



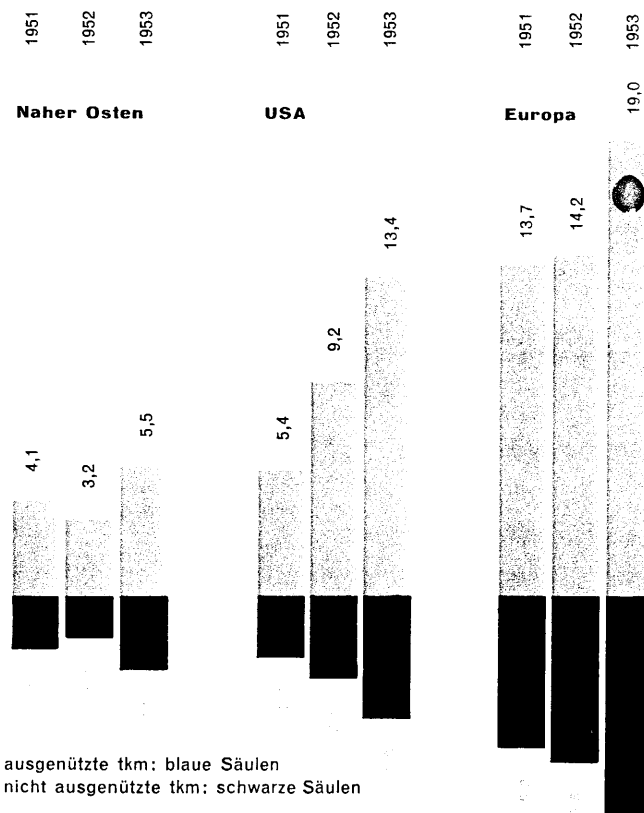
Das auffallende Absinken des relativen Streckenertrages im Monat Mai widerspricht der saisonalen Entwicklung und ist eine Folge der Einführung der Touristenklasse.

Durchschnittliche Streckenerträge je 100 angebotene tkm 1953

viele Wünsche hinsichtlich der Erhöhung der Frequenzen offen. Die Nachfrage hat in Europa noch längst nicht jenes Mass erreicht, das einen wirklich intensiven Luftverkehr nach dem Vorbild der Vereinigten Staaten von Nordamerika erlauben würde.

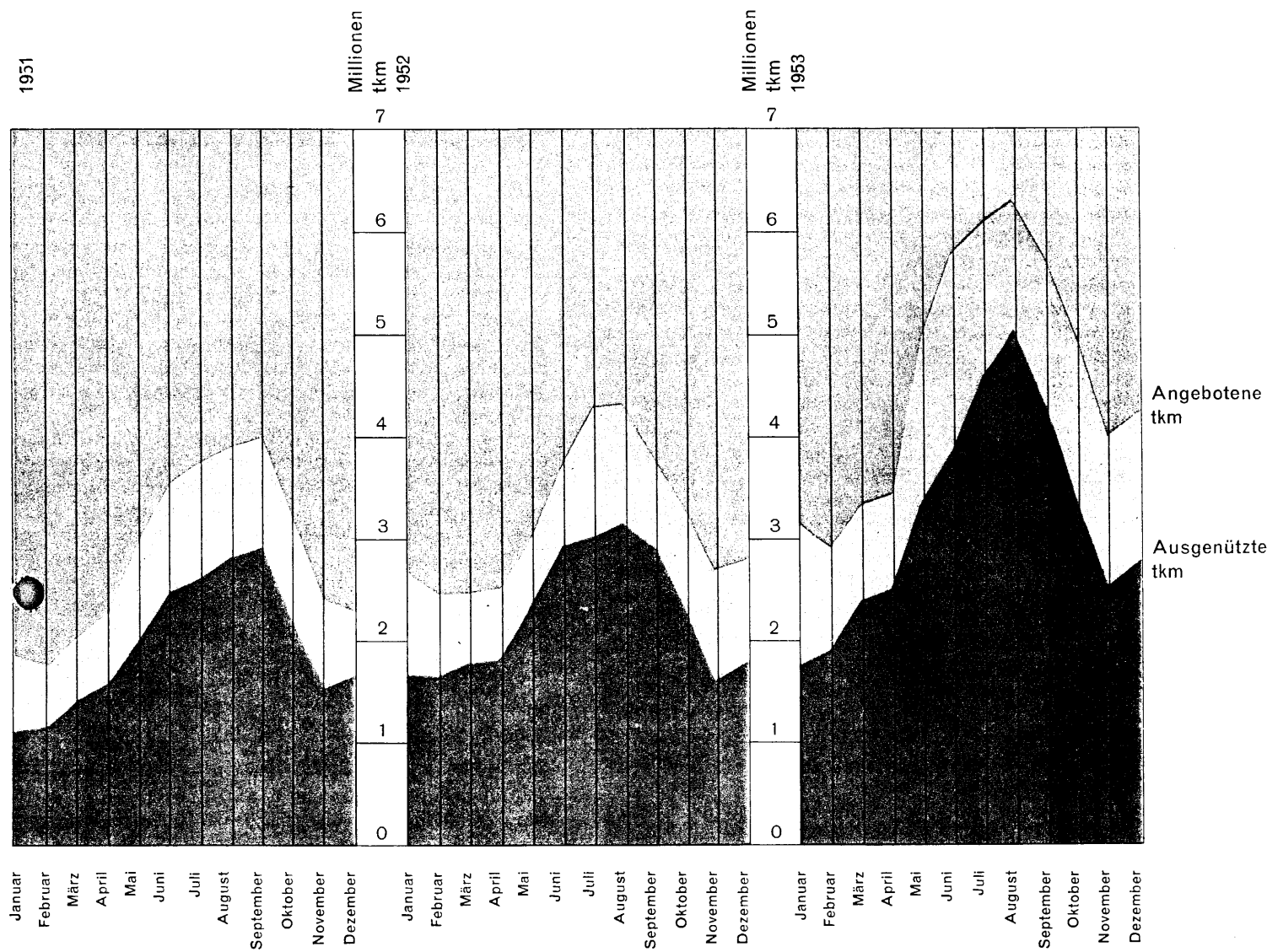
Touristenklasse

Wohl das wichtigste Problem des Jahres ergab sich aus der Einführung der Touristenklasse auf dem Europa- und Nahostnetz. Wir haben bereits letztes Jahr darauf hingewiesen, dass die in der IATA (International Air Transport Association) zusammengeschlossenen Gesellschaften sich im Bestreben nach Gewinnung neuer Benützerkreise einigten, sehr weitgehend die billigere Touristenklasse einzuführen. Da die meisten Gesellschaften den grössten Teil ihres Verkehrs auf diese neuen, stark verbilligten Tarife einstellten, war auch die Swissair gezwungen, in gleicher Weise vorzugehen. Sie behielt zunächst nur ganz wenige Erstklasskurse bei und führte dafür sehr zahlreiche Kurse der Touristenklasse mit engerer Bestuhlung. Dabei bedurfte es einer gewissen Anlaufzeit, bis die Nachfrage dem stark erhöhten Platzangebot folgte. Während die ersten Ergebnisse der Touristenklasse somit eher zu Bedenken Anlass gaben, übertraf dann der Sommerverkehr die Erwartungen eindeutig. In den guten Sommermonaten erreichten Platzangebot und Nachfrage eine für unser Unternehmen noch nie dagewesene Höhe. So wurden im Spitzenmonat August 1953 6,3 Mio. tkm (gegenüber 4,3 Mio. tkm im August 1952) angeboten und 5,1 Mio. tkm ausgenützt (August 1952: 3,1 Mio. tkm). Die Hochsaison



ausgenützte tkm: blaue Säulen
nicht ausgenützte tkm: schwarze Säulen

Regionale Entwicklung von Verkehrsangebot und Transportleistung (ohne Sonderflüge) in Mio tkm 1951-1953



Entwicklung von Verkehrsangebot und Transportleistung

	Flugleistungen km		Verkehrsangebot offerierte tkm		Transportleistungen ausgenützte tkm		Ausnützungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs		
	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index	
Verkehrsangebot, Transportleistung und 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		68,5%
1952		10 385 562		38 155 884		26 684 848		70,0%	
1953		13 160 037		55 179 972		38 289 782		69,4%	
Transportleistungen (Linienverkehr inkl. Sonderflüge)	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	235	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
1952	292 341	476	223 775	563	3 422 987	1222	1 603 528	957	
1953	425 309	692	331 759	835	4 608 202	1646	2 230 780	1332	

hat denn auch beträchtliche Betriebsüberschüsse abgeworfen. Im letzten Quartal trat darauf ein empfindlicher Verkehrsrückgang ein, wenn auch die Leistung noch erheblich über derjenigen der entsprechenden Periode im Vorjahr lag. Die Monate November und Dezember ergaben deutliche Betriebsverluste.

Im ganzen betrachtet, darf die Touristenklasse bisher für die Swissair als ein Erfolg angesprochen werden. Immerhin sind doch gewisse Nachteile für unsere Gesellschaft nicht zu übersehen. Obschon die Touristenklasse zweifellos auch im Geschäftsverkehr benützt wird und überhaupt eine Trennung in Geschäfts- und Ferienverkehr nicht genau durchgeführt werden kann, ist der Zuwachs an Passagieren sicher in erster Linie darauf zurückzuführen, dass immer weitere Kreise das Flugzeug zu Ferienreisen benützen. Mit anderen Worten, die Touristenklasse dient vor allem dem Fremdenverkehr. Damit ergeben sich für unser Unternehmen die typischen Probleme, die sich jeder in grossem Ausmass dem Tourismus dienenden Transportanstalt stellen. Der Touristenverkehr ist vor allem weit mehr als der Berufsverkehr von Saison und Wetter abhängig. Während der Geschäftsmann, der Teilnehmer an internationalen Konferenzen, usw. seine Reisen nach deren Zweck einrichten muss, kann sie der Ferienreisende nach Belieben verlegen, mit einem anderen Transportmittel durchführen oder überhaupt nicht unternehmen. Ist das Wetter ungünstig oder die Konjunktur nicht gut oder die politische Lage unsicher, so wird er auf seine Pläne leicht verzichten. Der Tourist ist in diesem Sinne also nicht ein absolut verlässlicher Kunde. Andererseits unterliegt keinem Zweifel, dass sich der Swissair, als der Luftverkehrsgesellschaft eines klassischen Touristenlandes, auf diesem Gebiet sehr grosse und wertvolle Möglichkeiten bieten, und dass umgekehrt die Swissair unserem Lande seit Einführung der Touristenklasse noch grössere Dienste leistet als zuvor.

In betrieblicher Hinsicht verschärfen sich gewisse Schwierigkeiten. Gerade der zu seinem Vergnügen reisende Flugpassagier bevorzugt bestimmte Reisezeiten; die Flugpläne müssen deswegen auf diese Anforderungen zugeschnitten werden. Das bedeutet, dass nicht nur auf das ganze Jahr bezogen unsere Leistungen sehr ungleichmässig verteilt sind, sondern dass auch an den einzelnen Tagen zu bestimmten Stunden Spitzen höchster Beanspruchung von Personal und Material entstehen, während es daneben flauere Zeiten gibt, wo die Arbeitskräfte und Betriebsmittel nur ungenügend eingesetzt werden können. An Anstrengungen unsererseits, den Verkehr besser über den Tag und die Nacht zu verteilen, fehlt es nicht.

Nach den ersten Erfahrungen mit der Touristenklasse in Europa ist wohl festzuhalten, dass etwas zu radikal vorgegangen wurde, indem man fast überall die Standardklasse ausmerzte. Die Touristenklasse ist keineswegs die einzige für Touristen in Frage kommende Klasse, «die Klasse für Touristen». Auch ein beachtlicher Teil ohne berufliche Notwendigkeit reisender Passagiere wünscht nach wie vor die Bequemlichkeit der Erstklasskurse. Wir haben daher neben der Touristenklasse mit dichter Bestuhlung und einfacher Verpflegung im Berichtsjahr auf gewissen DC-6B-Strecken Erstklassdienste in der klassischen Form geführt, und zwar auf dem gleichen Flugzeug, das auch Touristenklasspassagiere beförderte. Diese gemischten Kurse erzielten im Verkehr mit dem Nahen Osten einen guten Erfolg. Wie andere Gesellschaften tragen auch wir uns mit der Absicht, namentlich im Langstreckenverkehr künftig weitgehend diese Art des Zweiklassensystems zu pflegen und so die Wünsche der Kundschaft besser zu erfüllen.

1953 — ein weiteres Jahr der Vorbereitung

Wie 1952 war 1953 ein Jahr der Vorbereitung. In den letzten Monaten des Berichtsjahres erfolgte die Ablieferung von je drei DC-6B- und Convair-Flugzeugen, und es waren daher die Voraussetzungen für den Einsatz des stark erweiterten Flugzeugparkes für die kommende Zeit zu schaffen. Einmal handelt es sich dabei um interne Massnahmen mit dem Zweck, den Betrieb der grösseren Flotte in jeder Beziehung wirtschaftlich zu gestalten. Die schon letztes Jahr skizzierte Reorganisation des Unternehmens ist nun durchgeführt und hat sich eingespielt.

Grosse Anstrengungen wurden unternommen, um die hohen Gestehungskosten des Unternehmens zu senken, und der Erfolg ist nicht ausgeblieben, denn unsere Gesamtkosten pro 100 off. tkm waren 1953 um fast 13% niedriger als im Vorjahr. Auf diese Weise konnten die erheblichen Tarifsenkungen aufgefangen werden. Die Rationalisierung und die bessere Ausnützung des Flugzeugparkes hat eine unentbehrliche Grundlage für den wesentlich erweiterten Betrieb der kommenden Jahre geschaffen.

Eine weitere wichtige Aufgabe, die gelöst worden ist, bildete die Rekrutierung und Ausbildung zusätzlicher Besatzungen. Die Ausbildung hat uns im Berichtsjahr die Summe von rund 3 700 000.— Fr. gekostet; daran leistet der Bund einen Beitrag von 450 000.— Fr. Wir verfügen nun über die nötigen Besatzungen, um die vergrösserte und intensiv einzusetzende Flotte zu bemannen.

Der Ausbau unserer Verkaufsorganisation im Ausland ging planmässig weiter. Ernstliche Schwierigkeiten zeigten sich dagegen auf der verkehrspolitischen Seite. Zur Erhöhung unserer Frequenzen auf der Nordatlantikstrecke wäre es einmal von grossem Werte gewesen, kommerzielle Transitrechte in London zu erhalten (sogenannte fünfte Freiheit), und entsprechende Verhandlungen wurden mit Grossbritannien und den britischen Luftverkehrsgesellschaften aufgenommen. Trotz der liberalen Haltung, welche die Schweiz gegenüber diesen Gesellschaften von jeher eingenommen hat, zeigte Grossbritannien kein Entgegenkommen. Wie in London, so wird der Swissair auch in Paris die fünfte Freiheit verweigert. — Stark beschwert hat die Leitung im Berichtsjahr auch die Vorbereitung der geplanten neuen Langstrecke nach Südamerika, wo zahlreiche juristische und andere Hindernisse auftraten, die im Berichtsjahr noch nicht durchwegs überwunden werden konnten. Hierauf wird im Bericht über das Jahr 1954 zurückzukommen sein.

Fiskalische Belastungen

Im Jahre 1953 hat die Swissair dem Bund an Zöllen und Umsatzsteuern die Summe von rund 1 300 000.— Fr. abgeliefert. Zur Hauptsache handelt es sich dabei um die Abgaben, die im Zusammenhang mit dem Erwerb der neuen DC-6B- und Convair-Flugzeuge geleistet werden mussten. Da unsere ausländischen Konkurrenten in der Regel durch ihre Staaten mit solchen Fiskalbelastungen verschont werden, fühlt sich die Swissair im Wettbewerb empfindlich benachteiligt und hat wiederholte Anstrengungen unternommen, um zu erreichen, dass Flugzeuge und Ersatzteile bei der Einfuhr nicht besteuert werden, umso mehr, als sie praktisch nicht im schweizerischen Binnenverkehr eingesetzt sind. Leider ist das von uns vertretene Prinzip bisher nicht anerkannt worden.

In unseren Ausbildungskosten 1953 sind die Lande- und Beleuchtungstaxen für Schulflüge mit Fr. 288 443.— und die Benzin-Ausschankgebühren für solche Flüge mit Fr. 32 522.— enthalten.

Regionale Probleme

Bei ihren Bemühungen um Erhöhung der Wirtschaftlichkeit stösst die Swissair gelegentlich auf regionale Ansprüche nach bestimmten Streckenführungen, die sich damit schlecht vereinbaren lassen. Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass die Swissair als nationale Luftverkehrsgesellschaft bestrebt ist, den verschiedenen Landesgegenden nach Möglichkeit zu dienen. Allein sie darf dabei den Gesichtspunkt der Rentabilität ihrer Linien nicht aus dem Auge lassen und muss einen tragbaren Ausgleich herstellen. Wo nur sehr schwache Verkehrsnachfrage besteht, dürfen Prestigeleistungen bei der Aufstellung der Flugprogramme nicht den Ausschlag geben. Die Richtlinie in der Flugprogrammgestaltung muss nach wie vor die Befriedigung echter Verkehrsbedürfnisse bilden. So betrachtet, laufen die Interessen der Swissair und der Flughafenkantone übrigens durchaus parallel. Wo eine starke Nachfrage besteht, lässt sich auch ein lohnender Verkehr aufbauen; ungenügende Nachfrage aber — wir sprechen nicht von einer allenfalls erforderlichen kurzen Anlaufzeit — rechtfertigt es nicht, neue Linien zu verlangen und zu schaffen.

Beziehungen zu anderen Gesellschaften

Bis zu der Generalversammlung der IATA (International Air Transport Association) im Herbst 1953 führte der Direktionspräsident der Swissair das Präsidium dieser Vereinigung fast aller bedeutenden Luftverkehrsgesellschaften; die Swissair bleibt auch 1954 im Exekutivausschuss vertreten. Angesichts der grossen Bedeutung der IATA für die Gestaltung der Tarife, der Beförderungsbedingungen und überhaupt der Ordnung des Wettbewerbs halten wir es für wertvoll, dass die Swissair in der Leitung dieser internationalen Organisation vertreten ist.

Mit einer Anzahl ausländischer Luftverkehrsgesellschaften wurde, wie in früheren Jahren, der Verkehr im Pool durchgeführt. Die Swissair ist sich dabei bewusst, dass der Abschluss von Poolverträgen nicht nur Vorteile bringt. Den Vereinfachungen und Einsparungen im Betrieb kann als Nachteil eine Behinderung der frischen Initiative gegenüber treten. Wo es möglich ist, zieht es die Swissair vor, ihre Entwicklung in freier Konkurrenz zu suchen.

Das von den Gesellschaften Sabena, KLM, Air France, SAS, BEA und Swissair ins Leben gerufene Studienbüro in Brüssel führte eine umfassende Untersuchung über die Gegebenheiten und die Möglichkeiten der Weiterentwicklung des europäischen Luftverkehrs durch, die interessante Erkenntnisse und Hinweise für die Zukunft gab. Diese

Arbeiten werden weitergeführt. — Die Zusammenarbeit mit befreundeten Gesellschaften auf dem Gebiet der technischen und übrigen Bodendienste auf gewissen Stationen zeitigte auch in diesem Jahr befriedigende Ergebnisse.

Ausblick

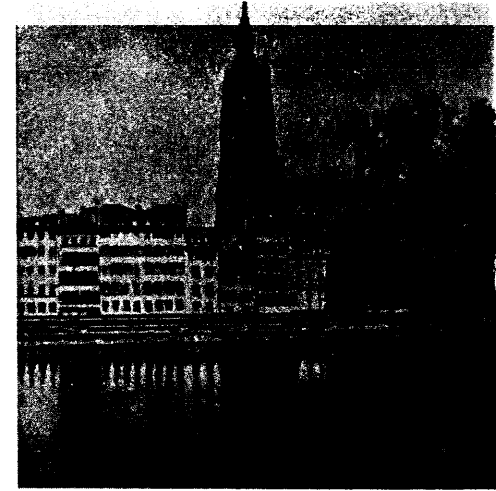
Das Jahr 1954 wird der Swissair eine neue wichtige Bewährungsprobe bringen. Der für unsere Verhältnisse grosse Zuwachs an Leistungskapazität (Verdoppelung der DC-6B-Flotte, annähernde Verdoppelung der Convair-Flotte) stellt die Leitung und alle Dienstzweige vor weittragende neue Aufgaben. Bei den kleinen Gewinnmargen des Luftverkehrs ist es notwendig, dass die vergrösserte Flotte intensiv ausgenutzt und rationell betrieben wird, sowie dass wir weiterhin die grössten Verkaufsanstrengungen unternehmen, um den erforderlichen wirtschaftlichen Erfolg zu sichern. Wir glauben, im Berichtsjahr das Instrument dafür geschaffen zu haben. Indessen hängt nicht alles von uns allein ab. Je mehr wir uns auf den an sich ergiebigeren und volkswirtschaftlich erwünschten Langstreckenverkehr verlegen, desto brennender wird für uns das Problem der kommerziellen Transitrechte auf Zwischenlandeplätzen. Die junge Geschichte des zivilen Luftverkehrs zeigt dabei mit aller Deutlichkeit, dass in der Welt draussen keine Verkehrsrechte verschenkt werden. Der Ausbau der heutigen grossen Interkontinentalverbindungen war begleitet von einem hartnäckigen Kampfen und erbitterten Kampf zwischen den Grossmächten des Weltluftverkehrs, die jetzt infolgedessen zäh an den errungenen Positionen festhalten. Wenn wir uns nun, spät und als kleine Gesellschaft, auch um einen Platz auf diesen Märkten bemühen, dürfen wir nicht erwarten, mit offenen Armen empfangen zu werden. Unsere Ausgangslage ist indessen keineswegs hoffnungslos. Die Schweiz hat durch ihre zentrale Lage wenigstens in Friedenszeiten begehrte Verkehrsrechte anzubieten. Sie hat diese stets in liberaler Weise vergeben, aber es ist durchaus natürlich, wenn sie heute dafür auch angemessene Gegenrechte für die Swissair verlangt. Luftverkehrspolitik muss in der Schweiz vermehrt als Handelspolitik aufgefasst werden. Wir freuen uns, dass auch in diesen Fragen die schweizerische Öffentlichkeit hinter der Swissair steht, und sehen, im Glauben an die Entwicklung des Luftverkehrs, mit Optimismus in die Zukunft.

Zu dieser positiven Einstellung glaubt die Swissair namentlich im Hinblick auf ihre bisherigen Erfolge berechtigt zu sein. Sie hat 1953 ihre Verpflichtungen gegenüber der Eidgenossenschaft auf Erlegung der Chartergebühren und der vertraglich festgesetzten Einlage in den Amortisationsfonds wieder vollumfänglich erfüllt. Die Verstärkung des Flugzeugparkes erforderte zwar die Beanspruchung beträchtlichen Fremdkapitals, doch ist dieses durch die vorhandenen Anlagewerte reichlich gedeckt, und mit der Rückzahlung der Kredite soll ungesäumt begonnen werden. Wir hoffen, 1954 werde sich als ein weiteres Jahr der inneren und äusseren Konsolidierung erweisen.

Streckennetz der Swissair



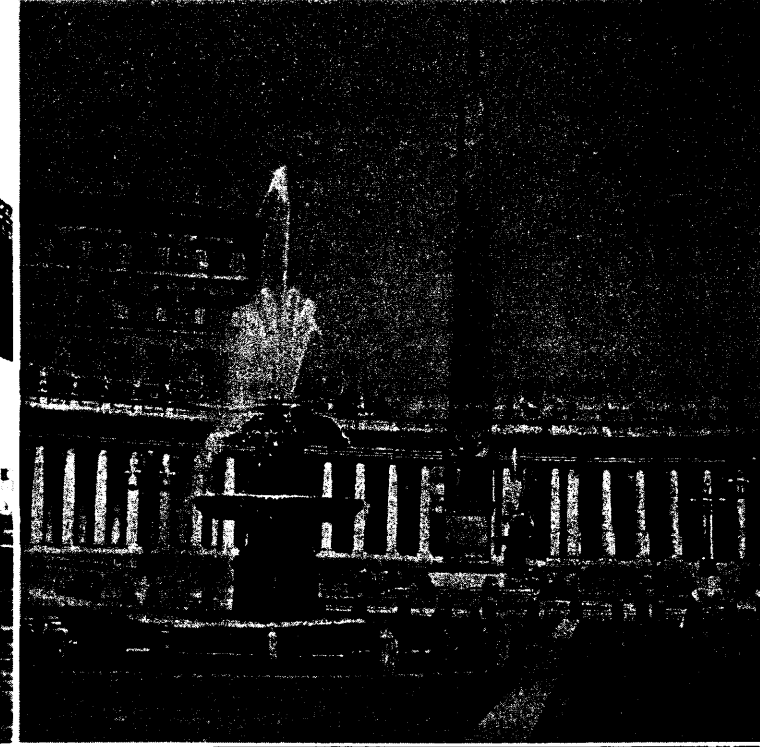
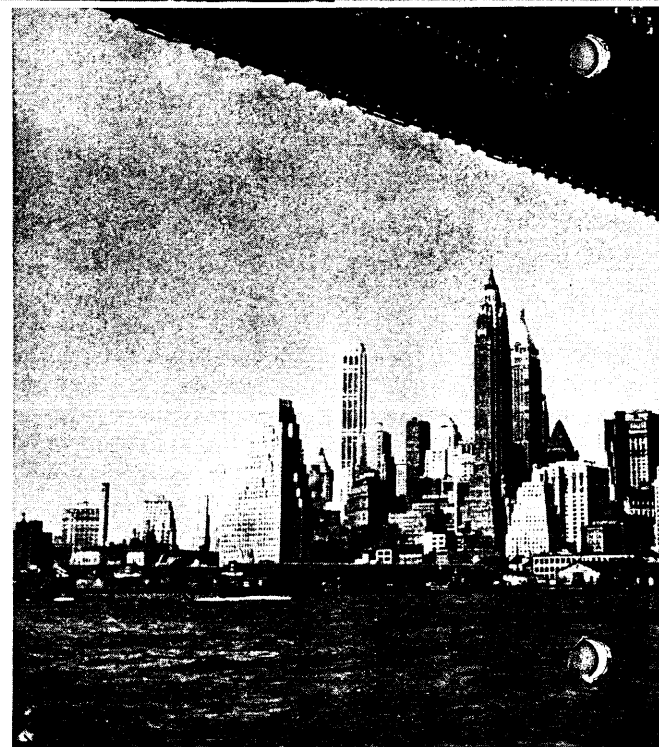
Tel Aviv



Frankfurt

- Amsterdam
- Athenai
- Barcelona
- Basel
- Beirut
- Beograd
- Bern
- Bruxelles
- Cairo
- Düsseldorf
- Frankfurt
- Genève
- Hamburg
- Innsbruck
- Istanbul
- Kopenhagen
- London
- Manchester
- Milano
- München
- New York
- Nice
- Paris
- Praha
- Roma
- Shannon
- Stuttgart
- Tel Aviv
- Wien
- Zürich

New York

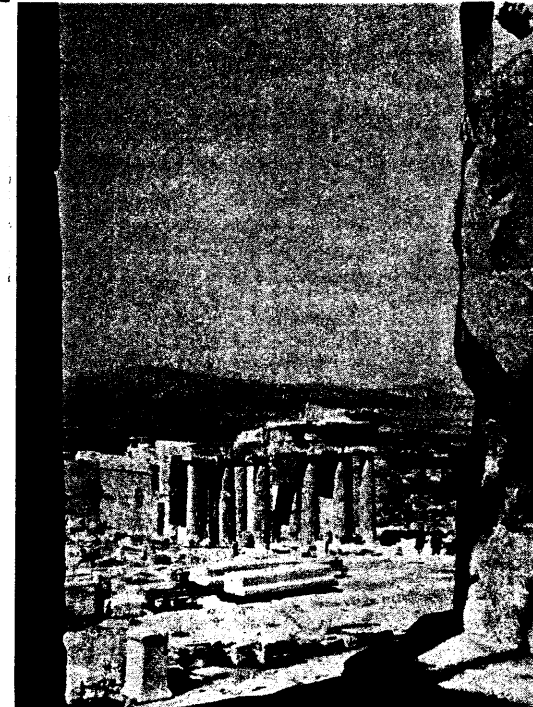


Roma

Amsterdam



Athenai



Bruxelles



II. Verkehr

Gebiete	Passage	Übergepäck	Fracht	Post	Total	%
Zusammensetzung der Streckenerträge 1953						
Europa	34 090 657.53	1 129 638.48	2 855 699.86	2 908 934.37	40 984 930.24	54,0
Naher Osten	7 788 539.53	301 698.49	951 019.19	487 879.55	9 529 136.76	12,5
Nordatlantik	18 578 504.68	347 986.12	2 252 312.36	4 236 073.95	25 414 877.11	33,5
	60 457 701.74	1 779 323.09	6 059 031.41	7 632 887.87	75 928 944.11	100,0
	62 237 024.83 = 82,0% = 8,0% = 10,0% = 100%					

Es wurde bereits eingangs darauf hingewiesen, dass trotz starker Steigerung des Angebotes der erfreuliche Ausnützungsgrad, den wir im Vorjahre erzielten, praktisch gehalten werden konnte.

Zu diesem günstigen Ergebnis hat vor allem der Nordatlantikverkehr beigetragen. Der Anteil dieses Verkehrs am Gesamtverkehr stieg gegenüber dem Vorjahr leicht (von 32% auf 34%) an; in der Intensität der Ausnützung steht er mit 73% an der Spitze, wozu auch die verhältnismässig günstigen Resultate in der stillen Saison beitrugen. Die feste Tendenz auf dieser Strecke lässt uns der für das nächste Jahr geplanten Vermehrung der Nordatlantikkurse mit Zuversicht entgegenblicken.

Auch die Nahoststrecken erbrachten, als Ganzes gesehen, gute Resultate, welche den Ausbau des Streckennetzes durch die Einführung je eines Doppelkurses nach Istanbul und Kairo, unter Einbezug von Beirut, rechtfertigten. Auch diese Strecken stellten besonders in den sonst schwächeren Herbst- und Wintermonaten ein willkommenes Element des Ausgleiches dar. Im Jahresdurchschnitt blieb allerdings der Ausnützungsgrad der Nahoststrecken mit 66% hinter demjenigen der Europastrecken zurück, was vor allem auf die noch etwas unruhige politische Lage in verschiedenen Ländern des Nahen Ostens zurückzuführen sein dürfte.

Auf dem Europeanetz wirkte sich die Einführung der Touristenklasse in typischer Weise aus: im Sommer waren Höchstbesetzungen die Regel, während nach Saisonende die Nachfrage rasch absank; in den letzten Monaten des Jahres waren einzelne Strecken sehr schwach besetzt, namentlich nach den nördlich gelegenen Bestimmungen, und der regionale durchschnittliche Ausnützungsgrad lag z. B. im Dezember 1953 mit 58,2% wesentlich sowohl unter dem Gesamtjahresdurchschnitt des Unternehmens (69,4%), als auch unter dem regionalen Jahresmittel (68,2%) des Europeanetzes, und zwar selbst angesichts der saisonal

niedrigen Verkehrsleistungen. Im allgemeinen ist festzuhalten, dass das Europeanetz wichtige Zubringerfunktionen für die Lang- und Mittelstrecken zu erfüllen hat und seine Verkehrsergebnisse auch in diesem Zusammenhang gewürdigt werden müssen.

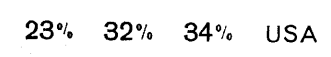
Die im Berichtsjahr neu eingeführten Nachtstrecken wiesen leider zum Teil nur eine schwache Besetzung auf. Wir glauben aber, dass sich diese Art von Verkehr in Europa noch in einem Anfangsstadium befindet und dank niedriger Tarife weiter entwickelt werden kann.

Von den insgesamt im Jahre 1953 angebotenen 55,2 Mio. tkm wurden 38,3 Mio. tkm ausgenutzt; davon entfielen 31,5 Mio. tkm auf den Passagier- und Gepäck-, 4,6 Mio. tkm auf den Fracht- und 2,2 Mio. tkm auf den Postverkehr. Die Zunahme betrug im Passagierverkehr 48%, im Frachtverkehr 35% und im Postverkehr 39% gegenüber 1952. Wie infolge Einführung der Touristenklasse zu erwarten war, ist die grösste Zunahme beim Passagierverkehr zu verzeichnen. Mit Bezug auf Fracht und Post sind die erzielten Erfolge, nach den im Berichtsjahre vorherrschenden Umständen gewürdigt, ebenfalls befriedigend. Für 1954 ist ein weiterer Ausbau des Frachtverkehrs, namentlich durch Einführung von Frachtkursen auf der Nordatlantikkurve, geplant.

Mit der raschen Steigerung der angebotenen Leistungen musste auch eine entsprechende Intensivierung der Verkaufsanstrengungen einhergehen. Es erwies sich als unumgänglich, bestehende Aussenvertretungen zu verstärken und neue Vertretungen zu eröffnen. Seit 1953 tritt die Swissair auch in Wien und Philadelphia mit eigenen Vertretungen auf; überdies wurden in Jerusalem, Stockholm und Bonn Zweigstellen eingerichtet. An dem grossen Verkaufserfolg des Berichtsjahres haben die Aussenvertretungen einen massgeblichen Anteil; ihre Tätigkeit hat sich, im gesamten gesehen, als äusserst fruchtbar und zufriedenstellend erwiesen.

Entwicklung der Streckenergebnisse nach Ladekategorien in Mio Franken

	Fracht			Post			Passagen		
1951	4,3	5,1	6,1	5,2	7,0	7,6	42,3	49,3	62,2
1952									
1953									



Entwicklung des prozentualen Anteils der Regionen an der Gesamtverkehrsleistung

1951 1952 1953

III. Betrieb

Das Streben nach grösstmöglicher Sicherheit ist die oberste Maxime der Swissair. Es ist uns daher eine besondere Genugtuung, darauf hinweisen zu dürfen, dass sich 1953 im Flugdienst kein Unfall ereignete, bei dem Personen verletzt oder getötet worden wären. Wir sind dafür dem fliegenden Personal und seinen Instruktoren, aber auch allen Mitarbeitern am Boden, auf deren Gewissenhaftigkeit die Flugsicherheit mitberuht, Dank schuldig. — Auch die Regelmässigkeit der Flüge, die zufolge der Witterungsverhältnisse am Jahresende leider etwas abnahm, darf mit 97,9% im Jahresdurchschnitt als befriedigend bezeichnet werden, für die Monate März bis September mit jeweils über 99% (Juli: 100%) sogar als sehr gut. Soweit es sich bei der Erhöhung der Flugsicherheit um den staatlichen Flugsicherungsdienst mit seinen Flughilfsmitteln handelt, haben wir darauf keinen direkten Einfluss, ausser dass selbstverständlich den geltenden Regeln nachgelebt wird. Dagegen liegt die Verantwortung für den Ausbildungsstandard der Besatzungen bei den Luftverkehrsgesellschaften, und es ist unsere Sache, für eine allen Ansprüchen genügende Schulung zu sorgen. Wir müssen hierbei der allgemeinen Entwicklung im Luftverkehr Rechnung tragen. Es genügt im heutigen Linienbetrieb nicht mehr, sich auf fliegerisches Gefühl, Intuition und Erfahrung zu verlassen. In der Schulung wird grösstes Gewicht auf die drillmässige Erfassung der vorkommenden Flugsituationen gelegt. Minutiöse Reglemente über die Aufgaben der Besatzungen erweisen sich als unentbehrlich. Eine rationelle Einsatzplanung lässt es längst nicht mehr zu, die Mitglieder einer Besatzung in stets gleicher Zusammensetzung fliegen zu lassen, so dass ein Pilot heute mit diesem Co-Piloten, Bordfunker, Mechaniker und morgen mit einem anderen ein Flugzeug führen muss; das dadurch entfallende Zusammenspiel aus längerer Gewöhnung war durch allgemeingültige Dienstvorschriften zu ersetzen. Die Redaktion solcher technischer Reglemente erforderte im letzten Jahre einen ausserordentlich grossen Aufwand an Zeit.

Die Vermehrung des Pilotenbestandes und die Sorge um ein möglichst hohes Niveau der Ausbildung führt uns notgedrungen zu einer weitgehenden Spezialisierung. Soweit die betrieblichen Verhältnisse gestatten, werden wir jeden Piloten nur noch einen Flugzeugtyp fliegen lassen. Damit wir im übrigen dauernd die Gewähr besitzen, dass jeder unserer Piloten die erforderlichen theoretischen und praktischen Kenntnisse besitzt, hat jeder in regelmässigen Abständen Kontrollflüge unter Aufsicht eines Instruktors durchzuführen.

Das modernste Mittel zur Schulung des fliegenden Personals ist der «Flight Simulator». Seit Jahren ist der Linktrainer dem einzelnen Piloten für die Erlernung des Blindfluges unentbehrlich, und wird das Zusammenspiel der verschiedenen Besatzungsmitglieder an Attrappen, sog. «mock-ups» erlernt. Diese Behelfe sind nun zum Flight Simulator weiterentwickelt worden. Der Flight Simulator ist eine genaue Nachbildung des Cockpits einer Verkehrsmaschine, bei der sämtliche Bedienungshebel, Instrumente, usw. nicht nur markiert, sondern mit einem elektronischen Mechanismus verbunden sind, der die Reaktionen eines Flugzeuges in der Luft genau wiedergibt, «simuliert». Dadurch wird es möglich, alle denkbaren Flugsituationen nachzuahmen und ihre Bewältigung im drillmässigen Zusammenwirken der Mannschaft zu erproben und zu üben. Selbst schwierigste Lagen, die im Schulflugzeug wegen Gefährdung von Menschen und Material nicht herbeigeführt werden dürfen, können exerziert werden. Durch den Flight Simulator ist es somit möglich,

einen bisher nicht gekannten Grad von Gründlichkeit und Vielseitigkeit der Flugausbildung zu erreichen und damit die Flugsicherheit wesentlich zu erhöhen. Trotz der sehr erheblichen Kosten entschloss sich der Verwaltungsrat, im Hinblick auf die günstigen Erfahrungen anderer Gesellschaften, im vergangenen Jahre zur Bestellung eines solchen Flight Simulators für DC-6B; er liess sich dabei von der Überzeugung leiten, dass finanzielle Bedenken vor der wichtigsten Forderung nach Flugsicherheit zurückzutreten haben.

Betriebliche Probleme des Flugdienstes

Die Modernisierung der Bodenanlagen der staatlichen Flugsicherungsnetze nahm leider nicht den erwarteten Verlauf. Hatten wir im Hinblick auf den Ausbau des Telefonieverkehrs gehofft, dieses Jahr eine grössere Anzahl von Europastrecken ohne Bordfunker befliegen zu können, so sahen wir uns in diesen Erwartungen getäuscht. Aus finanziellen und politischen Gründen geht der Ausbau der Airways, der besonders gesicherten Luftstrassen, und die Umstellung auf den Telefonieverkehr nur zögernd vor sich. Immerhin konnten seit Beginn des Sommerflugplans sämtliche Deutschlandstrecken und der Kurs nach Kopenhagen unter ausschliesslicher Verwendung der Radiotelefonie befliegen werden, wozu in der Folge noch die Strecken nach Amsterdam und Wien kamen.

Die dadurch für andere Aufgaben freiwerdenden Bordfunker konnten bereits in zwei Kursen zu Navigatoren umgeschult werden, so dass die Befliegung der vermehrten Langstreckenkurse im Jahre 1954 ohne Neueinstellung fremder Navigatoren möglich sein dürfte.

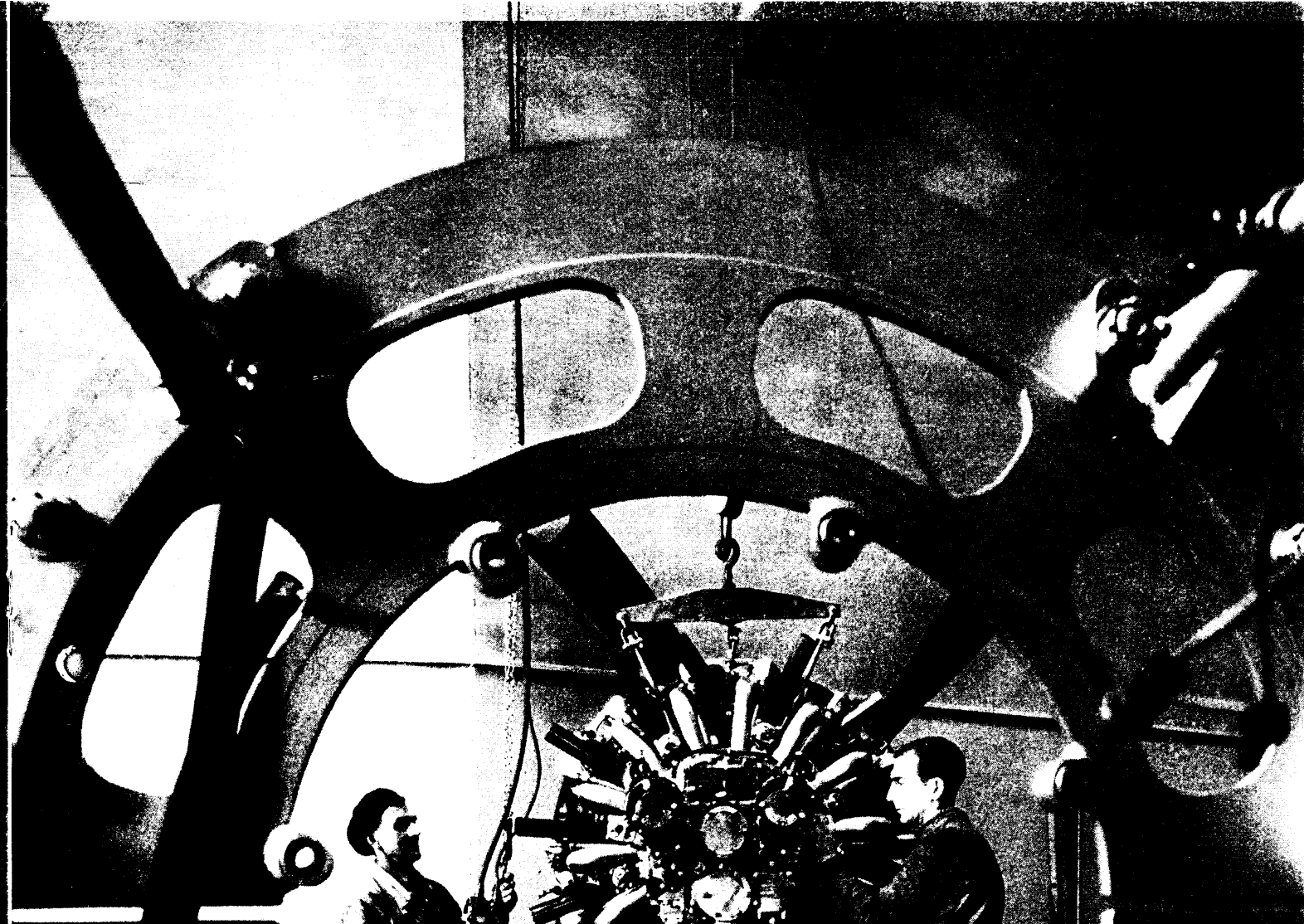
Der im Dezember durchgeführte Streik der Flugsicherungsorgane in Frankreich wirkte sich auch für uns sehr nachteilig aus, indem eine Anzahl Kurse ausfielen und auf Strecken nach anderen Ländern (z. B. im Englandverkehr) grosse Umwege geflogen werden mussten.

Trotz aller technischen Errungenschaften ist der Nebel immer dann noch ein unangenehmer Feind des Luftverkehrs, wenn er sich bis tief auf die Pisten, unter die Sicherheitslandeminima senkt. Da auch in diesen Fällen die Sicherheit allem anderen vorangehen muss, kommt es zur Einstellung des Flugverkehrs auf den betreffenden Flugplätzen, zum Anflug anderer Plätze, usw. Im Betrieb der Swissair hat die besonders ausgeprägte Nebelperiode im November und Dezember 1953 merkliche Ertragsausfälle und zusätzliche Kosten verursacht.

Betriebliche Probleme der Bodendienste

Der Bezug des neuen Flughofes Zürich-Kloten brachte eine beträchtliche Veränderung der Voraussetzungen für die dortigen Bodendienste. Die modernen, grosszügigen Räumlichkeiten tragen wesentlich zur Erhöhung der Bequemlichkeit von Passagieren und Zuschauern bei, bedingten in unserem Betrieb jedoch gewisse Umorganisationen und Personalvermehrungen.

Im Zusammenhang mit dem Bezug des neuen Flughofes in Kloten wurde geprüft, ob wir unsere Bordverpflegung zukünftig vom Flughafenrestaurant beziehen sollten. Es erwies sich jedoch nach eingehender Untersuchung zweckmässiger, am eigenen Verpflegungsbetrieb festzuhalten. Von unserem Verpflegungsdienst wurden im Berichtsjahr



▲ Ein wichtiges Ereignis des vergangenen Jahres war für die Swissair die Eröffnung des Flughafes Kloten.

Vorbereitungsraum zum Motorenprüfstand ▶

rund 300 000 Portionen (1952 rund 180 000 Portionen) zur Abgabe an eigene Flugpassagiere und solche fremder Gesellschaften zubereitet.

In New York verlegte die Swissair ihre Passagierabfertigung im November in den neuen «East Side Air Terminal», das zentrale Abfertigungsgebäude in Manhattan.

IV. Flugzeugpark und technischer Betrieb

Gegen Jahresende trafen die drei letzten von uns bestellten DC-6B ein. Die Swissair verfügt nun über sechs Flugzeuge dieses Typs. Sie bilden das ausgesprochene Schwergewicht der Flotte und geben der Swissair eine beachtliche Stellung im Langstreckenverkehr. Der DC-6B ist zweifellos für unsere Zwecke das beste und wirtschaftlichste Flugzeug; wir sind der Überzeugung, dass er sich auf eine Reihe von Jahren hinaus mit Erfolg behaupten wird. Durch den Erwerb von drei weiteren Convairs 240 wurde der Bestand dieser Gruppe von Flugzeugen, die sich im europäischen Verkehr sehr bewährt haben, auf sieben Einheiten erhöht. Daneben besitzen wir nach wie vor drei DC-4, die als «Gewichtsträger» in der Touristenklasse und im Frachtverkehr gute Resultate bringen. Die grosse Zeit des tausendfach erprobten DC-3 ist dagegen wohl vorüber. Immer noch ist dieses Flugzeug äusserst zuverlässig, aber seine Kapazität ist bei den heutigen Tarifen zu klein. Der DC-3 könnte immerhin in einem intensiven «Hüpferverkehr»

noch eine sehr nützliche Rolle spielen, doch erweist sich hier die Aufteilung Europas in zahlreiche Staaten, von denen jeder die Cabotagerechte für sich selber reserviert, als hinderlich. So wird es wohl bald zu einem allmählichen Abbau der DC-3-Flotte kommen.

Das Verbindungsflugzeug Messerschmitt «Taifun», das in unserem Betrieb keine genügende Ausnützung mehr fand, wurde vom Eidg. Luftamt angekauft.

Mit Bezug auf die Beschaffung von Düsen- oder Turbo-propellerflugzeugen hat der Verwaltungsrat noch keinen Beschluss gefasst, weil ihm die Lage bisher nicht genügend geklärt erschien und es vorerst einmal notwendig ist, die jetzige, den Erfordernissen der Gegenwart durchaus entsprechende Flotte ausgiebig einzusetzen und planmässig abzuschreiben. Die Swissair stellt sich damit auf einen Standpunkt, der auch von führenden amerikanischen Fluggesellschaften eingenommen wird.

Die Swissair verfolgt die Entwicklung des Helikopterverkehrs mit grossem Interesse. Mit Rücksicht auf die Topographie unseres Landes, seine verkehrsgeographische Lage und den Entwicklungsstand der Helikopter wäre es noch zu früh, im heutigen Zeitpunkt an die Anschaffung von Helikoptern zu denken. Einstweilen hat sich die Swissair an der Schweizerischen Helikoptergesellschaft beteiligt, die sich die Durchführung praktischer Versuche mit Helikoptern zum Ziel gesetzt hat.

Über die Kaskoversicherung unserer Flugzeuge konnte im Berichtsjahr mit den eidgenössischen Behörden und der Unfallversicherungsgesellschaft «Winterthur» eine neue Regelung getroffen werden, welche den schrittweisen Übergang zur Eigenversicherung ermöglicht. Formell handelte es sich dabei im Verhältnis zur Eidgenossenschaft um eine entsprechende Abänderung des Amortisationsfondsvertrages.

Ende des Jahres umfasste unser Flugzeugpark:

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

Die vier DC-3 aus der Vorkriegszeit sind zum Verkauf bestimmt.

Technischer Betrieb

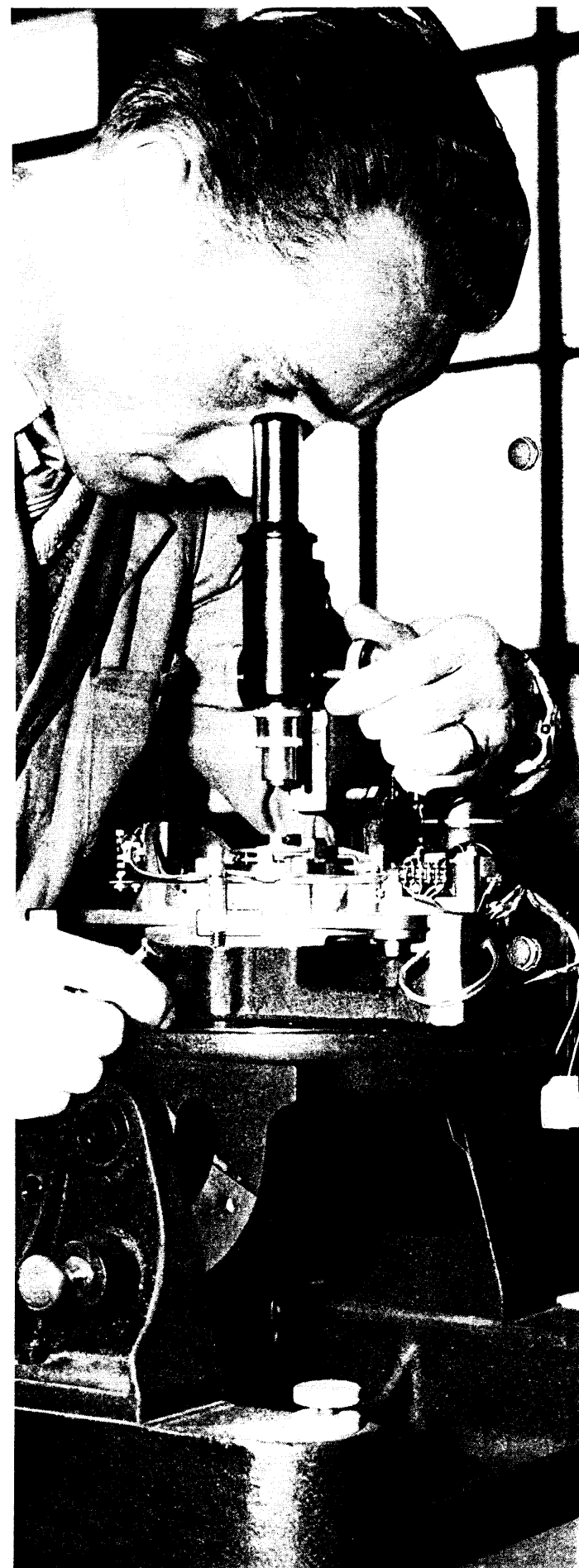
Die Senkung unserer relativen Kosten ist sehr weitgehend eine Folge der fortschreitenden und sorgfältigen Rationalisierungsmassnahmen im technischen Betrieb. Die Möglichkeiten zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit sind denn auch hier besonders gross.

Beträchtliche Einsparungen liessen sich vor allem durch die Erhöhung der Laufzeiten der Motoren und Propeller, sowie die Verlängerung der Kontrollintervalle erzielen. Sorgfältige Prüfungen hatten ergeben, dass diese Massnahmen ohne jede Gefährdung der Flugsicherheit getroffen werden durften.

Um die langen Standzeiten zu vermeiden, die sich bei Totalüberholungen von DC-6B ergeben, und welche gerade die im Langstreckenverkehr benötigten Flugzeuge im Winter stilllegen, wurde für die DC-6B das System der Progressivüberholungen eingeführt, bei welchem sich die einzelnen Standzeiten in sinnvoller Weise aufteilen lassen. Auch ein Programm für Progressivüberholungen der Convairs ist bereits ausgearbeitet und wird ab 1954 durchgeführt.

Die systematische Kontrolle der Arbeitsabläufe durch Betriebsaufnahmen wurde mit dem Ziel grösserer Produktivität auch dieses Jahr mit gutem Erfolg fortgesetzt. Der Bau der neuen Motorenwerkstatt in Kloten geht seiner Vollendung entgegen, so dass auch hier 1954 die Voraussetzungen für optimale Arbeitsbedingungen geschaffen sein sollten.

Gewisse Einsparungen liessen sich ferner mit der Senkung der Magazinbestände durch Verwendung überzähligen Materials bei Revisionsarbeiten für Dritte erzielen. Solche Aufträge konnten in vermehrtem Masse übernommen werden; sie brachten uns insgesamt über 2 Millionen Franken ein.



Gegenüber dem Personalbestand vom 31. Dezember 1952 (2084 Personen) erhöhte sich der Bestand während des Berichtsjahres um nahezu einen Fünftel auf 2403 Personen. Es darf daran erinnert werden, dass die Verkehrsleistung im Berichtsjahr um 44½% angestiegen ist, das Verhältnis von Personalbestand und erbrachten Leistungen sich also weiterhin zufriedenstellend entwickelt. Der Personalbestand wird nach wie vor unter strenger Kontrolle gehalten. Unsere Personalkosten fallen des hohen schweizerischen Lohnniveaus wegen ohnehin im Vergleich zu denjenigen anderer Gesellschaften schwer ins Gewicht; um so mehr müssen wir darauf achten, wenigstens der Zahl nach grösste Zurückhaltung zu üben. Dass wir nur gut qualifizierte Angestellte brauchen können, ist eine Selbstverständlichkeit. Die Ausbildungskosten sind 1953, wie erwähnt, wiederum ausserordentlich gestiegen, wobei besonders die zahlreichen Umschulungen beim fliegenden Personal den Ausschlag gaben.

Nach längeren Vorarbeiten konnte unter der sachkundigen und tatkräftigen Mithilfe, die Herr Prof. Dr. W. Saxer (E.T.H.) leistete, 1953 eine Versicherungseinrichtung für das gesamte Personal (mit Ausnahme des fliegenden Personals, das bereits eine eigene Versicherung besass) ins Leben gerufen werden. Da die anfänglich zur Verfügung stehenden Mittel, gemessen an dem bereits recht grossen Personalbestand, bescheiden sind, wurde dabei eine Kombination von Spar- und Risikoversicherung gewählt. Zum Ausgleich der Teuerung wurde dem Personal, das dem Gesamtarbeitsvertrag von 1948 untersteht, wiederum eine Teuerungszulage von 5% ausgerichtet.

Die Arbeitsbedingungen der Piloten und Bordfunken wurden in einem neuen Gesamtarbeitsvertrag geordnet. Es war erfreulich, dass die in diesem Zusammenhang geführten

Besprechungen im Geiste des Verständnisses für die gegenseitigen Anliegen verliefen und zu einer beide Teile befriedigenden Regelung führten.

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.

Gesamtertrag pro Angestellten 1951-1953

1951	Fr. 34 339.75
1952	Fr. 34 356.05
1953	Fr. 37 778.25



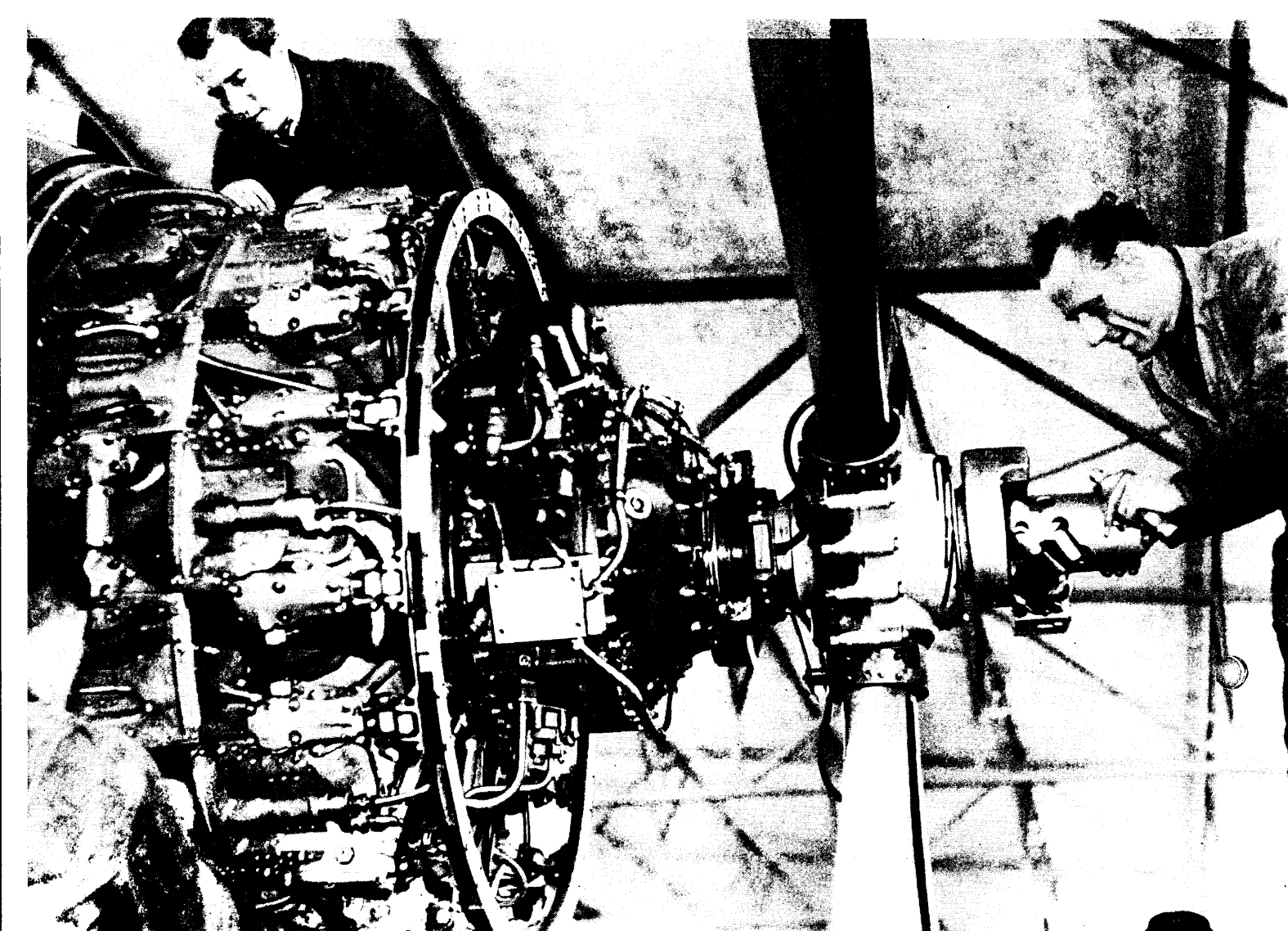
VI. Verwaltungsrat

Anlässlich der Generalversammlung vom 29. Mai 1953 haben die Herren Dr. Rudolf Speich, Dr. Arthur Wilhelm und Dr. Georg Hasler ihren Rücktritt aus dem Verwaltungsrat genommen. Als neue Mitglieder bezeichnete die Generalversammlung die Herren Dr. Samuel Schweizer, Dr. Hans P. Zschokke und Dr. Ernst R. Froelich. Anstelle des zurücktretenden Herrn Ständerat Dr. h. c. Gustav Wenk bezeichnete der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt Herrn Regierungsrat Dr. Hans P. Tschudi als seinen neuen Vertreter.

Herr Dr. h. c. Hans Streuli wurde im Berichtsjahr zum Bundesrat gewählt und legte daher anfangs 1954 sein Mandat als Mitglied des Verwaltungsrates und des Aus-

schusses nieder. Die Swissair möchte nicht verfehlen, Herrn Bundesrat Dr. Streuli auch an dieser Stelle für seine hochgeschätzte Mitarbeit zu danken und ihm ihren herzlichen Glückwunsch auszusprechen.

Am 2. August 1953 verschied ein mit unserem Unternehmen eng verbundener Pionier und unentwegter Förderer des schweizerischen Zivilluftverkehrs, Herr Dr. Alphonse Ehinger, der während langer Jahre das Verwaltungsratspräsidium der Swissair geführt und in der Folge dem Ausschuss des Verwaltungsrates angehört hatte. Sein unerwarteter Tod hat tiefe Trauer ausgelöst. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung bewahren Herrn Dr. Ehinger ein dankbares und ehrendes Andenken.



Die Positionen «Amortisationsfonds und Versicherungskonto beim Bund» zeigen per 31. Dezember 1953 folgendes Bild:

Aktiven		Passiven	
Unser Guthaben aus dem Amortisationsfonds per 1.1.1953	Fr. 10 472 351.35	Bevorschussung unserer Einlagen 1950 bis 1952	Fr. 10 313 062.45
Zahlungen des Fonds für Schadenfälle HB-IRS und HB-ILU	Fr. 159 288.90	Unsere Einlageverpflichtung 1953	Fr. 4 433 162.37
	Fr. 10 313 062.45		Fr. 14 746 224.82
Unsere Einlageverpflichtung pro 1953	Fr. 4 433 162.37	Bevorschussung des Versicherungskontos	Fr. 1 000 000.—
Total Amortisationsfonds	Fr. 14 746 224.82		Fr. 15 746 224.82
Unser Guthaben aus dem Versicherungskonto	Fr. 2 398 252.—		
	<u>Fr. 17 144 476.82</u>		

Die Abschreibungen im Sinne unserer Statuten und des Fondsvertrages mit dem Bund sind auch im Jahre 1953 vollumfänglich herausgewirtschaftet worden, ebenso die Chartergebühren für die uns vom Bund überlassenen beiden DC-6B-Flugzeuge. Auch unsere Einlageverpflichtungen gegenüber dem Versicherungskonto sind ganz erfüllt.

Der in der Bilanz per 31. Dezember 1952 ausgewiesene Angestelltenfürsorge-Reservefonds ist seinem Zweck entsprechend aufgelöst und der Betrag von Fr. 990 000.— der neu ins Leben gerufenen allgemeinen Pensionskasse der Swissair überwiesen worden.

Der Flugzeugversicherungs-Reservefonds im Betrag von Fr. 349 008.27 ist, zufolge der neuen Ordnung der Flugzeug-Kaskoversicherung, entbehrlich geworden. Er wurde daher in den statutarischen Reservefonds übergeführt, der in der Bilanz entsprechend erhöht erscheint.

Unsere Jahresrechnung 1953 schliesst wie folgt ab:

		Rechnung 1952
Gesamte Transport- und übrige Erträge	Fr. 86 587 802.10	Fr. 67 756 758.87
Gesamte Betriebskosten (vor Berücksichtigung der Chartergebühren und Abschreibungen)	Fr. 77 533 102.04	Fr. 60 588 581.11
Brutto-Betriebsüberschuss	Fr. 9 054 700.06	Fr. 7 168 177.76
Hieraus sind zu decken:		
a) Die Chartergebühren pro 1953 an den Bund für die beiden DC-6B HB-IBA und HB-IBE (gemäss Chartervertrag) mit	Fr. 2 134 236.20	
b) Der Abschreibungsbedarf für 1953 im Sinne der Statuten sowie unter Berücksichtigung unserer Verpflichtungen aus dem Fondsvertrag	Fr. 5 888 707.10	Fr. 6 383 657.23
Der Reingewinn beträgt somit	Fr. 1 031 756.76	Fr. 784 520.53
zuzüglich Gewinnvortrag	Fr. 74 184.14	Fr. 79 663.61
Zur Verfügung der Generalversammlung bleibt ein Gewinnsaldo per 31. Dezember 1953 von	<u>Fr. 1 105 940.90</u>	<u>Fr. 864 184.14</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 1953 zu genehmigen; | | |
| 2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1953 Entlastung zu erteilen; | | |
| 3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1953 von folgende Zuweisungen vorzunehmen: | | Fr. 1 031 756.76 |
| a) an den statutarischen Reservefonds | Fr. 150 000.— | |
| b) an die Allgemeine Pensionskasse der Swissair | Fr. 300 000.— | Fr. 450 000.— |
| und vom verbleibenden Gewinn von | | Fr. 581 756.76 |
| zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1953 | | Fr. 74 184.14 |
| insgesamt somit von | | Fr. 655 940.90 |
| c) eine Dividende von brutto 4% auf das Aktienkapital von Fr. 14 000 000.— auszurichten, zahlbar vom 6. Mai 1954 an gegen Coupon Nr. 4, mit Fr. 14.— pro Aktie, abzüglich 30% eidg. Coupon- und Verrechnungssteuer, also Fr. 9.80 netto | | Fr. 560 000.— |
| d) und den Saldo von auf neue Rechnung vorzutragen. | | Fr. 95 940.90 |

Zürich, den 9. April 1954

Namens des Verwaltungsrates
Der Präsident
Rud. V. Heberlein



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

Wir haben die auf 31. Dezember 1953 beidseitig mit Fr. 79 532 098.62 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1953 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 1953 einen Gewinn aus von	Fr. 1 031 756.76
der sich zuzüglich Gewinnvortrag aus dem Vorjahr von	Fr. 74 184.14
auf den verfügbaren Gesamtgewinn erhöht von	<u>Fr. 1 105 940.90</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 23. März 1954.

Hochachtungsvoll
Schweizerische Treuhandgesellschaft
Schai **Killer**



(vor Gewinnverteilung)

Aktiven

	Versicherungswerte:				
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Anlagevermögen					
Flugzeuge:					
Zellen		29 285 813.85			
Motoren	58 156 900.—	6 690 898.50			
Propeller und Funkeinrichtungen		1 601 089.20			
Flugzeugwechselteile	18 454 000.—	5 371 909.36			
		<u>42 949 710.91</u>			
./. Abschreibungen gemäss Fondsvertrag Bund/Swissair		4 433 162.37	38 516 548.54		
Immobilien, Werkstatt- und Werfteinrichtungen, Fahrzeuge, Mobilien und Spezialinstallationen	11 325 900.—		4 620 103.87		
			<u>43 136 652.41</u>		
Beteiligungen			30 010.—		
Total Anlagevermögen				43 166 662.41	
Umlaufvermögen					
Verbrauchsmaterialvorräte	10 947 800.—		2 015 881.93		
Flüssige Mittel:					
Kassa und Postcheck		767 590.74			
Banken		3 153 211.35	3 920 802.09		
Anzahlungen		1 760 659.25			
Debitoren und transitorische Aktiven		11 481 185.47	13 241 844.72		
Total Umlaufvermögen				19 178 528.74	
Diverse Aktiven					
Guthaben beim Bund:					
Amortisationsfonds		14 746 224.82			
Versicherungskonto		2 398 252.—	17 144 476.82		
Barkautionen			42 430.65		
Total diverse Aktiven				17 186 907.47	
				<u>79 532 098.62</u>	
Eventualforderungen					
Kautionsleistungen			398 489.70		
Kautionsverpflichtungen Dritter			865 569.60	1 264 059.30	

Passiven

	Fr.	Fr.	Fr.
Eigenkapital			
Aktienkapital		14 000 000.—	
Statutarischer Reservefonds		<u>769 008.27</u>	
Total Eigenkapital			14 769 008.27
Fremdkapital			
Bankschulden		16 493 716.—	
Allgemeine Kreditoren und transitorische Passiven		21 829 472.51	
Guthaben des Bundes aus Chartergebühren DC-6B 1953		2 134 236.20	
Dividendenkonto		<u>12 271.—</u>	
Total Fremdkapital			40 469 695.71
Diverse Passiven			
Verpflichtungen gegenüber dem Bund:			
Bevorschussung des Amortisationsfonds	10 313 062.45		
Einlageverpflichtung 1953	4 433 162.37		
Bevorschussung des Versicherungskontos	<u>1 000 000.—</u>	15 746 224.82	
Rückstellungen und Wertberichtigungen		7 408 878.92	
Barkautionen		<u>32 350.—</u>	
Total diverse Passiven			23 187 453.74
Gewinnsaldo			1 105 940.90
			<u>79 532 098.62</u>
Eventualverpflichtungen			
Kautionsverpflichtungen		398 489.70	
Kautionsdepots Dritter		<u>865 569.60</u>	1 264 059.30

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1953

Aufwand

	Fr.	Fr.
Personalkosten:		
Saläre und Deplacementsspesen	27 450 912.38	
Versicherungsprämien	<u>2 693 376.75</u>	30 144 289.13
Material- und Bodenorganisationskosten:		
Betriebsstoffverbrauch, Flugzeugunterhalt und sonstiges Material	21 541 532.53	
Bodenorganisationskosten	5 668 774.79	
Miet- und Raumkosten für Betrieb und Verwaltung	<u>2 466 922.79</u>	29 677 230.11
Betriebsversicherungen		4 079 044.50
Verschiedene übrige Betriebs- und Verwaltungskosten		5 259 263.22
Propaganda- und diverse Verkaufskosten		2 602 366.50
Provisionen		5 770 908.58
Charterentschädigungen an den Bund für zwei DC-6B		2 134 236.20
Abschreibungen:		
Auf nicht dem Fonds unterstellten Anlagewerten	1 788 375.73	
Abschreibungen, die in den vom Bund verwalteten Fonds einzulegen sind	<u>4 100 331.37</u>	5 888 707.10
Gewinn- und Verlustkonto:		
Gewinn aus 1953	1 031 756.76	
Gewinnvortrag vom Vorjahr	<u>74 184.14</u>	1 105 940.90
		<u>86 661 986.24</u>

Ertrag

	Fr.	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahr		74 184.14
Erträge aus:		
Passagier-, Fracht- und Postbeförderung (einschliesslich Sonderflüge)	76 978 583.13	
Bodenorganisationsdienste, Aufträge Dritter, sowie Provisionen aus Passagier- und Frachtverkehr	8 916 432.93	
Diverse übrige Erträge	<u>242 786.04</u>	86 137 802.10
Bundesbeitrag an die Ausbildungskosten für das Luftfahrtpersonal		<u>450 000.—</u>
		<u>86 661 986.24</u>

(nach erfolgter Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

Aktiven

Anlagevermögen	Versicherungswerte:			
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Flugzeuge:				
Zellen		26 413 726.30		
Motoren	58 156 900.—	6 035 575.70		
Propeller und Funkeinrichtungen		1 419 681.40		
Flugzeugwechselteile	18 454 000.—	<u>4 647 565.14</u>	38 516 548.54	
Immobilien, Werkstatt- und Werfteinrichtungen, Fahrzeuge, Mobilien und Spezialinstallationen	11 325 900.—		<u>4 620 103.87</u>	
			<u>43 136 652.41</u>	
Beteiligungen			<u>30 010.—</u>	
Total Anlagevermögen				43 166 662.41
Umlaufvermögen				
Verbrauchsmaterialvorräte	10 947 800.—		2 015 881.93	
Flüssige Mittel:				
Kassa und Postcheck		767 590.74		
Banken		<u>3 153 211.35</u>	3 920 802.09	
Anzahlungen		<u>1 760 659.25</u>		
Debitoren und transitorische Aktiven		<u>11 481 185.47</u>	<u>13 241 844.72</u>	
Total Umlaufvermögen				19 178 528.74
Diverse Aktiven				
Guthaben beim Bund:				
Amortisationsfonds		14 746 224.82		
Versicherungskonto		<u>2 398 252.—</u>	17 144 476.82	
Barkautionen			<u>42 430.65</u>	
Total diverse Aktiven				<u>17 186 907.47</u>
				<u>79 532 098.62</u>
Eventualforderungen				
Kautionsleistungen			398 489.70	
Kautionsverpflichtungen Dritter			<u>865 569.60</u>	1 264 059.30

Passiven

Eigenkapital	Fr.	Fr.	Fr.
	Aktienkapital		14 000 000.—
Statutarischer Reservefonds		<u>919 008.27</u>	
Total Eigenkapital			14 919 008.27
Fremdkapital			
Bankschulden		16 493 716.—	
Allgemeine Kreditoren und transitorische Passiven		22 129 472.51	
Guthaben des Bundes aus Chartergebühren DC-6B 1953		2 134 236.20	
Dividendenkonto		<u>572 271.—</u>	
Total Fremdkapital			41 329 695.71
Diverse Passiven			
Verpflichtungen gegenüber dem Bund:			
Bevorschussung des Amortisationsfonds	10 313 062.45		
Einlageverpflichtung 1953	4 433 162.37		
Bevorschussung des Versicherungskontos	<u>1 000 000.—</u>	15 746 224.82	
Rückstellungen und Wertberichtigungen		7 408 878.92	
Barkautionen		<u>32 350.—</u>	
Total diverse Passiven			23 187 453.74
Gewinnsaldo auf neue Rechnung			<u>95 940.90</u>
			<u>79 532 098.62</u>
Eventualverpflichtungen			
Kautionsverpflichtungen		398 489.70	
Kautionsdepots Dritter		<u>865 569.60</u>	1 264 059.30