

» SWISSAIR «

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT



BERICHT

ÜBER DAS

XII. GESCHÄFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

1937



VERWALTUNGSRAT:

(Ablauf der Amtsperiode)

Präsident:	* Dr. Alphonse Ehinger , Banquier, Basel	1938
Vize-Präsident:	* Oberst Emil Meßner , Feldbach/Zürichsee	1940
Mitglieder:	Guillaume Bordier , Banquier, Genf	1939
	Ing. Hans Etter , Präsident der Generaldirektion der S. B. B., Bern	1938
	a. Nat.-Rat Dr. Hermann Häberlin , Zürich	1940
	Paul Joerin , Mitglied der Schweiz. Handelskammer, Basel	1938
	Dr. Robert Labhardt , Advokat, Basel	1938
	Stadtammann Dr. Konrad-Peter Naegeli , St. Gallen	1940
	Ing. Alfred Oehler , Industrieller, Aarau	1938
	* Oberst Edwin Schwarzenbach , Zürich	1940
	Konsul Fritz Schwarz , Basel	1938
	Alphonse Simonius , Kaufmann, Basel	1938
	Dr. Rudolf Speich , Generaldirektor, Basel	1938
	* Albert S. Vassalli , Administrateur de Sociétés, Genf	1939
	Dr. Albert Wirth , Direktor, Liestal	1938

* Diese Herren bilden den Verwaltungsratsausschuß.

KONTROLLSTELLE:

Schweizerische Treuhandgesellschaft.

DIREKTION:

Henry Pillichody (ab 1. 2. 1938).
Walter Mittelholzer †
Balz Zimmermann †
Eugen Groh.

PROKURISTEN:

Ulrich Keller.
Hans Lips.
Gottfried Schaerli.



Am 13. Oktober 1937 ist nach kurzer, schwerer Krankheit unser hochgeschätzter und unvergeßlicher

DIREKTOR

Balz Zimmermann

von uns geschieden. Seit 1926 leitete er als Direktor die BAL AIR, Basler Luftverkehrs A.-G. Auf dem Gebiete der internationalen Luftverkehrspolitik hat sich der Verstorbene in allen Kreisen des In- und Auslandes einen Namen geschaffen. Er hat auch als Erster durch die Einführung von Schnell-Flugzeugen in Europa seinen Weitblick für die Weiterentwicklung bewiesen und damit bahnbrechend gewirkt. Wir verlieren in Balz Zimmermann einen Pionier des schweizerischen Zivillugwesens, der, wie sein Kollege Walter Mittelholzer, durch sein großes Wissen und seine zielbeußte Energie unserer Unternehmung zu hohem Ansehen verholfen hat.

Nach seinem Vorbild werden wir an dem Werk, das Balz Zimmermann so früh verlassen mußte, weiterarbeiten und damit sein Andenken ehrend bewahren.

*Verwaltungsrat und Direktion der Swissair
Schweiz. Luftverkehr A.-G.*

„SWISSAIR“
SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT

Bericht

des

Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre

vom 18. Mai 1938

über das zwölfte Geschäftsjahr, vom 1. Januar bis 31. Dezember 1937



Allgemeine Entwicklung und Flugzeugpark.

Außer der bereits zum Ganzjahresbetrieb ausgebauten Linie Schweiz-London wurde im Berichtsjahr auch die Betriebsdauer der Strecke Zürich-Berlin bis zum 31. Dezember ausgedehnt.

Da zufolge der in Paris stattfindenden Weltausstellung mit einer Erhöhung in der Passagierfrequenz zu rechnen war, wurde während dreieinhalb Monaten eine zweite Linie Zürich-Basel-Paris als Vormittagsverbindung in Betrieb genommen.

Gemäß Vertrag mit der Ostschweizerischen Aero Gesellschaft St. Gallen wurde von dieser der Liniendienst St. Gallen-Zürich und Zürich-St. Gallen-München, vorläufig zur Durchführung während der Sommermonate 1937, 1938 und 1939, übernommen.

Unsere Gesellschaft beteiligte sich im Geschäftsjahr 1937 am internationalen Luftverkehrsnetz wie folgt:

1. auf der Strecke Zürich-Basel-London, vom 1. Januar bis 4. April und vom 3. Oktober bis 31. Dezember allein; vom 5. April bis 2. Oktober in Betriebsgemeinschaft mit der Imperial Airways Ltd.
2. auf der Strecke Zürich-Wien direkt, allein, in der Zeit vom 1. Mai bis 2. Oktober.
3. auf der Strecke Basel-Zürich, allein, vom 5. April bis 2. Oktober (als Anschluß an die internationalen Linien Zürich-Wien-Balkan und Zürich-Berlin).
4. auf der Strecke Zürich-Stuttgart, allein, vom 1. Januar bis 4. April (im Anschluß an die Linien Berlin-Stuttgart und Stuttgart-Hamburg der Deutschen Lufthansa A.-G.).
5. auf der Strecke Zürich-Stuttgart-Halle/Leipzig-Berlin, vom 5. April bis 31. Dezember in Betriebsgemeinschaft mit der Deutschen Lufthansa A. G.
6. auf den Strecken Zürich-Basel-Paris, allein, vom 5. April bis 2. Oktober und vom 1. Juni bis 11. September (Vormittagsverbindung: Ausstellungslinie).

7. auf den Strecken St. Gallen-Zürich und Zürich-St. Gallen-München, allein, vom 1. Mai bis 2. Oktober.
8. auf der Nachtstrecke Basel-Frankfurt/M. (zur Beförderung von Post- und Frachtgütern) allein, 5mal wöchentlich vom 5. April bis 31. Oktober.

Im Jahre 1937 wurden folgende Flugzeuge im Streckenbetrieb verwendet:

- 2 zweimotorige Douglas DC-3, mit je 21 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 2 Wright-Cyclone-G-2-Motoren,
 - 4 zweimotorige Douglas DC-2, mit je 14 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 2 Wright-Cyclone-F-2-Motoren,
 - 1 zweimotorige Junkers Ju 86, mit 10 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 2 Rohölmotoren JUMO C-205,
 - 1 zweimotorige Dragon Rapid D. H. 89, mit 6 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 2 Gipsy-Six-Motoren,
 - 1 einmotoriger Fokker FVIIa, mit 8 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 1 Wright-Cyclone-E-Motor,
- ferner für Rund-, Alpen- und Sonderflüge:
- 1 einmotorige Messerschmitt M. 18d, mit einem Siddeley-Lynx-Motor,
 - 1 einmotorige Comte A. C. 4, mit einem Genet-Major-Motor.

Im September wurde das Messerschmitt-Flugzeug verkauft. Die beiden neuangeschafften Douglas-Flugzeuge, Typ DC-3, (21 Passagierplätze) trafen im Juni 1937 aus U. S. A. in Cherbourg ein und wurden ab Ende Juli in den Streckendienst gestellt.

Das Flugzeug Dragon Rapid D. H. 89 (6 Passagierplätze) ist im Frühjahr 1937 mit der Uebernahme des Flugbetriebes St. Gallen-Zürich-München von der Ostschweizerischen Aero-Gesellschaft, St. Gallen, an uns übergegangen.

Das verflossene Jahr hat unserer Gesellschaft schmerzliche Verluste gebracht. Bereits im letztjährigen Bericht mußten wir unseres verstorbenen

Direktors Walter Mittelholzer

gedenken, der am 9. Mai 1937 in den Ostalpen verunglückt war.

Wenige Monate später, am 13. Oktober 1937, verloren wir zu unserem tiefen Bedauern auch unseren verehrten

Direktor Balz Zimmermann,

der von einer kurzen schweren Krankheit dahingerafft wurde. Mitten aus einem arbeits- und inhaltsreichen Leben wurden sie uns, noch in voller Schaffenskraft, durch den Tod entrissen.

Ferner verloren wir am 26. Juni 1937 unseren langjährigen, bewährten Hallenchef

Otto Richter.

Die Gesellschaft wird das Andenken der Dahingeshiedenen jederzeit in hohen Ehren halten.

Die in den letzten Monaten des Berichtsjahres gepflogenen Verhandlungen mit dem Verwaltungsrat der ALPAR, Schweizerische Luftverkehrs A.-G., Bern, ermöglichten es Herrn **Henry Pillichody**, welcher seit der Gründung diese Gesellschaft geleitet hat, sein dortiges Anstellungsverhältnis zu lösen und auf den 1. Februar 1938 die Stellung des technischen

Direktors unserer Gesellschaft anzunehmen. Wir möchten auch an dieser Stelle den Herren der ALPAR für ihr entgegenkommendes Verständnis danken und sind gewiß, daß wir mit der Person des Herrn Pillichody die richtige Wahl getroffen haben. Ihm wurde im neuen Geschäftsjahr als kaufmännischer Direktor Herr **Eugen Groh** koordiniert, welcher nach dem Tode der Herren Mittelholzer und Zimmermann während mehrerer Monate als Vizedirektor die Geschicke der Gesellschaft allein, in vorzüglicher Weise, geleitet hat.

Betriebsergebnis.

Aus dem Flugbetrieb ergab sich erneut eine günstige Entwicklung der Transporteinnahmen. Gegenüber dem Vorjahr beträgt unsere Mehrleistung an Flugkilometern rund 34%, währenddem die erzielten Transporteinnahmen diejenigen von 1936 um 66% überstiegen haben.

Als unmittelbare Folge der Abwertung des Schweizerfrankens, die sich im Jahre 1937 besonders bemerkbar machte, ergab sich eine wesentliche Erhöhung der Betriebskosten. Da unser Maschinen- und Ersatzteilmaterial größtenteils aus dem Ausland bezogen werden muß, lag es auf der Hand, daß die Abwertung eine Verteuerung mit sich bringen werde, insbesondere auch durch die 77%ige Erhöhung des Benzin-Einstandpreises. Diesen erhöhten Kosten standen hingegen die vermehrten Betriebseinnahmen aus dem sich erfreulicherweise gut entwickelnden Passagierverkehr gegenüber, so daß die Mehreinnahmen aus der Frequenzsteigerung die aus der Abwertung sich ergebenden Mehrkosten auszugleichen vermochten.

Seit 1934 entwickelten sich die Einnahmen aus dem Flugbetrieb wie folgt:

1934	Fr. 642,666.55
1935	Fr. 987,068.01
1936	Fr. 1,294,767.24
1937	Fr. 1,982,713.02

Der folgende prozentuale Vergleich zwischen reinen Betriebserträgen, außerordentlichen Einnahmen (aus Maschinenverkäufen) und Subventionen über die Jahre 1934/1937 zeigt die stetige Steigerung unserer Eigenwirtschaftlichkeitskurve.

	1934	1935	1936	1937
Reine Betriebserträge aus Streckeneinnahmen, Bodenorganisationsdiensten etc.	49%	56%	62%	77%
Außerordentliche Einnahmen aus Maschinenverkäufen	1%	5%	8%	0%
Total Betriebseinnahmen	50%	61%	70%	77%
Total Subventionen	50%	39%	30%	23%
	100%	100%	100%	100%

Aus nachfolgenden Zahlen gehen die Verkehrsleistungen und -Bewegungen während der Jahre 1934/1937 hervor:

	1934	1935	1936	1937
Geflogene Kilometer im Streckenbetrieb	782,991	967,592	987,937	1,319,728
Geflogene Kilometer im Postdienst	53,400	77,480	67,698	95,370
	836,391	1,045,072	1,055,635	1,415,098
Beförderte Etappenpassagiere	17,764	24,642	21,485	31,344
Befördertes Gepäck kg	194,165	295,539	311,223	442,314
Beförderte Fracht kg	94,398	134,651	92,746	126,343
Beförderte Post kg	60,213	90,912	80,678	155,444
Angebotene Tonnen-km	843,637	1,312,315	1,350,907	1,969,006
Ausgenützte Tonnen-km	358,717	664,959	804,437	1,131,094
Ausnützung	42,50%	50,64%	59,00%	57,44%
Regelmäßigkeit	99,10%	98,55%	98,23%	98,77%

Weiterentwicklung.

a) *Technisches:*

Die im Berichtsjahr neu in Betrieb genommenen 2 Douglas-Flugzeuge DC-3 haben sich vollauf bewährt. Es hat sich speziell im Laufe der Winterreisezeit (ab Mitte Dezember bis Ende Februar) auf der Strecke England-Schweiz gezeigt, daß das Fassungsvermögen der großen Douglasmaschine (21 Plätze) dem derzeitigen Verkehrsbedürfnis entspricht.

Zurzeit sind 40plätzig Maschinen im Bau. Zur Beurteilung der Frage, ob solche für unseren Verkehr herangezogen werden können, möchten wir vorerst die technischen Erfahrungen anderer europäischer und amerikanischer Luftverkehrsgesellschaften, die noch in diesem Jahre solche Flugzeuge in Betrieb nehmen werden, abwarten.

b) *Streckenbetrieb:*

Unser Ziel ist der allmähliche Ausbau der Hauptlinien zum Ganzjahresbetrieb. Nachdem wir, wie eingangs dieses Berichtes erwähnt, im Jahre 1936 auf der Strecke Schweiz-London zum Ganzjahresbetrieb übergingen, ist es uns im Berichtsjahr gelungen, ebenfalls auf der Linie Zürich-Berlin den Verkehr auf das ganze Jahr auszudehnen. Wir hoffen, daß es uns bald möglich sein wird, auch die Strecke nach Paris ganzjährig zu befliegen.

Ein Hauptaugenmerk richten wir auch auf die Erweiterung des Nachtpostnetzes. Schon seit Jahren haben wir die Idee einer Ganzjahres-Nachtpoststrecke verfochten, und die neueste Entwicklung hat uns gezeigt, daß auch die Schweiz sich aktiv am Nachtluftpostverkehr beteiligen muß und kann. In diesem Zusammenhang möchten wir dankend erwähnen, daß die weitgehende Unterstützung der Eidg. Oberpostdirektion wesentlich zur Entwicklung des schweizerischen Nachtluftpostverkehrs beigetragen hat. Bereits im Berichtsjahr ist die Betriebsdauer der Nachtpoststrecke Basel-Frankfurt/M. um einen Monat, d. h. bis 31. Oktober, verlängert worden. Wir hoffen, daß schon im Jahre 1938 die Nachtpostbeförderung auch in den Wintermonaten durchgeführt werden kann. Die weitere Entwicklung des schweizerischen Nachtpostnetzes ist aufs engste mit den zusätzlichen Sicherheitseinrichtungen, die ein solcher Nachtflugbetrieb verlangt, verbunden.

Der Verwaltungsrat hat die Genugtuung, namentlich den Herren Piloten, sowie allen kaufmännischen und technischen Mitarbeitern die Anerkennung auszusprechen für die große und erfolgreiche Hingabe, mit der sie der Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr gedient haben.

Verwaltungsrat.

Mit dem Datum der Generalversammlung läuft die Amtsdauer der folgenden Herren ab:

*Dr. Alphonse Ehinger, Präsident,
Ing. Hans Etter,
Paul Joerin,
Dr. Robert Labhardt,
Ing. Alfred Oehler,
Konsul Fritz Schwarz,
Alphonse Simonius,
Dr. Rudolf Speich,
Dr. Albert Wirth.*

Gemäß Art. 11 der Statuten sind diese Herren wieder wählbar und wir laden Sie ein, die entsprechenden Wahlen vorzunehmen.

Anträge.

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

1. den vorliegenden Jahresbericht, sowie die Betriebsrechnung per 31. Dezember 1937 zu genehmigen;
2. der Verwaltung für ihre Geschäftsführung Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn von Fr. 56,211.10 folgende Zuweisungen vorzunehmen:
 - a) an den ordentlichen Reservefonds Fr. 10,000.—
 - b) an den Haftpflicht-Reservefonds Fr. 5,000.—
 - c) an den Kaskoversicherungs-Reservefonds Fr. 10,000.— Fr. 25,000.—
verbleiben Fr. 31,211.10
zuzüglich Saldovortrag vom 1. Januar 1937 Fr. 14,720.18
und von den verbleibenden Fr. 45,931.28
 - d) eine Netto-Dividende von 4% auf das Aktienkapital von Fr. 800,000.— auszurichten. Fr. 32,000.—
d.h. Fr. 20.— netto pro Aktie, zahlbar vom 19. Mai 1938 an gegen Coupon Nr. 11 bei folgenden Banken:
Schweiz. Bankverein, Basel und seinen sämtlichen Niederlassungen; Herren Ehinger & Cie., Basel; Herren Bordier & Cie., Genève; Basellandschaftliche Kantonalbank, Liestal; Zürcher Kantonalbank, Zürich;
 - e) sowie den von der Gesellschaft zu tragenden eidgen. Couponstempel von 6% auf der Brutto-Dividende mit Fr. 2,048.—
daraus zu decken; Fr. 34,048.—
und auf neue Rechnung vorzutragen Fr. 11,883.23
4. die Wahlen in den Verwaltungsrat vorzunehmen;
5. die Kontrollstelle zu wählen.

Zürich, den 2. Mai 1938.

Namens des Verwaltungsrates
Der Präsident: Dr. A. Ehinger.

Bilanz per 31. Dezember 1937

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven		Fr.	Passiven		Fr.
Flugzeuge: Zellen		901,798.80	Aktienkapital		800,000.—
Motoren		178,854.45	Statutarischer Reservefonds		33,000.—
		<u>Fr. 1,080,653.25</u>	Haftpflicht-Reservefonds		113,000.—
Ersatzteile für Zellen, Motoren, Propeller, Radioeinrichtungen, Bordinstrumente und Werkstatteinrichtung		62,121.90	Kaskoversicherungs-Reservefonds		151,008.27
Autos, Werftmaterial, Verbrauchsmaterial und Mobilien		12.—	Kreditoren:		
		<u>Fr. 1,142,787.15</u>	a) Luftverkehrsgesellschaften	81,026.25	
Betriebsstoffe		22,812.90	b) Anzahlungen von Abonnenten	23,693.80	
Beteiligungen und Wertschriften		5,004.—	c) Allgemeine Schulden und Wertberichtigungen	<u>334,612.96</u>	439,333.01
Debitoren und Anzahlungen		43,879.72	Nicht erhobene Dividenden		20.—
Banken		313,255.65	Garantieverbindlichkeiten		35,500.—
Postcheck		72,856.51	Gewinnsaldo		70,931.23
Kasse		6,696.58			<u>Fr. 1,642,792.51</u>
Garantieleistungen		35,500.—			
		<u>Fr. 1,642,792.51</u>			

Gewinn- und Verlust-Rechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1937

Aufwand		Fr.	Ertrag		Fr.
Betriebsausgaben:			Gewinnvortrag aus 1936		14,720.13
a) Betriebsstoffe und Pilotensaläre	763,657.74		Betriebseinnahmen:		
b) Technische Saläre, allgem. Betriebskosten und Bodenorganisat.-Spesen	896,271.34		a) Passagier-u.Frachtverkehr	1,982,713.02	
c) Versicherungen	390,988.40	2,050,917.48	b) Postentschädigung	677,186.40	
Allgemeine Unkosten		470,229.05	c) Subventionen	464,297.45	
Abschreibungen		791,467.80	d) Allgem. Einnahmen aus Bodenorganisation etc.	<u>244,628.56</u>	3,368,825.43
Gewinn- und Verlustkonto:					
Gewinnvortrag 1936	14,720.13				
Gewinn pro 1937	56,211.10	70,931.23			
		<u>Fr. 3,383,545.56</u>			<u>Fr. 3,383,545.56</u>

Schlussbilanz per 31. Dezember 1937

(nach erfolgter Genehmigung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

Aktiven		Fr.	Passiven		Fr.
Flugzeuge: Zellen . . .	901,798.80		Aktienkapital	800,000.—	
Motoren . . .	<u>178,854.45</u>	1,080,653.25	Statutarischer Reservefonds	43,000.—	
Ersatzteile für Zellen, Motoren, Propeller, Radioeinrichtungen u. Bordinstrumente, so- wie Werkstatteinrich- tungen		62,121.90	Haftpflicht-Reservefonds	118,000.—	
Autos, Werftmaterial, Verbrauchsmaterial u. Mobilien		12.—	Kaskoversicherungs-Reservefonds	161,008.27	
		<u>1,142,787.15</u>	Kreditoren:		
Betriebsstoffe	22,812.90		a) Luftverkehrsgesell- schaften	81,026.25	
Beteiligungen und Wertschriften	5,004.—		b) Anzahlungen von Abonnenten	23,693.80	
Debitoren und Anzahlungen	43,879.72		c) Allgemeine Schul- den und Wertbe- richtigungen	<u>334,612.96</u>	439,333.01
Banken	313,255.65		Dividenden pro 1937	34,048.—	
Postcheck	72,856.51		Nicht erhobene Dividenden von 1936	20.—	
Kasse	6,696.58		Garantieverbindlichkeiten	35,500.—	
Garantieleistungen	35,500.—		Gewinnvortrag auf neue Rechnung	11,883.23	
		<u>Fr. 1,642,792.51</u>			<u>Fr. 1,642,792.51</u>

Bericht der Kontrollstelle.

An die Generalversammlung der Aktionäre der
„Swissair“ Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft

Zürich.

Als Kontrollstelle unterzogen wir den Rechnungsabschluß pro 1937 Ihres Unternehmens einer Prüfung.

Die Bilanz per 31. Dezember 1937 schließt beidseitig mit *Fr. 1,642,792.51* ab und die zugehörige Gewinn- und Verlustrechnung pro 1937 weist, einschließlich des Gewinn-Vortrages aus alter Rechnung von *Fr. 14,720.13* einen Gewinn-Saldo aus von *Fr. 70,931.23*.

Auf Grund unserer Prüfungen bestätigen wir, daß die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung mit den Büchern übereinstimmen, daß der Abschluß und der Vorschlag betreffend die Gewinnverteilung nach den gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen aufgestellt sind, und daß die Bücher ordnungsgemäß geführt sind.

Wir beantragen Ihnen Genehmigung der vorliegenden Rechnung.

Zürich, den 7. April 1938.

Hochachtungsvoll

Schweizerische Treuhandgesellschaft

gez. *Buri.* gez. *ppa. Kaller.*

Die Flugkapitäne der SWISSAIR



*Chefpilot
Ernst Nyffenegger
1 165 005 km.*



*Franz Zimmermann
1 184 721 km.*



*Walter Ackermann
1 066 516 km.*



*Alfred Künzle
1 007 580 km.*



*Otto Heitmanek
899 003 km.*



*Walter Borner
859 572 km.*

(Kilometerleistungen bis 31. Dezember 1937)