

»SWISSAIR«

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT

BERICHT

ÜBER DAS

XV. GESCHÄFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

1940

VERWALTUNGSRAT:

(Ablauf der Amtsperiode)

Präsident:	* Dr. Alphonse Ehinger , Banquier, Basel	1941
Vizepräsident:	* Oberst Emil Meßner , Feldbach/Zürichsee	1943
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
	Stadtmann Dr. Konrad Peter Naegeli , St. Gallen	1943
	Ing. Alfred Oehler , Industrieller, Aarau	1941
	Dr. Maurice Paschoud , Generaldirektor der S. B. B., Bern	1941
	* Oberst Edwin Schwarzenbach , Rüschlikon	1943
	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:

Hans Aepli.
Ulrich Keller.
Charles Meßmer.
Gottfried Schaerli.

»SWISSAIR«
SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT

Bericht

des

Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre

vom 20. Juni 1941

über das fünfzehnte Geschäftsjahr, vom 1. Januar bis 31. Dezember 1940

Allgemeines

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte infolge der Kriegsverhältnisse der Flugbetrieb nur während insgesamt etwa sechs Monaten durchgeführt werden, und auch während dieser Zeit nur in einem sehr beschränkten Umfang. Am Anfang des verflossenen Geschäftsjahres war ja, wie bereits seit Beginn der Mobilisation, unser Verkehr vollkommen stillgelegt, doch war es uns dank den unermüdlichen Bemühungen unserer Direktion und den von uns stets gepflegten guten Beziehungen mit unseren Nachbarländern möglich, im Laufe des Monats März wenigstens in bescheidenem Umfange den Streckenbetrieb wieder aufzunehmen. Als erfreuliche Tatsache kann es bezeichnet werden, daß es uns dabei gelang, auch ein für uns ganz neues Verkehrsgebiet zu erschließen: durch das Entgegenkommen der spanischen und besonders der italienischen Regierung war es uns möglich, den regelmäßigen Verkehr auf den Strecken Locarno - Rom und Locarno - Barcelona direkt zu eröffnen.

Leider mußte aber dieser Flugdienst schon im Juni infolge des Eintritts Italiens in den Krieg wieder eingestellt werden. Obwohl wir bereits im Herbst uns erneut und wiederholt um die Wiederaufnahme des Flugbetriebes nach dem Süden bemühten, blieb uns ein Erfolg in dieser Richtung zu unserem Bedauern versagt.

Hingegen führten die Verhandlungen mit Deutschland insofern zum Ziel, als wir am 30. September 1940 den Betrieb auf der Strecke Zürich - München wieder aufnehmen konnten.

Insgesamt umfaßte also unser internationaler Flugbetrieb im Jahre 1940 die folgenden Linien:

1. Locarno - Rom (vom 18. März bis Mitte Juni 1940)
2. Locarno - Barcelona (vom 1. April bis Mitte Juni 1940)
3. Zürich - München (vom 30. September bis 31. Dezember 1940).

Dabei wurde die Spanien-Linie mit Douglas DC-3-Flugzeugen befliegen, während auf den beiden anderen Strecken Douglas DC-2-Maschinen eingesetzt wurden.

Daß sich bei diesem stark eingeschränkten Flugbetrieb die Verkehrsleistungen gegenüber der Vorkriegszeit erheblich verminderten, liegt auf der Hand. Genauere Angaben darüber können der Tabelle im Abschnitt „Betriebsergebnis“ entnommen werden.

Für den Flugbetrieb stand uns folgender Flugzeugpark zur Verfügung:

- a) für den Streckenverkehr:
 - 4 zweimotorige Douglas DC-3 mit je 21 Passagierplätzen, ausgerüstet mit je 2 Wright-Cyclone-G-102-A-Motoren;
 - 3 zweimotorige Douglas DC-2 mit je 14 Passagierplätzen, ausgerüstet mit je 2 Wright-Cyclone-F2-Motoren;
- b) für gelegentliche Rundflüge (Keuchhustenflüge):
 - 1 zweimotorige Dragon Rapid DH-89 mit 6 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 2 Gipsy-Six-Motoren;
 - 1 einmotoriger Fokker F VII a mit 8 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 1 Wright-Cyclone-F2-Motor;
 - 1 einmotorige Comte A. C. 4 mit 2 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 1 Genet-Major-Motor.

10 Flugzeuge.

Die Verringerung der Zahl der Flugzeuge erklärt sich dadurch, daß die im Jahre 1939 neu angeschaffte Douglas DC-3 (HB-IRU) im Mai 1940 an die schwedische Luftverkehrs-Gesellschaft A/B. Aerotransport, Stockholm, verkauft wurde.

Von Flugunfällen ist unsere Gesellschaft im vergangenen Betriebsjahr verschont geblieben.

Betriebsergebnis

Das gesamte Betriebsergebnis unserer Gesellschaft, was sowohl die Transportleistungen als auch die Transporteinnahmen betrifft, wird beherrscht von der Tatsache, daß die Kilometerleistung im Jahre 1940 mit 248 880 km nur noch rd. 20 % der Leistungen von 1939 entspricht. Das Verhältnis der Betriebseinnahmen zu den geflogenen Kilometern kann aus nachstehender Uebersicht entnommen werden:

	Einnahmen	Kilometerleistungen
1937	Fr. 1 982 713.02	1 415 098 km
1938	Fr. 2 328 680.02	1 483 794 km
1939	Fr. 1 663 452.35	1 189 913 km
1940	Fr. 313 575.52	248 880 km

Die Flugbetriebseinnahmen des Jahres 1940 stellen somit nur etwa 19 % der entsprechenden Ziffer des Jahres 1939 dar.

Wir hatten im vorjährigen Geschäftsbericht darauf hingewiesen, daß die stetige günstige Entwicklung unserer Eigenwirtschaftlichkeit, d. h. des prozentualen Verhältnisses der reinen Betriebseinnahmen (ordentliche Betriebserträge aus Streckeneinnahmen usw. plus außerordentliche Einnahmen) zu den Subventionen, durch den Kriegsausbruch und den damit erzwungenen Unterbruch des Flugbetriebes abgestoppt worden war. In den Berichten früherer Jahre hatten wir diese erfreuliche Entwicklung durch detaillierte Tabellen belegt, doch glauben wir, diesmal auf eine solche ziffernmäßige Zusammenstellung verzichten zu müssen, da dieselbe bei der durch die Kriegsverhältnisse bedingten Einschränkung des Flugbetriebes keinerlei praktische Bedeutung hat.

Jedoch sind in der folgenden Tabelle für das abgelaufene Geschäftsjahr sowie für die drei vorhergehenden Jahre die wichtigsten Ziffern vereinigt, die die allgemeine Entwicklung der Verkehrsleistungen zu überblicken gestatten:

	1937	1938	1939	1940
Geflogene Kilometer im regelmäßigen Streckenverkehr	1 415 098	1 483 794	1 189 913	248 880
Beförderte Etappenpassagiere	31 344	35 249	28 331	1 613
Befördertes Gepäck, kg	442 314	504 395	391 914	33 642
Beförderte Fracht, kg	126 343	136 309	102 087	14 201
Beförderte Post, kg	155 444	341 318	306 445	7 460
Angebotene Tonnenkilometer	1 969 006	2 537 421	2 090 719	413 690
Ausgenützte Tonnenkilometer	1 131 094	1 409 289	1 082 604	105 247
Ausnutzung	57,44 %	55,54 %	51,78 %	25,44 %
Regelmäßigkeit	98,77 %	98,67 %	99,37 %	96,86 %

Es ist bedauerlich, doch aus der Lage der Dinge leicht erklärlich, daß das bisherige günstige Verhältnis der ausgenutzten zu den angebotenen Tonnenkilometern nicht erhalten bleiben konnte. Als erfreulich darf hingegen bezeichnet werden, daß trotz den erschwerten Bedingungen, unter denen in Kriegszeiten der uns noch verbliebene Luftverkehr sich abspielt, ein hoher Grad von Regelmäßigkeit des Betriebes gewahrt blieb.

Wir halten es für angebracht, durch Gegenüberstellung der prozentualen Verhältnisse aus der Verkehrsstatistik der Jahre 1939 und 1940 im Vergleich zu 1938 zu zeigen, in wie folgenschwerem Maße die stetige Aufwärtsentwicklung der Betriebsleistungen unserer Gesellschaft durch die Kriegsverhältnisse leider in ihr Gegenteil gewandelt wurde.

	1938	1939	1940
Geflogene Kilometer im regelmäßigen Streckenverkehr	100,0 %	80,2 %	16,8 %
Beförderte Etappenpassagiere	100,0 %	80,4 %	4,6 %
Befördertes Gepäck, kg	100,0 %	77,7 %	6,7 %
Beförderte Fracht, kg	100,0 %	74,9 %	10,4 %
Beförderte Post, kg	100,0 %	89,8 %	2,2 %
Angebotene Tonnenkilometer	100,0 %	82,4 %	16,3 %
Ausgenützte Tonnenkilometer	100,0 %	76,8 %	7,5 %

Personal

Hinsichtlich der Entwicklung unseres Personalbestandes ist zu erwähnen, daß sich am 31. Dezember 1939 insgesamt 95 kaufmännische und technische Angestellte, einschließlich der Piloten, in unseren Diensten befanden. Bei der Wiederaufnahme der Flugtätigkeit konnten wir 8 Personen neu einstellen, sodaß sich der Saisonbestand auf 103 Köpfe belief. Doch mußten wir wegen der erneuten Reduktion des Betriebes wieder 10 Personen entlassen, wodurch der Personalbestand bis 31. Dezember 1940 auf 93 zurückging. Von diesen standen am genannten Datum 16 Funktionäre im Aktivdienst, während 70 Personen in unserem eigenen Betrieb und 7 in fremden Betrieben (für die K. T. A. usw.) tätig waren. Das technische Personal war größtenteils mit der Ueberholung unseres Maschinenparkes beschäftigt.

Wie bereits im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnt wurde, hatten wir seit Beginn der Mobilisation freiwillig an unsere im aktiven Militärdienst stehenden Angestellten und Arbeiter einen beträchtlichen Prozentsatz ihres bisherigen Normalverdienstes ausgerichtet. An die Stelle dieser freiwilligen Leistungen trat ab 1. Februar die gesetzliche Lohnausgleichskasse. Unsere Gesellschaft zahlte die entsprechenden Lohnausfallentschädigungen und darüber hinaus noch eine freiwillige Mehrvergütung, sodaß unsere dienstpflichtigen Angestellten und Arbeiter während der Zeit ihres Aktivdienstes insgesamt (also gesetzliche plus freiwillige Leistung) Entschädigungen beziehen, die sich auf maximal 70 % des früheren Normalverdienstes bei verheirateten und 30 % bei ledigen Wehrmännern belaufen.

Bilanzgestaltung und Amortisationen

Von den einzelnen Posten unserer Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz erfordern wohl nur zwei einen besonderen Kommentar. Im vorjährigen Geschäftsbericht wurde bereits auf eine durch die besonderen Umstände der Kriegszeit hervorgerufene Aenderung unserer früheren Amortisationspolitik hingewiesen. Wir haben auch im Berichtsjahr wieder die neue, dem Art. 15 der Statuten nicht voll entsprechende, Abschreibungsformel angewandt, zumal ja die Ausnützung des Flugzeugparkes noch weiterhin gesunken ist und nur etwa 20 % derjenigen vom Jahre 1939 betrug. Die Gesamtabschreibung von Fr. 409 682.10 wurde infolgedessen so aufgeteilt, daß Fr. 300 000.— als direkte Abschreibung an den Anlagewerten in der Gewinn- und Verlustrechnung verbucht wurden, während der Restbetrag von Fr. 109 682.10 dem besonderen Amortisationskonto in den Passiven zugefügt wurde, das dadurch auf Fr. 226 098.60 anwächst.

Es ist bemerkenswert, daß unserer Rechnung im verflossenen Geschäftsjahre **außerordentliche Erträge** von ungewöhnlicher Höhe zuflossen, die namentlich aus dem Flugzeugverkauf sowie aus dem Verkauf diverser Ersatzteile, aus Differenzen im Pool- und Prämien-Abrechnungsverkehr 1939 herrühren. Diese außerordentlichen Einnahmen stellen sich auf insgesamt rd. Fr. 560 000.—. Ohne dieses erfreuliche Ergebnis wäre unser finanzieller Abschluß entsprechend ungünstiger ausgefallen.

Die Auswirkung der vorerwähnten besonderen Einflüsse zeigt sich somit in dem noch relativ günstigen Rechnungsabschluß. Der Verlustsaldo aus der Betriebsrechnung 1940 stellt sich inkl. Verlustvortrag aus dem Vorjahre von Fr. 5978.75 auf Fr. 80 228.77.

Weiterentwicklung

a) *Technisches:*

Wie bereits aus dem Abschnitt „Allgemeines“ hervorgeht, ist unser Flugzeugpark, abgesehen von der Abstoßung einer Douglas DC-3, unverändert geblieben, das heißt mit anderen Worten, daß er technisch noch auf der gleichen Stufe steht wie zu Ende des Vorjahres. Das ist durchaus zu rechtfertigen, denn im gegenwärtigen Moment, wo der Krieg sich immer weiter ausbreitet, wäre es verfrüht, an eine Erneuerung des Maschinenparkes zu denken. Uebrigens wäre eine solche Erneuerung infolge der Lieferungssperren gar nicht durchführbar. Es ist jedoch nicht zu befürchten, daß dadurch unsere Gesellschaft den anderen Luftverkehrsunternehmen Europas gegenüber technisch in Nachteil gerät. Die Douglas DC-2 und DC-3 kann man immer noch zu den besten und komfortabelsten Zivilflugzeugtypen zählen, die in unserem Erdteil im Verkehr eingesetzt sind, da sich unter den heutigen Umständen in allen überhaupt in Frage kommenden Ländern die Entwicklungsarbeit so gut wie ausschließlich auf das Militärflugzeug konzentriert. Auch für den Fall einer raschen Beendigung des Krieges braucht man keine Besorgnisse wegen Rückständigkeit unserer Gesellschaft auf technischem Gebiete zu hegen, da sich die Verhältnisse, wie sie nach dem Ende des Krieges 1914/18 herrschten, diesmal nicht wiederholen werden: an einen Umbau von Militärflugzeugen in moderne und komfortable Verkehrsmaschinen und an eine Konkurrenzierung durch solches zu billigem Preis auf den Markt gebrachtes Material ist diesmal kaum zu denken, da das Militärflugzeug heutzutage ausschließlich im Hinblick auf die Erfordernisse des Krieges gebaut wird.

b) *Streckenbetrieb:*

Obwohl die gegenwärtige politische und militärische Lage unseren Bemühungen um Erweiterung unseres momentan sehr bescheidenen Flugbetriebes die größten Schwierigkeiten entgegengesetzt, sind wir fortdauernd im Kontakt mit den Regierungen unserer Nachbarländer, um — im Bestreben, der schweizerischen Volkswirtschaft als nützliches Glied zu dienen — jede sich nur irgendwie bietende Möglichkeit eines internationalen Flugdienstes sofort und rechtzeitig erkennen und ausnützen zu können. Allerdings schafft jede neue Kriegsausweitung immer wieder in neuen Gebieten unüberwindliche Hindernisse für den zivilen Luftverkehr. Das wurde uns ja selbst spürbar gemacht, indem wir den bei Eintritt Italiens in den Krieg im Juni 1940 eingestellten Flugbetrieb auf den Strecken nach dem Süden trotz unseren wiederholten Anstrengungen nicht wieder definitiv aufnehmen konnten.

Zum Schlusse möchten wir nicht verfehlen, den Behörden der befliegenen Länder, die uns bei unseren Bemühungen mit Rat und Tat behilflich waren und uns — im Rahmen des unter den obwaltenden Umständen Möglichen — Konzessionen für einen Flugbetrieb erteilten, unseren Dank auszusprechen. Ebenso gebührenden Dank schulden wir unseren obersten Landesbehörden, vor allem dem Chef des Eidgenössischen Luftamtes und der Schweizerischen Postverwaltung, ferner den militärischen Stellen der Schweiz und unsern diplomatischen Vertretungen im Ausland, sowie den Kantons- und Stadtbehörden. Sie alle haben uns stets ihre wertvolle Unterstützung zuteil werden lassen. Endlich aber fühlen wir uns auch verpflichtet, sämtlichen Angehörigen unserer Gesellschaft für die unter stark erschwerten Verhältnissen geleistete Mitarbeit bestens zu danken.

Verwaltungsrat

Mit dem Datum dieser Generalversammlung läuft die Amtsdauer folgender Herren ab:

Dr. Alphonse Ehinger, Präsident

Paul Joerin

Dr. Robert Labhardt

Ing. Alfred Oehler

Dr. Maurice Paschoud

Konsul Fritz Schwarz

Alphonse Simonius

Dr. Rudolf Speich

Dr. Albert Wirth.

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 Geschäftsbericht, sowie die Jahresrechnungen pro 1940 zu genehmigen;
2. der Verwaltung für ihre Geschäftsführung Entlastung zu erteilen;
3. den per 31. Dezember 1940 ausgewiesenen **Verlustsaldo von Fr. 80 228.77** auf neue Rechnung vorzutragen;
4. die Wahlen in den Verwaltungsrat vorzunehmen, und
5. die Kontrollstelle zu wählen.

Zürich, den 30. Mai 1941.

Namens des Verwaltungsrates:

Der Präsident: Dr. A. Ehinger

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1940

Aufwand		Fr.	Ertrag		Fr.	Fr.
Verlustvortrag vom Vorjahre		5 978.75	Betriebseinnahmen:			
Betriebsausgaben:			a) Passagier- u. Fracht-			
a) Betriebsstoffe und	Fr.		einnahmen	313 575.52		
Saläre an techn. u.			b) Postentschädigungen	174 918.55		
flieg. Personal	521 019.27		c) Subventionen	475 851.—		
b) Bodenorganisat.- u.			d) Allg. Einnahmen	713 030.30	1 677 375.37	
allgemeine Betriebs-						
kosten	243 876.29		Gewinn- u. Verlustkonto:			
c) Versicherungsprä-			Verlust aus Betriebsjahr			
mien	238 322.10	1 003 217.66	1940	74 250.02		
Allgemeine Unkosten und Reklame		338 725.63	Verlustvortrag vom Vor-			
Abschreibungen		300 000.—	jahre	5 978.75		
		1 647 922.04	Verlustsaldo auf neue Rechnung		80 228.77	
Amortisationskonto		109 682.10				
		<u>1 757 604.14</u>				<u>1 757 604.14</u>

Schlussbilanz per 31. Dezember 1940

(nach erfolgter Genehmigung gemäß Antrag des Verwaltungsrates)

Aktiven		Fr.	Fr.	Passiven		Fr.
Flugzeuge: Zellen	875 294.35		Aktienkapital	800 000.—		
Motoren	268 775.55	1 144 069.90	Ordentlicher Reservefonds	59 000.—		
Ersatzteile für Zellen, Motoren, Propeller, Radioeinrichtungen, Bordinstrumente, Werkstatt- und Bordbuffeteinrichtung, Verbrauchsmaterial		191 734.20	Haftpflicht-Reservefonds	128 000.—		
Autos, Werftmaterial u. übrige Mobilien		25 440.55	Kaskoversicherungs-Reservefonds	221 008.27		
		1 361 244.65	Amortisationskonto	226 098.60		
Betriebsstoffe		64 091.75	Angestelltenfürsorge-Reservefonds	30 000.—		
Beteiligungen und Wertschriften		5 004.—	Kreditoren:			
Debitoren und Anzahlungen		196 158.90	a) Luftverkehrsgesell-			
Banken:			schaften	20 404.41		
Gesamtguthaben	1 483 430.10		b) Anzahlungen von			
Für besondere Zwecke			Abonnenten	10 187.30		
reservierte Guthaben:			c) Lieferanten und all-			
Für Ansprüche ausländischer Luftverkehrsgesellschaften	725 824.18		gemeine Kreditoren	70 759.04		
Rückstellungen für unerledigte Schadenfälle	588 857.55		d) Wertberichtigungen			
Verbleiben disponible Mittel		168 748.37	und transitorische			
Postcheck		120 053.83	Schulden	462 964.16	564 314.91	
Kasse		32 891.51	Nicht erhobene Dividenden		—	
Garantieleistungen		34 500.—	Garantieverbindlichkeiten		34 500.—	
Verlustsaldo auf neue Rechnung		80 228.77				
		<u>2 062 921.78</u>				<u>2 062 921.78</u>

Bericht der Kontrollstelle

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

Zürich

Als Kontrollstelle haben wir die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1940 Ihres Unternehmens geprüft.

Die Bilanz schließt beidseitig mit **Fr. 2 062 921.78** ab und die zugehörige Gewinn- und Verlustrechnung pro 1940 weist einschließlich des Verlustvortrages aus dem Vorjahr von Fr. 5978.75 einen Verlustsaldo aus von **Fr. 80 228.77**.

Auf Grund unserer Prüfungen bestätigen wir, daß die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung aus der ordnungsgemäß geführten Buchhaltung hervorgehen und daß die Bilanz bis auf die Abschreibungen auf den Anlagen den gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen entspricht. Die Abschreibungen auf den Anlagen wurden mit Rücksicht auf die reduzierte Flugtätigkeit pro 1940 gegenüber den statutarisch vorgeschriebenen Mindestabschreibungen um ca. einen Viertel reduziert.

Wir beantragen, die vorliegende Bilanz unter Kenntnisnahme der besondern Bemerkung betreffend die Abschreibungen zu genehmigen.

Zürich, den 9. Mai 1941.

Hochachtungsvoll

Schweizerische Treuhandgesellschaft

sig. *Reutener*

sig. *Kunz*