

» SWISSAIR «

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT



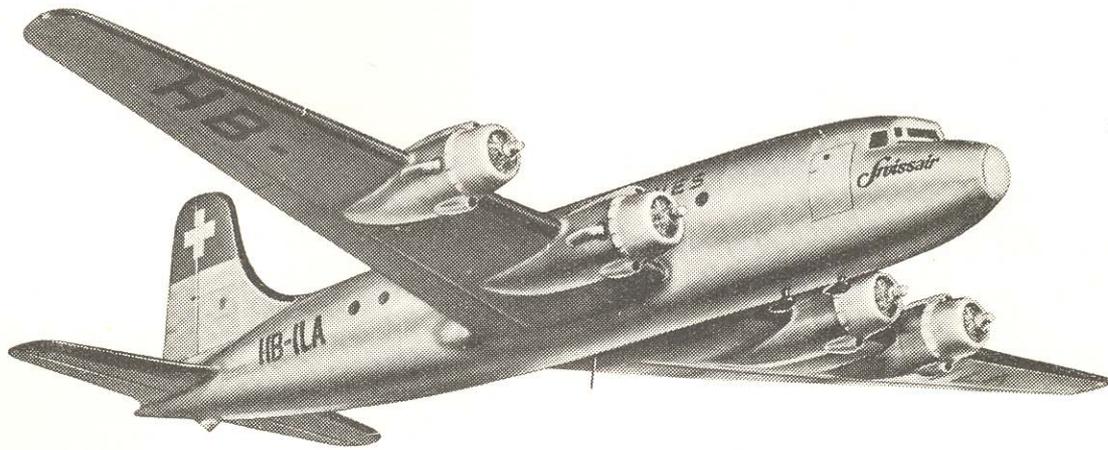
BERICHT

ÜBER DAS

XXI. GESCHÄFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

1946



Douglas DC-4 im Fluge

Verwaltungsrat:

(Ablauf der Amtsperiode)

Präsident:	* Dr. Rudolf Speich , Präsident des Schweizerischen Bankvereins, Basel	1949
Vizepräsident:	* Prof. Eduard Amstutz , Delegierter des Bundesrates für die zivile Luftfahrt, Zürich	
Vizepräsident:	* Edgar Primault , Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer, Bern	1949
	Guillaume Bordier , Banquier, Genf	1949
	Louis Casai , Conseiller d'Etat du Canton de Genève, Genf	
	* Dr. Alphonse Ehinger , Banquier, Basel.	1949
	* Ing. Georg Fischer , Delegierter des Verwaltungsrates der Maag Zahnräder A.-G., Zürich	1949
	Dr. Brenno Galli , Consigliere dello Stato del Cantone Ticino, Bellinzona	
	Dr. Georg Hasler , Generaldirektor der Schweizerischen Unfall-Versicherungsgesellschaft „Winterthur“, Winterthur.	1949
	Dr. Rudolf Heberlein , Delegierter des Verwaltungsrates der Firma Heberlein & Co. A.-G., Wattwil.	1949
	Dr. Fritz Hess , Generaldirektor der Post-, Telegraphen- und Telefonverwaltung, Bern.	
	* Dr. h. c. Hans Hunziker , Direktor des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr, Bern	1949
	Paul Joerin , Präsident des Verwaltungsrates der Allgemeinen Kohlenhandels A.-G., Basel	1949
	Adrien Lachenal , Conseiller National, Genf.	1949
	Dr. Albert Linder , Mitglied der Generaldirektion der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich	1949
	Dr. Adolf Lüchinger , Stadtpräsident von Zürich, Zürich	
	Ing. Alfred Oehler , Industrieller, Aarau.	1949
	Dr. h. c. Maurice Paschoud , Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern	
	Regierungsrat Ernst Reinhard , Eisenbahndirektor des Kantons Bern, Bern	†
	Dr. Eberhard Reinhardt , Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, Bern.	
	Peter Reinhart , in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur	1949
	Ernst Schmidheiny , Industrieller, Céligny.	1949
	Edwin Schwarzenbach , Industrieller, Rüschlikon	1949

(Ablauf der Amtsperiode)

- * Regierungsrat Dr. h. c. **Hans Streuli**, Zürich
- Ständerat **Gustav Wenk**, Regierungsrat des Kantons
Basel-Stadt, Basel
- Dr. **Arthur Wilhelm**, Delegierter des Verwaltungsrates
der CIBA Aktiengesellschaft Basel 1949
- Dr. **Charles Zoelly**, Mitglied der Generaldirektion der
Schweizerischen Bankgesellschaft, Zürich 1949

* Diese Herren bilden den Verwaltungsratsausschuss.

Kontrollstelle:

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Direktion:

Eugen Groh, Kaufmännischer Direktor
Dr. Gottfried von Meiss, Technischer Direktor
Ulrich Keller, Vizedirektor

Prokuristen:

Hans Aepli	Charles Messmer
Hedwig Brack	Hans Nicole
Franz Dormann	Ernst Nyffenegger
Ernest Frieker	Hans Schneider
Hans Huggler	Franz Zimmermann

Handlungsbevollmächtigte:

Fred Brunner	Jules Perrin
Walter Haerry	Walter Rüetschi
Willy Imhof	Hermann Sommer
Heinrich Kauert	Hans Thommen
Fritz Kretz	Anton von Tscharnier
René Nordmann	

» SWISSAIR «
SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT

Bericht
des
Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung
der Aktionäre

vom 9. Juli 1947

über das einundzwanzigste Geschäftsjahr, vom 1. Januar bis 31. Dezember 1946

Allgemeine Entwicklung und Flugzeugpark

a) *Flugbetriebstätigkeit:*

Das Geschäftsjahr 1946 war in unserm Lande durch einen starken wirtschaftlichen Aufschwung und gleichzeitig durch eine kräftige Belebung des Aussenhandels gekennzeichnet. Die sich daraus ergebende Wiederaufnahme der frühern intensiven Auslandsbeziehungen von Industrie und Handel und das unerwartet rasche Wiederaufleben des Fremdenverkehrs hatten, im Hinblick auf die Unzulänglichkeit der übrigen Verkehrsmittel wegen der vorhandenen Kriegsschäden aller Art, zur Folge, dass dem Luftverkehr eine zunehmende Beachtung und Bedeutung zukam. Die Grösse des im Berichtsjahr erreichten Verkehrsvolumens hat alle Erwartungen übertroffen und es mussten alle Anstrengungen auf die Erweiterung des Flugzeugparkes und den Ausbau des Liniennetzes gerichtet werden, um der Nachfrage nach vermehrten Luftverkehrsverbindungen genügen zu können.

In Verfolgung dieses Zieles konnten wir unser Netz über die bereits seit 1945 bestehenden Linien hinaus auch in der Richtung nach Belgien, Schweden, Tschechoslowakei, Polen, Spanien und Portugal ausdehnen, wie dies schon im letztjährigen Bericht erwähnt wurde. Im Berichtsjahr bestanden damit folgende von uns allein oder in Gemeinschaft mit andern Gesellschaften beflogene Verbindungen:

1) durch reguläre Linienkonzessionen geregelte:

Zürich-Paris (1077)	6mal wöchentlich im Pool mit Air France
Genf-Paris (1078)	6mal wöchentlich im Pool mit Air France
Zürich-London (1075)	täglich alleiniger Swissair-Betrieb

Genf-London (1076)	4mal wöchentlich alleiniger Swissair-Betrieb
Zürich-Amsterdam (1088)	3mal wöchentlich seit 21. 1. 46 im Pool mit KLM (vorher nur Swissair-Betrieb)
Zürich-Prag (1083)	ab 8. 1. 46, 2mal wöchentlich von Swissair allein befliegen
Zürich-Amsterdam-Malmö übergegangen auf Zürich-Kopenhagen-Stock- holm (1089)	ab 13. 4. 46 ab 12. 10. 46, 1mal wöchentlich, von Swissair allein befliegen
Zürich-Basel-London (1080)	1mal wöchentlich von Swissair allein befliegen
Genf-Lissabon (via Barce- lona) (1094)	ab Ende April 1946, 1mal wöchentlich, von Swissair allein befliegen

Diese Linien wurden durchgehend bis zum Jahresende befliegen, die folgenden regelmässigen Strecken nur während der Sommermonate:

Zürich-Brüssel (1087)	vom 2. 5.—5. 10. 46, 3mal wöchentl., im Pool mit der Sabena
Genf-Brüssel (1079)	vom 2. 5.—5. 10. 46, 3mal wöchentl., im Pool mit der Sabena
Basel-Amsterdam (1090)	Swissair Nachtpost- und Frachtstrecke vom 1. 8.—5. 10. 46, 5mal wöchentlich

2) auf Grund von Spezialvereinbarungen für regelmässige Sonderflüge:

Zürich-Prag-Warschau (1084)	ab 23. 5. 46 alle 14 Tage (der erste Sonderflug fand schon am 12. 3. 46 zwecks Einführung statt) ab 12. 3. 46 während der Winterperiode je 1 Flug wöchentl., in den Sommermonaten 1946 je 2 Flüge wöchentlich in beiden Richtungen,
Genf-Barcelona (1093)	

3) als gelegentliche Sonderflüge:

In Europa und nach dem Nahen Osten über ein Dutzend Flüge, wovon Ende Oktober — anfangs November zwei Flüge nach Kairo mit DC-3 und Ende Dezember der erste Langstreckenflug mit DC-4 nach Lydda/Kairo.

Die Ausdehnung des Swissair-Streckennetzes als durchschnittlich berechnete Tagesleistung vergrösserte sich von 5129 km im Januar 1946 bis zum Maximum von 11 241 km im Oktober.

Das überaus grosse Verkehrsbedürfnis zwischen der Schweiz und dem Ausland rief sodann recht bald einen lebhaften Wettbewerb zwischen den internationalen Luftverkehrsunternehmen. Mit Beginn des Jahres 1946 bemühten sich unsere europäischen Geschäftsfreunde um die Wiederaufnahme und teilweise Neueröffnung von Fluglinien nach der Schweiz. Zur Air France, mit der wir von Ende Juli 1945 an bereits in Poolgemeinschaft standen, und zur A/B Aerotransport (Schweden) gesellten sich teilweise als Poolpartner auch die K. L. M., Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (Holland), die SABENA, Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (Belgien), die Č. S. A., Československe Aerolinie (Tschechoslowakei) sowie die D. D. L., Det Danske Luftfartselskab und D. N. L., Det Norske Luftfartselskap (Dänemark und Norwegen). Während einiger Herbstwochen wurde überdies eine Verbindung London-Zürich bzw. Genf seitens der British European Airways mittels gecharterten Flugzeugen aufrechterhalten. Schliesslich darf nicht unerwähnt bleiben, dass die Schweiz mit dem Platz Genf erstmals seit dem 8. April 1946 durch eine von der Trans World Airlines (T. W. A.) betriebene Fluglinie an den Interkontinental-Verkehr angeschlossen wurde, indem die Gesellschaft die Strecke New York - Genf - Rom - Kairo planmässig betreibt.

b) *Flugzeugpark:*

Im Jahre 1946 wurden bereits neue Verkehrsflugzeuge in Aussicht gestellt, wovon sich die entsprechenden Prototypen im Bau befanden. Infolgedessen wurde der Flugzeugpark, als Übergangslösung, durch die Anschaffung von 9 Einheiten des bekannten Typs DC-3D bzw. C-47 vergrössert. Fabrikneu konnten nur noch 2 DC-3D angeschafft werden. Für den weitem Ausbau des Parkes mussten aus USA-Heeresbeständen 7 C-47 Transportflugzeuge angekauft werden, die einer gründlichen Revision unterzogen wurden. Vier dieser Einheiten wurden zum Umbau auf Passagierbeförderung nach Prestwick (Schottland) gebracht. Zwei weitere Einheiten sind für den Frachtverkehr bestimmt, und eine Einheit dient als Ersatzteil-Spender.

Daneben wurden 4 viermotorige DC-4 angeschafft. Diese Erweiterung unseres Flugzeugparkes bedeutet einen wichtigen Schritt in der Entwicklung der Swissair. Die Gesellschaft ist damit imstande, sich auf das Gebiet des Langstrecken-Verkehrs zu begeben. Die erste DC-4 wurde im November abgeliefert. Es fanden Umschulungskurse für die Besatzungen und ein erster Einsatz nach Kairo und Lydda statt.

Die Vergrösserung des Flugzeugparkes verlangte einen ganz erheblichen Ausbau der Bodenorganisation in materieller und personeller Hinsicht.

Unser Flugzeugpark setzt sich auf Jahresende wie folgt zusammen:

1. für den Passagierverkehr:

Douglas DC-3: Aus Vorkriegsbestand	4 Flugzeuge
fabrikneu gelieferte DC-3D im Frühjahr 1946 von Douglas Aircraft Co. Inc.	2 Flugzeuge
Aus USA-Armeebeständen erworben:	
Dakota C-47B: Davon bereits für den Passagiertransport umgebaut	1 Flugzeug
im Umbau begriffen (in Prestwick, Schottland)	3 Flugzeuge
	<hr/>
	10 Flugzeuge
Douglas DC-4: Fabrikneu geliefert von Douglas Aircraft Co. Inc. im November 1946	1 Flugzeug

Die weiteren 3 Maschinen kamen im Frühjahr 1947 zur Ablieferung.

2. für den Frachtverkehr:

Dakota C-47B: Nicht umgebaut, geliefert im Laufe des Jahres 1946 aus USA-Armeebeständen	2 Flugzeuge
	<hr/>
	13 Flugzeuge

3. für Rund- und Alpenflüge sowie zu Trainingszwecken für den Nachwuchs an fliegendem Personal:

Aus Vorkriegsbeständen verblieben:

Douglas DC-2	2 Maschinen	
Fokker F VII A	1 Maschine	
Dragon DH-89	1 Maschine	
A. C. 4	1 Maschine	5 Flugzeuge
Gesamtbestand Ende Dezember 1946		<hr/>
		18 Flugzeuge

(Ohne Berücksichtigung des als Ersatzteil-Spender verwendeten Flugzeuges.)

Zuwachs während des Jahres 1946: 10 Flugzeuge.

c) *Personal und Verwaltung:*

Besondere Aufmerksamkeit verdient die Entwicklung unseres Personalbestandes, der sich von 206 Personen am 31. Dezember 1945 auf 789 Personen per Ende 1946 vergrösserte, wobei eine ansehnliche Zahl von Angestellten, vorwiegend des kaufmännischen Dienstes, durch die Bedienung ausländischer Fluglinien in Basel, Genf und Zürich in Anspruch genommen wird.

Unumgänglich war auch die Vergrösserung unserer Luftreisebüros, die durch Umbauten, die sich noch bis in das Jahr 1948 erstrecken werden, bewerkstelligt wird. Nach Vollendung werden sich die Luftreisebüros der Swissair in den Bahnhöfen der Städte Basel, Genf und Zürich befinden. Weitere Swissair-Auskunftsstellen im Bahnhof Bern und in andern Schweizer-Städten sind geplant. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben zu diesen Projekten in zuvorkommender Weise Hand geboten. Im Vergleich zu den bisherigen Verhältnissen wird die Neuinstallation eine beträchtliche Mietzinsbelastung für uns zur Folge haben. Der Raummangel in der Hauptverwaltung führte im Verlaufe des Berichtsjahres zu einer behelfsmässigen Lösung in Form einer Dezentralisation einzelner Abteilungen. Es ist uns indessen gelungen, ein geeignetes Neubauobjekt in Zürich, beziehbar voraussichtlich Ende 1947, zu finden, womit dieser Übelstand beseitigt wird. — Bis zur endgültigen Übersiedlung unseres Flugbetriebes von Dübendorf nach Kloten mussten wir uns mit provisorischen Einrichtungen für den technischen Dienst, für Flugleitung und Abfertigung begnügen.

Betriebsergebnis

Wie schon erwähnt, stand das abgelaufene Geschäftsjahr unter dem Zeichen einer ausserordentlichen Steigerung der Flugleistungen. Die nachfolgende Gegenüberstellung veranschaulicht diese erfreuliche Entwicklung deutlich:

	1938	1939	1945	1946
Geflogene Kilometer (einschliesslich Verdichtungs- und Sonderflüge)	1,483,794	1,189,913	376,140	2,473,413
Beförderte Etappenpassagiere	35,249	28,331	10,144	62,378
Befördertes Gepäck kg	504,395	391,914	179,336	1,187,697
Beförderte Fracht kg	136,309	102,087	83,538	414,266
Beförderte Post kg	341,318	306,445	78,411	259,141
Angebotene Tonnen-km	2,537,421	2,090,719	686,713	4,916,244
Ausgenützte Tonnen-km	1,409,289	1,082,604	638,377	4,200,613
Ausnützung	55,54%	51,78%	92,96%	85,44%
Regelmässigkeit	98,67%	99,37%	99,05%	99,31%

Ein Vergleich zeigt, dass alle Transportleistungen von 1946, mit Ausnahme der beförderten Post, diejenigen des letzten vollen Vorkriegsjahres 1938 bei weitem übersteigen. Die Nachtpoststrecke, die in den Jahren 1938 und 1939 ganzjährig befliegen wurde, konnte 1946 leider nur während ca. 3 Monaten betrieben werden, was die geringere Transportquantität erläutert. Besonders zu beachten ist, dass gegenüber 1938 annähernd dreimal so viel Fracht befördert wurde. Zudem ist der Ausnutzungsgrad bei fast doppeltem Angebot im Vergleich zu 1938 als sehr gut zu bezeichnen. Die geringfügige Senkung des Ausnutzungsgrades gegenüber dem Vorjahr ist einerseits auf das Einsetzen des Pool- und Konkurrenzflugverkehrs, wodurch sich die Transportquantitäten auf ein dichteres Netz von Verbindungen verteilen, und andererseits auf die allmählich wieder zunehmende Konkurrenz der übrigen Verkehrsmittel zurückzuführen. Einen gewissen Einfluss

auf die Frequenz, speziell während der Wintermonate, hatten unzweifelhaft die damaligen Unfälle im Luftverkehr, die das Vertrauen in die Sicherheit des Flugbetriebes vorübergehend beeinträchtigten.

Die Transporteinnahmen geben ein deutliches Bild der Flugleistungen und des Ausnützungsgrades:

Aus Passagen und Fracht

1938	Fr.	2,328,680.02	bei	1,483,794	km
1939	„	1,663,452.35	„	1,189,913	„
1945	„	2,495,309.84	„	376,140	„
1946	„	11,959,395.98	„	2,473,413	„

Es ist bei der Beurteilung dieses sehr befriedigenden Ergebnisses daran zu erinnern, dass die Teuerung und die übrigen Mehrkosten bei Wiederaufnahme des internationalen Luftverkehrs eine entsprechende Erhöhung der Einnahmen notwendig machten. Demgegenüber war es bei ständiger Beobachtung der Kostenentwicklung und in Zusammenarbeit mit den IATA-Unternehmungen möglich, im Verlauf des Berichtsjahres wiederholt Taxreduktionen von total ca. 25% eintreten zu lassen sowie die Retourflugermässigung wieder einzuführen.

Die Tendenz zu fortschreitender Eigenwirtschaftlichkeit hat sich durch den Ausbau unseres Flugnetzes und die Zunahme der Flugleistungen und des Transportvolumens erfreulich verstärkt, indem sich das Schwergewicht der Einnahmen und Erträge weiterhin auf die reinen Betriebserträge verlegte. Das prozentuale Verhältnis der letztern zu den Subventionen ergibt folgendes Bild:

	1938	1939	1945	1946
Reine Betriebserträge aus Streckeneinnahmen, Bodenorganisationsdiensten usw.	83%	83%	71%	99,25%
Einnahmen aus Arbeiten für Dritte und aus Personal-detachierungen	—%	—%	14%	—%
Somit Betriebseinnahmen	83%	83%	85%	99,25%
Total Subventionen	17%	17%	15%	0,75%
	<u>100%</u>	<u>100%</u>	<u>100%</u>	<u>100%</u>

Wir geben der Erwartung Ausdruck, dass wir in der Lage sein werden, unter Ausnützung der gegenwärtigen guten Konjunktur im Reiseverkehr, die Eigenwirtschaftlichkeit im regelmässigen Linienverkehr auf dem Stande von annähernd 100% zu halten. Es war von jeher unser Bestreben, dieses Ziel zu erreichen.

Weiterentwicklung

a) Flugbetrieb:

In bezug auf die Flugleistungen des Jahres 1947 gedenken wir das Programm des Jahres 1946 fortzusetzen und das erreichte Resultat von annähernd 2,5 Millionen geflogenen Kilometern auf 3,5 Millionen zu vergrössern. Unser Programm umfasst u. a. mehrere Spezialflüge nach Nordamerika, Südamerika und Südafrika, die uns Gelegenheit bieten werden, die nötige technische und kaufmännische Erfahrung für den Langstreckenbetrieb zu sammeln.

b) *Personelles:*

Eine gewisse Vorsicht in der Erhöhung des Personalbestandes scheint uns notwendig zu sein, um bei einer möglicherweise eintretenden Frequenzverminderung nicht zu restriktiven Massnahmen gezwungen zu werden.

c) *Technisches:*

Das Jahr 1947 bringt der Swissair folgende grössere technische Aufgaben:
Ausbildung von Piloten, Funkern, Bordmechanikern, Stewardpersonal und Bodenmannschaften.

Weiterbildung des vorhandenen fliegenden Personals in bezug auf neue Flugzeuge, neue Verfahren und Langstreckenflüge.

Ausbau der Bodenorganisation in personeller Hinsicht, Errichtung neuer Abteilungen und Umgruppierung bestehender Arbeitsgebiete.

Ausbau der Bodenorganisation in materieller Hinsicht, Studium neuer Anlagen, Schaffung grösserer Werkstätten, Vorbereitung der Einrichtungen und der Übersiedlung von Dübendorf nach Kloten und Einrichtung der neuen Gebäude auf den Flugplätzen von Genf und Basel.

Studium und Beschaffung von neuem Flugzeug-Material.

Teilnahme an Konferenzen und Bearbeitung einer grossen Zahl von Fragen im Rahmen der IATA (International Air Transport Association) und ICAO (International Civil Aviation Organisation).

Der Verkehr mit DC-4 Flugzeugen wird im Laufe des Jahres 1947 in der Hauptsache von Genf aus betrieben werden, da der Flugplatz Kloten erst im Laufe des Jahres 1948 für den Linienverkehr verwendbar sein wird.

Verwaltungsrat

Die allgemeine Entwicklung im Luftverkehr und die dadurch notwendige Vergrösserung des Flugzeugparkes erforderten auch eine Erweiterung der finanziellen Grundlage unserer Gesellschaft. Der Verwaltungsrat beschäftigte sich daher mit diesem Problem in zahlreichen Sitzungen und in ständiger Fühlungnahme mit den massgebenden eidgenössischen und kantonalen Behörden sowie mit Wirtschaftskreisen und Banken. Es ergab sich daraus, dass eine Erhöhung des Aktienkapitals von Fr. 1,000,000 auf den Betrag von Fr. 20,000,000 die richtige Lösung darstelle, um für die Erfüllung der künftigen Aufgaben unseres Unternehmens gerüstet zu sein. Die technische Durchführung der Kapitalerhöhung fand im Herbst 1946 mit gutem Erfolg statt, während die rechtliche Neugestaltung und die entsprechenden Änderungen bzw. Ergänzungen der Gesellschaftsstatuten erst im Februar 1947 einer Generalversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden konnten. Demzufolge tritt die Kapitalerhöhung im Abschluss per 31. Dezember 1946 noch nicht in Erscheinung.

Im Zusammenhang mit der Erweiterung und Umgestaltung unserer Gesellschaft wurde auch eine Neuwahl des Verwaltungsrates notwendig, weshalb alle frühern Mitglieder des Verwaltungsrates ihre Mandate zur Verfügung stellten.

Den ausgeschiedenen Mitgliedern, nämlich den Herren

Stadtammann Dr. K. P. Naegeli, St. Gallen,
Generalkonsul F. Schwarz, Basel,
A. Simonius, Basel,
A. S. Vassalli, Genf,
Dr. A. Wirth, Liestal,

sprechen wir für ihre wertvollen Dienste während ihrer langjährigen Mitgliedschaft im Verwaltungsrat unsern aufrichtigen Dank aus.

In der ausserordentlichen Generalversammlung vom 12. Februar 1947 sind aus der Privatwirtschaft folgende Herren für eine Amtsdauer von 3 Jahren gewählt worden:

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

Ferner wurden als Vertreter der öffentlich-rechtlichen Körperschaften gemäss Art. 12, Absatz 3 der neuen Gesellschaftsstatuten bezeichnet die Herren:

<i>Prof. Eduard Amstutz</i>	<i>Dr. h. c. Maurice Paschoud</i>
<i>Louis Casai</i>	<i>Regierungsrat Ernst Reinhard †</i>
<i>Dr. Brenno Galli</i>	<i>Dr. Eberhard Reinhard</i>
<i>Dr. Fritz Hess</i>	<i>Regierungsrat Dr. h. c. H. Streuli</i>
<i>Dr. Adolf Lüchinger</i>	<i>Ständerat Gustav Wenk</i>

Zu unserm lebhaften Bedauern müssen wir Ihnen vom plötzlichen Ableben von Herrn Regierungsrat Ernst Reinhard Kenntnis geben. Herr Reinhard war in seiner Eigenschaft als Baudirektor des Kantons Bern in unsern Verwaltungsrat delegiert worden und hat zum ersten Mal in der Bilanzsitzung vom 18. Juni in unserm Kreise mitgewirkt. In der auf die Sitzung folgenden Nacht ist er verschieden. Wir haben uns auf seine Mitarbeit gefreut und bedauern es aufrichtig, dass diese nun nicht möglich sein wird. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Verwaltungsrat möchte nicht unterlassen, auch am Ende des Geschäftsjahres 1946 allen beteiligten Behörden für ihre wertvolle Unterstützung aufrichtig zu danken, ebenso bringt er gegenüber der Direktion, den Prokuristen, den Piloten und übrigen Bordmannschaften, sowie dem gesamten technischen und kaufmännischen Personal der Gesellschaft für die unter besonders schwierigen Umständen geleistete grosse und tatkräftige Arbeit seinen Dank zum Ausdruck.

Bilanz und Amortisationen

Im Hinblick auf die grosse Beanspruchung unseres Flugzeugparkes im Streckenbetrieb und den raschen Fortschritt der Technik, der uns in absehbarer Zeit zur Anschaffung von Flugzeugen neuer Konstruktion zwingen wird, erachten wir es als geboten, der Bereitstellung von Mitteln für die Abschreibung unseres Flugzeugparkes besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Im Rahmen eines begründeten und vorsorglichen Abschreibungsmodus halten wir es für notwendig, alle Vorkriegsbestände an Flugzeugen und Motoren, soweit sie nicht schon amortisiert sind, gänzlich abzuschreiben und in einem durch die Verhältnisse bedingten abgestuften Ansatz auch den Bilanzwert der seit Kriegsende angekauften Flugzeuge und Motoren auf ein von einem vorsichtigen und soliden Grundsatz diktiertes Mass zu reduzieren. Die vom Verwaltungsrat beschlossenen Abschreibungen auf Anlagewerten und diversen Einrichtungen erfordern insgesamt Fr. 4,139,977.10.

Die in Form von Flugbons noch bestehenden Anrechte der alten Aktionäre werden die künftigen Betriebsrechnungen nicht berühren.

Die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1946 schliesst wie folgt ab:

Der Betriebsgewinn aus dem Jahr 1946 beträgt	Fr.	162,442.58
Zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1946	Fr.	6,755.89
<hr/>		
Zur Verfügung der Generalversammlung bleibt ein Gewinnsaldo per 31. 12. 1946		
von	Fr.	169,198.47
<hr/>		

Anträge

Wir gestatten uns, der Generalversammlung der Aktionäre folgende Anträge zur Beschlussfassung zu unterbreiten:

1. Den vorliegenden Jahresbericht sowie die Rechnung per 31. Dezember 1946 zu genehmigen;
 2. Den Organen der Verwaltung für ihre Geschäftsführung Entlastung zu erteilen;
 3. Vom ausgewiesenen Reingewinn von Fr. 162,442.58 folgende Zuweisungen vorzunehmen:
 - a) an den ordentlichen statutarischen Reservefonds . . Fr. 17,000.—
 - b) an den Angestellten-Fürsorge-Reservefonds Fr. 100,000.— Fr. 117,000.—verbleiben Fr. 45,442.58
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1946 Fr. 6,755.89
und von den verbleibenden Fr. 52,198.47
- Übertrag Fr. 52,198.47

Übertrag Fr. 52,198.47

c) eine Dividende von 4% — unter Einschluss der 5%igen
Couponsteuer zu unsern Lasten — auf das Aktien-
kapital von Fr. 1,000,000.— auszurichten Fr. 40,000.—
d. h. pro Aktie brutto Fr. 21.05
./.. 5% eidg. Couponsteuer zu La-
sten Swissair Fr. 1.05
./.. 25% eidg. Verrechnungssteuer
auf Fr. 21.05 zu Lasten des Aktio-
närns Fr. 5.27
./.. Fr. 6.32
somit netto Fr. 14.73
pro Aktie, zahlbar vom 10. Juli 1947 an gegen Coupon
Nr. 14.

d) sowie die von der Gesellschaft übernommene Coupon-
steuer von 5% auf der Brutto-Dividende mit Fr. 2,105.25 Fr. 42,105.25
zu entrichten;
und auf neue Rechnung vorzutragen Fr. 10,093.22

4. die Kontrollstelle zu wählen;
5. die festen Entschädigungen an den Verwaltungsrat gemäss Art. 14 der Statuten zu beschliessen.

Zürich, den 18. Juni 1947.

Namens des Verwaltungsrates:

Der Präsident: *Rud. Speich.*

Bilanz per 31. Dezember 1946

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven	Fr.	Passiven	Fr.
Flugzeuge: Zellen . . .	1,776,765.45	Aktienkapital	1,000,000.—
Motoren . . .	809,762.—	Ordentlicher Reservefonds	73,000.—
Ersatzteile für Zellen und Motoren, sowie Propeller, Radioeinrichtungen, Bordinstrumente, Werkstatteinrichtungen und Verbrauchsmaterial	349,282.70	Haftpflicht-Reservefonds	128,000.—
Fahrzeuge, Werftmaterial und übrige Mobilien	19.—	Kaskoversicherungs-Reservefonds	221,008.27
	2,935,829.15	Amortisationskonto	470,145.90
Betriebsstoffe	56,477.15	Angestellten-Fürsorge-Reservefonds	60,000.—
Beteiligungen und Wertschriften	5,005.—	Kreditoren	
Debitoren und Anzahlungen	10,326,780.38	a) Anzahlungen v. Flugscheinverkaufsstellen und Frachtkunden	430,189.95
Banken	121,967.60	b) Lieferanten, div. Kreditoren und transitorische Schulden	1,985,907.64
Postcheck	146,908.94	c) Wertberichtigungen und Rückstellungen	2,020,757.16
Kassa	77,305.85	d) Luftverkehrsgesellschaften	4,228,015.13
Garantieleistungen	203,500.—	Banken	8,664,869.88
	Fr. 13,873,774.07	Garantieverpflichtungen	203,500.—
		Dividenden (nicht eingelöste Coupons 13/1945)	294.60
		Gewinnsaldo	169,198.47
			Fr. 13,873,774.07

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1946.

Aufwand		Fr.	Ertrag		Fr.
Betriebsausgaben:			Gewinnvortrag vom Vorjahre		6,755.89
a) Betriebsstoffe sowie			Betriebseinnahmen:		
Saläre an techn. und			a) Passagier- u. Fracht-		
flieg. Personal . . .	3,464,300.36		einnahmen inkl. Son-		
b) Bodenorganisations-			derflüge	11,959,395.98	
und allgemeine			b) Postentschädigungen	1,158,648.25	
Betriebskosten . . .	2,014,787.74		c) Subventionen u. Son-		
c) Versicherungsprämien	<u>1,327,406.85</u>	6,806,494.95	dervergütungen . .	109,836.60	
Allgemeine Unkosten und Reklame .		3,739,553.77	d) Allgemeine Einnah-		
Abschreibungen		4,139,977.10	men aus Bodenor-		
Gewinn- und Verlustkonto:			ganisationsdiensten		
Gewinn pro 1946 . .	162,442.58		usw.	<u>1,620,587.57</u>	14,848,468.40
+ Gewinn-Vortrag					
vom Vorjahre . . .	6,755.89	169,198.47			
		<u>Fr. 14,855,224.29</u>			<u>Fr. 14,855,224.29</u>

Schlussbilanz per 31. Dezember 1946

(nach erfolgter Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

Aktiven	Fr.	Passiven	Fr.
Flugzeuge: Zellen . . .	1,776,765.45	Aktienkapital	1,000,000.—
Motoren . . .	809,762.—	Ordentlicher Reservefonds	90,000.—
Ersatzteile für Zellen und Motoren, sowie Propeller, Radioeinrichtun- gen, Bordinstrumente, Werkstatt- einrichtungen und Verbrauchsmate- rial	349,282.70	Haftpflicht-Reservefonds	128,000.—
Fahrzeuge, Werftmaterial und übrige Mobilien	19.—	Kaskoversicherungs-Reservefonds	221,008.27
	2,935,829.15	Amortisationskonto	470,145.90
Betriebsstoffe	56,477.15	Angestellten-Fürsorge-Reservefonds	160,000.—
Beteiligungen und Wertschriften	5,005.—	Kreditoren:	
Debitoren und Anzahlungen	10,326,780.38	a) Anzahlungen v. Flug- scheinverkaufsstellen und Frachtkunden	430,189.95
Banken	121,967.60	b) Lieferanten, div. Kre- ditoren und transito- rische Schulden	1,985,907.64
Postcheck	146,908.94	c) Wertberichtigungen und Rückstellungen	2,020,757.16
Kassa	77,305.85	d) Luftverkehrsgesell- schaften	4,228,015.13
Garantieleistungen	203,500.—	Banken	8,664,869.88
	Fr. 13,873,774.07	Garantieverpflichtungen	203,500.—
		Dividendenkonto 1945	294.60
		1946	42,105.25
		Gewinnvortrag auf neue Rechnung	10,093.22
		Fr. 13,873,774.07	Fr. 13,873,774.07

Bericht der Kontrollstelle

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

Zürich

Wir haben die auf 31. Dezember 1946 beidseitig mit *Fr. 13,873,774.07* abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1946 geprüft und mit den ordnungsgemäss geführten Büchern in Übereinstimmung befunden. Soweit unsere Prüfungen reichten, ist die Bilanz den gesetzlichen und statutarischen Vorschriften entsprechend aufgestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung weist für das Geschäftsjahr 1946	
einen <i>Gewinn</i> aus von	Fr. 162,442.58
der sich zuzüglich Gewinnvortrag vom Vorjahr von	Fr. 6,755.89
auf den verfügbaren <i>Gesamtgewinn</i> erhöht von	<u>Fr. 169,198.47</u>

Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die Bilanz zu genehmigen. Gegen die von der Verwaltung im Geschäftsbericht vorgeschlagene Gewinnverteilung haben wir nichts einzuwenden.

Zürich, den 25. Juni 1947.

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Kind

Kunz