

»SWISSAIR«

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT

BERICHT

ÜBER DAS

XIII. GESCHÄFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

1938

VERWALTUNGSRAT:

(Ablauf der Amtsperiode)

Präsident:	* Dr. Alphonse Ehinger, Banquier, Basel	1941
Vize-Präsident:	* Oberst Emil Meßner, Feldbach/Zürichsee	1940
Mitglieder:	Guillaume Bordier, Banquier, Genf	1939
	a. Nat.-Rat Dr. Hermann Haeblerlin, Zürich †	—
	Paul Joerin, Kaufmann, Basel	1941
	Dr. Robert Labhardt, Advokat, Basel	1941
	Stadtammann Dr. Konrad-Peter Naegeli, St. Gallen	1940
	Ing. Alfred Oehler, Industrieller, Aarau	1941
	Dr. Maurice Paschoud, Generaldirektor der S.B.B., Bern	1941
	* Oberst Edwin Schwarzenbach, Zürich	1940
	Konsul Fritz Schwarz, Basel	1941
	Alphonse Simonius, Kaufmann, Basel	1941
	Dr. Rudolf Speich, Generaldirektor, Basel	1941
	* Albert S. Vassalli, Administrateur de Sociétés, Genf	1939
	Dr. Albert Wirth, Direktor, Liestal	1941

* Diese Herren bilden den Verwaltungsratsausschuß.

KONTROLLSTELLE:

Schweizerische Treuhandgesellschaft.

DIREKTION:

Henry Pillichody.
Eugen Groh.

PROKURISTEN:

Ulrich Keller.
Hans Lips.
Gottfried Schaerli.

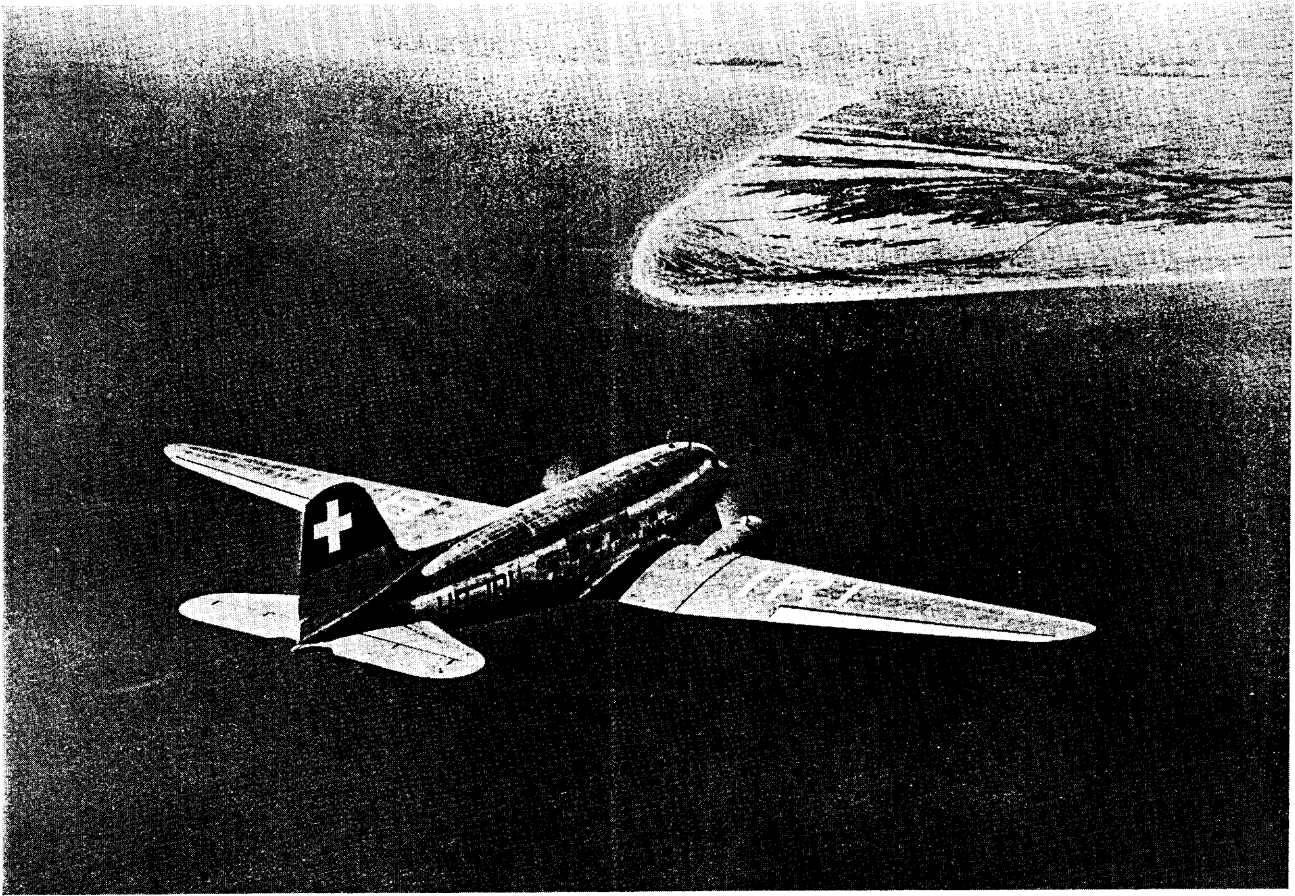
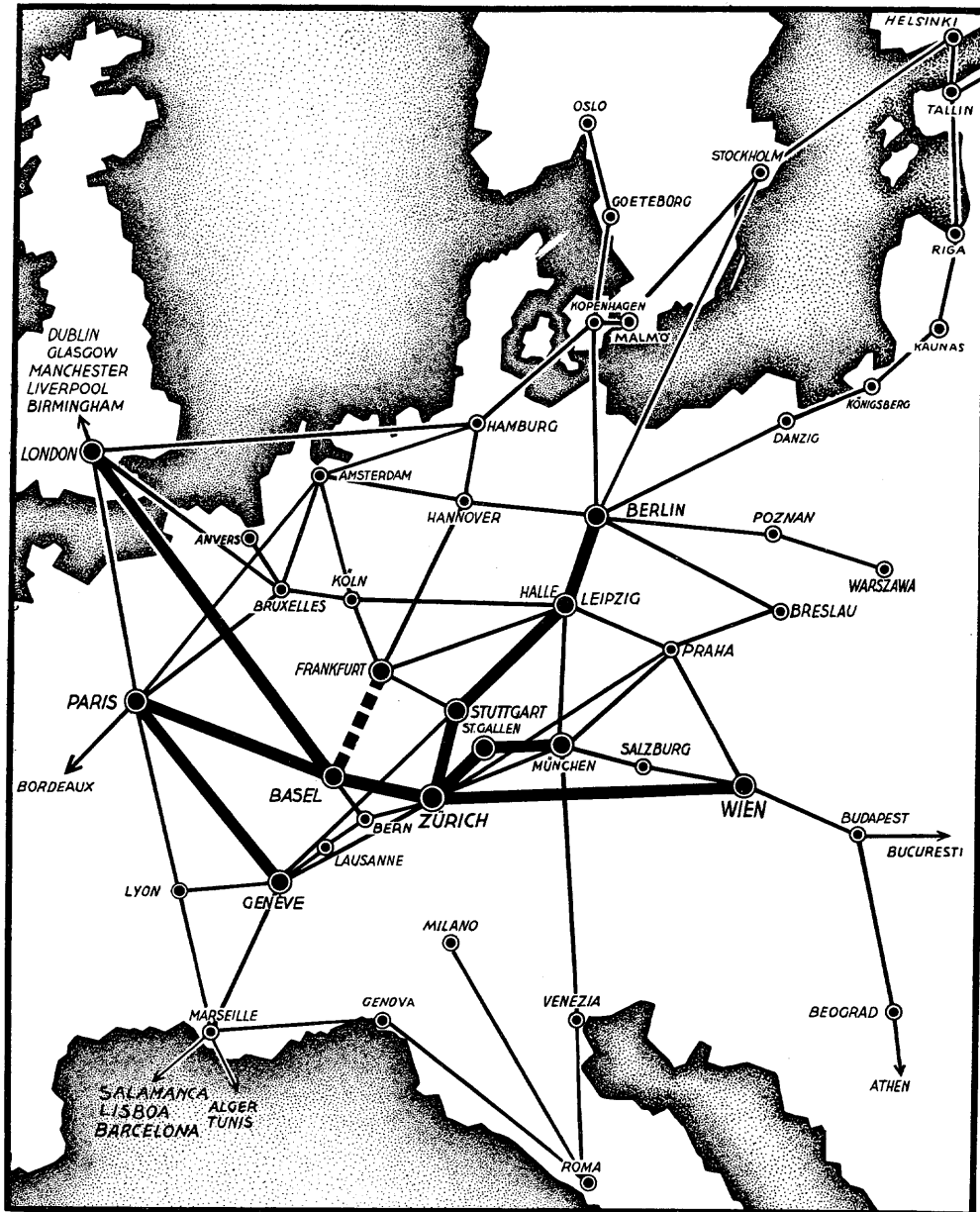


Photo A. Künzle

STRECKENFLUG SCHWEIZ-LONDON

Douglas DC-3 über dem Aermelkanal

DIE SCHWEIZ IM INTERNATIONALEN LUFTVERKEHR 1938



- Swissair-Strecken
- Nachtstrecke für Post und Fracht
- Andere Gesellschaften

„SWISSAIR“
SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT

Bericht

des

**Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung
der Aktionäre**

vom 28. Juni 1939

über das dreizehnte Geschäftsjahr, vom 1. Januar bis 31. Dezember 1938

Allgemeine Entwicklung und Flugzeugpark.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden wiederum die beiden Linien Schweiz–London und Zürich–Berlin als Ganzjahresstrecken befliegen. Ueberdies konnte auch unsere Nachtpoststrecke nach Frankfurt a/M., welche bekanntlich ausschließlich den postalischen Interessen dient, auf die Wintermonate, d. h. bis 31. Dezember ausgedehnt werden.

Eine weitere Verlängerung der Betriebsdauer wurde auf der Strecke Zürich–Wien–Zürich bis Ende Oktober sowie im Einverständnis mit unserer Poolpartnerin Air France auf der Linie Zürich–Paris bis Jahresende vorgenommen. Damit konnten wir der durch die politische Umstellung im ehemaligen Lande Oesterreich und dem Sudetenland bedingten verstärkten Frequenz genügen.

In Poolgemeinschaft mit der Air France haben wir während der Sommersaison 1938 auch wieder die Flugverbindung zwischen Genf–Paris aufgenommen, nachdem diese Strecke nun seit einigen Jahren nur noch von der französischen Gesellschaft befliegen worden war. Ferner haben wir im gleichen Rahmen wie im Vorjahr die von der Ostschweiz. Aerogesellschaft St. Gallen übernommene Flugtätigkeit auf den Linien St. Gallen–Zürich und Zürich–St. Gallen–München ausgeübt.

Unser Liniennetz im internationalen Luftverkehr umfaßte folgende Strecken:

1. Zürich–Basel–London, vom 1. Januar bis 26. März und vom 2. Oktober bis 31. Dezember von uns allein befliegen; vom 27. März bis 1. Oktober in Betriebsgemeinschaft mit der Parallellinie der Imperial Airways Ltd.
2. Zürich–Stuttgart–Halle/Leipzig–Berlin vom 1. Januar bis 31. Dezember, und Zürich–Stuttgart (mit Anschluß nach Frankfurt a/M. und Hamburg) vom 27. März bis 1. Oktober, in Betriebsgemeinschaft mit der Deutschen Lufthansa A.-G.
3. Zürich–Basel–Paris, vom 27. März bis 31. Dezember in Betriebsgemeinschaft mit der Air France.

4. Genf-Paris, vom 27. März bis 1. Oktober in Betriebsgemeinschaft mit der Air France.
5. Zürich-Wien direkt, allein, vom 1. Mai bis Ende Oktober.
6. Basel-Zürich allein, vom 27. März bis Ende Oktober (als Anschluß an die internationalen Linien nach Wien-Balkan und nach Berlin).
7. St. Gallen-Zürich und Zürich-St. Gallen-München allein, vom 1. Mai bis 1. Oktober.
8. Nachtpoststrecke Basel-Frankfurt a/M. bzw. Zürich-Frankfurt a/M. (nur Beförderung von Post- und Frachtgütern) allein, 5mal wöchentlich, vom 27. März bis 31. Dezember.

Für diesen Streckenbetrieb stand uns folgender Flugzeugpark zur Verfügung:

- 3 zweimotorige Douglas DC-3, mit je 21 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 2 Wright-Cyclone-G-2- bzw. G-102 A-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 Dieselmotoren 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 wurden für Rund-, Alpen- und Sonderflüge noch verwendet:
- 1 einmotorige Comte A.-C. 4, (2 Passagierplätze) mit einem Genet-Major-Motor.

11 Flugzeuge.

Damit ist die Leistungsfähigkeit unseres Flugzeugparkes weiter gestiegen und dokumentiert sich in folgenden Zahlen:

	1938	1937
Verfügbare Passagierplätze	145 Pl.	128 Pl.
PS-Leistung des gesamten Flugzeugparkes (im Betrieb)	14.350 PS	12.385 PS

Betriebsergebnis.

Die Transporteinnahmen aus dem Streckenluftverkehr zeigten im Jahre 1938 wiederum eine günstige Entwicklung. Währenddem unsere Mehrleistung an Flugkilometern gegenüber 1937 nur rd. 5% beträgt, sind die erzielten Transporteinnahmen gegenüber dem Vorjahr um 15% gestiegen. Dieses Ergebnis muß hingegen als Folge der im Jahre 1938 in Europa herrschenden politischen Konstellation bezeichnet werden.

Im Zeitraum der letzten vier Jahre entwickelten sich unsere Einnahmen aus dem Flugbetrieb wie folgt:

1935	Fr. 987,068.01
1936	Fr. 1,294,767.24
1937	Fr. 1,982,713.02
1938	Fr. 2,328,680.02

Im Verhältnis zu den zunehmenden Verkehrsflugeleistungen ist seit Jahren ein Rückgang der Subventionen festzustellen; hiezu geben wir folgende Vergleichszahlen:

	<u>1937</u>	<u>1938</u>	Zu- od. Abnahme + gegenüber — 1937
Flugkilometerleistungen im gesamten Streckenbetrieb	1,415,098 km = 100 %	1,483,794 km = 105 %	+ 5 %
Angebotene Tonnenkilometer	1,969,006 Tkm = 100 %	2,537,421 Tkm = 129 %	+ 29 %
Subventionseinnahmen	Fr. 464,297.45 = 100 %	Fr. 447,897.— = 96½ %	—3½ %

Das Verhältnis der reinen Betriebserträge und außerordentlichen Einnahmen (aus Maschinenverkäufen) zu den Subventionen ergibt eine weitere Steigung unserer Eigenwirtschaftlichkeitskurve, wie dies aus folgendem prozentualen Vergleich über die Jahre 1935—1938 hervorgeht.

	<u>1935</u>	<u>1936</u>	<u>1937</u>	<u>1938</u>
Reine Betriebserträge aus Streckeneinnahmen, Boden- organisationsdiensten etc.	56 %	62 %	77 %	83 %
Außerordentliche Einnahmen aus Maschinenverkäufen	5 %	8 %	0 %	0 %
Total Betriebseinnahmen	61 %	70 %	77 %	83 %
Total Subventionen	39 %	30 %	23 %	17 %
	100 %	100 %	100 %	100 %

Die allgemeine Entwicklung in den Verkehrsleistungen der vergangenen vier Jahre drückt sich in folgenden Zahlen aus:

	<u>1935</u>	<u>1936</u>	<u>1937</u>	<u>1938</u>
Geflogene Kilometer im Streckenbetrieb	967,592	987,937	1,319,728	1,351,542
Geflogene Kilometer im Postdienst	77,480	67,698	95,370	132,252
	1,045,072	1,055,635	1,415,098	1,483,794

Beförderte Etappenpassagiere	24,642	21,485	31,344	35,249
Befördertes Gepäck kg	295,539	311,223	442,314	504,395
Beförderte Fracht kg	134,651	92,746	126,343	136,309
Beförderte Post kg	90,912	80,678	155,444	341,318
Angebotene Tonnenkilometer	1,312,315	1,350,907	1,969,006	2,537,421
Ausgenützte Tonnenkilometer	664,959	804,437	1,131,094	1,409,289
Ausnützung	50,64 %	59,00 %	57,44 %	55,54 %
Regelmäßigkeit	98,55 %	98,23 %	98,77 %	98,67 %

Außerdem bewirkte die besondere politische Lage in Europa eine erhöhte Sonderflugtätigkeit gegenüber dem Vorjahr:

	<u>1937</u>	<u>1938</u>
Zahl der Flüge	145	286
Geflogene Kilometer	30,242	96,929
Beförderte Passagiere	240	509

Der Verwaltungsrat möchte am Ende des befriedigenden Geschäftsjahres 1938 nicht nur den Landes-, Kantons- und Stadt-Behörden für die stetige Mithilfe, sondern insbesondere auch der Direktion, den Prokuristen, den Piloten und übrigen Bordmannschaften, sowie dem gesamten technischen und kaufmännischen Personal unserer Gesellschaft für die geleistete große und präzise Arbeit den verdienten Dank aussprechen.

Weiterentwicklung.

a) *Technisches:*

Um den erhöhten Anforderungen durch den weitem Ausbau unseres Streckennetzes zum Ganzjahresbetrieb zu entsprechen, wurde Ende 1938 ein drittes Flugzeug Douglas DC-3 in den Liniendienst gestellt. Diese Maschine ist in gleicher Ausführung geliefert worden, wie die beiden erstbestellten DC-3 und verfügt über 21 Passagierplätze. Als Neuerung wurde hier erstmals eine Flügelenteisungsanlage eingebaut, wie solche bereits in verschiedenen Staaten zur Bekämpfung der Vereisungsgefahr Anwendung finden.

Zwecks Erreichung einer durch größere Kraftreserven gewährleisteten Kapazität unserer drei Douglas-DC-3-Maschinen wurden dieselben nun auch mit stärkeren Motoren vom Typ Wright-Cyclone G-102-A versehen, welche mit 1100 PS pro Motor eine Gesamtleistung von 200 PS pro Flugzeug ergeben. Diese Neuerung wurde im Laufe der Sommersaison 1938 eingeführt, womit nicht unwesentlich zur allgemeinen Betriebssicherheit beigetragen werden konnte.

Eine weitere technische Entwicklung haben ebenfalls die in USA. hergestellten Propeller für DC-3-Flugzeuge erfahren. Neben einer Leistungserhöhung tragen die technischen Neuerungen dieser Hydromatic full feathering Hamilton Propeller dazu bei, daß in gewissen Fällen das einmotorige Fliegen ganz wesentlich erleichtert ist. So kann bei eintretenden Motorstörungen im Fluge der betreffende Motor durch sofortige Stilllegung vor weitem Defekten bewahrt werden.

b) *Streckenbetrieb:*

In den vergangenen Jahren wurde es seitens unserer Fluggäste immer mehr als Nachteil empfunden, daß die seit 1936 aufgehobene direkte Flugverbindung zwischen Holland und der Schweiz nicht wieder aufgenommen worden war. Da seitens der Königlich-Niederländischen Luftverkehrsgesellschaft K.L.M. im Jahre 1938 die analoge Anregung gemacht wurde, schlossen wir mit dieser uns seit vielen Jahren befreundeten Gesellschaft einen Pool-Vertrag ab und befliegen nun seit dem 17. April 1939 gemeinsam die Strecke Amsterdam-Rotterdam-Basel-Zürich, um somit den Kreisen von Handel und Industrie beider Länder Genüge zu tun.

Ein weiterer erfreulicher Ausbau konnte auf der Nachtpoststrecke Basel-Frankfurt a/M. erzielt werden, welche im Jahre 1939 nun erstmals ab 1. Januar als Ganzjahresbetrieb ausgeführt wird. Durch ihre tatkräftige Mithilfe hat die Schweizerische Postverwaltung diese Neuerung ermöglicht. Sie dürfte besonders in Geschäfts- und Industriekreisen, die auf den beschleunigten Briefverkehr stark angewiesen sind, Anerkennung finden.

Verwaltungsrat.

Infolge seiner Wahl zum Präsidenten der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen sah sich Herr Ing. Etter leider veranlaßt, aus unserm Verwaltungsrat zurückzutreten. Wir möchten ihm auch hier für sein lebhaftes Interesse und seine wertvolle Mitarbeit unsern aufrichtigen Dank aussprechen. — An seine Stelle wurde anläßlich der letzten Generalversammlung

Herr **Dr. Maurice Paschoud**, Generaldirektor der S.B.B., Bern
gewählt.

Am 19. September 1938 verschied unser langjähriges und hochgeschätztes Verwaltungsratsmitglied,

Herr **a. Nat.-Rat Dr. med. Hermann Haebelin**, Zürich.

Wir verlieren in ihm einen eifrigen Förderer und Mitarbeiter unserer Sache, und wir werden dem liebenswürdigen Menschen, der uns seine Dienste stets selbstlos zur Verfügung stellte, ein dankbares und ehrendes Andenken bewahren.

Der Verwaltungsrat schlägt Ihnen die Wahl des Herrn

Ing. **Hans Hunziker**, Generaldirektor der P.T.T., Bern

vor.

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

Guillaume Bordier,

Albert S. Vassalli.

Gemäß Art. 11 unserer Statuten sind diese Herren wieder wählbar, und wir laden Sie deshalb 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 1938 zu genehmigen;
2. der Verwaltung für ihre Geschäftsführung Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn von Fr. 151,003.10 folgende Zuweisungen vorzunehmen:
 - a) an den ordentlichen Reservefonds Fr. 16,000.—
 - b) an den Haftpflicht-Reservefonds Fr. 10,000.—
 - c) an den Kaskoversicherungs-Reservefonds Fr. 60,000.—
 - d) an den neu zu eröffnenden Reservefonds für Angestelltenfürsorge Fr. 30,000.— Fr. 116,000.—
verbleiben Fr. 35,003.10
zuzüglich Saldo-vortrag vom 1. Januar 1938 Fr. 11,888.23
und von den verbleibenden Fr. 46,886.33
 - e) 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 29. Juni 1939 an gegen Coupon Nr. 12 bei folgenden Banken:
Schweiz. Bankverein, Basel und seinen sämtlichen Niederlassungen; Herren Ehinger & Cie., Basel; MM. Bordier & Cie., Genève; Basellandschaftliche Kantonalbank, Liestal; Zürcher Kantonalbank, Zürich;
 - f) 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. 12,838.33
4. die Wahlen in den Verwaltungsrat vorzunehmen, und
5. die Kontrollstelle zu wählen.

Zürich, den 2. Juni 1939.

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

Bilanz per 31. Dezember 1938

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven		Fr.	Passiven		Fr.
Flugzeuge: Zellen . . .	849,342.45		Aktienkapital		800,000.—
Motoren . . .	266,154.75	1,115,497.20	Statutarischer Reservefonds		43,000.—
Ersatzteile für Zellen, Motoren, Propeller, Radioeinrichtungen, Bordinstrumente, Werkstatteinrichtung und Verbrauchsmaterial		69,286.80	Haftpflicht-Reservefonds		118,000.—
Autos, Werftmaterial, Bordbuffeteinrichtung und Mobilien		13.—	Kaskoversicherungs-Reservefonds		161,008.27
		<u>Fr. 1,184,797.—</u>	Kreditoren:		
Betriebsstoffe		33,248.25	a) Luftverkehrsgesellschaften	369,858.31	
Beteiligungen und Wertschriften		5,004.—	b) Anzahlungen von Abonnenten	21,663.55	
Debitoren und Anzahlungen		242,919.11	c) Lieferanten und allgemeine Kreditoren	330,480.08	
Banken		1,173,943.45	d) Wertberichtigungen u. transitor. Schulden	754,334.06	1,476,336.—
Postcheck		106,776.62	Garantieverpflichtungen		38,500.—
Kasse		14,542.17	Gewinnsaldo		162,886.33
Garantieleistungen		38,500.—			
		<u>Fr. 2,799,730.60</u>			<u>Fr. 2,799,730.60</u>

Gewinn- und Verlust-Rechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1938

Aufwand		Fr.	Ertrag		Fr.
Betriebsausgaben:			Gewinnvortrag vom Vorjahre		11,883.23
a) Betriebsstoffe und Saläre an fliegendes Personal	1,276,959.21		Betriebseinnahmen:		
b) Bodenorganisations- und allgemeine Betriebskosten	717,558.50		a) Passagier-u. Frachteinnahmen	2,328,680.02	
c) Versicherungsprämien	447,967.45	2,442,485.16	b) Postentschädigung	742,643.25	
Allgemeine Unkosten u. Reklame		521,735.06	c) Subventionen	447,897.—	
Abschreibungen		822,153.05	d) Allg. Einnahmen aus Bodenorganisationen, etc.	418,156.10	3,937,376.37
Gewinn- und Verlustkonto:					
Saldo vortrag vom Vorjahre		11,883.23			
Gewinn pro 1938	151,003.10	162,886.33			
		<u>Fr. 3,949,259.60</u>			<u>Fr. 3,949,259.60</u>

Schlussbilanz vom 31. Dezember 1938

(nach erfolgter Genehmigung gemäß Antrag des Verwaltungsrates)

Aktiven		Fr.	Passiven		Fr.
Flugzeuge: Zellen . . .	849,342.45	1,115,497.20	Aktienkapital	800,000.—	800,000.—
Motoren	<u>266,154.75</u>		Statutarischer Reservefonds	59,000.—	
Ersatzteile für Zellen, Motoren, Propeller, Radioeinrichtungen, Bordinstrumente, Werkstatteinrichtung u. Verbrauchsmaterial		69,286.80	Haftpflicht-Reservefonds	128,000.—	128,000.—
Autos, Werftmaterial, Bordbuffeteinrichtung, Mobilen		13.—	Kaskoversicherungs-Reservefonds	221,008.27	221,008.27
		<u>Fr. 1,184,797.—</u>	Reservefonds für Angestellten-Fürsorge	30,000.—	30,000.—
Betriebsstoffe	33,248.25		Kreditoren:		
Beteiligungen und Wertschriften	5,004.—		a) Luftverkehrsgesellschaften	369,858.31	
Debitoren und Anzahlungen	242,919.11		b) Anzahlungen von Abonntenen	21,663.55	
Banken	1,173,943.45		c) Lieferanten und allgem. Kreditoren	330,480.08	
Postcheck	106,776.62		d) Wertberichtigungen u. transitor. Schulden	<u>754,334.06</u>	1,476,336.—
Kasse	14,542.17		Dividenden pro 1938	34,048.—	34,048.—
Garantieleistungen	38,500.—		Garantieverpflichtungen	38,500.—	38,500.—
		<u>Fr. 2,799,730.60</u>	Gewinnvortrag auf neue Rechnung	12,838.33	12,838.33
					<u>2,799,730.60</u>

Bericht der Kontrollstelle.

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

Zürich.

Als Kontrollstelle unterzogen wir den Rechnungsabschluß pro 1938 Ihres Unternehmens einer Prüfung.

Die Bilanz per 31. Dezember 1938 schließt beidseitig mit *Fr. 2,799,730.60* ab und die zugehörige Gewinn- und Verlustrechnung pro 1938 weist, einschließlich des Gewinnvortrages aus alter Rechnung von *Fr. 11,883.23*, einen Gewinn-Saldo aus von *Fr. 162,886.33*.

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 Gewinn-Verteilung nach den gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen aufgestellt sind, und daß die Bücher ordnungsgemäß geführt sind.

Wir beantragen Ihnen Genehmigung der vorliegenden Rechnung.

Zürich, den 19. Mai 1939.

Hochachtungsvoll

Schweizerische Treuhandgesellschaft

gez. Buri. gez. Kunz.

BILDER AUS DER SWISSAIR-WERFT



Kontrollleur an der Arbeit



Totalrevision einer Douglas-Flugzeugzelle