

» SWISSAIR «

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT



BERICHT

ÜBER DAS

XVIII. GESCHÄFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

1943



VERWALTUNGSRAT:

(Ablauf der Amtsperiode)

Präsident:	* Dr. Alphonse Ehinger, Banquier, Basel	1944
Vizepräsident:	* Oberst Edwin Schwarzenbach, Rüschlikon	1946
Mitglieder:	Guillaume Bordier, Banquier, Genf	1945
	* Dr. h. c. Hans Hunziker, Ing., Direktor des Zentral- amtes für den internat. Eisenbahnverkehr, Bern	1945
	Paul Joerin, Kaufmann, Basel	1944
	Dr. Robert Labhardt, Advokat, Basel	1944
	Stadtammann Dr. Konrad Peter Naegeli, St. Gallen	1946
	* 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, Präsident des Schweiz. Bank- vereins, 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.

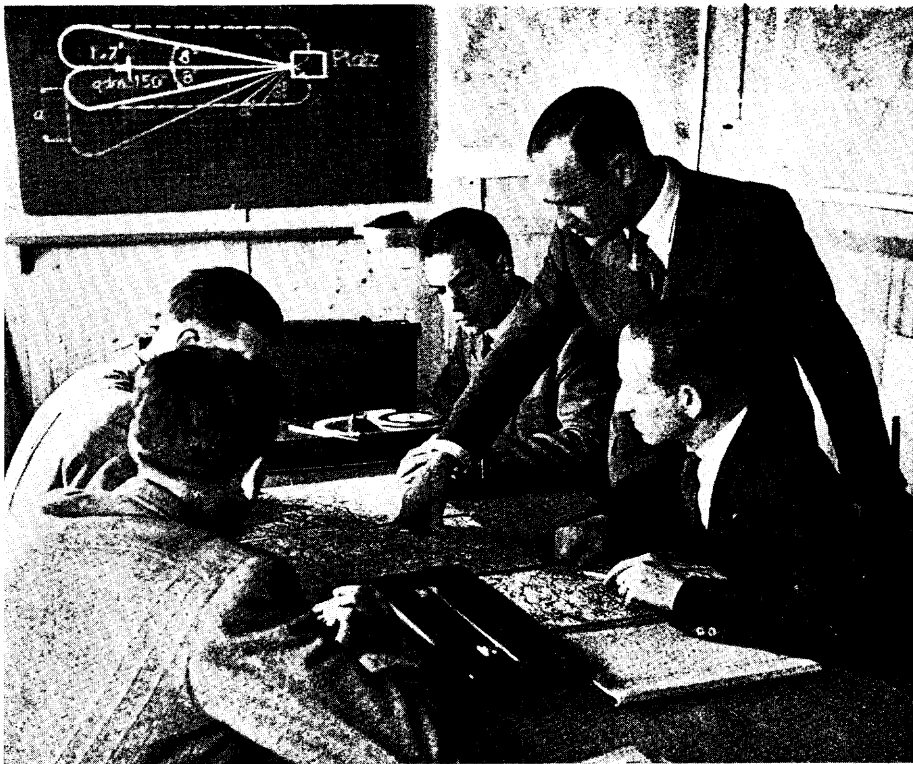
PROKURISTEN:

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

HANDLUNGSBEVOLLMÄCHTIGTE:

Hedwig Brack.

VERKEHRSPILOTEN-KURS 1943



Navigations- und Funk-Unterricht



» SWISSAIR «
SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT

Bericht

des

Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre

vom 13. Juni 1944

über das achtzehnte Geschäftsjahr, vom 1. Januar bis 31. Dezember 1943



Allgemeines

Die Verhältnisse, unter denen sich im Jahre 1943 — wie übrigens in den meisten Wirtschaftszweigen der Schweiz — auch der Betrieb unseres Unternehmens abwickelte, waren gekennzeichnet durch die zunehmenden Erschwerungen, die der Krieg im vierten Jahre mit sich brachte.

Als eine der einschneidendsten Auswirkungen dieser unerfreulichen Entwicklung traf uns schon Ende Januar 1943 die zwangsweise Verkürzung der einzigen Luftverkehrs-Verbindung mit dem Ausland.

Vom 1.—29. Januar beflogen wir noch die Linie 12 in ihrer ganzen Länge, nämlich Zürich-Stuttgart-Berlin und v. v.;

ab 30. Januar bis 31. Dezember wickelte sich dieser Streckenbetrieb dann nurmehr auf dem Teilstück Zürich-Stuttgart und v. v. ab.

Bedauerlicherweise blieb es in der Folge bei diesem unbefriedigenden Zustand, sodass eine rege Nachfrage nach Sonderflügen ab Stuttgart nach Berlin und in umgekehrter Richtung einsetzte. Unsern Bemühungen gelang es, bei den zuständigen Behörden wenigstens für neun Verlängerungsflüge Stuttgart-Berlin-Stuttgart — insbesondere zur direkten Weiterbeförderung landeswichtiger Delegationen — die Sonderbewilligungen zu erwirken.

Im Bestreben, dem seit Jahren bei den schweizerischen Handels- und Industriekreisen bestehenden Interesse an der Verbesserung der Flugverbindungen mit dem Ausland, zu genügen, konzentrierten sich unsere Bemühungen auch im verflossenen Jahre auf den Ausbau des Streckennetzes. Diese dauernden Anstrengungen blieben leider, trotz weitgehender Unterstützung seitens unserer Behörden, infolge der ständigen Verschärfung der internationalen Lage erfolglos. Der bisher negative Verlauf kann uns jedoch auch in Zukunft von weiteren Bemühungen in dieser Richtung nicht abbringen.

Der Streckenbetrieb nach Berlin bzw. Stuttgart wurde ausschliesslich mit Douglas-Flugzeugen durchgeführt; wie im Vorjahre standen uns hiefür zur Verfügung:

7 zweimotorige Douglas-Maschinen, wovon 4 vom Typ DC-3 (mit 21 Passagierplätzen) und 3 vom Typ DC-2 (mit 14 Passagierplätzen).

Für gelegentliche Keuchhustenflüge, sowie für die Trainings- und Schulflüge wurden ferner verwendet:

- 1 einmotoriger Fokker F VIIa (mit 8 Passagierplätzen),
- 1 einmotoriger A. C. 4 (mit 2 Passagierplätzen),
- 1 zweimotoriger Dragon DH 89 (mit 6 Passagierplätzen).

Ergebnis aus dem Streckenbetrieb

Nach der Betriebseinstellung des wichtigen Teilstückes Stuttgart-Berlin-Stuttgart stellte sich ein erheblicher Rückgang der Passagierfrequenz ein.

Die nachfolgende tabellarische Übersicht der Verkehrsleistungen und Transportergebnisse veranschaulicht, in welchem Masse die beschriebenen Umstände sich nachteilig auswirkten:

	1938	1939	1940	1941	1942	1943*
Geflogene Kilometer im regelmässigen Streckenverkehr	1,483,794	1,189,913	248,880	202,966	491,522	150,188
Beförderte Passagiere	35,249	28,331	1,613	3,922	16,232	4,736
Befördertes Gepäck, kg	504,395	391,914	33,642	70,750	228,440	80,077
Beförderte Fracht, kg	136,309	102,087	14,201	44,253	123,840	63,322
Beförderte Post, kg	341,318	306,445	7,460	36,296	148,119	72,326
Angebotene Tonnenkilometer	2,537,421	2,090,719	413,690	325,475	1,042,180	283,136
Ausgenützte Tonnenkilometer	1,409,289	1,082,604	105,247	139,833	779,095	147,177
Ausnützung	55,54%	51,78%	25,44%	42,96%	74,75%	51,98%
Regelmässigkeit	98,67%	99,37%	96,86%	95,65%	99,09%	98,80%

(1943*: einschliesslich Verlängerungsflüge.)

Es liegt auf der Hand, dass parallel zu dieser Frequenzverminderung ein entsprechend starker Ausfall der Transport-Einnahmen aus Passagier- und Frachtbeförderung erfolgt ist. Die Entwicklung ist aus nachfolgender Einnahmenstatistik von 1938—1943 ersichtlich:

	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
1943	371 341.67	150 188

Dagegen wirkte sich der Umstand, dass das Flugzeug auch unter den heutigen Verhältnissen im Briefpost-Austausch mit dem Ausland bedeutende Zeitvorteile zu bieten vermag, günstig auf den Verkehr der Linie Zürich-Stuttgart aus, die von der Schweizerischen Postverwaltung als Verbindung an das übrige europäische und aussereuropäische Streckennetz möglichst weitgehend benützt wurde.

Die erzielte Regelmässigkeit im Streckenverkehr 1943 steht mit 98,80% zwar um weniges hinter derjenigen des Vorjahres zurück (1942 = 99,09%), darf aber dennoch angesichts des Luftkrieges über dem von uns beflogenen deutschen Reichsgebiet als befriedigend bezeichnet werden.

Personal

Einschliesslich der seit dem Frühjahr 1943 in unseren Personalbestand aufgenommenen Funker- und Piloten-Aspiranten (insgesamt 19 Personen) zählten wir auf Ende Dezember 1943 total 176 Angestellte und Arbeiter (165 im Vorjahre).

Angesichts der weiteren Einschränkung unseres stark reduzierten Streckenbetriebes sahen wir uns veranlasst, zur Erhaltung des Fachpersonals und der gesamten Betriebsorganisation den „Aufträgen von Dritten“ noch vermehrte Beachtung zu schenken. Unseren hauptsächlich bei den schweizerischen Militärstellen sowie bei einzelnen privaten Industrien unternommenen Anstrengungen war erfreulicherweise ein sichtbarer Erfolg beschieden. Dank der Intensivierung dieses Betriebszweiges gelang es, unsere Mechaniker und Spezialisten mit instruktiven und nutzbringenden Werftarbeiten durchzuhalten. Dieser Beschäftigung sowie dem gleichzeitig verfolgten Weiterausbau unserer technischen Betriebseinrichtungen ist im Hinblick auf die Aufgaben des künftigen Luftverkehrs besondere Bedeutung beizumessen.

Im letzten Geschäftsbericht hatten wir Gelegenheit, auf die Bedeutung hinzuweisen, welche einer rechtzeitigen und gründlichen Heranbildung von Piloten und Bordfunkern zukommt. Seither ist ein Jahr verflossen, ohne dass es heute möglich wäre, die Nachkriegsaufgaben unserer Gesellschaft mit jener Gewissheit zu erkennen, die schon präzise Vorkehrungen erlauben würde. Es ist immerhin zu erwarten, dass die Swissair am künftigen Luftverkehr einen bedeutenden Anteil haben wird.

Wir haben deshalb im Jahre 1943 acht Militärfieger, die unseren Anforderungen entsprachen, zu einem Verkehrspilotenkurs einberufen. Sieben dieser Kandidaten haben im Herbst 1943 die Abschlussprüfung mit Erfolg bestanden. Der Chef des Flug- und Borddienstes, Flugkapitän Zimmermann, sein Stellvertreter Flugkapitän von Tschärner, Chefpilot Nyffenegger und verschiedene Instruktoren besorgten die Ausbildung der Kandidaten in Theorie und Praxis, um sie auf die verantwortungsvollen Aufgaben des Verkehrsfliegers vorzubereiten. (Siehe Bildbeilagen.)

Der im Jahre 1942 begonnene Bordfunkerkurs wurde fortgesetzt; im Berichtsjahr wurden die 12 Funkerschüler auf dem Gebiete des Funkwesens sowie auf demjenigen des Flugzeug- und Motorenunterhaltes weiter ausgebildet.

Unser Bericht wäre unvollständig, wenn wir nicht der weitgehenden Unterstützung gedenken würden, die uns das Eidgenössische Luftamt zuteil werden liess und ohne die das Zustandekommen dieser Kurse nicht möglich gewesen wäre.

Bilanz und Amortisationen

Aus dem vorangehenden Abschnitt dieses Berichtes ist zu entnehmen, dass der Beschäftigungsgrad im Betriebszweig „Aufträge von Dritten“ während des Jahres 1943 eine erhebliche Erhöhung erfahren hat, die auch das Einnahmenergebnis beeinflusst. Die Einnahmen aus den Arbeiten für Dritte sowie aus Personaldetachierungen an kriegswirtschaftliche Betriebe, tragen ganz wesentlich zur Erhaltung des Gleichgewichtes unserer Jahresrechnung bei.

Mit Rücksicht auf den Rückgang unserer Flugbetriebstätigkeit um fast 90% gegenüber 1938 scheint es uns gerechtfertigt, von den statutengemässen Abschreibungen abzuweichen. Aus dem Rechnungsergebnis 1943 steht hiefür ein Betrag von Fr. 160 763.80 zur Verfügung.

Unsere Gewinn- und Verlustrechnung pro 1943 schliesst demgemäss wie folgt ab:

Der Gewinnvortrag vom Vorjahre von	Fr. 15,184.90
vermindert sich um den Betriebsverlust aus 1943 von	Fr. 6,093.31
Somit verbleibt ein Vortrag auf neue Rechnung von	<u>Fr. 9,091.59</u>

Wir möchten zum Schluss allen Behörden und militärischen Stellen danken, die uns im verflossenen Jahre wiederum ihre wertvolle Unterstützung geliehen und dadurch beigetragen haben, unsern Betrieb während eines weiteren Kriegsjahres durchzuhalten.

Verwaltungsrat

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

Dr. Alphonse Ehinger, Präsident,	Konsul Fritz Schwarz,
Paul Joerin,	Alphonse Simonius,
Dr. Robert Labhardt,	Dr. Rudolf Speich,
Ing. Alfred Oehler,	Dr. Albert Wirth.
Dr. Maurice Paschoud,	

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 1943 zu genehmigen;
2. der Verwaltung für ihre Geschäftsführung Entlastung zu erteilen;
3. den per 31. Dezember 1943 verbleibenden Gewinnsaldo von Fr. 9,091.59 auf neue Rechnung vorzutragen;
4. die Wahlen in den Verwaltungsrat vorzunehmen;
5. die Kontrollstelle zu wählen.

Zürich, den 15. Mai 1944.

Namens des Verwaltungsrates:

Der Präsident: Dr. A. Ehinger.

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1943.

Aufwand	Fr.	Ertrag	Fr.
Betriebsausgaben:		Gewinnvortrag vom Vorjahre	15,184.90
a) Betriebsstoffe und Sa- läre an techn. u. flieg. Personal	885,514.30	Betriebseinnahmen:	
b) Bodenorganisations- kosten und allgemeine Betriebskosten	322,275.77	a) Passagier- u. Fracht- einnahmen	371,341.67
c) Versicherungsprämien	125,336.85	b) Postentschädigungen	201,694.57
Allgemeine Unkosten und Reklame	405,221.28	c) Subventionen u. Son- dervergütungen	533,307.35
Abschreibungen auf den Anlagen	160,763.80	d) Einnahmen aus Ar- beitsaufträgen v. Drit- ten sowie aus Personal- detachierungen	660,830.19
	Fr. 1,899,112.—	e) Allgem. Einnahmen	125,844.91
Gewinn- und Verlustkonto:			1,893,018.69
Gewinnvortrag vom Vor- jahre	15,184.90		
./. Betriebsverlust aus dem Jahre 1943	6,093.31		
Gewinnsaldo auf neue Rechnung	9,091.59		
	Fr. 1,908,203.59		Fr. 1,908,203.59

Schlussbilanz per 31. Dezember 1943

(nach erfolgter Genehmigung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

Aktiven	Fr.	Passiven	Fr.
Flugzeuge: Zellen	460,627.80	Aktienkapital	1,000,000.—
Motoren	119,963.65	Ordentlicher Reservefonds	59,000.—
Ersatzteile für Zellen und Motoren, so- wie Propeller, Radioeinrichtungen, Bordinstrumente, Werkstatteinrich- tungen und Verbrauchsmaterial	200,810.30	Haftpflicht-Reservefonds	128,000.—
Fahrzeuge, Werftmaterial und übrige Mobilien	12.—	Kaskoversicherungs-Reservefonds	221,008.27
	Fr. 781,413.75	Amortisationskonto	470,145.90
Betriebsstoffe	123,250.45	Angestelltenfürsorge-Reservefonds	30,000.—
Beteiligungen und Wertschriften	501,566.50	Kreditoren:	
Debitoren und Anzahlungen	635,133.60	a) Anzahlungen v. Flug- scheinverkaufsstellen und Frachtkunden	7,841.35
Banken:		b) Lieferanten und all- gemeine Kreditoren	302,608.40
Gesamtguthaben	1,717,559.96	c) Wertberichtigungen u. transitorische Schulden	599,092.31
Für besondere Zwecke reservierte Guthaben:		Nicht erhobene Dividenden	—.—
Für Ansprüche ausländi- scher Luftverkehrsgesell- schaften	584,425.41	Garantieverbindlichkeiten	71,500.—
Rückstellungen für un- erledigte Schadenfälle	429,320.75	Gewinnsaldo auf neue Rechnung	9,091.59
Verbleiben disponible Mittel	703,813.80		
Postchek	52,227.25		
Kasse	29,382.47		
Garantieleistungen	71,500.—		
	Fr. 2,898,287.82		Fr. 2,898,287.82

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 1943 Ihres Unternehmens geprüft.

Die Bilanz schliesst beidseitig mit **Fr. 2,898,287.82** ab und die zugehörige Gewinn- und Verlust-Rechnung pro 1943 weist nach Abzug des Verlustes des Jahres 1943 von Fr. 6,093.31 einen Gewinnsaldo aus von **Fr. 9,091.59**.

Die Abschreibungen sind mit Rücksicht auf die reduzierte Flugtätigkeit in 1943 gegenüber den statutarisch vorgeschriebenen Mindestabschreibungen stark reduziert worden. Unter Berücksichtigung des in der Bilanz unter den Passiven ausgewiesenen Amortisationskontos von rund Fr. 470,000.— stellt sich der Buchwert der Anlagen auf den Bilanztag noch auf rund Fr. 311,000.—. Die Geschäftsleitung der „Swissair“ bezeichnet diese Bewertung als sehr vorsichtig.

Auf Grund unserer Prüfungen bestätigen wir:
dass die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung aus der ordnungsgemäss geführten Buchhaltung hervorgehen und
dass die Bilanz den gesetzlichen und mit Ausnahme der reduzierten Abschreibungen auch den statutarischen Bestimmungen entspricht.

Wir beantragen die Bilanz unter Kenntnisnahme der besonderen Bemerkung betreffend die Abschreibungen zu genehmigen und dem Vorschlag, den Gewinnsaldo auf neue Rechnung vorzutragen, zuzustimmen.

Zürich, den 19. April 1944.

Schweizerische Treuhandgesellschaft

sig. Kunz

sig. ppa. Gubser

VERKEHRSPILOTEN-KURS 1943

DIE INSTRUKTOREN

Flugkapitän Franz Zimmermann
Chef des Flug- und Borddienstes



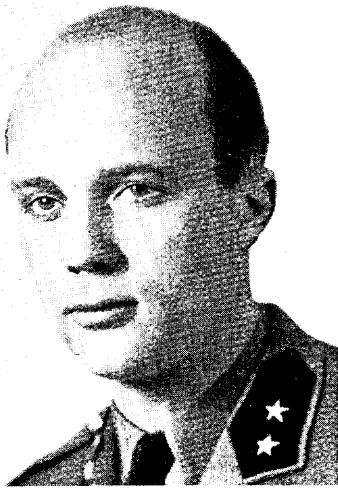
Flugkapitän Ernst Nyffenegger
Chefpilot

Flugkapitän Anton von Tscharnier
Instruktor für Navigation



VERKEHRSPILOTEN-KURS 1943

DIE PILOTEN-ASPIRANTEN



Hellmuth Erni



Kurt Herzog



Ferdinand Länzlinger



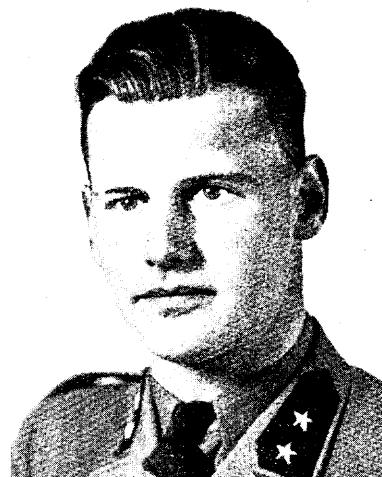
Walter Ris



Rudolf Schärer



Ferdinand Schmid



Guy Steiner