

» **SWISSAIR** «

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT

BERICHT

ÜBER DAS

XIV. GESCHÄFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

1939

VERWALTUNGSRAT:

		(Ablauf der Amtsperiode)
Präsident:	* Dr. Alphonse Ehinger , Banquier, Basel	1941
Vizepräsident:	* Oberst Emil Meßner , Feldbach/Zürichsee	1940
Mitglieder:	Guillaume Bordier , Banquier, Genf	1942
	Ing. Hans Hunziker , Generaldirektor der P. T. T., Bern	1942
	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	1942
	Dr. Albert Wirth , Direktor, Liestal	1941
	* Diese Herren bilden den Verwaltungsrats-Ausschuß.	

KONTROLLSTELLE:

Schweizerische Treuhandgesellschaft.

DIREKTION:

Henry Pillichody.
Eugen Groh.

PROKURISTEN:

Ulrich Keller.
Hans Lips †.
Gottfried Schaerli.

»SWISSAIR«
SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT

Bericht

des

Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre

vom 24. April 1940

über das vierzehnte Geschäftsjahr, vom 1. Januar bis 31. Dezember 1939

Allgemeines

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte wegen des Ausbruchs des Krieges anfangs September der Flugbetrieb nur während acht Monaten durchgeführt werden, worüber sich am Schluß dieses Abschnittes nähere Angaben finden.

Wie im Jahre 1938, so konnten auch 1939 die Linien nach London und Berlin sowie die Nachtpost-Flugstrecke nach Frankfurt a/M. schon vom 1. Januar ab betrieben werden. Neu war die Einführung des Winterverkehrs auf der Pariser Linie, die somit ebenfalls schon vom Jahresanfang an bedient wurde.

Eine bedeutungsvolle Erweiterung erfuhr unser internationales Streckennetz durch die nach jahrelangem Unterbruch ermöglichte Wiederaufnahme des direkten Flugverkehrs mit Holland. Seit 1936 hatte im Passagierverkehr eine Luftverbindung zwischen der Schweiz und den Niederlanden nur auf dem Umwege über Paris bestanden, und wir wiesen bereits in unserem vorjährigen Bericht darauf hin, wie sehr dieser Stand der Dinge von den am Luftverkehr interessierten Kreisen als unbefriedigend empfunden wurde. Seit dem Inkrafttreten des Sommerflugplanes (16. April 1939) konnte die neue Strecke Zürich - Basel - Rotterdam - Amsterdam im Pool mit der holländischen Königlichen Luftverkehrs-Gesellschaft K. L. M. befliegen werden.

Den Verkehr auf den von der Ostschweizerischen Aero-Gesellschaft St. Gallen übernommenen Strecken St. Gallen-Zürich und Zürich-St. Gallen-München haben wir in gleichem Rahmen wie im Vorjahr durchgeführt.

Insgesamt umfaßte unser internationales **Flugliniennetz** im Jahre 1939 folgende Strecken, die sämtliche bis zur völligen Einstellung des Betriebes Ende August beflogen wurden:

1. Zürich-Stuttgart-Halle/Leipzig-Berlin (im Pool mit der Deutschen Lufthansa, ab 1. Januar 1939).
2. Zürich-London (allein, vom 1. Januar bis 15. April 1939) und Zürich-Basel-London (im Pool mit Imperial Airways Ltd., als Parallelstrecke zu deren Linie 640, ab 16. April 1939).
3. Zürich-Basel-Paris (im Pool mit der Air France, als Parallelstrecke zu deren Linie 228 ab 1. Januar 1939).
4. Genf-Paris (im Pool mit der Air France ab 15. Mai 1939).
5. Zürich-Basel-Rotterdam-Amsterdam (im Pool mit der Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, ab 16. April 1939).
6. Zürich-Wien direkt (allein ab 16. April 1939).
7. St. Gallen-Zürich (allein ab 16. April 1939.)
8. Zürich-St. Gallen-München (allein ab 16. April 1939).
9. Basel-Zürich (allein, als Anschluß an die Strecken nach Wien und an die Nachtpostlinie nach Frankfurt a/M., ab 16. April 1939).
10. Nachtpostlinie Zürich-Basel-Frankfurt a/M. (mit Rückflug Frankfurt a/M.-Zürich direkt, vom 1. Januar bis 15. April) und Basel-Frankfurt a/M. (ab 16. April 1939, allein).

Für diesen Streckenbetrieb stand uns folgender **Flugzeugpark** zur Verfügung:

- 5 zweimotorige Douglas DC-3 mit je 21 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 2 Wright-Cyclone-G-102-A-Motoren,
- 3 zweimotorige Douglas DC-2 mit je 14 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 2 Wright-Cyclone-F2-Motoren,
- 1 zweimotorige Dragon Rapid DH 89, mit 6 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 2 Gipsy-Six-Motoren,
- 1 einmotoriger Fokker FVIIa, mit 8 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 1 Wright-Cyclone-F2-Motor,

ferner für Rund- und Alpenflüge noch:

- 1 einmotorige Comte A. C. 4 (2 Passagierplätze) mit 1 Genet-Major-Motor.

11 Flugzeuge.

Die Leistungsfähigkeit unseres Flugzeugparkes hat im Jahre 1939 weiterhin zugenommen, wie sich aus folgendem Vergleich mit den beiden Vorjahren ergibt:

	1939	1938	1937
Verfügbare Passagierplätze . . .	163	145	128
PS-Leistung des gesamten Flugzeugparkes (im Betrieb) . . .	15.990	14.350	12.385

Leider hatte unsere Gesellschaft im Berichtsjahr zwei schwere Flugunfälle zu verzeichnen. Am 7. Januar 1939 verunglückte auf dem Fluge Zürich-Paris in Senlis bei Paris

das Flugzeug HB-ITA (Douglas DC-2), wobei die Besatzung, bestehend aus dem Piloten **Egon Frei**, dem Funker **Kurt Walter** und der Stewardess Fräulein **Josie Brooke**, das Leben einbüßte.

Der zweite Unfall, der sich am 20. Juli 1939 bei Konstanz ereignete, betraf die Maschine HB-IXA (Junkers Ju 86), die auf dem Fluge Wien-Zürich begriffen war. Auch hier fand die Besatzung den Tod; sie bestand aus dem Flugkapitän **Walter Ackermann** und dem Funker **Anton Mannhart**. Bei diesem Unglück verunfallte außerdem tödlich unser als Passagier mitfliegender Prokurist **Hans Lips**, der seit 1928 in unserer Gesellschaft als Passagieleiter und Propagandafachmann tätig gewesen war und sich auf diesem Posten große Verdienste erworben hatte.

Besonders schmerzlich berührt uns der Hinschied von Flugkapitän Walter Ackermann. Er war nicht nur einer unserer dienstältesten und tüchtigsten Piloten, sondern auch als Verfasser von vielgelesenen Fliegerbüchern sehr geschätzt. Insbesondere verehrte ihn die Schweizerjugend.

Wir werden das Andenken dieser sechs erprobten Mitarbeiter, die während der treuen Erfüllung ihrer Pflicht aus dem Leben gerissen wurden, stets in hohen Ehren halten.

Ein weiterer schwerer Schlag traf unsere Gesellschaft durch den Ausbruch der Feindseligkeiten in Europa. Da die in Frage kommenden Länder Ueberfliegungsverbote erließen, mußten wir schon ab 27. August 1939 unsere Linien nach London, Paris und Amsterdam einstellen. Ab 29. August waren wir dann gezwungen, die noch verbleibenden Strecken ebenfalls stillzulegen. Der jähe Abbruch unseres gesamten Flugverkehrs traf uns mitten in einer vielversprechenden Flugsaison. Trotz intensiver Bemühungen unsererseits ist es uns seither nicht möglich gewesen, den Luftverkehr auch nur in beschränktem Maße wieder aufzunehmen. (Vergleiche jedoch Abschnitt „Weiterentwicklung“ Seite 6.)

Betriebsergebnis

Es liegt auf der Hand, daß die völlige Einstellung unseres Flugbetriebes schwerwiegende Auswirkungen sowohl auf die Transportleistungen wie auch auf die Einnahmen unserer Gesellschaft im Geschäftsjahr 1939 hatte. So ist es erklärlich, daß die Zahl der geleisteten Flugkilometer 1939 um 20 % geringer war als 1938, während die Einnahmen aus dem Flugbetrieb noch stärker, nämlich um 29 % zurückgingen. Bei sämtlichen Vergleichen zwischen 1938 und 1939 muß selbstverständlich die Tatsache im Auge behalten werden, daß im ersten Jahre die Betriebsperiode zwölf, im letzteren jedoch nur acht Monate umfaßte.

Unsere Einnahmen aus dem Flugbetrieb gestalteten sich in den letzten vier Jahren folgendermaßen:

1936	Fr. 1,294,767.24
1937	Fr. 1,982,713.02
1938	Fr. 2,328,680.02
1939	Fr. 1,663,452.35

Das bisherige befriedigende und stetige Ansteigen unserer Eigenwirtschaftlichkeitskurve hat durch die Ereignisse des Jahres 1939 einen Unterbruch erfahren, indem das prozen-

tuale Verhältnis der reinen Betriebserträge und außerordentlichen Einnahmen (aus Maschinen-Verkäufen) zu den Subventionen gegenüber dem Vorjahre unverändert geblieben ist.

Die Entwicklung der letzten vier Jahre geht aus der nachstehenden Tabelle hervor:

	1936	1937	1938	1939
Reine Betriebserträge aus Streckeneinnahmen, Boden-organisationsdiensten etc.	62 %	77 %	83 %	82 %
Außerordentliche Einnahmen aus Maschinenverkäufen	8 %	0 %	0 %	1 %
Total Betriebseinnahmen	70 %	77 %	83 %	83 %
Total Subventionen	30 %	23 %	17 %	17 %
	100 %	100 %	100 %	100 %

In der folgenden Zusammenstellung sind für die Jahre 1936 bis 1939 die wichtigsten Ziffern vereinigt, die einen Ueberblick über die allgemeine Entwicklung der Verkehrsleistungen gestatten:

	1936	1937	1938	1939
Geflogene Kilometer im Streckenbetrieb	987,937	1,319,728	1,351,542	1,069,341
Geflogene Kilometer im Postdienst . . .	67,698	95,370	132,252	120,572
	1,055,635	1,415,098	1,483,794	1,189,913
Beförderte Etappenpassagiere	21,485	31,344	35,249	28,331
Befördertes Gepäck kg	311,223	442,314	504,395	391,914
Beförderte Fracht kg	92,746	126,343	136,309	102,087
Beförderte Post kg	80,678	155,444	341,318	306,445
Angebotene Tonnenkilometer	1,350,907	1,969,006	2,537,421	2,090,719
Ausgenützte Tonnenkilometer	804,437	1,131,094	1,409,289	1,082,604
Ausnutzung	59,00 %	57,44 %	55,54 %	51,78 %
Regelmäßigkeit	98,23 %	98,77 %	98,67 %	99,37 %

Der Verwaltungsrat möchte nicht verfehlen, auch am Ende des Geschäftsjahres 1939 den Landes-, Kantons- und Stadtbehörden für ihre stete Mithilfe und vor allem auch der Direktion, den Prokuristen, den Piloten und übrigen Bordmannschaften, sowie dem gesamten technischen und kaufmännischen Personal der Gesellschaft für die diesmal unter besonders erschwerenden Umständen geleistete große und tatkräftige Arbeit seinen Dank auszusprechen.

Am Mobilisationstag (anfangs September) standen insgesamt 180 Personen in unseren Diensten, wovon 131 Wehrmänner einrücken mußten. Für die Startbereithaltung unseres Flugzeugparkes wurden vom Kommando der Flieger- und Fliegerabwehr-Truppen sofort 22 Spezialisten dispensiert.

Die Stilllegung unseres Betriebes zwang uns, bis Ende Dezember 85 Personen aus dem Dienstverhältnis zu entlassen. Ende des Jahres 1939 beschäftigten wir noch 95 Angestellte und Arbeiter, von welchen

40 im Aktivdienst standen, währenddem
55 in unserem Betriebe (bezw. 8 davon in kriegswirtschaftlichen Diensten)
tätig waren.

Es sei hier noch bemerkt, daß wir an unsere Angestellten und Arbeiter während der Zeit ihres aktiven Militärdienstes:

an Ledige 50 %
an Verheiratete 70 % — max. 80 %

ihrer bisherigen Normalverdienstes vergüteten.

Bilanzgestaltung und Amortisationen

Die einzelnen Posten unserer Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz brauchen kaum näher besprochen zu werden, doch sei darauf hingewiesen, daß sich im Gegensatz zu den Gewinnsaldi der vorhergehenden Jahre im Geschäftsjahr 1939 ein **Verlustsaldo von Fr. 5,978.75** ergeben hat, der entsprechend unserem Antrag auf neue Rechnung vorgetragen werden soll.

Ueberdies sahen wir uns zu einer Abweichung von der bisher von uns angewandten **Amortisationspolitik** veranlaßt. Da der Flugbetrieb nur zwei Drittel (acht Monate) des Geschäftsjahres umfaßte, hatten wir ursprünglich beabsichtigt, den entsprechenden Bruchteil des normalen Jahresbetrages für Abschreibungen abzusetzen. Es hätte sich um die Summe von Fr. 516,416.50 gehandelt. Auf Wunsch des Eidgenössischen Luftamtes wird die Abschreibung auf nur Fr. 400,000.— festgelegt. Die Differenz von Fr. 116,416.50 wird auf ein besonderes Amortisationskonto übertragen.

Weiterentwicklung

a) *Technisches:*

Die bei den beiden vorerwähnten Unfällen verlorenen zwei Flugzeuge vom Typ Douglas DC-2 bzw. Junkers Ju 86 wurden auf Grund der bisherigen Erfahrungen durch zwei Douglas DC-3-Maschinen ersetzt; diese wurden in gleicher Ausführung geliefert wie früher. Der Bestand der Swissair an Douglas-Flugzeugen DC-3 ist somit auf fünf gestiegen. Sie sind durchwegs mit den 1100 PS-Motoren vom Typ Wright-Cyclone G 102 A und ebenso mit den Hydromatic Full Feathering Hamilton Propellern, deren technische Vorzüge bereits im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnt wurden, ausgerüstet. Diese neuen Propeller haben in jeder Hinsicht den an sie gestellten Erwartungen entsprochen.

b) *Streckenbetrieb:*

Wie bereits erwähnt, ruht seit Kriegsausbruch jeglicher Luftverkehr innerhalb der Schweiz und über ihre Grenzen hinweg vollkommen. Laut Verfügung des Armeekommandos ist der Verkehr von Luftfahrzeugen, die nicht dem Armeekommando unterstehen oder von ihm ausdrücklich zugelassen sind, über dem gesamten Gebiet der Schweiz verboten. Nur für den Verkehr mit dem Ausland ist für jedes unserer drei Nachbarländer je ein Grenzflughafen (Altenrhein, Genf und Locarno) offen gehalten, jedoch ist auch dort Ein- und Ausflug nur nach vorheriger Anmeldung bzw. mit spezieller Bewilligung gestattet.

Dieser plötzliche Unterbruch der Flugtätigkeit wirkt sich für unsere Gesellschaft umso schwerer aus, als er gerade in einer Periode schönsten Aufschwungs eintrat (es sei nur erwähnt, daß für 1939 eine Strecken-Kilometerleistung von rd. 1 800 000 km, oder ca. 21 % mehr als im Vorjahr, vorgesehen war, die bei Fortführung des Betriebes bis zum Jahresende auch sicher erreicht worden wäre). Er trifft jedoch auch den Schweizer Luftverkehr als Ganzes sowie seine in langjähriger Arbeit ausgebauten internationalen Beziehungen, denn die Schweiz ist das einzige Land, das sich genötigt sah, seinen Luftverkehr vollständig einzustellen. Die Fluggesellschaften aller anderen neutralen und selbst kriegführender Staaten konnten schon wenige Tage oder Wochen nach Kriegsausbruch wenigstens in beschränktem Maße den Verkehr wieder aufnehmen.

Wir haben es an Bemühungen nicht fehlen lassen, diesen Stand der Dinge zu ändern — Bemühungen, bei denen wir uns der wertvollen Mithilfe unserer obersten Behörde, vornehmlich des Chefs des Eidgenössischen Luftamtes, sowie des weitgehenden Verständnisses des Armeekommandos erfreuen durften, wofür wir an dieser Stelle unseren Dank aussprechen möchten. Mit Genugtuung können wir feststellen, daß diese Anstrengungen nicht erfolglos geblieben sind. Es ist uns gelungen, den momentanen Verhältnissen entsprechend, den Luftverkehr nach den nicht kriegführenden Ländern Italien und Spanien aufzunehmen.

Verwaltungsrat

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

Oberst Emil Meßner
Stadtammann Dr. Konrad-Peter Naegeli
Oberst Edwin Schwarzenbach.

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 1939 zu genehmigen;
2. der Verwaltung für ihre Geschäftsführung Entlastung zu erteilen;
3. den in der Bilanz und Betriebsrechnung per 31. Dezember 1939 ausgewiesenen **Verlustsaldo von Fr. 5,978.75** auf neue Rechnung vorzutragen;
4. die Wahlen in den Verwaltungsrat vorzunehmen, und
5. die Kontrollstelle zu wählen.

Zürich, den 14. März 1940.

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

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1939

Aufwand		Fr.	Ertrag		Fr.
Betriebsausgaben:			Gewinnvortrag vom Vorjahre		12,838.33
a) Betriebsstoffe und Saläre an fliegend. Personal	1,096,707.20		Betriebseinnahmen:	Fr.	
b) Bodenorganisat.- u. allgemeine Betriebskosten	681,846.65		a) Passagier- u. Frachteinnahmen	1,663,452.35	
c) Versicherungsprämi- en	395,433.25	2,173,987.10	b) Postentschädigungen	717,208.55	
Allgemeine Unkosten und Reklame	582,308.15		c) Subventionen	396,043.20	
Abschreibungen	400,000.—		d) Allg. Einnahmen aus Bodenorgani- sation etc.	477,190.57	3,253,894.67
	Fr. 3,156,295.25		Gewinn- und Verlustkonto:		
Amortisationskonto	116,416.50		Verlust aus Betriebsjahr 1939	18,817.08	
	Fr. 3,272,711.75		./. Vortrag vom Vorjahre	12,838.33	
			Verlustsaldo	5,978.75	
				Fr. 3,272,711.75	

Schlussbilanz per 31. Dezember 1939

(nach erfolgter Genehmigung gemäß Antrag des Verwaltungsrates)

Aktiven		Fr.	Passiven		Fr.
Flugzeuge: Zellen	1,280,429.35		Aktienkapital		800,000.—
Motoren	362,135.60	1,642,564.95	Ordentlicher Reservefonds		59,000.—
Ersatzteile für Zellen, Motoren, Propeller, Radioeinrichtungen, Bordinstrumente, Werkstatteinrichtung und Verbrauchsmaterial		207,973.70	Haftpflicht-Reservefonds		128,000.—
Autos, Werftmaterial, Bordbuffeteinrichtung, Mobilien		21,373.60	Kaskoversicherungs-Reservefonds		221,008.27
		1,871,912.25	Amortisationskonto		116,416.50
Betriebsstoffe	28,180.70		Angestelltenfürsorge-Reservefonds		30,000.—
Beteiligungen und Wertschriften	5,004.—		Kreditoren:		
Debitoren und Anzahlungen	739,308.62		a) Luftverkehrsgesellschaften	681,667.71	
Banken	398,726.15		b) Anzahlungen von Abonnenten	19,495.30	
Postcheck	117,036.32		c) Lieferanten und allgemeine Kreditoren	357,926.88	
Kasse	12,270.48		d) Wertberichtigungen, transitor. Schulden u. unerledigte Schadenfälle	764,862.61	1,823,952.50
Garantieleistungen	38,500.—		Nicht erhobene Dividenden aus 1938	40.—	
Verlustsaldo auf neue Rechnung	5,978.75		Garantieverpflichtungen	38,500.—	
		Fr. 3,216,917.27		Fr. 3,216,917.27	

Bericht der Kontrollstelle

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

Zürich

Als Kontrollstelle unterzogen wir den Rechnungsabschluß pro 1939 Ihrer Gesellschaft einer Prüfung. Die Bilanz per 31. Dezember 1939 schließt beidseitig mit *Fr. 3,216,917.27* ab und die zugehörige Gewinn- und Verlustrechnung pro 1939 weist einen Verlust aus von *Fr. 18,817.08* bzw. nach Abzug des Gewinnvortrages vom Vorjahr von *Fr. 12,838.33* einen Verlustsaldo von *Fr. 5,978.75*.

Auf Grund unserer Prüfungen bestätigen wir, daß die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen, daß der Abschluß nach den gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen aufgestellt ist und daß die Buchhaltung ordnungsgemäß geführt ist.

Wir beantragen Ihnen, den vorliegenden Rechnungsabschluß zu genehmigen.

Zürich, den 6. März 1940.

Hochachtungsvoll

Schweizerische Treuhandgesellschaft

sig. *Reutener*

sig. *Kunz*