

»SWISSAIR«

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT



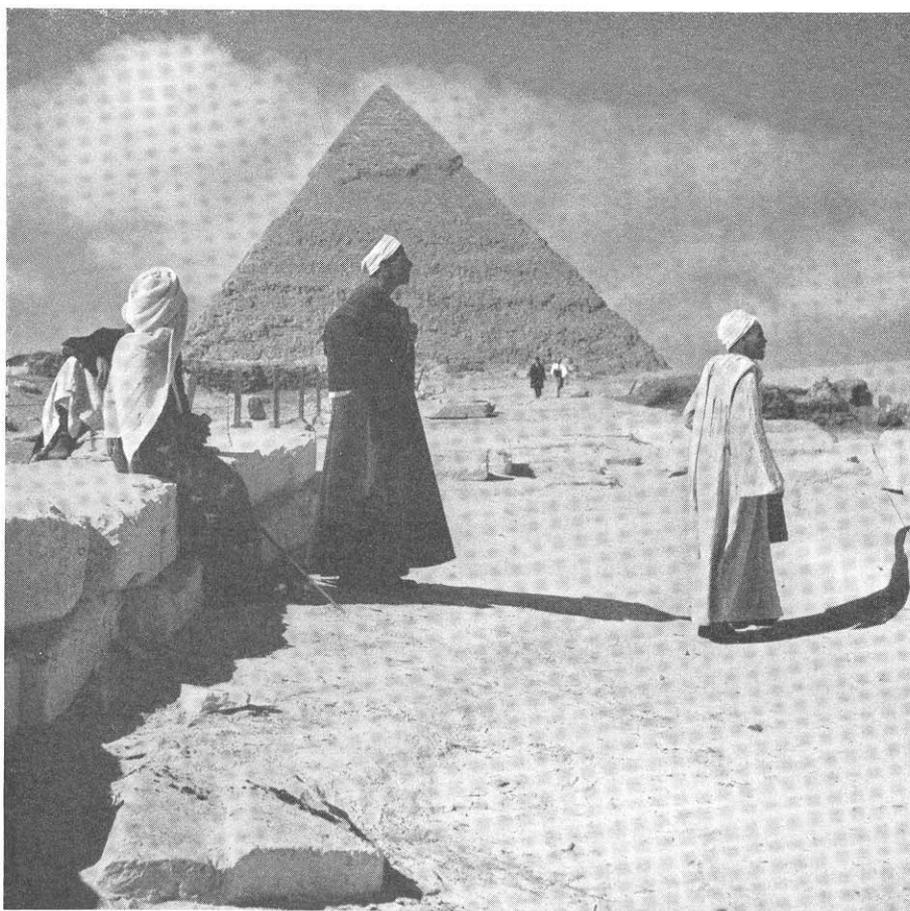
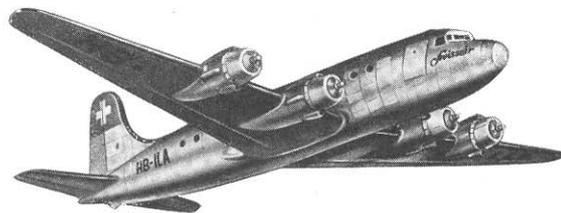
BERICHT

ÜBER DAS

XXII. GESCHÄFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

1947



Bei Kairo

Photo Hänsler

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
	Samuel Brawand , Regierungsrat, Bern	*
	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 Unfallversicherungs-Gesellschaft in 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 Telephonverwaltung, Bern.	*
	Dr. h. c. Hans Hunziker , Ing., 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 , a. Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern	*
	Dr. Eberhard Reinhardt , vorm. Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, Bern.	*
	Peter Reinhart , in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur	1949
	Ernst Schmidheiny , Industrieller, Céligny.	1949
	Edwin Schwarzenbach , Industrieller, Rüslikon	1949
	Dr. h. c. Hans Streuli , Regierungsrat, Zürich.	*

(Ablauf der Amtsperiode)

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

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

Verwaltungsratsausschuss

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

Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel

Direktion

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

Prokuristen

Hans Aepli	Ernst Fricker	Ernst Nyffenegger
Hedwig Brack	Hans Huggler	Hans Schneider
Fred Brunner	Charles Messmer	Hermann Sommer
Franz Dormann	Hans Nicole	Franz Zimmermann

Handlungsbevollmächtigte

Rudolf Bockhorn	Heinrich Kauert	Karl Schneider
Hans Dütsch	Hans Keller	Max Spörri
Hans Forrer	Fritz Kretz	Hans Thommen
Dr. Kurt Gysi	René Nordmann	Anton von Tschärner
Walter Haerry	Jules Perrin	Hans Weibel
Willy Imhof	Walter Rüetschi	

Bericht
des Verwaltungsrates der
«Swissair» Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre
vom 7. Juli 1948

über das zweiundzwanzigste Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1947

Wie beehren uns, Ihnen hiermit den zweiundzwanzigsten Geschäftsbericht über den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1947 zu unterbreiten.

I.

Allgemeine Bemerkungen

Die Weltwirtschaft befand sich im vergangenen Jahr im allgemeinen in einer Hochkonjunktur, die jedoch nicht überall in gleicher Weise zur Geltung kam. Die Schwierigkeiten in der Beschaffung von Rohstoffen und Produktionsmitteln, verbunden mit politischen und sozialen Unruhen, verzögerten in den meisten kriegsgeschädigten Staaten den wirtschaftlichen Wiederaufbau. Die Verschlechterung der monetären Lage zahlreicher Länder in allen Teilen der Welt erschwerte überdies den Aussenhandel in zunehmendem Masse. Durch Drosselung der Einfuhr bei gleichzeitiger Förderung der Ausfuhr wurde versucht, die defizitären Zahlungsbilanzen auszugleichen. Die gegenseitigen wirtschaftlichen Beziehungen der Staaten wickelten sich infolgedessen wiederum vermehrt auf bilateraler statt auf multilateraler Basis ab, was auch den internationalen Reiseverkehr beeinträchtigte. Die künftige Entwicklung der Weltwirtschaft und des Weltverkehrs hängt aber sehr davon ab, in welchem Umfang es gelingen wird, die Hemmnisse und Schwierigkeiten im internationalen Güteraustausch zu beseitigen.

Im zwischenstaatlichen Reiseverkehr hat sich das Verkehrsangebot zu Land und in der Luft beträchtlich vergrößert und in letzterer Beziehung sogar den Vorkriegsstand überschritten. Eine zunehmende Leistungsfähigkeit ist ebenfalls im Seeverkehr festzustellen. Es kann angenommen werden, dass dieser den Vorkriegsstand in den nächsten Jahren wieder erreichen wird.

Der anhaltend hohe Beschäftigungsgrad in unserem Lande, bedingt durch eine intensive Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen aller Art, führte zwangsläufig zu einer angespannten Lage des Arbeitsmarktes und damit zu merklichen Erhöhungen der Einkommen. Gleichzeitig wies indessen auch das Preisniveau anhaltend steigende Tendenz auf. Um der fortschreitenden Geldentwertung Einhalt zu gebieten, wurde kurz vor Jahresende zwischen den Spitzenverbänden der Wirtschaft, mit vorläufiger Gültigkeit bis Ende Oktober 1948, ein Stillhalteabkommen getroffen, das nach Möglichkeit weitere Preis- und Lohnsteigerungen verhindern soll.

Der Aussenhandel wies im Berichtsjahr eine beträchtliche Belebung auf. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Einfuhr von 3,42 Milliarden auf 4,82 Milliarden Franken und die Ausfuhr von 2,68 Milliarden auf 3,27 Milliarden Franken; das gesamte Aussenhandelsvolumen stieg somit von 6,10 Milliarden auf 8,09 Milliarden Franken. Die enge Verflechtung unseres Landes mit der Weltwirtschaft ist aus diesen Zahlen deutlich ersichtlich. Gegenüber der Vorkriegszeit haben sich zudem beträchtliche Verlagerungen im schweizerischen Aussenhandel abgezeichnet, indem sich der Anteil des Überseehandels am gesamten Aussenhandel von 25,9% im Jahre 1938 auf 41,7% im Jahre 1947 erhöht hat.

Neben dem Aussenhandel hat im Jahre 1947 auch der Fremdenverkehr einen erfreulichen Aufschwung erfahren. Während im Jahre 1938 16,0 Millionen Logiernächte gezählt wurden, konnten im Jahre 1946 20,9 Millionen und im Jahre 1947 23,2 Millionen Logiernächte verzeichnet werden. Dieser Aufschwung ist allerdings fast ausschliesslich auf die gegenüber der Vorkriegszeit ausserordentliche Belebung des Inlandverkehrs zurückzuführen, da der Ausländerverkehr im Jahre 1947 mit 8,4 Millionen Logiernächten (1946: 6,1 Millionen) den Vorkriegsstand von 7,6 Millionen Logiernächten im Jahre 1938 (1937: 8,1 Millionen) nur leicht überschritten hat. Die Entwicklung des Ausländerverkehrs wird leider durch die in den meisten europäischen Ländern herrschende Devisenknappheit beeinträchtigt.

Eine starke Belebung ist ferner im inländischen Reise- und Güterverkehr festzustellen. Die Schweizerischen Bundesbahnen beförderten im Jahre 1938 insgesamt 113,3 Millionen Reisende, in den Jahren 1946 bzw. 1947 aber 206,4 bzw. 213,0 Millionen Reisende. Im Güterverkehr wurden 1938 13,9 Millionen Tonnen, 1946 16,9 Millionen Tonnen und 1947 18,2 Millionen Tonnen befördert. Gleichzeitig verzeichnete auch der schweizerische Motorfahrzeugverkehr eine beträchtliche Ausweitung.

Die Entwicklung des Reise- und Fremdenverkehrs lässt erkennen, dass die Reisefreudigkeit und das Reisebedürfnis merklich zugenommen haben. Sollte die Konjunktur weiterhin einen günstigen Verlauf nehmen und der Aussenhandel noch mehr intensiviert werden können, so dürfte für die nächsten Jahre mit einer weiteren Zunahme des Reiseverkehrs bzw. einer steigenden Nachfrage nach Flugplätzen für Reisen ins Ausland zu rechnen sein. Diese Erwartungen dürften sich allerdings infolge der den zwischenstaatlichen Verkehr hemmenden Devisenschwierigkeiten nicht in gleichem Umfange für Reisen vom Ausland nach der Schweiz erfüllen.

II.

Ausbau der Gesellschaft

Um der wirtschaftlichen Entwicklung und den wachsenden Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen sowie mit den technischen Fortschritten und der zunehmenden Konkurrenz im internationalen Luftverkehr Schritt zu halten, hat sich eine Erweiterung der finanziellen Basis unserer Unternehmung als unerlässlich erwiesen. Mit Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung vom 12. Februar 1947 wurde die Erhöhung des Aktienkapitals von 1 Million auf 20 Millionen Franken bestätigt. Der Swissair kommt nunmehr die Stellung einer nationalen Luftverkehrsgesellschaft zu, an deren Kapital die öffentlich-rechtlichen Körperschaften mit rund 30% und die Privatwirtschaft mit rund 70% beteiligt sind. Mit dem Kapitalausbau erhöhte sich auch die Zahl der Aktionäre von 168 auf 2657.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass unsere Gesellschaft gemäss dem Schiedspruch des Vorstehers des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements vom 18. August 1947 Flugzeuge und Reservematerial aus den Beständen der Alpar für Fr. 536 000.— sowie auch deren Personal teilweise übernommen hat. Die Alpar ihrerseits hat sich verpflichtet, endgültig auf den Betrieb regelmässiger Fluglinien zu verzichten.

Verkehrsleistungen und finanzielle Ergebnisse

Der Flugbetrieb ist im Berichtsjahr wesentlich ausgedehnt worden. Dabei wurde den Wünschen eidgenössischer und regionaler Behörden sowie privater Interessengruppen nach Möglichkeit Rechnung getragen. Im Berichtsjahr beflog unsere Gesellschaft allein oder gemeinsam mit fremden Gesellschaften folgende Linien:

- a) Regelmässig betriebene Linien:
(auf Grund einer ordentlichen Konzession)
- | | | |
|---|---|--|
| Zürich-Paris (1077) | } | gemeinsam mit Air France beflogen |
| Genf-Paris (1078) | | |
| Zürich-London (1075) | } | allein beflogen |
| Zürich-Basel-London (1080) | | |
| Genf-London (1076) | | |
| Zürich-Amsterdam (1088) | | gemeinsam mit K.L.M. beflogen |
| Zürich-Kopenhagen-Stockholm (1089) | | allein beflogen |
| Zürich-Prag (1083) | | teils gemeinsam mit C.S.A. beflogen |
| Zürich-Prag-Warschau (1084) | | allein beflogen |
| Genf-Barcelona (1093) teilweise ab Zürich | | teils gemeinsam mit Iberia beflogen |
| Genf-Barcelona-Lissabon (1094) | } | Genf-Barcelona gemeinsam mit Iberia,
Barcelona-Lissabon allein beflogen |

Zürich-Brüssel (1087)	gemeinsam mit Sabena befliegen
Basel-Amsterdam (1090)	} Nachtstrecke für Post- und Frachtverkehr, allein befliegen
Zürich-Basel-London (1091)	

b) Regelmässige Sonderflüge:
(auf Grund von Spezialbewilligungen)

Genf-Athen-Lydd-Kairo (1095)	} allein befliegen
Genf-Athen-Istanbul (-Ankara)	

c) Interkontinentale Sonderflüge:
(auf Grund von speziellen Überflugs- oder Landungsbewilligungen)

Genf-New York	7 Flüge
Genf-Rio de Janeiro-Buenos Aires	1 Flug
Genf-Johannesburg	3 Flüge

Bei den letztgenannten Flügen handelt es sich um Versuchsflüge, über die wir uns auf Seite 12 noch näher äussern werden.

Bei der Ausarbeitung des Flugprogramms für 1947, dessen Umfang durch den vorhandenen Flugzeugpark sowie den Bestand an ausgebildeten Besatzungen bestimmt war, rechneten wir mit einer voraussichtlichen Jahresleistung von rund 3,5 Millionen Flugkilometern. Wir erzielten demgegenüber folgende Flugleistungen:

im Europaverkehr einschliesslich Naher Osten	3 927 336 km
im interkontinentalen Verkehr	178 872 km
Gesamtflugleistung	<u>4 106 208 km</u>

Die Gesamtflugleistung des Vorjahres belief sich auf 2 473 413 Kilometer, die des Jahres 1938 auf 1 483 794 Kilometer. Zufolge der im Jahre 1947 zum Einsatz gelangten grösseren Flugzeugtypen (Douglas DC-4) hat das Verkehrsangebot, gemessen in Tonnenkilometern (tkm), in noch stärkerem Ausmass als die Flugleistungen zugenommen, was aus der nachstehenden Aufstellung ersichtlich ist:

Jahr	Flugleistung		Verkehrsangebot	
	km	Index	tkm	Index
1938	1 483 794	100	2 537 421	100
1946	2 473 413	166	4 916 244	194
1947	4 106 208	277	10 696 563	421

Zur Beurteilung der Entwicklung ist es unerlässlich, auch die Flugleistungen der ausländischen Gesellschaften zu berücksichtigen. Gemäss den Angaben der Jahresstatistik 1947 des eidgenössischen Luftamtes haben diese auf den die Schweiz berührenden Linien von 3 668 974 Flugkilometern im Jahre 1946 auf 6 344 795 Flugkilometer im Jahre 1947 oder um 73% zugenommen. Die Mehrleistungen im Jahre 1947 sind somit bei den ausländischen Ge-

sellschaften etwas grösser ausgefallen als bei unserer Unternehmung, die eine Zunahme von 66% aufweist. Da auch die fremden Unternehmungen grössere und modernere Flugzeuge einsetzen, dürfte sich deren Angebot an Tonnenkilometern ebenfalls stärker als die Flugleistungen entwickelt haben.

Bei Berücksichtigung der in den internationalen Eisenbahn- und Strassenverbindungen erzielten Fortschritte hat das gesamte angebotene Verkehrsvolumen zu Land und in der Luft seit Kriegsende eine beträchtliche Steigerung erfahren. Die dadurch bedingte Verschärfung des internationalen Wettbewerbes machte sich zwangsläufig in einer Verminderung des Ausnützungsgrades der Swissair-Flugkurse bemerkbar, was aus den nachstehenden Zahlen ersichtlich ist:

Jahr	Angebotene tkm	Ausgenützte tkm	Ausnützungsgrad
1938	2 537 421	1 409 289	55,5 %
1946	4 916 244	4 200 613	85,4 %
1947	10 696 563	7 498 633	70,1 %

Im Linien- und Sonderflugverkehr (einschliesslich Charterflüge) beförderte unsere Gesellschaft in den oben erwähnten Vergleichsjahren an:

	1938	1946	1947
Passagieren	32 622	61 455	93 822
Gepäck in Tonnen	504,4	1 187,7	1 886,0
Fracht in Tonnen	136,3	414,3	878,6
Post in Tonnen	341,3	259,1	379,1

Gegenüber 1938, dem letzten vollen Vorkriegsjahr, hat sich die Zahl der Passagiere nahezu auf das Dreifache vermehrt. Auch der Frachtverkehr hat in diesem Zeitraum erheblich zugenommen. Die aus diesen Transportleistungen erzielten Einnahmen verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Verkehrsgruppen:

	1938		1946		1947	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personen- und Gepäckbeförderung	2 102 959	68,5	11 122 199	85,0	18 658 100	83,9
Frachtverkehr ohne Abfertigung	225 721	7,3	742 402	5,7	1 387 836	6,2
Postverkehr	742 643	24,2	1 223 497	9,3	2 191 495	9,9
Total	3 071 323	100,0	13 088 098	100,0	22 237 431	100,0

Wie die nachstehende Aufstellung über die zeitliche Verteilung von Angebot und Nachfrage in unserem Linien- und Sonderflugverkehr (Europa und Naher Osten) des Jahres 1947 zeigt, entfällt die Hauptreisesaison auf das dritte Quartal:

Quartal	Angebotene tkm	Ausgenützte tkm	Ausnützungsgrad
I	1 460 729	1 027 079	70,3 %
II	2 564 626	1 775 172	69,2 %
III	3 274 609	2 491 317	76,1 %
IV	2 782 585	1 774 916	63,8 %

Da auch der Juni eine hohe Frequenz aufweist, dauert die eigentliche Reisesaison von Juni bis September. Den schwächsten Verkehr weisen die Monate Januar und Februar auf.

Die Flüge wurden 1947 mit einer Regelmässigkeit von 99,2 % gegenüber 99,3 % im Vorjahr und 98,7 % im Jahre 1938 ausgeführt. Die Regelmässigkeit bewegt sich somit nach wie vor auf einem hohen Stand.

Neben unseren regelmässigen Linien- und Sonderflugkursen (einschliesslich Charterflüge) wurden wie üblich Rund- und Alpenflüge ausgeführt. Die Einnahmen aus diesem Geschäftszweig beliefen sich auf Fr. 192 500.—. In den Jahren 1946 und 1938 wurden Fr. 94 795.— und Fr. 57 189.— vereinnahmt.

Flugprogramm

Das Programm für 1947 sah — wie bereits erwähnt — eine Flugleistung von 3,5 Millionen Kilometern vor. Statt dessen wurde im Berichtsjahr eine Leistung von 4,1 Millionen Kilometern erzielt. Im Jahre 1948 soll eine Flugleistung von rund 6 Millionen Kilometern erreicht werden. Die 1947 aufgenommenen Sonderflüge nach Nordamerika und nach Südafrika werden fortgesetzt; dagegen werden die Flüge nach Südamerika zunächst unterbleiben.

Wie wir in unserem letztjährigen Geschäftsbericht ausführten, sollen uns diese Sonderflüge die Möglichkeit geben, die zur Durchführung eines regelmässigen interkontinentalen Streckenbetriebes notwendigen kommerziellen und technischen Erfahrungen zu sammeln sowie die hierfür erforderlichen Besatzungen auszubilden. Über die Aufnahme eines regelmässigen interkontinentalen Flugverkehrs stehen wir gegenwärtig mit den zuständigen eidgenössischen Behörden in Unterhandlung. Ferner haben wir in dieser Angelegenheit mit den interessierten Wirtschaftsgruppen Fühlung genommen.

Flugzeugpark

Aus dem im Jahre 1946 erfolgten Kaufabschluss mit der Douglas Aircraft Co. Inc., Santa Monica, U.S.A., wurden im Jahre 1947 3 Douglas DC-4 abgeliefert. Zudem trafen die in Prestwick umgebauten Dakota-Flugzeuge ein, die wir im Spätherbst 1946 aus den U.S.A.-Armeebeständen erworben hatten. Ein weiterer Zuwachs ergab sich aus der käuflichen Übernahme von Alpar-Flugzeugen.

Ende 1947 setzte sich unser Flugzeugpark aus folgenden Einheiten zusammen:

1. Für den Passagierverkehr auf Langstrecken:

Douglas DC-4	fabrikneu ab Werk Douglas Aircraft Co. Inc., im November 1946 und im Frühjahr 1947 geliefert	4 Flugzeuge
	Übertrag	4 Flugzeuge

	Übertrag	4 Flugzeuge
2. Für den Passagierverkehr auf Kontinental-Linien:		
Douglas DC-3	aus Vorkriegsbestand	4 Flugzeuge
	weitere Original-Douglas DC-3D	2 Flugzeuge
	aus U.S.A.-Armee- und Alpar-Beständen er-	
	worbene Dakota C-47B (umgebaut oder im	
	Umbau begriffen.)	<u>6 Flugzeuge</u> 12 Flugzeuge
3. Für den Frachtverkehr:		
Dakota C-47B	aus U.S.A.-Armee- und Alpar-Beständen erworben	2 Flugzeuge
	(Ein Flugzeug dieser Art, welches per Ende	
	1946 noch bilanziert war, wurde inzwischen	
	als Ersatzteil-Spender demontiert und ist so-	
	mit aus dem Park ausgeschieden.)	
4. Für Rund- und Alpenflüge sowie zu Trainingszwecken für den fliegenden Nach-		
wuchs:		
Douglas DC-2	}	2 Flugzeuge
Dragon DH-89		3 Flugzeuge
Fokker F VII a		1 Flugzeug
		<u>6 Flugzeuge</u>
	(Das in dieser Gruppe auf Jahresende 1946 auf-	
	geführte Kleinflugzeug für Photozwecke AC-4/	
	HB-IKO wurde inzwischen verkauft, da es	
	sich für unsern Bedarf nicht mehr eignete.)	
Gesamtbestand an Flugzeugen Ende 1947		<u>24 Flugzeuge</u>

Der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr beträgt fünf Flugzeuge.

Für die notwendige Modernisierung unseres Flugzeugparkes wurden im Berichtsjahr vier neue Convair-Flugzeuge bestellt. Die Lieferung wird aber leider mit einer Verspätung von ungefähr acht Monaten gegenüber dem Kaufvertrag, d. h. erst gegen Ende 1948, erfolgen können. Die Gesamtverpflichtungen aus diesem Vertrag erreichten Ende 1947 den Betrag von rund 8,4 Millionen Franken einschliesslich des notwendigen Reservematerials.

Fliegendes Personal

Die Aufnahme der Langstreckenflüge bedeutet für das fliegende Personal einen Markstein in der Ausbildung. Da die Swissair während des Krieges 1939—1945 keine Gelegenheit hatte, praktisch mit der Entwicklung Schritt zu halten und Erfahrungen zu sammeln, musste Neues in kürzester Zeit gelernt werden. Dank des grossen persönlichen Einsatzes unserer Piloten und Funker und unter Beiziehung ausländischer Navigatoren gelang es der Swissair dennoch, ihre Zuverlässigkeit im Jahre 1947 auch auf Langstrecken unter Beweis zu stellen.

Bodenorganisation und Flugplätze

Vom neuen Flugplatz in Kloten war Ende 1947 die Westpiste fertiggestellt; sie wurde um Weihnachten einige Male als Ausweichplatz benützt. Mitte 1948 soll auf dieser Piste allmählich der regelmässige Flugbetrieb aufgenommen werden. Ein Teil der Werft, die Motoren- und Propellerwerkstatt sowie die technische Instruktions-Abteilung sind bereits im Laufe des Jahres 1947 provisorisch nach Kloten umgesiedelt. Dadurch konnte in den eng gewordenen Hallen-, Werkstatt- und Werftbauten in Dübendorf Raum geschaffen werden. Ferner war es notwendig, auf dem Flugplatz Dübendorf zur Beseitigung des herrschenden Platzmangels Baracken zu erstellen. Diese dienen der Unterbringung unserer Materialverwaltung, der Zoll-, Pass- und Frachtabfertigung sowie des Bordbuffetdienstes und eines Theoriesaales. Auch auf dem Flugplatz Cointtrin mussten bis zur Fertigstellung der Flugplatzbauten sowohl für den technischen Betriebsteil als auch für Flugleitung und Frachtabteilung Übergangslösungen gefunden werden. Eine Beeinträchtigung der Arbeitsleistung lässt sich leider unter diesen provisorischen und unbefriedigenden Raumverhältnissen nicht vermeiden.

Luftreisebureaux und Auslandvertretungen

Die im Jahre 1946 begonnenen Erweiterungs- und Umbauten unserer Luftreisebureaux in Basel, Genf und Zürich sind im Jahre 1947 zu einem erfreulichen Teil beendet worden, zum Teil befinden sie sich noch in Durchführung. Um die Jahresmitte 1947 konnte bereits das erweiterte Luftreisebureau im Zürcher Hauptbahnhof eröffnet werden. In den für die Swissair-Reisebureaux bestimmten Teilen der Bahnhöfe Genf und Basel wird zurzeit noch eifrig gearbeitet. Auf Jahresende 1947 war zudem das neueste Projekt eines eigenen Reisebureaus im Berner Bahnhof baureif; dieses Lokal wird im Juni 1948 bezugsbereit.

Zur Wahrung der Interessen unserer Gesellschaft in ausländischen Luftverkehrszentren sind im Jahre 1947 unsere Vertretungen weiter ausgebaut worden. Am Ende des Berichtsjahres befanden sich Swissair-Vertretungen in London, Paris, Barcelona, Madrid, Lissabon, Prag, Athen, Istanbul, Kairo, Lydda und New York.

Tariffragen

Die im Jahre 1946 durch die International Air Transport Association (IATA) herabgesetzten Beförderungstarife wurden im Berichtsjahr vorläufig beibehalten. Auf Grund des sich im internationalen Luftverkehr allgemein abzeichnenden Kostenverlaufs, der deutlich eine steigende Tendenz aufwies, sah sich die IATA in Rio de Janeiro im Oktober 1947 veranlasst, grundsätzlich eine allgemeine Tarifierhöhung vorzusehen. Diesem Entscheid pflichteten wir entsprechend unseren eigenen Beobachtungen bei. Die Tarif-Heraufsetzung wurde jedoch erst an der Konferenz in Kairo im Februar 1948 beschlossen; sie wurde daher im Berichtsjahre nicht mehr wirksam.

Personal- und Verwaltungs-Angelegenheiten

Zur reibungslosen Abwicklung des eigenen als auch des stark anwachsenden Flugverkehrs ausländischer Gesellschaften sowie zur Gewährleistung der Betriebssicherheit war eine Erhöhung des Personalbestandes unumgänglich. Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ergibt sich aus der nachfolgenden Aufstellung:

	31. Dez. 1946	31. Dez. 1947
Direktion	3	3
Fliegendes Personal einschliesslich Stewardpersonal	59	113
Technisches Personal	303	566
Kaufmännisches und Verwaltungspersonal	424	591
Gesamtbestand	<u>789</u>	<u>1273</u>

Die Personalzunahme war wesentlich durch die Verhältnisse in Genf bedingt, dessen Interkontinental-Flughafen die Landung grosser Langstreckenflugzeuge gestattet. Zudem ist festzustellen, dass die technische und kaufmännische Abfertigung für die Fluglinien ausländischer Gesellschaften unser Personal auch im Berichtsjahr stärker beanspruchte als unser eigener Flugbetrieb.

Auf Jahresende 1947 konnte mit einiger Verspätung das Gebäude Hirschengraben 84 in Zürich von der Zentralverwaltung bezogen werden. Das dazu gehörende Hinterhaus, Hirschengraben 82, das in der ersten Hälfte 1948 bezugsbereit ist, wird zur Aufnahme der Propaganda-Abteilung und einiger kleinerer Verwaltungszweige dienen.

III.

Verwaltungsrat und Ausschuss des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat zählte im Berichtsjahr 27 Mitglieder, von denen 10 die öffentliche Hand und 17 die übrigen Aktionäre vertraten. Leider ist uns Herr Regierungsrat Ernst Reinhard schon Mitte Juni 1947 durch den Tod entrissen worden. An seiner Stelle wurde Herr Regierungsrat Samuel Brawand in den Verwaltungsrat delegiert. Ferner sind auf Ende des Jahres 1947 die Herren Dr. Eberhard Reinhardt, vormals Direktor der Eidg. Finanzverwaltung in Bern, und Dr. h. c. Maurice Paschoud, a. Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen in Bern, zufolge Ausscheidens aus dem Bundesdienst bzw. Übertritt in den Ruhestand aus dem Verwaltungsrat ausgetreten und zu Beginn des Geschäftsjahres 1948 durch die Herren Dr. Max Iklé und Cesare Lucchini ersetzt worden. Den Herren Dr. E. Reinhardt und Dr. h. c. M. Paschoud sprechen wir an dieser Stelle unseren Dank für ihre wertvolle Mitarbeit aus.

Zur Erledigung der laufenden Geschäfte ist der leitende Ausschuss des Verwaltungsrates zu 14 Sitzungen zusammengetreten; ferner wurde der Verwaltungsrat selbst zu 7 Sitzungen einberufen. Er möchte nicht unterlassen, allen Personen, Unternehmungen, Organisationen

und öffentlich-rechtlichen Körperschaften, die am Ausbau der Gesellschaft aktiv beteiligt waren, für ihre Mitwirkung zu danken. Ebenso gebührt den Behörden unser bester Dank für die Förderung des Flugverkehrs und die Unterstützung unserer Bestrebungen sowie der Direktion und ihren Mitarbeitern, den Piloten, den übrigen Bordmannschaften, dem gesamten kaufmännischen und technischen Personal unsere Anerkennung für die im Berichtsjahr geleistete grosse Arbeit.

Jahresrechnung und Anträge

Gegenüber dem Vorjahr haben u. a. die Anlagewerte von Fr. 2 935 829.15 auf Fr. 14 190 744.85 zugenommen. Andererseits ist das Aktienkapital von Fr. 1 000 000.— auf Fr. 20 000 000.— angestiegen. Die Betriebsausgaben weisen von 1946 auf 1947 eine Zunahme von Fr. 6 806 494.95 auf Fr. 16 419 492.07 und die allgemeinen Unkosten von Fr. 3 739 553.77 auf Fr. 6 746 863.11 auf. Die gesamten Einnahmen haben sich von Fr. 14 848 468.40 auf Fr. 27 614 813.86 erhöht.

Die Eigenwirtschaftlichkeit ist im Berichtsjahr erreicht worden, was aus der nachstehenden Aufstellung über das prozentuale Verhältnis der Betriebseinnahmen zu den Subventionen hervorgeht:

	1938	1946	1947
Einnahmen aus Strecken-, Sonder- und Rundflugbetrieb, Bodenorganisationsdienst usw.	83,00%	99,25%	100,00%
Subventionen	17,00%	0,75%	— %
Total	<u>100,00%</u>	<u>100,00%</u>	<u>100,00%</u>

Unsere jahrelangen Bestrebungen haben damit zum Erfolg geführt und wir hoffen, die erreichte Eigenwirtschaftlichkeit auch künftig beibehalten zu können.

Durch ausreichende Abschreibungen soll dafür gesorgt werden, dass der Flugzeugpark und die technischen Einrichtungen den modernen Anforderungen entsprechen und die Sicherheit des Flugbetriebes gewährleistet bleibt. Für das Jahr 1947 sind die Abschreibungen entsprechend den statutarischen Vorschriften auf Fr. 3 660 857.90 festgesetzt worden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1947 schliesst wie folgt ab:

Gewinn pro 1947	Fr. 787 600.78
Gewinnvortrag 1946	Fr. 10 093.22
Gewinnsaldo am 31. Dezember 1947	<u>Fr. 797 694.—</u>

Es stehen somit Fr. 797 694.— zur Verfügung der Generalversammlung.

Wir gestatten uns, der Generalversammlung der Aktionäre folgende

Anträge

zur Beschlussfassung zu unterbreiten:

1. Den vorliegenden Jahresbericht sowie die Jahresrechnung per 31. Dezember 1947 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1947 Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1947 von Fr. 787 600.78
folgende Zuweisungen vorzunehmen:
 - a) an den statutarischen Reservefonds Fr. 80 000.—
 - b) an den Angestellten-Fürsorge-Reservefonds Fr. 100 000.— Fr. 180 000.—
und vom verbleibenden Gewinn von Fr. 607 600.78
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1947 Fr. 10 093.22
insgesamt somit von Fr. 617 694.—
 - c) eine Dividende von brutto 3% auf das Aktienkapital von
Fr. 20 000 000.— auszurichten, zahlbar mit Fr. 15.— pro Aktie vom
8. Juli 1948 an gegen Coupon Nr. 1, abzüglich 30% eidg. Coupon-
und Verrechnungssteuer, also Fr. 10.50 netto Fr. 600 000.—
 - d) und den Rest von Fr. 17 694.—
auf neue Rechnung vorzutragen;
4. die Kontrollstelle zu wählen.

Zürich, den 18. Juni 1948.

Namens des Verwaltungsrates:
Der Präsident: Rud. Speich.

Bilanz per

(vor Gewinn-

Aktiven

	Fr.	Fr.
	Versicherungswerte	
Flugzeuge: Zellen	12 420 000.—	5 969 234.—
Motoren		2 356 898.85
Ersatzteile für Zellen und Motoren, sowie Propeller, Radio- einrichtungen und Bordinstrumente	10 936 200.—	4 295 716.05
Werkstatteinrichtungen, Werft- und Flugbetriebseinrichtun- gen, Fahrzeuge, Mobilien und Verbrauchsmaterial		1 568 895.95
Total Anlagen	23 356 200.—	14 190 744.85
Betriebsstoffe	100 000.—	97 111.65
Wertschriften und Beteiligungen		5 034 378.—
Debitoren und transitorische Aktiven		9 394 486.36
Anzahlungen		3 657 363.76
Banken		1 236 322.65
Postcheck		407 153.56
Kassa		46 060.84
Garantieleistungen		643 996.60
		<u>Fr. 34 707 618.27</u>

31. Dezember 1947

verteilung)

Passiven

	Fr.
Aktienkapital	20 000 000.—
Statutarischer Reservefonds	Fr. 90 000.—
Haftpflicht-Reservefonds	Fr. 128 000.—
Kaskoversicherungs-Reservefonds	Fr. 221 008.27
Amortisationskonto	Fr. 470 145.90
Angestellten-Fürsorge-Reservefonds	Fr. 160 000.—
Kreditoren und transitorische Passiven	1 069 154.17
Wertberichtigungen und Rückstellungen	10 166 947.49
Kautionen und Verpflichtungen	1 982 295.61
Kautionen und Verpflichtungen	691 527.—
Gewinnsaldo	797 694.—

Fr. 34 707 618.27

7193 **Gewinn- und**

vom 1. Januar bis

Aufwand

	Fr.	Fr.
Betriebsausgaben:		
a) Saläre an technisches und fliegendes Personal sowie Betriebsstoffe	8 244 513.21	
b) Bodenorganisations- und allgemeine Betriebskosten . . .	5 244 233.84	
c) Personalversicherungen einschliesslich Angestelltenfürsorge	1 406 285.70	
d) Diverse Betriebsversicherungen	<u>1 524 459.32</u>	16 419 492.07
Allgemeine Unkosten und Reklame		6 746 863.11
Abschreibungen		3 660 857.90
Gewinn- und Verlustkonto:		
Gewinn pro 1947	787 600.78	
+ Gewinnvortrag vom Vorjahre	<u>10 093.22</u>	797 694.—
		<u>Fr. 27 624 907.08</u>

Verlustrechnung

31. Dezember 1947

Ertrag

	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahre	10 093.22
Einnahmen aus:	
a) Passagier-, Fracht- und Postbeförderung (einschliesslich Sonderflüge nach Überseegebieten)	22 429 940.50
b) Bodenorganisationsdiensten usw.	5 184 873.36
c) Subventionen und Sondervergütungen	—.—

Fr. 27 624 907.08

Schlussbilanz per

(nach erfolgter Genehmigung der Gewinnverteilung)

Aktiven		Fr.	Fr.
	Versicherungswerte		
Flugzeuge: Zellen	}	12 420 000.—	5 969 234.—
Motoren			2 356 898.85
Ersatzteile für Zellen und Motoren, sowie Propeller, Radio- einrichtungen und Bordinstrumente	}	10 936 200.—	4 295 716.05
Werkstatteinrichtungen, Werft- und Flugbetriebseinrichtun- gen, Fahrzeuge, Mobilien und Verbrauchsmaterial			1 568 895.95
Total Anlagen		23 356 200.—	14 190 744.85
Betriebsstoffe		100 000.—	97 111.65
Wertschriften und Beteiligungen			5 034 378.—
Debitoren und transitorische Aktiven			9 394 486.36
Anzahlungen			3 657 363.76
Banken			1 236 322.65
Postcheck			407 153.56
Kassa			46 060.84
Garantieleistungen			643 996.60
			<u>Fr. 34 707 618.27</u>

31. Dezember 1947

gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

Passiven

	Fr.
Aktienkapital	20 000 000.—
Statutarischer Reservefonds	Fr. 170 000.—
Haftpflicht-Reservefonds	Fr. 128 000.—
Kaskoversicherungs-Reservefonds	Fr. 221 008.27
Amortisationskonto	Fr. 470 145.90
Angestellten-Fürsorge-Reservefonds	Fr. 260 000.—
Kreditoren und transitorische Passiven	1 249 154.17
Wertberichtigungen und Rückstellungen	10 166 947.49
Kautionen und Verpflichtungen	1 982 295.61
Dividendenkonto 1947	691 527.—
Gewinnvortrag auf neue Rechnung	600 000.—
	17 694.—
	<hr/>
	Fr. 34 707 618.27

Bericht der Kontrollstelle

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

Zürich

Wir haben die auf den 31. Dezember 1947 beidseitig mit Fr. 34 707 618.27 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1947 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 1947 einen Gewinn aus von Fr. 787 600.78
der sich zuzüglich Gewinnvortrag aus dem Vorjahr von Fr. 10 093.22
auf den verfügbaren **Gesamtgewinn** erhöht von Fr. 797 694.—

Dieses Ergebnis versteht sich nach Vornahme der Abschreibungen auf den Anlagekonten gemäss Ziff. 16 der Statuten.

Die Verwaltung schlägt folgende Gewinnverteilung vor:

Einlage in die statutarische Reserve 10% von Fr. 787 600.78 aufgerundet auf . .	Fr. 80 000.—
Einlage in die Angestelltenfürsorge-Reserve	Fr. 100 000.—
3% Dividende	Fr. 600 000.—
Gewinnvortrag auf neue Rechnung	Fr. 17 694.—
	<u>Fr. 797 694.—</u>

Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die Bilanz zu genehmigen.

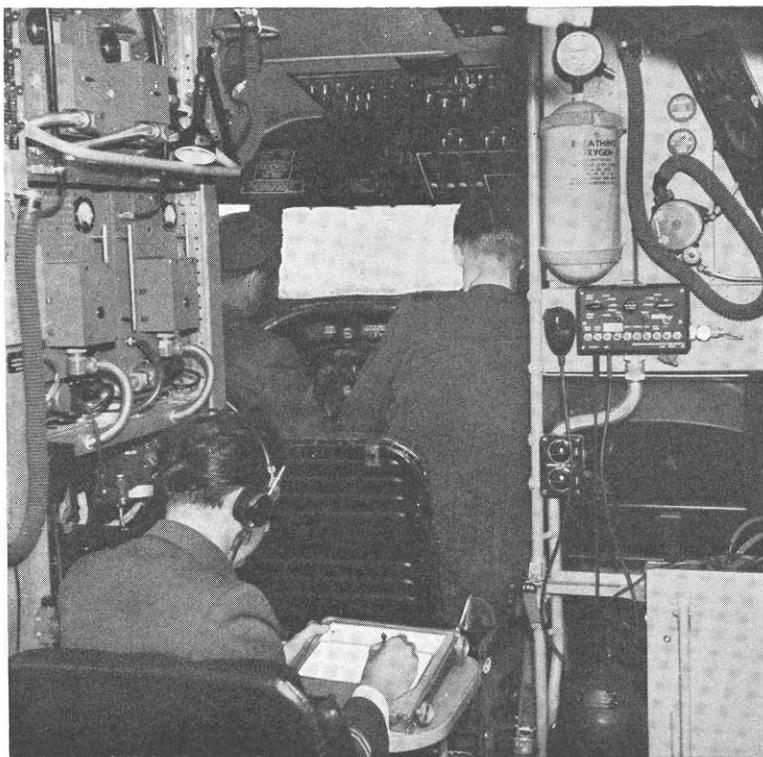
Gegen die von der Verwaltung beantragte Gewinnverwendung haben wir nichts einzuwenden.

ZÜRICH, den 16. Juni 1948.

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Kunz

Killer



Cockpit DC-4

Swissair-Photo



Bordbuffetdienst DC-4

Photo H. E. Staub

