

»SWISSAIR«

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT

BERICHT

ÜBER DAS

XI. GESCHÄFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

1936

VERWALTUNGSRAT:

(Ablauf der Amtsperiode)

Präsident:	* Dr. A. Ehinger, Basel	1938
Vize-Präsident:	* Oberst E. Messner, Feldbach, Zürichsee	1937
Mitglieder:	G. Bordier, Genf	1939
	Dr. H. Bühler, La Chaux-de-Fonds	1938
	Ing. Hans Etter, Bern	1938
	a. Nat.-Rat Dr. H. Häberlin, Zürich	1937
	Paul Joerin, Basel	1938
	Dr. Robert Labhardt, Basel	1938
	Ing. A. Oehler, Aarau	1938
	* Oberst E. Schwarzenbach, Zürich	1937
	Konsul F. Schwarz, Basel	1938
	Alph. Simonius, Basel	1938
	Dr. Rud. Speich, Basel	1938
	* Albert Vassalli, Genf	1939
	Dr. Albert Wirth, Liestal	1938

* Diese Herren bilden den Verwaltungsratsausschuß.

KONTROLLSTELLE:

Schweizerische Treuhandgesellschaft.

DIREKTION:

Walter Mittelholzer †
Balth. Zimmermann.
Eugen Groh.

PROKURISTEN:

Ulrich Keller.
Hans Lips.



Am 9. Mai 1937 verunglückte unser hochgeschätzter und unvergesslicher

DIREKTOR
Walter Mittelholzer

auf einer Bergtour im Hochschwabgebiet, Steiermark. Wir haben in ihm einen der Mitbegründer des schweizerischen Luftverkehrs verloren, dem er sein Leben gewidmet hat. Nachdem er in den Jahren 1919 bis 1922 in der Firma Schweizerische Aero-Gesellschaft Comte, Mittelholzer & Co. aktiv beteiligt gewesen war, trat er 1922 als Direktor in die Ad Astra Aero A.-G. ein und blieb auch nach deren Fusion mit der Balair in unserer Gesellschaft in leitender Stellung tätig. Vor ungefähr einem Jahr verlieh das Eidgenössische Luftamt dem Verstorbenen die verantwortungsvolle Stellung eines Navigationschefs und damit den höchsten Rang in der Berufsordnung unserer Zivild piloten. Das Ansehen im Luftverkehr, welches unser Unternehmen heute genießt, verdankt es zu einem grossen Teil den Fähigkeiten und Erfolgen des Dahingegangenen. Walter Mittelholzer war uns ein Vorbild strengster Pfl ichterfüllung. In ihm waren in glücklicher Weise feine menschliche Eigenschaften und grosses navigatorisches Können vereinigt.

Wir werden an dem Werk, das der uns Entrissene so früh verlassen musste, in seinem Sinne weiterarbeiten und ihm damit ein ehrendes Andenken bewahren.

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

„SWISSAIR“
SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT

Bericht

des

**Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung
der Aktionäre**

vom 4. Juni 1937

über das elfte Geschäftsjahr, vom 1. Januar bis 31. Dezember 1936



Allgemeine Entwicklung und Flugzeugpark.

Im Jahre 1936 hat sich unser Streckenverkehr erstmals zu einem Ganzjahresbetrieb entwickelt, indem die direkte Linie Schweiz-London vom 1. Januar bis 31. Dezember werktags und außerdem ab 15. Dezember 1936 auch sonntags befliegen wurde. Unsere Gesellschaft hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr am internationalen Streckennetz wie folgt beteiligt:

1. auf der Strecke Zürich - Basel - London, vom 1. Januar bis 18. April und vom 5. Oktober bis 31. Dezember allein, vom 20. April bis 3. Oktober in Betriebsgemeinschaft mit der Imperial Airways Ltd.
2. auf der Strecke Zürich - München - Wien, in Betriebsgemeinschaft mit der Strecke Zürich - München - Salzburg - Wien, der Deutschen Lufthansa A.-G., der Oesterreichischen Luftverkehrs A.-G. und der Ungarischen Luftverkehrs A.-G., in der Zeit vom 20. April bis 3. Oktober.
3. auf der Strecke Zürich - Stuttgart - Halle/Leipzig - Berlin, vom 20. April bis 3. Oktober in Betriebsgemeinschaft mit der Deutschen Lufthansa A.-G.
4. auf der Strecke Zürich - Stuttgart (im Anschluß an die Strecke Berlin - Stuttgart und Stuttgart - Hamburg, der Deutschen Lufthansa A.-G.), vom 5. Oktober bis 31. Dezember allein.
5. auf der Strecke Zürich - Basel - Paris, vom 20. April bis 3. Oktober allein.

6. auf der Strecke Basel – Zürich (im Anschluß an die internationalen Linien Zürich – Wien – Balkan und Zürich – Berlin), vom 20. April bis 3. Oktober allein.
7. auf der Nachtstrecke Basel – Frankfurt/M. (zur Beförderung von Post- und Frachtgütern), vom 20. April bis 3. Oktober allein, fünfmal wöchentlich.

Für die Durchführung des Streckenverkehrs stand uns während der Saison 1936 folgender Flugzeugpark zur Verfügung:

- 5 zweimotorige Douglas DC-2, mit je 14 Passagierplätzen,
- 1 zweimotorige Junkers Ju 86, mit 10 Passagierplätzen,
- 2 einmotorige Clark GA-43, mit je 10 Passagierplätzen,
- 1 einmotoriger Fokker F VII a mit 8 Passagierplätzen,
- ferner für Rund- und Sonderflüge (sowie Alpenflüge)
- 2 einmotorige Lockheed-Orion,
- 1 einmotorige Messerschmitt M. 18d,
- 1 einmotorige Comte A.C. 4.

Gegen Ende der Saison wurden folgende Maschinen an eine ausländische Luftverkehrsgesellschaft verkauft:

- 1 Douglas DC-2,
- 1 Clark GA-43,
- 2 Lockheed-Orion.

Außerdem ist zufolge Totalschadens ein Flugzeug Clark GA-43 (30. 4. 1936 an der Rigi) ausgeschieden.

Auf den 31. Dezember 1936 bestand somit unser Flugzeugpark noch aus:

- 4 Douglas DC-2, mit 2 Wright-Cyclone-F-Motoren,
- 1 Junkers Ju-86, mit 2 Dieselmotoren Jumo 205,
- 1 Fokker F VIIa, mit 1 Wright-Cyclone-E-Motor,
- 1 Messerschmitt M-18d, mit 1 Siddeley-Lynx-Motor,
- 1 Comte A.C. 4, mit Genet-Major-Motor.

Wir haben am 30. April 1936 durch den Unfall an der Rigi die Besatzung des Nachtpostflugzeuges HB-ITU

Herrn Flugkapitän Ernst Gerber und
Herrn Bordfunker Arthur Müller

verloren. Den in treuer Pflichterfüllung Dahingegangenen werden wir stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Da wir bereits auf den Plätzen Basel und Zürich mit gutem Erfolg eigene Luftreisebureaux unterhalten, haben wir nun zu Beginn der Sommer-Saison 1937 auch in Genf ein solches eröffnet. Wir haben die bisher von der P. L. M. innegehabten Räume an der Place Cornavin bezogen.

Betriebsergebnis.

Das finanzielle Ergebnis aus dem Flugbetrieb zeigt wiederum eine günstige Entwicklung der Transporteinnahmen. Trotzdem unsere Strecken-Flugleistung gegenüber dem Vorjahre nur um rund 1% gestiegen ist, hat sich der Betriebsertrag um rund 31% erhöht. Zu diesem Ergebnis hat die Strecke Schweiz – London ausschlaggebend beigetragen.

Die Einnahmen aus dem Flugbetrieb bewegen sich seit 1933 wie folgt:

1933	Fr.	536,733.33
1934	Fr.	642,666.55
1935	Fr.	987,068.01
1936	Fr.	1,294,767.24

Der prozentuale Vergleich zwischen reinen Betriebserträgen, außerordentlichen Einnahmen aus Maschinenverkäufen und Subventionen von 1934/1936 weist die seit Jahren stetige Steigung der Eigenwirtschaftlichkeitskurve auf:

	1934	1935	1936
Reine Betriebserträge aus Streckeneinnahmen, Bodenorganisationsdiensten, etc.	49%	56%	62%
Außerordentliche Einnahmen aus Maschinenverkäufen	1%	5%	8%
Total Betriebseinnahmen	50%	61%	70%
Total Subventionen	50%	39%	30%
	<u>100%</u>	<u>100%</u>	<u>100%</u>

Den Ziffern des Vorjahres gegenübergestellt, weist unsere Bilanz folgenden Vermögensstand per 31. Dezember 1936 auf:

	Stand per 31. 12. 1935		Stand per 31. 12. 1936	
	Fr.	%	Fr.	%
AKTIVEN:				
Anlagevermögen	1,208,744.—	84,67	754,623.80	43,23
Beteiligungen	30,004.—	2,10	30,004.—	1,72
Umlaufvermögen:				
a) Flüssige Mittel	147,929.49	10,36	505,280.66	29,01
b) Debitoren, Anzahlungen und sonstige Werte	40,953.50	2,87	453,940.41	26,04
	<u>1,427,630.99</u>	<u>100,00</u>	<u>1,743,848.87</u>	<u>100,00</u>

	Stand per 31. 12. 1935		Stand per 31. 12. 1936	
	Fr.	%	Fr.	%
PASSIVEN:				
Aktienkapital	800,000.—	55,99	800,000.—	45,90
Statut. Reservefonds	18,000.—	1,27	23,000.—	1,31
Haftpflichtreservefonds	103,000.—	7,23	103,000.—	5,90
Kasko-Selbstversicherungsfonds	121,008.27	8,49	121,008.27	6,93
Kreditoren und Wertberichtigungen	338,096.13	23,69	598,072.47	34,30
Ueberschuß	47,526.59	3,33	98,768.13	5,66
	<u>1,427,630.99</u>	<u>100,00</u>	<u>1,743,848.87</u>	<u>100,00</u>

Die nachfolgenden Zahlen bringen die Verkehrsleistungen und -Bewegungen von 1934/1936 zum Ausdruck:

	1934	1935	1936
Geflogene Kilometer im Streckenbetrieb	782,991	967,592	987,937
Geflogene Kilometer im Postdienst	53,400	77,480	67,698
Total	<u>836,391</u>	<u>1,045,072</u>	<u>1,055,635</u>
Beförderte Etappenpassagiere	17,764	24,642	21,485
Befördertes Gepäck kg	194,165	295,539	311,223
Beförderte Fracht kg	94,398	134,651	92,746
Beförderte Post kg	60,213	90,912	80,678
Angebotene Tonnen-km	843,637	1,312,315	1,350,907
Ausgenützte Tonnen-km	358,717	664,959	804,437
Ausnutzung	42,50%	50,64%	59,00%
Regelmäßigkeit	99,10%	98,55%	98,28%

Weiterentwicklung.

a) *Technisches:*

Im Laufe der verflossenen Saison hat es sich gezeigt, daß für die Bewältigung des Personentransportes nach England während der Hauptreisezeit die bisher verwendeten 14-plätzigigen Douglas-Flugzeuge DC-2 nicht mehr genügen, indem wir bereits im verflossenen Berichtsjahr zahlreiche zusätzliche Kurse einschalten mußten.

Der getätigte Verkauf der vier Flugzeuge brachte uns in finanzieller Hinsicht für die vorgesehenen Neuanschaffungen gewisse Erleichterungen, so daß wir uns entschlossen haben, zwei neue Douglas-Flugzeuge, Typ DC-3, anzuschaffen. Diese Maschinen treffen voraussichtlich Ende Mai 1937 in Europa ein. Die neu angekauften Flugzeuge bieten Platz für die Beförderung von 21 Passagieren und sind mit je zwei Motoren Wright-Cyclone zu 1000 PS ausgerüstet. Auf der letzten Seite dieses Berichtes finden Sie zwei Abbildungen dieser neuen Douglas-Maschinen.

b) *Finanzielles:*

Für das Jahr 1937 sind weitere Kürzungen der Beihilfen aus öffentlicher Hand im Vergleich zu den angebotenen Tonnenkilometer-Mehrleistungen gegenüber 1936 vorgesehen. Obwohl es unser Bestreben ist, immer mehr von den Subventionen unabhängig zu werden, müssen wir doch feststellen, daß — im Vergleich mit ausländischen Gesellschaften — die vorgesehenen Beihilfen den Flugleistungen unserer Gesellschaft nicht mehr angepaßt sind.

Zudem werden sich auf unsere künftige Betriebsrechnung auch die Folgen der Abwertung des Schweizerfrankens sehr ungünstig auswirken, da wir gezwungen sind, unsere Flugzeug- und Motoren-Ersatzteile zu rund 90% im Ausland zu beschaffen. Auch werden die Brennstoffkosten im Jahre 1937 durch die Frankenentwertung und die zugleich eingetretene Erhöhung der Golf- und Seefrachttarife eine Verteuerung um rund 70% gegenüber 1936 erfahren. Natürlich fließen uns aus dem Transport im Linienverkehr auch Einnahmen in fremden Währungen zu, doch reichen die sich daraus ergebenden höheren Schweizerfrankeneträge bei weitem nicht aus, um unsere Mehrausgaben aus der Abwertung zu kompensieren.

Wir hoffen, daß unsere Verhandlungen, die wir mit den Hauptsubvenienten aufgenommen haben, zu einem befriedigenden Abschluß führen werden, damit unsere ohnehin stark beanspruchte Finanzlage keine weiteren Erschwerungen erfährt.

Verwaltungsrat.

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

Oberst *E. Meßner*, Vizepräsident,
Oberst *E. Schwarzenbach*, Mitglied des Ausschusses,
Dr. H. Häberlin.

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

Da die Aktienbeteiligung, die durch Herrn *Dr. H. Bühler*, La Chaux-de-Fonds, vertreten worden ist, in andere Hände übergeht, fällt sein Verwaltungsratsmandat dahin. Auch an dieser Stelle seien ihm die unserer Gesellschaft geleisteten Dienste bestens verdankt.

Das genannte Aktienpaket ist anfangs 1937 an die Ostschweizerische Aerogesellschaft, St. Gallen, von welcher wir den Flugbetrieb übernommen haben, übergegangen, weshalb wir Ihnen

Herrn Stadtmann *Dr. K. P. Naegeli*, St. Gallen,

zur Wahl in den Verwaltungsrat vorschlagen.

Anträge.

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

1. den vorliegenden Jahresbericht, sowie die Betriebsrechnung per 31. Dezember 1936 zu genehmigen;
2. der Verwaltung für ihre Geschäftsführung Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn von Fr. 88,241.54 folgende Zuweisungen vorzunehmen:
 - a) an den ordentlichen Reservefonds Fr. 10,000.—
 - b) an den Haftpflicht-Reservefonds Fr. 10,000.—
 - c) an den Kaskoversicherungs-Reservefonds Fr. 30,000.— Fr. 50,000.—

verbleiben Fr. 38,241.54
zuzüglich Saldo-vortrag vom 1. Januar 1936 Fr. 10,526.59
und von den verbleibenden Fr. 48,768.13

 - 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 5. Juni 1937 an gegen Coupon Nr. 10 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. 14,720.13
4. die Wahlen in den Verwaltungsrat vorzunehmen;
5. die Kontrollstelle zu wählen.

Zürich, den 19. Mai 1937.

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

Bilanz per 31. Dezember 1936

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven		Fr.	Passiven		Fr.
Flugzeuge: Zellen		519,275.25	Aktienkapital		800,000.—
Motoren		127,343.50	Statutarischer Reservefonds		23,000.—
		<u>646,618.75</u>	Haftpflicht-Reservefonds		103,000.—
Ersatzteile für Zellen, Motoren, Radio-			Kaskoversicherungs-Reservefonds		121,008.27
einrichtungen, Propeller, Bordinstru-			Kreditoren:		
mente und Werkstatteinrichtung		107,992.05	a) Luftverkehrsgesell-		
Autos, Werftmaterial, Verbrauchsmate-			schaften	140,125.68	
rial und Mobilien		13.—	b) Allgemeine Schul-		
		<u>754,623.80</u>	den und Wertbe-		
Betriebsstoffe		8,911.05	richtigungen	436,070.79	576,196.47
Beteiligungen und Wertschriften		30,004.—	Nicht erhobene Dividenden		376.—
Debitoren und Anzahlungen		423,529.36	Garantiepflichtungen		21,500.—
Banken		478,075.25	Gewinnsaldo		98,768.13
Postcheck		14,215.17			
Kasse		12,990.24			
Garantieleistungen		21,500.—			
		<u>Fr. 1,743,848.87</u>			<u>Fr. 1,743,848.87</u>

Gewinn- und Verlust-Rechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1936

Aufwand		Fr.	Ertrag		Fr.
Betriebsausgaben:			Gewinnvortrag aus 1935		10,526.59
a) Betriebsstoffe und			Betriebseinnahmen:		
Pilotensaläre	532,415.27		a) Passagier- u. Fracht-		
b) Technische Saläre,			verkehr	1,294,767.24	
allgem. Betriebs-			b) Postentschädigung	492,920.60	
unkosten u. Boden-			c) Subventionen	498,541.60	
organisat.-Kosten	890,063.77		d) Allgem. Einnahmen		
c) Versicherungen	286,196.35	1,708,675.39	und Bodenorganisa-		
Allgemeine Unkosten			tion etc.	511,889.72	2,798,119.16
Abschreibungen		418,143.03			
Gewinn- und Verlustkonto:					
Gewinnvortrag 1935		10,526.59			
Gewinn pro 1936		88,241.54			
		<u>Fr. 2,808,645.75</u>			<u>Fr. 2,808,645.75</u>

Schlussbilanz per 31. Dezember 1936

(nach erfolgter Genehmigung gemäß Antrag des Verwaltungsrates)

Aktiven		Fr.	Passiven		Fr.
Flugzeuge: Zellen . . .	519,275.25	646,618.75	Aktienkapital	800,000.—	576,196.47
Motoren . . .	127,343.50		Statutarischer Reservefonds	33,000.—	
Ersatzteile für Zellen, Motoren, Radioeinrichtungen, Propeller, Bordinstrumente und Werkstatteinrichtung . . .	107,992.05	Haftpflicht-Reservefonds	113,000.—		
Autos, Werftmaterial, Verbrauchsmaterial, Mobilien	13.—	Kaskoversicherungs-Reservefonds . . .	151,008.27		
		754,623.80	Kreditoren:		
Betriebsstoffe	8,911.05		a) Luftverkehrsgesellschaften . . .	140,125.68	
Beteiligungen und Wertschriften . . .	30,004.—		b) Allgemeine Schulden und Wertberichtigungen . . .	436,070.79	
Debitoren und Anzahlungen	423,529.36		Dividende pro 1936	34,048.—	
Banken	478,075.25		Nicht erhobene Dividenden	376.—	
Postcheck	14,215.17		Garantieverpflichtungen	21,500.—	
Kassa	12,990.24		Gewinnsaldo-Vortrag 1936	14,720.13	
Garantieleistungen	21,500.—				
		<u>Fr. 1,743,848.87</u>			<u>Fr. 1,743,848.87</u>

Bericht der Kontrollstelle.

An die Generalversammlung der Aktionäre der

„Swissair“, Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft

Zürich.

Als Kontrollstelle unterzogen wir den Rechnungsabschluß pro 1936 Ihres Unternehmens einer Prüfung.

Die Bilanz per 31. Dezember 1936 schließt beidseitig mit *Fr. 1,743,848.87* ab und die zugehörige Gewinn- und Verlustrechnung pro 1936 weist, einschließlich des Gewinnvortrages aus alter Rechnung von *Fr. 10,526.59* einen Gewinnsaldo aus von *Fr. 98,768.13*.

Auf Grund unserer Prüfungen bestätigen wir, daß Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung mit den Büchern übereinstimmen und daß sie gemäß den gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen aufgestellt sind.

Wir beantragen Ihnen Genehmigung der vorliegenden Jahresrechnung.

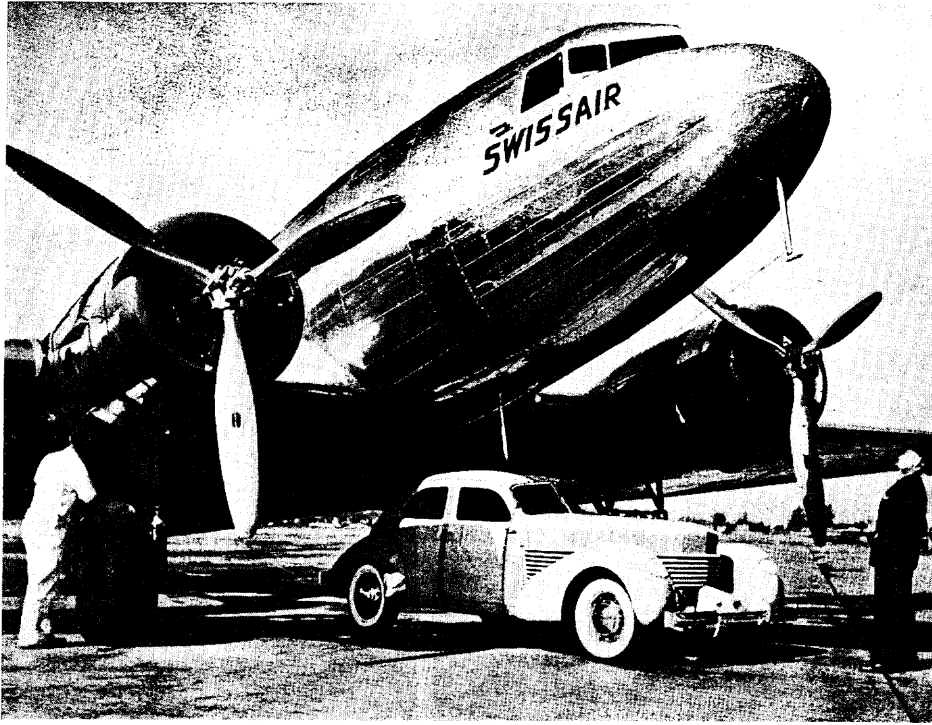
Zürich, den 21. April 1937.

Hochachtungsvoll

Schweizerische Treuhandgesellschaft

gez. *Buri.*

gez. *ppa. Killer.*



Aussenansicht der Douglas DC 3



Kabine der Douglas DC 3