

» SWISSAIR «

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT



BERICHT

ÜBER DAS

XVII. GESCHÄFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

1942



VERWALTUNGSRAT:

		(Ablauf der Amtsperiode)
Präsident:	* Dr. Alphonse Ehinger, Banquier, Basel	1944
Vizepräsident:	* Oberst Emil Messner, Feldbach/Zürichsee	— († 29. 5. 42)
	* Oberst Edwin Schwarzenbach, Rüschtikon	1943
Mitglieder:	Guillaume Bordier, Banquier, Genf	1945
	* Dr. h. c. Hans Hunziker, Ing., Generaldirektor der PTT., Bern	1945
	Paul Joerin, Kaufmann, Basel	1944
	Dr. Robert Labhardt, Advokat, Basel	1944
	Stadtammann Dr. Konrad Peter Naegeli, St. Gallen	1943
	* Ing. Alfred Oehler, Industrieller, Aarau	1944
	Dr. Maurice Paschoud, Generaldirektor der SBB., Bern	1944
	Konsul Fritz Schwarz, Basel	1944
	Alphonse Simonius, Kaufmann, Basel	1944
	Dr. Rudolf Speich, Generaldirektor, Basel	1944
	* Albert S. Vassalli, Administrateur, Genf	1945
	Dr. Albert Wirth, Direktor, Liestal	1944
	* Diese Herren bilden den Verwaltungsratsausschuss.	

KONTROLLSTELLE:

Schweizerische Treuhandgesellschaft.

DIREKTION:

Eugen Groh.

PROKURISTEN:

Hans Aepli.
Hans Huggler.
Ulrich Keller.
Charles Messmer.
Gottfried Schaerli.
Franz Zimmermann.

HANDLUNGSBEVOLLMÄCHTIGTE:

Hedwig Brack.

„SWISSAIR“
SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT

Bericht

des

Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre

vom 17. Juni 1943

über das siebzehnte Geschäftsjahr, vom 1. Januar bis 31. Dezember 1942



Allgemeines

Erfreulicherweise durften wir noch in unserm letztjährigen Geschäftsbericht die im November 1941 erfolgte Inbetriebnahme unserer alten Poolstrecke 12, Zürich-Stuttgart-Berlin v. v. bekanntgeben, die wir im Austausch gegen die vorherige einzige Flugverbindung Zürich-München v. v. wiederum befliegen konnten. Diese Luftverkehrslinie zwischen dem Handels- und Industriezentrum Zürich und der deutschen Reichshauptstadt Berlin, die einem zunehmenden Verkehrsbedürfnis entsprach, blieb uns während des ganzen Jahres 1942 erhalten.

Obwohl diese Flugtätigkeit im Streckenbetrieb im Vergleich zu derjenigen der beiden Vorjahre 1940 und 1941 eine gewisse Verbesserung darstellte, bemühten wir uns dauernd um den Weiterausbau unseres Flugnetzes, und zwar besonders in der Richtung nach Spanien und Portugal. Leider blieben unsere diesbezüglichen zahlreichen Schritte auch im Jahre 1942 ohne Erfolg, war doch sowohl auf politischem Gebiete wie auch in der Kriegslage allgemein eher eine Verschärfung festzustellen, welche die internationale Zivilluftfahrt entsprechend beeinträchtigte.

So blieb unsere eigentliche Streckentätigkeit auf diese einzige Flugverbindung Zürich-Stuttgart-Berlin v. v. beschränkt. Auch diese relativ günstige Situation sollte nicht von Dauer sein, denn bereits Ende Januar 1943 erlitten wir durch die zwangsweise Betriebs-Einstellung auf dem Teilstück Stuttgart-Berlin-Stuttgart eine neue schwere Einbusse.

Für den Betrieb der Linie Zürich-Berlin gelangten während des Jahres 1942 vorwiegend Flugzeuge vom Typ Douglas DC-3 zum Einsatz. Der uns zur Verfügung stehende Flugzeugpark blieb gegenüber dem vorjährigen unverändert und weist auf:

- 7 zweimotorige Douglas-Maschinen, wovon 4 vom Typ DC-3 (mit 21 Passagierplätzen)
und 3 vom Typ DC-2 (mit 14 Passagierplätzen)
- 1 zweimotoriger Dragon DH 89 (mit 6 Passagierplätzen) }
1 einmotoriger Fokker F VIIa (mit 8 Passagierplätzen) } für gelegentliche Rundflüge.
1 einmotorige A. C. 4 (mit 2 Passagierplätzen) }

Betriebsergebnis

Dass unsere Fluglinie Zürich-Berlin-Zürich einem absoluten Verkehrsbedürfnis entsprach, geht auch besonders aus der nachfolgenden tabellarischen Uebersicht unserer Verkehrsleistungen hervor, die wir — unter Einschluss des letzten Vorkriegsjahres 1938 — diesmal auf fünf Jahresergebnisse ausdehnen.

	1938	1939 (1. I.—31. 8.)	1940	1941	1942
Geflogene Kilometer im regelmä- sigen Streckenverkehr	1,483,794	1,189,913	248,880	202,966	491,522
Beförderte Passagiere	35,249	28,331	1,613	3,922	16,232
Befördertes Gepäck, kg	504,395	391,914	33,642	70,750	228,440
Beförderte Fracht, kg	136,309	102,087	14,201	44,253	123,840
Beförderte Post, kg	341,318	306,445	7,460	36,296	148,119
Angebotene Tonnenkilometer	2,537,421	2,090,719	413,690	325,475	1,042,180
Ausgenützte Tonnenkilometer	1,409,289	1,082,604	105,247	139,833	779,095
Ausnützung	55,54%	51,78%	25,44%	42,96%	74,75%
Regelmässigkeit	98,67%	99,37%	96,86%	95,65%	99,09%

Wir verweisen namentlich auf die Entwicklung der Ausnützungsziffer, die im Jahre 1942 auf 74,75 % anstieg.

Diese Entwicklung findet ihren Niederschlag im Ausweis der entsprechenden Transport-Einnahmen (Passagier- und Frachtbeförderung) von 1942, die wir anschliessend — der Vollständigkeit halber — ebenfalls im Vergleich mit den Vorjahresergebnissen 1938—1941 folgen lassen:

	Einnahmen	Kilometerleistungen
1938	Fr. 2,328,680.02	1,483,794 km
1939	1,663,452.35	1,189,913
1940	313,575.52	248,880
1941	323,821.38	202,966
1942	1,497,562.12	491,522

Ergänzend erwähnen wir, dass die im Jahre 1942 erzielte Regelmässigkeit von 99,09 % als sehr befriedigend bezeichnet werden darf, wenn wir berücksichtigen, dass der Streckenbetrieb auch in technischer und navigatorischer Hinsicht nicht unwesentlich vom Kriegsgeschehen beeinflusst wird.

Personal

Unser Personal zählte Ende Dezember 1942 165 Angestellte und Arbeiter (gegenüber 93 Ende 1941). Aus folgenden Gründen war die Erhöhung des Bestandes im Laufe des Jahres 1942 unvermeidlich:

- a) Der Streckenverkehr Zürich-Berlin v. v. erforderte wiederum eine ausgedehntere Wartung des Flugzeugparkes.
- b) Unsere — sich im Zeichen der Importstockung aus USA. und damit der Mangelwirtschaft ständig schwieriger gestaltende — Materialbeschaffung für den laufenden Unterhalt des Flugzeugparkes und dessen Bereitstellung gab Anlass zu einer umfangreichen Autarkie-Aktion, d. h. wir sahen uns genötigt, den Bedarf an Flugzeugbestandteilen mehr und mehr durch Anfertigung in verwandten schweizerischen Industrien und im eigenen Betrieb zu decken. Es ist ohne weiteres verständlich, dass diese Art der Materialeindeckung sich gegenüber dem direkten Import aus dem Produktionsland (USA.) ausserordentlich zeitraubend gestaltet und entsprechend mehr Fachpersonal erfordert.
- c) Im Hinblick auf künftige Aufgaben im Luftverkehr haben wir sowohl im technischen, wie im fliegenden Mitarbeiterstab eine Erweiterung vorgenommen, um im gegebenen Zeitpunkt das nötige Fachpersonal bereit zu wissen. Insbesondere widmen wir der Ausbildung eines tüchtigen fliegerischen Nachwuchses (Piloten und Funker) unsere volle Aufmerksamkeit.

Ein im August 1942 begonnener Bordfunkerkurs fand unter bewährter Leitung der Lehrkräfte der Radio-Schweiz AG. den Abschluss des theoretischen Teils, wobei den 12 Kursteilnehmern das Funkerbrevet erteilt werden konnte. Ferner werden in einem anfangs 1943 aufgenommenen Kurs für Verkehrspiloten acht hierfür geeignete Kandidaten ausgebildet. Der Kurs steht unter Leitung erfahrener Flugkapitäne als Instruktoren.

Im Interesse der Ausbildung unseres technischen Spezialistenstabes und der möglichst wirtschaftlichen Gestaltung unserer technischen Organisation haben wir dauernd eine grössere Zahl gelernter Mechaniker im Betriebszweig „Aufträge von Dritten“ produktiv beschäftigt; ferner war es uns möglich, in verwandte Betriebe der zivilen und militärischen Kriegswirtschaft einige Spezialisten zu detachieren.

Bilanzgestaltung und Amortisationen

Die im vorherigen Abschnitt erwähnte besondere Pflege des Betriebszweiges „Arbeitsaufträge von Dritten“ wirkte sich im vergangenen Jahre 1942 auch bezüglich der hieraus erzielten Einnahmen befriedigend aus. Die Brutto-Einnahmen aus dieser Beschäftigung für Aufträge Dritter und aus Detachierung von Personal an kriegswirtschaftliche Stellen erreichten Fr. 267,911.21 (im Vorjahre 1941 Fr. 146,543.69) und trugen ebenfalls entsprechend zum Ergebnis unserer Betriebsrechnung bei.

Unser Flugzeugpark wurde im Jahre 1942, wie aus den bisherigen Ausführungen ersichtlich ist, auf Grund der Flugtätigkeit in höherem Masse beansprucht. Dementsprechend erfolgt auch die Abschreibung für das Jahr 1942 im Sinne von Art. 15 unserer Statuten. Um diesen Bestimmungen zu genügen, haben wir für das Betriebsjahr 1942 einen Gesamtbetrag von Fr. 544,047.30 als Amortisationen berücksichtigt. Analog der in den beiden Vorjahren (1940 und 1941) geübten Praxis

schreiben wir jedoch nur Fr. 300,000.— an den Anlagewerten direkt ab, währenddem wir die sich ergebende Differenz von Fr. 244,047.30 dem bestehenden Amortisationskonto in den Passiven zufügen, das dadurch auf Fr. 470,145.90 erhöht wird.

Die Rechnung des Jahres 1942 schliesst alsdann mit einem Gewinn von Fr. 85,226.25 ab, woraus der Verlustvortrag vom Vorjahre in Höhe von Fr. 70,041.35 gedeckt wird und ein Gewinnsaldo von Fr. 15,184.90 auf neue Rechnung verbleibt.

Wir möchten nicht unterlassen, allen in Betracht fallenden Behörden und militärischen Stellen dafür zu danken, dass wir uns auch im vergangenen Jahre ihrer wertvollen Unterstützung erfreuen durften.

Verwaltungsrat

Es ist uns eine besonders schmerzliche Pflicht, hier des am 29. Mai 1942 in Genf erfolgten plötzlichen Hinschiedes unseres hochgeschätzten Vizepräsidenten,

Herrn Oberst Emil Messner,

gedenken zu müssen, in dem unsere Gesellschaft einen hervorragenden Förderer und Pionier verloren hat. Seit dem Entstehen der schweizerischen Luftfahrt widmete Herr Oberst Messner, dessen Persönlichkeit in schweizerischen und ausländischen Kreisen anerkannt war, unserem Unternehmen seine uneigennütigen Dienste und wertvollen Erfahrungen; er hat sich damit, besonders auf technischem Gebiet, grosse Verdienste erworben. Das Andenken an den stets hilfsbereiten, hochverehrten Verstorbenen bewahren wir in Ehren.

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

Oberst Edwin Schwarzenbach,
Stadtammann Dr. Konrad Peter Naegeli.

Gemäss Art. 11 unserer Statuten sind diese Herren wieder wählbar.

Anträge

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

1. den vorliegenden Jahresbericht, sowie die Rechnung per 31. Dezember 1942 zu genehmigen;
2. der Verwaltung für ihre Geschäftsführung Entlastung zu erteilen;
3. den per 31. Dezember 1942 ausgewiesenen Gewinnsaldo von Fr. 15,184.90 auf neue Rechnung vorzutragen;
4. die Wahlen in den Verwaltungsrat vorzunehmen;
5. die Kontrollstelle zu wählen.

Zürich, den 12. Mai 1943

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

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1942

Aufwand	Fr.	Ertrag	Fr.
Verlustvortrag vom Vorjahre	70,041.35		
Betriebsausgaben:		Betriebseinnahmen:	
a) Betriebsstoffe und		a) Passagier- u. Fracht-	
Saläre an techn. u.		einnahmen	1,497,562.12
flieg. Personal	1,046,510.63	b) Postentschädigungen	510,288.14
b) Bodenorganisat.- und		c) Subventionen	522,544.40
allgemeine Betriebs-		d) Einnahmen aus Ar-	
kosten	456,614.97	beitsaufträgen von	
c) Versicherungsprä-		Dritten und Perso-	
mien	281,417.05	naldetachierungen	267,911.21
Allgemeine Unkosten und Reklame	448,552.46	e) Allgem. Einnahmen	64,062.79
Abschreibungen auf den Anlagen	300,000.—		
Amortisationskonto	244,047.30		
	Fr. 2,847,183.76		
Gewinn- und Verlustkonto:			
Gewinn aus Betriebs-			
jahr 1942	85,226.25		
Verlustvortrag vom			
Vorjahre	70,041.35		
Gewinnsaldo auf neue Rechnung	15,184.90		
	Fr. 2,862,368.66		Fr. 2,862,368.66

Schlussbilanz per 31. Dezember 1942

(nach erfolgter Genehmigung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

Aktiven	Fr.	Passiven	Fr.
Flugzeuge: Zellen	501,096.35	Aktienkapital	800,000.—
Motoren	130,503.10	Ordentlicher Reservefonds	59,000.—
Ersatzteile für Zellen, Motoren, Propeller, Radioeinrichtungen, Bordinstrumente, Werkstatteinrichtungen und Verbrauchsmaterial	194,366.80	Haftpflcht-Reservefonds	128,000.—
Autos, Werftmaterial u. übrige Mobilien	33,750.95	Kaskoversicherungs-Reservefonds	221,008.27
	859,717.20	Amortisationskonto	470,145.90
Betriebsstoffe	82,339.30	Angestelltenfürsorge-Reservefonds	30,000.—
Beteiligungen und Wertschriften	501,566.50	Kreditoren:	
Debitoren und Anzahlungen	351,574.61	a) Anzahlungen von	
Banken:		Flugscheinverkauf-	
Gesamtguthaben	1,711,636.39	stellen und Fracht-	
Für besondere Zwecke		kunden	7,532.65
reservierte Guthaben:		b) Lieferanten u. all-	
Für Ansprüche ausländischer Luftverkehrsgesellschaften	468,015.24	gemeine Kreditoren	317,454.65
Rückstellungen für unerledigte Schadenfälle	490,084.55	c) Wertberichtigungen	
Verbleiben disponible Mittel	753,536.60	und transitorische	
Postcheck	83,274.59	Schulden	598,701.86
Kasse	15,019.43	Nicht erhobene Dividenden	—
Garantieleistungen	31,500.—	Garantieverpflichtungen	31,500.—
	Fr. 2,678,528.23	Gewinnsaldo auf neue Rechnung	15,184.90
			Fr. 2,678,528.23

Bericht der Kontrollstelle

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

Zürich

Als Kontrollstelle haben wir die Bilanz und Gewinn- und Verlust-Rechnung per 31. Dezember 1942 Ihres Unternehmens geprüft.

Die Bilanz schliesst beidseitig mit Fr. 2,678,528.23 ab und die zugehörige Gewinn- und Verlust-Rechnung pro 1942 weist nach Abzug des Verlustvortrages aus dem Vorjahr von Fr. 70,041.35 einen Gewinnsaldo aus von Fr. 15,184.90.

Auf Grund unserer Prüfungen bestätigen wir, dass die Bilanz und Gewinn- und Verlust-Rechnung aus der ordnungsgemäss geführten Buchhaltung hervorgehen und dass die Bilanz den gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen entspricht.

Wir beantragen, die vorliegende Bilanz zu genehmigen und dem Vorschlag, den Gewinnsaldo auf neue Rechnung vorzutragen, zuzustimmen.

Zürich, den 15. Mai 1943.

Schweizerische Treuhandgesellschaft

sig. *Kunz*

sig. ppa. *Killer*