

» SWISSAIR «

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT



BERICHT

ÜBER DAS

XXIII. GESCHÄFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

1948

# SWISSAIR STRECKENNETZ 1948



## Verwaltungsrat

- Präsident: Dr. **Rudolf Speich**, Präsident des Schweizerischen Bankvereins, Basel . . . . .
- Vizepräsident: \* **Eduard Amstutz**, Professor für Flugzeugstatik und Flugzeugbau an der E.T.H., Zürich . . . . .
- Vizepräsident: **Edgar Primault**, Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer, Bern . . . . .
- Guillaume Bordier**, Banquier, Genf . . . . .
- \* **Samuel Brawand**, Regierungsrat, Bern . . . . .
- \* **Louis Casai**, Conseiller d'Etat, Genève . . . . .
- Dr. Alphonse Ehinger**, Banquier, Basel. . . . .
- Ing. Georg Fischer**, Delegierter des Verwaltungsrates der Maag Zahnräder A.-G., Zürich . . . . .
- \* **Dr. Brenno Galli**, Consigliere dello Stato, Bellinzona . . . . .
- Dr. Georg Hasler**, Generaldirektor der Schweizerischen Unfallversicherungs-Gesellschaft in Winterthur, Winterthur. . . . .
- Dr. Rudolf Heberlein**, Delegierter des Verwaltungsrates der Heberlein & Co. A.-G., Wattwil . . . . .
- \* **Dr. Fritz Hess**, Generaldirektor der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung, Bern. . . . .
- Dr. h. c. Hans Hunziker**, Ing., Direktor des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr, Bern . . . . .
- \* **Dr. Max Iklé**, Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, Bern. . . . .
- Paul Joerin**, Präsident des Verwaltungsrates der Allgemeinen Kohlenhandels A.-G., Basel . . . . .
- Adrien Lachenal**, Conseiller National, Genève . . . . .
- Dr. Albert Linder**, Mitglied der Generaldirektion der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich . . . . .
- \* **Ing. Cesare Lucchini**, Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern . . . . .
- \* **Dr. Adolf Lüchinger**, Stadtpräsident von Zürich, Zürich
- Ing. Alfred Oehler**, Industrieller, Aarau. . . . .
- Peter Reinhart**, in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur
- Ernst Schmidheiny**, Industrieller, Céligny. . . . .
- Edwin Schwarzenbach**, Industrieller, Rüslikon . . . . .
- \* **Dr. h. c. Hans Streuli**, Regierungsrat, Zürich. . . . .

- \* Ständerat **Gustav Wenk**, Regierungsrat, Basel . . . .
- Dr. **Arthur Wilhelm**, Delegierter des Verwaltungsrates  
der CIBA Aktiengesellschaft, Basel . . . . .
- Dr. **Charles Zoelly**, Mitglied der Generaldirektion der  
Schweizerischen Bankgesellschaft, Zürich . . . . .

\* Ernannet gemäss Art. 12, Abs. 3, der Statuten vom 12. Februar 1947. Die Amtsdauer der übrigen Verwaltungsräte läuft bis zur ordentl. Generalversammlung 1950.

### **Verwaltungsratsausschuss**

- |   |                           |
|---|---------------------------|
| Dr. <b>Rudolf Speich</b> , Präsident        | Ing. <b>Georg Fischer</b> |
| Prof. <b>Eduard Amstutz</b> , Vizepräsident | Dr. <b>Hans Hunziker</b>  |
| <b>Edgar Primault</b> , Vizepräsident       | Dr. <b>Hans Streuli</b>   |
| Dr. <b>Alphonse Ehinger</b>                 |                           |

### **Kontrollstelle**

Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel

### **Direktion**

- Eugen Groh**, Kaufmännischer Direktor
- Dr. **Gottfried von Meiss**, Technischer Direktor
- Hans Aepli**, Vizedirektor
- Ulrich Keller**, Vizedirektor
- Charles Messmer**, Vizedirektor
- Dr. **Heinz Haas**, Vizedirektor (ab 1. Januar 1949)
- Ing. **Isidor Lack**, Vizedirektor (ab 1. Januar 1949)

### **Prokuristen**

- |               |                   |                     |
|---------------|-------------------|---------------------|
| Hedwig Brack  | Willy Imhof       | Walter Rüetschi     |
| Fred Brunner  | Hans Nicole       | Hans Schneider      |
| Franz Dormann | René Nordmann     | Hermann Sommer      |
| Ernst Fricker | Ernst Nyffenegger | Anton von Tschärner |
| Hans Huggler  | Jules Perrin      | Franz Zimmermann    |

### **Handlungsbevollmächtigte**

- |                 |                         |                   |
|-----------------|-------------------------|-------------------|
| Rudolf Bockhorn | Dr. Kurt Gysi           | Max Spörri        |
| Hans Dütsch     | Walter Haerry           | Adolf Stirnemann  |
| Hans Ernst      | Heinrich Kauert         | Hans Thommen      |
| Karl Formanek   | Hans Keller             | Oskar Wegmann     |
| Hans Forrer     | Fritz Kretz             | Hans Weibel       |
| Robert Fretz    | Karl Rusterholz         | Albert Westermann |
| Eric Girod      | Karl Schneider          |                   |
| Arnold Gyseler  | Dr. Armin Schweickhardt |                   |

**Bericht**  
des Verwaltungsrates der  
«Swissair» Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft  
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre  
vom 15. Juni 1949

über das dreiundzwanzigste Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1948

---

Wir beehren uns, Ihnen hiermit den dreiundzwanzigsten Geschäftsbericht über den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1948 zu unterbreiten.

I.

**Allgemeine Bemerkungen**

Die weltwirtschaftlichen Beziehungen und der internationale Reiseverkehr wickelten sich auch im Berichtsjahre noch unter mannigfachen Schwierigkeiten ab. Zwar liessen sich in der Normalisierung der Wirtschaftsverhältnisse und der Devisensituation der einzelnen Staaten, wie auch in der Organisation der internationalen wirtschaftlichen Zusammenarbeit erfreuliche Fortschritte feststellen. Noch immer hemmten aber politische, wirtschaftliche und soziale Spannungen den internationalen Tourismus und Geschäftsreiseverkehr sowie den Austausch von Gütern, Dienstleistungen und Kapital über die Grenzen der Länder und Kontinente.

Es bedarf keiner weiteren Erklärungen, dass die Entwicklung des Flugverkehrs durch diese Umstände stark behindert wurde. Einfuhrbeschränkungen, Devisenrestriktionen, zeitraubende Pass-, Visa- und Zollformalitäten, Transferschwierigkeiten usw. beeinträchtigten im vergangenen Geschäftsjahr die Arbeit aller am internationalen Verkehr beteiligten Luftverkehrsgesellschaften und verminderten auch ihre finanziellen Erfolge.

Die Schweiz konnte ihre wirtschaftliche Sonderstellung, die sie wegen ihres unversehrten Produktionsapparates und der gesunden Währungsverhältnisse in der unmittelbaren Nachkriegszeit einnahm, auch im Jahre 1948 behaupten. Gegen Jahresende mehrten sich die Anzeichen, die auf eine Konjunkturwende hindeuten.

Im Fremdenverkehr ist gegenüber den Rekordziffern des Jahres 1947 bereits ein leichter Rückgang festzustellen. Bei den Logiernächten beträgt die Abnahme 6,9%; praktisch unbedeutend ist dagegen mit 0,4% die Abnahme bei der Anzahl der zugereisten Gäste (Ankünfte) von 4 385 697 im Jahre 1947 auf 4 366 294 im Berichtsjahre. Dieses Resultat ist auf den stärkeren Rückgang der Schweizergäste (—5,8%), die erstmals seit Kriegsende wieder in beträchtlicher Zahl ins Ausland gereist sind, zurückzuführen. Dagegen hielt der Zustrom der ausländischen Gäste auch 1948 noch an, konnten doch 9,3% mehr Ankünfte als im Jahre 1947 registriert werden.

Für den Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen brachte das Berichtsjahr erstmals eine kleine Abnahme des seit 1940 unaufhaltsam angestiegenen Verkehrs. Die rückläufigen Ziffern im letzten Quartal des Berichtsjahres zeigen bei den Schweizerischen Bundesbahnen wie auf gewissen Gebieten der Inlandproduktion und im Fremdenverkehr eine Konjunkturabschwächung an, die sich auch auf unsere Gesellschaft nachteilig auswirkte.

## II.

### Betriebs- und Verkehrsleistungen

Die Flugleistungen sind auch im Berichtsjahr gegenüber 1947 nochmals erheblich angestiegen. Dabei wurde stets darauf Bedacht genommen, den Wünschen und Begehren hauptsächlich von seiten regionaler Behörden und den Interessen der Wirtschaftskreise soweit entgegenzukommen, als sich dies mit Rücksicht auf einen wettbewerbsfähigen gesamtschweizerischen Luftverkehr verantworten und mit unserem Streben, die Eigenwirtschaftlichkeit beizubehalten, in Einklang bringen liess.

Im Berichtsjahr flog unsere Gesellschaft allein oder gemeinsam mit fremden Gesellschaften über folgende Linien:

a) Regelmässig betriebene Linien:  
(auf Grund einer ordentlichen Konzession)

Zürich-London (100/1 und 110/1)	} allein befliegen
Zürich-Basel-London (104/5 und 108/9)	
Genf-London (102/3)	
Bern-London (106/7; Neueröffnung: vom 14. Juni bis 18. Sept. 1948)	
Zürich-Manchester (118/9; Neueröffnung: 11. Dezember 1948)	} allein befliegen
Zürich-Paris (140/1)	} gemeinsam mit Air France befliegen
Genf-Paris (142/3)	
Zürich-Amsterdam (120/1)	gemeinsam mit K.L.M. befliegen
Zürich-Brüssel (138/9)	gemeinsam mit Sabena befliegen
Zürich-Kopenhagen-Stockholm (210/1)	allein befliegen
Zürich-Prag (220/1)	gemeinsam mit C.S.A. befliegen

Zürich-Prag-Warschau (230/1)	allein befliegen
Zürich-Genf-Barcelona (150/1) zeitweise nur ab Genf	} auf dem Abschnitt Genf-Barcelona gemeinsam mit Iberia befliegen
Zürich-Genf-Barcelona-Madrid-Lissabon (160/1) zeitw. ab Genf u. direkt via Madrid	} auf dem Abschnitt Genf-Barcelona zeitweise gemeinsam mit Iberia befliegen
Genf-Athen-Istanbul (322/3)	allein befliegen
Genf-Lyddda-Cairo (342/3) Anflug von Lydda nur bis 19.4.48; Verlängerung einiger Kurse bis Basra auf Grund von Sonderbewilligungen	} allein befliegen
Zürich-Cairo (340/1) Verlängerung einiger Kurse bis Basra auf Grund von Sonderbewilligungen	} allein befliegen
Basel-Amsterdam (704/5)	} Nachtstrecke für Post- und Frachtverkehr, allein befliegen
Zürich-Basel-London (800/1)	Frachtstrecke, allein befliegen

b) Übersee-Sonderflüge:  
(auf Grund spezieller Überflugs- und Landebewilligungen)

Genf — New York	17 Flüge
Zürich — New York	4 Flüge
Genf — Johannesburg	20 Flüge

Unser Flugprogramm 1948 basierte auf einer sorgfältigen Beurteilung der verkehrspolitischen Gegebenheiten einerseits und der Berücksichtigung des vorhandenen Flugzeugparkes sowie des Bestandes an ausgebildeten Besatzungen andererseits. Die Flugleistungen betrugen im Jahre 1948:

Europaverkehr einschliesslich Naher Osten (inkl. Verdichtungen, Sonder- und Charter-Flüge)	5 583 618 Flugkm	89,7%
Überseeverkehr	641 302 Flugkm	10,3%
	<u>6 224 920 Flugkm</u>	<u>100,0%</u>

Gegenüber den Flugleistungen im Vorjahr in der Höhe von 4 106 208 km legten unsere Flugzeuge im Berichtsjahre eine um 52% grössere Gesamtflugstrecke zurück. Durch den vermehrten Einsatz der DC-4 mit ihrem höheren Zuladungsvermögen hat das Verkehrsangebot, ausgedrückt in Tonnenkilometern (t/km), noch eine etwas stärkere Steigerung erfahren. Wie sehr Flugleistung und Verkehrsangebot in den wenigen Nachkriegsjahren die entsprechenden Betriebsgrössen aus dem letzten Vorkriegsjahr 1938 überflügelt haben, zeigen eindrücklich die nachstehenden Ziffern:

Jahr	Flugleistung		Verkehrsangebot	
	km	Index	t/km	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
1948	6 224 920	420	16 836 702	664

In der folgenden Übersicht sind die offerierten Leistungen den tatsächlich transportierten Verkehrsmengen (zusammengefasst in t/km) gegenübergestellt:

Jahr	Angeborene t/km	Ausgenützte t/km	Ausnutzungsgrad
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%
1948	16 836 702	10 266 529	61,0%

Einer 57prozentigen Steigerung des Verkehrsangebotes in t/km 1947/1948 steht eine 37prozentige Zunahme der effektiv beförderten Passagiere und Güter gegenüber. Dadurch sank der Ausnutzungsgrad in der abgelaufenen Betriebsperiode auf 61,0% (1947: 70,1%). Diese rückläufige Bewegung ist auf das vermehrte Platzangebot der Flugverkehrsgesellschaften sowie auf die zunehmende Konkurrenz von Schiene und Strasse zurückzuführen.

Die folgende Tabelle orientiert über die absoluten Verkehrsmengen und die Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsgruppen im Vergleich zum letzten Vorkriegsjahr:

Jahr	Beförderte Passagiere		Passagierkm. (in Tausend)		Gepäck t/km		Fracht t/km		Post t/km	
	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index
1938	32 622	100	13 062	100	230 429	100	62 017	100	137 175	100
1946	61 455	188	39 713	304	774 535	336	280 038	452	167 533	122
1947	93 822	288	69 157	529	1 475 847	640	582 152	939	253 872	185
1948	113 622	348	93 357	715	2 063 245	895	894 562	1442	305 256	223

Die Anzahl der 1948 beförderten Passagiere war gegenüber dem letzten Vorkriegsjahr annähernd 3,5 mal grösser; die entsprechende Leistung unter Berücksichtigung der von den Passagieren zurückgelegten Distanzen (Passagierkilometer) betrug dagegen mehr als das Siebenfache. Die durchschnittlichen Reisedistanzen sind also ganz wesentlich angestiegen. Noch stärker haben im Verhältnis der Gepäckverkehr, vor allem aber der Frachtverkehr, zugenommen. Die Begründung für die relativ geringere Verkehrssteigerung bei der Post liegt darin, dass die schon vor dem zweiten Weltkrieg beförderten Postmengen verhältnismässig grösser waren und einer mengenmässigen Zunahme dieser Verkehrsgruppe engere Grenzen gezogen sind.

Nach wie vor entfallen die grössten Betriebs- und Verkehrsleistungen in unserem regelmässigen Linienbetrieb (Europa und Naher Osten) auf die Monate Juli bis September:

Quartal	Angeborene t/km	Ausgenützte t/km	Ausnutzungsgrad
I	2 462 383	1 508 735	61,3%
II	3 305 331	2 199 162	66,5%
III	4 090 342	2 842 268	69,5%
IV	3 394 670	1 836 800	54,1%



Die grösste Transportleistung des Jahres (regelmässiger Linienverkehr) wurde mit insgesamt 973 629 t/km im Monat August erreicht, wobei sich ein Ausnutzungsgrad von 68,1% ergab. Die Regelmässigkeit des Linienbetriebes erreichte 98,8% gegenüber 99,2% im Vorjahr.

### Verteilung der Einnahmen auf die Verkehrsgruppen

Die aus den Transportleistungen (Europa/Naher Osten und Übersee) insgesamt erzielten Einnahmen verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Verkehrsgruppen:

	1938		1946		1947		1948	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personen- und Gepäckbeförderung	2 102 959	68,5	11 122 199	85,0	18 658 100	83,9	24 983 411	85,0
Frachtverkehr ohne Abfertigung	225 721	7,3	742 402	5,7	1 387 836	6,2	1 973 181	6,7
Postverkehr	742 643	24,2	1 223 497	9,3	2 191 495	9,9	2 427 665	8,3
<b>Total</b>	<b>3 071 323</b>	<b>100,0</b>	<b>13 088 098</b>	<b>100,0</b>	<b>22 237 431</b>	<b>100,0</b>	<b>29 384 257</b>	<b>100,0</b>

### Flugzeugpark

Der Park unserer Flugzeuge umfasste am 31. Dezember 1948 25 Einheiten. Im Laufe des Jahres wurde der 22jährige Fokker F-VIIa HB-LBO wegen Mangels an Ersatzteilen ausser Dienst gestellt. Das Flugzeug wurde nach Blotzheim überflogen und im dortigen Hangar untergebracht. Es soll später einmal in den Ausstellungsräumen des «Verkehrshauses der Schweiz» seinen Platz finden.

An Zuwachs haben wir zu verzeichnen:

- 1 Fieseler-Storch Flugzeug für Photo- und Funkmessflüge
- 1 ME-108 Taifun, ein 4plätziges, einmotoriges Verbindungsflugzeug.

Die im Jahre 1947 bestellten vier Convair Flugzeuge gelangten im Berichtsjahre nicht mehr zur Ablieferung.

### Fliegendes Personal

Die besonders schlechten Wetterverhältnisse des Sommers und der Herbst- und Wintermonate des Berichtsjahres stellten unser fliegendes Personal vor schwere Aufgaben. Die Tradition ihrer Lehrer fortsetzend, zeigten indessen auch die jüngsten Jahrgänge des fliegenden Personals ein grosses Mass an zuverlässigem Können, das geeignet ist, den Ruf der Swissair zu erhalten und zu festigen. Auch auf den langen Strecken, insbesondere im Nordatlantik-Dienst, gelang es unseren Besatzungen, sich durch einen pünktlichen und zuverlässigen Flugbetrieb einen guten Namen zu verschaffen.

### Bodenorganisation und Flugplätze

Der Ausbau der Flugplätze Genf-Cointrin und Zürich-Kloten nahm seinen Fortgang. In Genf konnte in der letzten Woche des Jahres mit dem Umzug der Werkstätten in die neuen Lokale begonnen werden. In Kloten wurde der Flugbetrieb mit bestimmten Flugzeugtypen am 14. Juni aufgenommen. Am 17. November erfolgte die völlige Einstellung des Flugbetriebes

mit Linienflugzeugen auf dem Flugplatz Dübendorf und der gesamte Verkehr wurde von diesem Tage an von Kloten aus betrieben. Auf den gleichen Zeitpunkt konnte die neue Werfthalle in Kloten von der Abteilung «Flugbetrieb» bezogen werden, während Werft- und Werkstattarbeiten noch weiterhin in Dübendorf ausgeführt werden mussten. Diese Aufteilung des Betriebes und die Umzugsarbeiten erschwerten und verteuerten die Abwicklung des technischen Dienstes beträchtlich.

### Luftreisebureaux und Auslandsvertretungen

Im Berichtsjahre konnte das Swissair-Reisebureau im Hauptbahnhof Bern eröffnet werden. Die Umbauten im Bahnhof Cornavin in Genf liessen sich soweit fördern, dass wir die Abfertigungsanlagen ab Monat Januar 1949 in Betrieb nehmen konnten. Der Swissair-Terminus im Bahnhof Basel ist am 6. Mai 1949 bezogen worden.

Ausser den Ende 1947 schon bestehenden Auslandsvertretungen in London, Paris, Barcelona, Madrid, Lissabon, Prag, Athen, Istanbul, Cairo, Lydda und New York kamen im Verlaufe des Berichtsjahres neu hinzu: Stockholm, Kopenhagen, Brüssel und Manchester.

### Tariffragen

Die von der IATA-Generalversammlung in Rio de Janeiro im Oktober 1947 beschlossene Erhöhung der Tarifbasis wurde auf den 18. April 1948 in Kraft gesetzt. Die Auswirkungen der neuen Tarife auf die Betriebseinnahmen liessen sich für 1948 praktisch kaum abschätzen, da die Tarifierhöhung nicht auf allen Strecken in demselben Ausmass zur Anwendung kam. Gleichzeitig wurde im Europa-Verkehr die Gratisabgabe der Verpflegung an Bord allgemein eingeführt.

### Personal- und Verwaltungsangelegenheiten

Die Entwicklung des Personalbestandes im Laufe des Berichtsjahres zeigt folgendes Bild:

	Stand 31. Dez. 1947	Stand 31. Dez. 1948
Direktion	3	5
Fliegendes Personal	113	154
Technisches Personal	566	697
Kaufmännisches und Verwaltungspersonal	591	681
Gesamtbestand	<u>1273</u>	<u>1537</u>

Die Ausdehnung des Flugbetriebes bedingte vor allem beim fliegenden und technischen Personal eine Vermehrung des Bestandes. Im allgemeinen war es aber möglich, die gegenüber dem Vorjahre beträchtlich grösseren Transportleistungen mit einem nicht dementsprechend angestiegenen Personalbestand zu bewältigen, obschon sich die Verlegung des Flugbetriebes von Dübendorf nach Kloten personalvermehrend auswirkte.

Zwischen der Swissair einerseits und der Sektion Luftverkehr des Schweizerischen Verbandes des Personals öffentlicher Dienste (VPOD) zusammen mit dem Schweizerischen Kaufmännischen Verein andererseits wurde am 26. April/9. Juni ein Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen.

III.

### Verwaltungsrat und Ausschuss des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat und Verwaltungsratsausschuss erfuhren in Grösse und Zusammensetzung keine Veränderungen seit unserer letzten Berichterstattung. Die laufenden Geschäfte wurden in 15 Sitzungen des leitenden Ausschusses und in 3 Sitzungen des Verwaltungsrates erledigt.

Der Verwaltungsrat spricht an dieser Stelle allen Personen, Unternehmungen, Organisationen und Behörden, die der Entwicklung des Flugverkehrs und dem Ausbau unserer Gesellschaft ihr Interesse und ihre aktive Unterstützung gewährt haben, seinen besten Dank aus. Aufrichtiger Dank und unsere volle Anerkennung für die im Berichtsjahre geleistete grosse Arbeit gebührt nicht zuletzt auch der Direktion und ihren engsten Mitarbeitern sowie dem gesamten übrigen fliegenden, technischen und kaufmännischen Personal.

### Jahresrechnung und Anträge

Die Anlagewerte sind von Fr. 14 190 744.85 im Vorjahre auf Fr. 15 954 729.76 angestiegen. Das Aktienkapital blieb unverändert in der Höhe von Fr. 20 000 000.—. Die gesamten Betriebsausgaben (ohne Abschreibungen) haben von Fr. 23 166 355.18 im Vorjahre auf Fr. 31 054 923.84 zugenommen. Eine Erhöhung erfuhren auch die Abschreibungen, die entsprechend den statutarischen Vorschriften im Berichtsjahre Fr. 4 221 263.05 ausmachten. Dem Gesamtaufwand standen Einnahmen im Betrage von Fr. 35 416 126.20 (1947: Fr. 27 614 813.86) gegenüber.

Die im Vorjahre erzielte Eigenwirtschaftlichkeit konnte auch im Berichtsjahre wieder erreicht werden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1948 schliesst nach Vornahme der statutarischen Abschreibungen wie folgt ab:

Gewinn pro 1948 . . . . .	Fr. 139 939.31
Gewinnvortrag 1947 . . . . .	Fr. 17 694.—
Gewinnsaldo am 31. Dezember 1948 . . . . .	<u>Fr. 157 633.31</u>

Es stehen somit Fr. 157 633.31 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 1948 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1948 Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1948 von . . . . Fr. 139 939.31 folgende Zuweisungen vorzunehmen:
  - a) an den statutarischen Reservefonds . . . . . Fr. 30 000.—
  - b) an den Angestellten-Fürsorge-Reservefonds . . . . . Fr. 80 000.— Fr. 110 000.—  
und den verbleibenden Gewinn von . . . . . Fr. 29 939.31  
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1948 . . . . . Fr. 17 694.—  
insgesamt somit von . . . . . Fr. 47 633.31  
auf neue Rechnung vorzutragen;
4. die Kontrollstelle zu wählen.

Zürich, den 18. Mai 1949.

Namens des Verwaltungsrates:  
Der Präsident: Rud. Speich

## Bericht der Kontrollstelle

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

Zürich

Wir haben die auf den 31. Dezember 1948 beidseitig mit **Fr. 33 753 701.65** abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1948 geprüft und mit den ordnungsgemäss geführten Büchern in Übereinstimmung befunden. Die Bilanz ist den gesetzlichen und statutarischen Vorschriften entsprechend aufgestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung weist für

das Geschäftsjahr 1948 einen <b>Gewinn</b> aus von . . . . .	Fr. 139 939.31
der sich zuzüglich Gewinnvortrag aus dem Vorjahr von . . . . .	Fr. 17 694.—
auf den verfügbaren <b>Gesamtgewinn</b> erhöht von . . . . .	<u>Fr. 157 633.31</u>

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. 139 939.31 aufgerundet auf . .	Fr. 30 000.—
Einlage in die Angestelltenfürsorge-Reserve . . . . .	Fr. 80 000.—
Gewinnvortrag auf neue Rechnung . . . . .	Fr. 47 633.31
	<u>Fr. 157 633.31</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. Mai 1949.

**Schweizerische Treuhandgesellschaft**

*Kunz*

*Killer*

## Bilanz per

(vor Gewinn-

### Aktiven

	Fr.	Fr.
	Versicherungswerte	
Flugzeuge: Zellen . . . . . }	15 214 866.—	4 589 417.70
Motoren . . . . . }		2 253 923.75
Ersatzteile für Zellen und Motoren, sowie Propeller, Radio- einrichtungen und Bordinstrumente . . . . . }	11 206 346.50	6 338 128.15
Werkstatteinrichtungen, Werft- und Flugbetriebseinrichtun- gen, Fahrzeuge, Mobilien, Verbrauchsmaterial und Werkzeuge . . . . . }	5 434 528.85	2 773 260.16
Total Anlagen . . . . .	31 855 741.35	15 954 729.76
Betriebsstoffe . . . . .	60 000.—	40 382.30
Wertschriften und Beteiligungen . . . . .		2 629 239.—
Debitoren und transitorische Aktiven . . . . .		8 216 048.38
Anzahlungen . . . . .		5 091 752.40
Banken . . . . .		610 559.80
Postcheck . . . . .		327 218.94
Kassa . . . . .		200 245.87
Garantieleistungen . . . . .		683 525.20
		<u>Fr. 33 753 701.65</u>

## 31. Dezember 1948

verteilung)

---

---

### 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 . . . . .	9 557 224.38
Dividendenkonto . . . . .	2 074 016.79
Kautionen und Verpflichtungen . . . . .	4 746.—
Gewinnsaldo . . . . .	710 927.—
	157 633.31
	<hr/> <u>Fr. 33 753 701.65</u>

## Gewinn- und

vom 1. Januar bis

---

### Aufwand

	Fr.	Fr.
Betriebsausgaben:		
a) Saläre an technisches und fliegendes Personal sowie Betriebsstoffe . . . . .	11 384 980.43	
b) Bodenorganisations- und allgemeine Betriebskosten . . .	7 841 493.58	
c) Personalversicherungen einschliesslich Angestelltenfürsorge	1 099 375.75	
d) Diverse Betriebsversicherungen . . . . .	<u>1 768 492.20</u>	22 094 341.96
Allgemeine Unkosten und Propaganda . . . . .		8 960 581.88
Abschreibungen . . . . .		4 221 263.05
Gewinn- und Verlustkonto:		
Gewinn pro 1948 . . . . .	139 939.31	
+ Gewinnvortrag vom Vorjahre . . . . .	<u>17 694.—</u>	<u>157 633.31</u>
		<u>Fr. 35 433 820.20</u>



## Verlustrechnung

31. Dezember 1948

---

### Ertrag

	Fr.	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahre . . . . .		17 694.—
Einnahmen aus:		
a) Passagier-, Fracht- und Postbeförderung (einschliesslich Sonderflüge nach Überseegebieten) . . . . .	29 692 086.04	
b) Bodenorganisationsdiensten, sowie Provisionen aus Passage- und Luftfrachtverkehr . . . . .	3 805 771.62	
c) Diverse allgemeine Einnahmen und Sondervergütungen .	<u>1 918 268.54</u>	35 416 126.20
		<u>Fr. 35 433 820.20</u>

## Schlussbilanz per

(nach erfolgter Genehmigung der Gewinnverteilung)

Aktiven	Fr.	Fr.
	Versicherungswerte	
Flugzeuge: Zellen . . . . . }	15 214 866.—	4 589 417.70
Motoren . . . . . }		2 253 923.75
Ersatzteile für Zellen und Motoren, sowie Propeller, Radio- einrichtungen und Bordinstrumente . . . . . }	11 206 346.50	6 338 128.15
Werkstatteinrichtungen, Werft- und Flugbetriebseinrichtun- gen, Fahrzeuge, Mobilien, Verbrauchsmaterial und Werkzeuge . . . . . }	5 434 528.85	2 773 260.16
Total Anlagen . . . . .	31 855 741.35	15 954 729.76
Betriebsstoffe . . . . .	60 000.—	40 382.30
Wertschriften und Beteiligungen . . . . .		2 629 239.—
Debitoren und transitorische Aktiven . . . . .		8 216 048.38
Anzahlungen . . . . .		5 091 752.40
Banken . . . . .		610 559.80
Postcheck . . . . .		327 218.94
Kassa . . . . .		200 245.87
Garantieleistungen . . . . .		683 525.20
		Fr. 33 753 701.65

## 31. Dezember 1948

gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

---

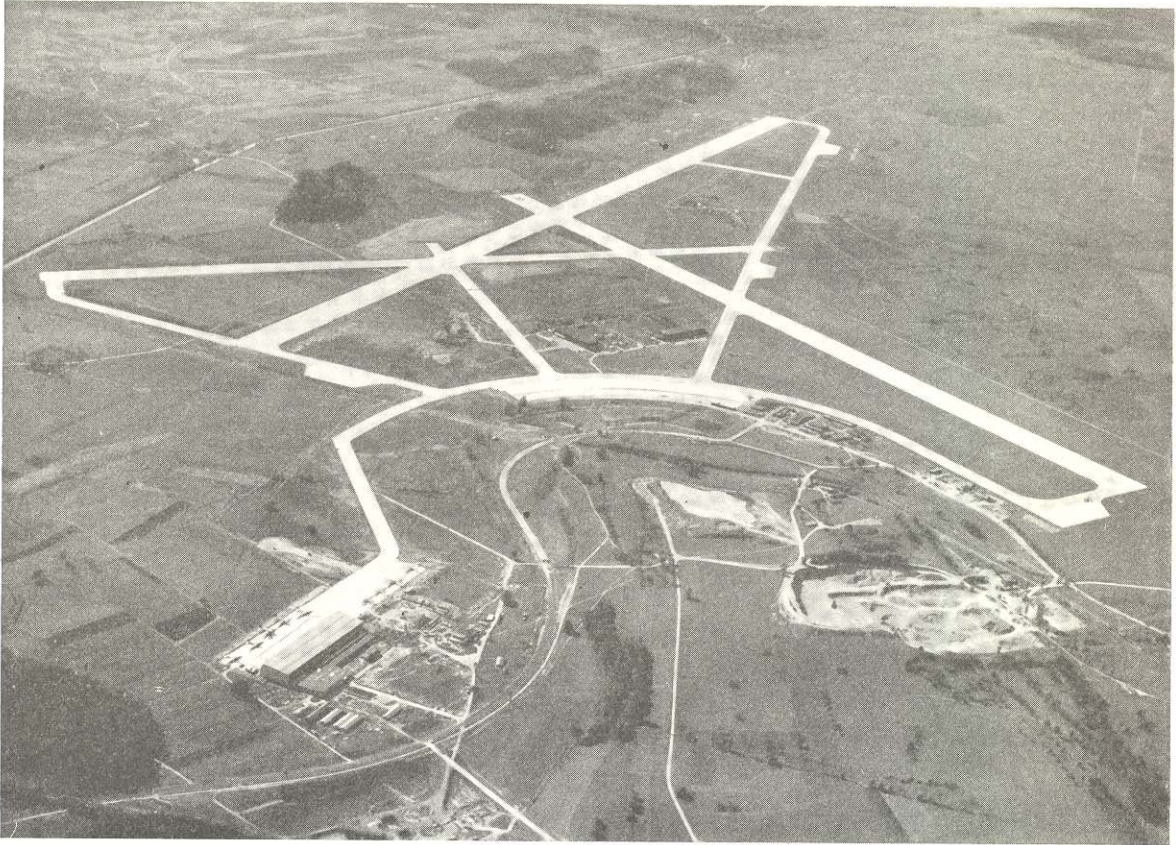
### Passiven

	Fr.
Aktienkapital . . . . .	20 000 000.—
Statutarischer Reservefonds . . . . .	Fr. 200 000.—
Haftpflicht-Reservefonds . . . . .	Fr. 128 000.—
Kaskoversicherungs-Reservefonds . . . . .	Fr. 221 008.27
Amortisationskonto . . . . .	Fr. 470 145.90
Angestellten-Fürsorge-Reservefonds . . . . .	<u>Fr. 340 000.—</u> 1 359 154.17
Kreditoren und transitorische Passiven . . . . .	9 557 224.38
Wertberichtigungen und Rückstellungen . . . . .	2 074 016.79
Dividendenkonto . . . . .	4 746.—
Kautionen und Verpflichtungen . . . . .	710 927.—
Gewinnvortrag auf neue Rechnung . . . . .	47 633.31

---

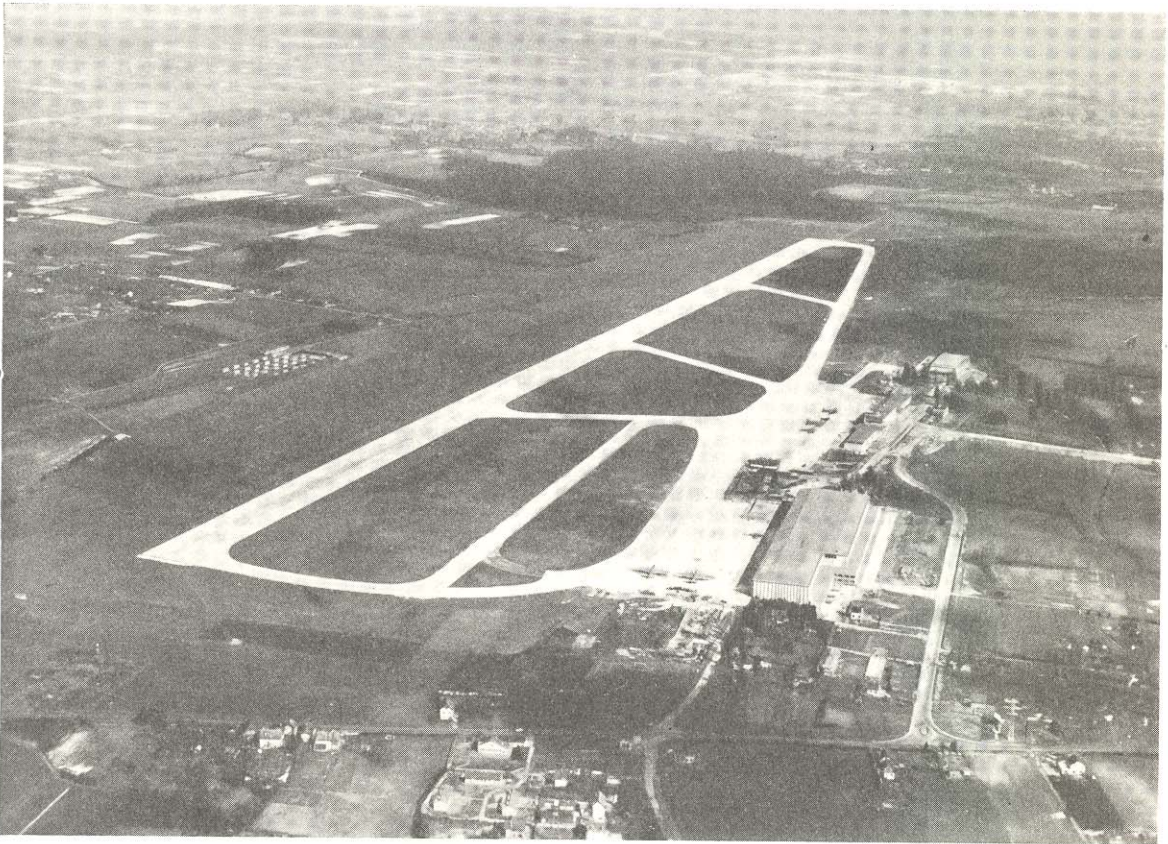
Fr. 33 753 701.65

---



Swissair-Photo

**ZÜRICH-KLOTEN**



Swissair-Photo

**GENÈVE-COINTRIN**