

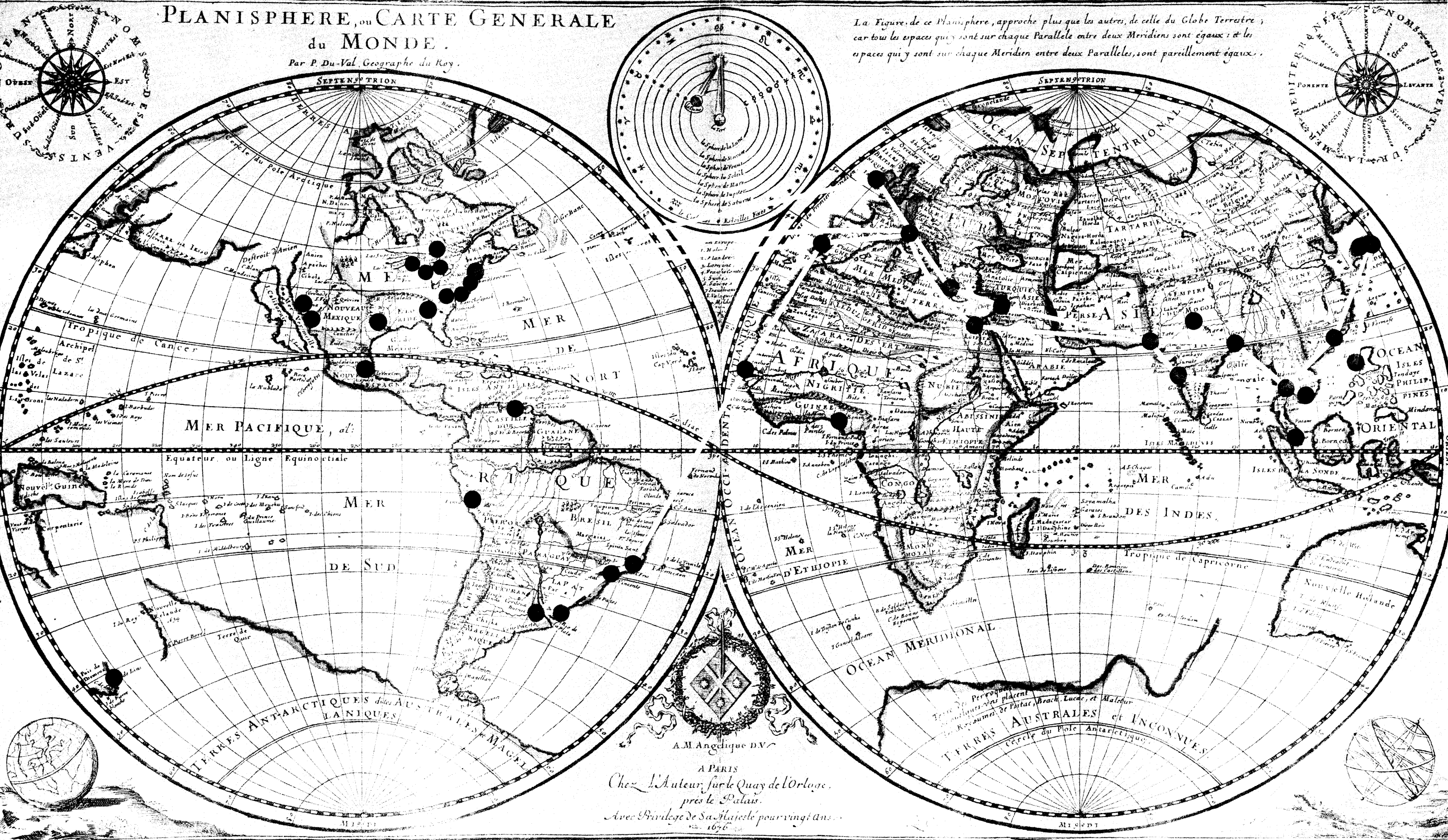
Langstreckennetz der Swissair



# PLANISPHERE, ou CARTE GENERALE du MONDE.

Par P. Du-Val, Geographe du Roy.

La Figure de ce Planisphere, approche plus que les autres, de celle du Globe Terrestre, car tous les espaces qui sont sur chaque Parallele entre deux Meridiens sont egaux; et les espaces qui y sont sur chaque Meridien entre deux Paralleles, sont pareillement egaux.



## Bericht

des Verwaltungsrates der Swissair  
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft  
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre  
vom 16. April 1962  
über das Geschäftsjahr  
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1961

Gestaltung: E. u. M. Lenz VSG, Zürich

Druck: Buchdruckerei Winterthur AG

Photos: M. Bingler, Convair, F. Mayer, Swissair, Swissair Photo AG

## Verwaltungsrat

Präsident	<b>Ernst Schmidheiny</b>	Industrieller, Céligny
Vizepräsidenten	*Prof. <b>Eduard Amstutz</b> <b>Edgar Primault</b>	Direktionspräsident der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer und der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung, Bern
Delegierter des Verwaltungsrates	Dr. <b>Walter Berchtold</b>	Direktionspräsident der Swissair, Zürich
Mitglieder	Dr. h.c. <b>Jos. R. Belmont</b> <b>Guillaume Bordier</b> * <b>Samuel Brawand</b> * <b>Dr. Charles-Frédéric Ducommun</b>  * <b>Emile Dupont</b> Dr. <b>Emmanuel Faillettaz</b>  Ing. <b>Georg Fischer</b>  Dr. <b>Ernst R. Froelich</b> * <b>Dr. Brenno Galli</b>  * <b>Dr. Hugo Gschwind</b>  Ing. <b>Fritz Gugelmann</b> <b>Paul Joerin</b>  <b>Eric Handschin</b> * <b>Dr. Emil Landolt</b> * <b>Dr. Paul Meierhans</b> <b>Peter Reinhart</b> Ing. <b>Jacques de Saugy</b>  * <b>Dr. Alfred Schaller</b> <b>Felix W. Schulthess</b>  Dr. <b>Samuel Schweizer</b>  *Minister Dr. <b>Edwin Stopper</b>  <b>Georg Sulzer</b>  Dr. <b>Charles Zoelly</b>  Dr. <b>Hans P. Zschokke</b>	Generaldirektor der Basler Transport-Versicherungs-Gesellschaft, Basel Banquier, Genève Regierungspräsident, Bern Generaldirektor der Schweiz. Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe, Bern Président du Conseil d'Etat, Genève Administrateur délégué du Comptoir Suisse, Lausanne Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Maag-Zahnräder und -Maschinen AG, Zürich Küsnacht Nationalrat, Präsident des Bankrates der Schweizerischen Nationalbank, Lugano Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern Industrieller, Langenthal Präsident des Verwaltungsrates der ALKAG Kohlen und Mineralöl Import AG, Basel (bis 10. 4. 61) Industrieller, Liestal (ab 10. 4. 61) Stadtpräsident, Zürich Regierungsrat, Zürich in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur Directeur de la Société genevoise d'instruments de physique, Genève Regierungsrat, Basel Generaldirektor der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, Bern (bis 31. 12. 61) Präsident des Verwaltungsrates der Gebrüder Sulzer AG, Winterthur Vizepräsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bankgesellschaft, Zürich Direktor der Firma J.R. Geigy AG, Basel

\*ernannt gemäss Art. 12, Abs. 3, der Statuten

<b>Verwaltungsrats-</b> <b>ausschuss</b>	<b>Ernst Schmidheiny</b>	Präsident
	Prof. <b>Eduard Amstutz</b>	Vizepräsident
	<b>Edgar Primault</b>	Vizepräsident
	Dr. <b>Walter Berchtold</b>	
	Dr. <b>Ernst R. Froelich</b>	
	Dr. <b>Brenno Galli</b>	
	Ing. <b>Fritz Gugelmann</b> (ab 10. 4. 61) <b>Paul Joerin</b> (bis 10. 4. 61)	

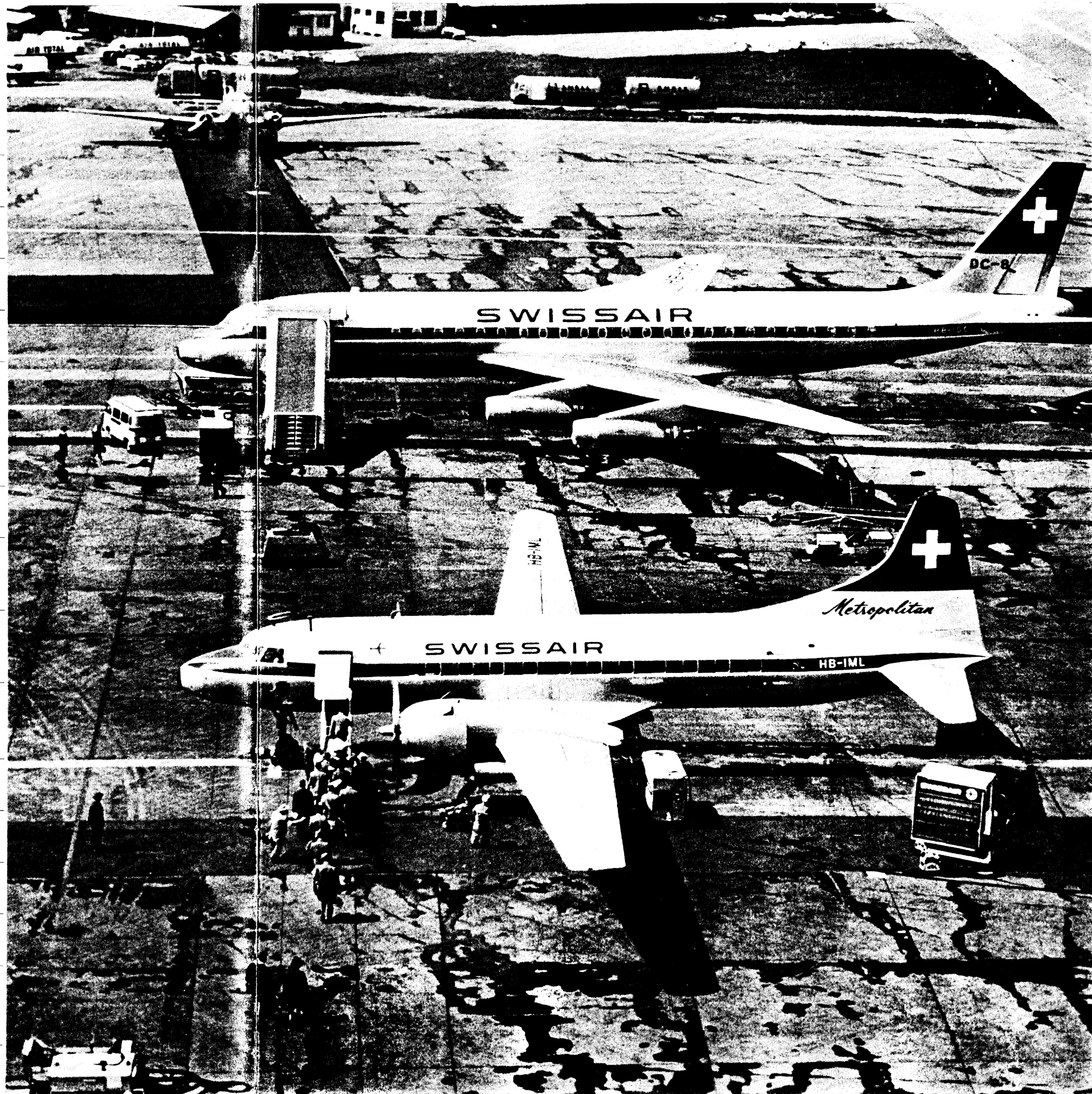
### **Kontrollstelle** **Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel/Zürich**

<b>Direktion</b>	Dr. <b>Walter Berchtold</b>	Direktionspräsident
	<b>Armin Baltensweiler</b>	Stellvertreter des Direktionspräsidenten
	<b>Eugen Groh</b>	Departement Finanzen
	<b>Hans Aeppli</b>	Departement Verkehr und Verkauf
	<b>Robert Fretz</b>	Departement Operation
	<b>Franz Roth</b>	Departement Technik
	Dr. <b>Heinz Haas</b> <b>Isidor Lack</b>	Generalsekretär Besondere Aufgaben

Direktion für die Westschweiz  
**Willy Wyler**

# 1961 – wichtigste Zahlen

Verkehrsleistungen		1961	1960
Anzahl Flüge		34 522	30 221
Flugkilometer		35 601 655	32 593 569
Flugstunden		76 171	80 546
Angebotene tkm		304 202 407	243 003 317
Ausgelastete tkm		166 513 363	141 916 961
davon Passagier-tkm		128 349 610	106 796 578
Fracht-tkm		30 188 597	28 169 339
Post-tkm		8 275 384	6 951 044
Beförderte Etappenpassagiere		1 460 463	1 303 225
Durchschnittliche Reise eines Passagiers, in km		1 116	1 099
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs		54,6%	58,6%
Kosten und Ertrag		1961	1960
		Fr.	Fr.
Gesamtertrag		377 031 452	329 045 557
Ertrag pro 100 angebotene tkm		123,95	135,40
Gesamtkosten		376 904 807	324 126 237
Kosten pro 100 angebotene tkm		123,90	133,40
Reingewinn des Geschäftsjahres		126 645	105 320
		Fr.	Fr.
		4 919 320	



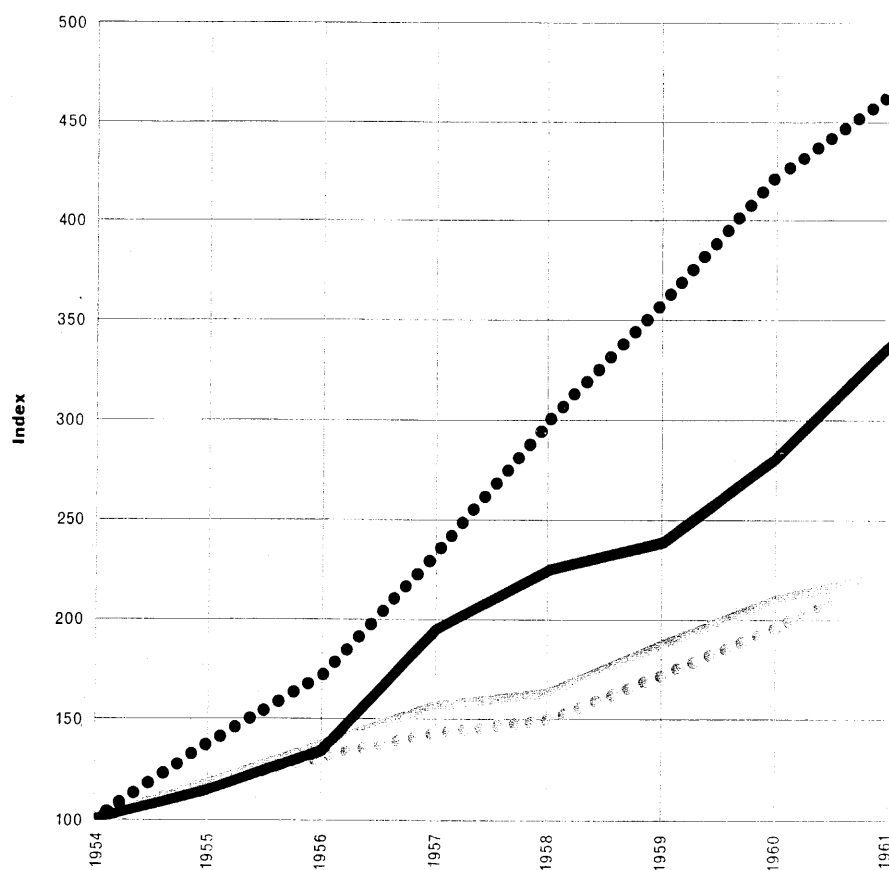
## I. Allgemeiner Teil

### Die Lage im Weltluftverkehr 1961

Durch den massiven Einsatz grosser Strahlflugzeuge ist im Berichtsjahr auf den wichtigen Routen des Weltluftverkehrs die angebotene Kapazität aussergewöhnlich stark gesteigert worden. Es war ein unglückliches Zusammentreffen, dass ausgerechnet in diesem Jahre die Zunahme des Passagierverkehrs sich verlangsamte. In den früheren Jahren hatte gemäss den Statistiken der Internationalen Organisation der Zivilluftfahrt (ICAO) die gesamte Zahl der Fluggäste normalerweise um 10 bis 14% jährlich zugenommen. Im Jahre 1961 erreichte dagegen die Zuwachsrate nur 6%. Diese unbefriedigende Entwicklung ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen, unter denen wohl die Unsicherheit des Publikums angesichts der politischen Spannungen sowie die wirtschaftliche Lage in den Vereinigten Staaten an erster Stelle zu nennen sind. Es ergab sich in den meisten Gebieten ein Überangebot an Sitzplätzen, und fast alle Luftverkehrsgesellschaften mussten besonders auf den Nordatlantikklinien eine geringere Besetzung ausweisen. Ein günstigeres Bild gab die ICAO-Statistik vom Fracht- und Postverkehr. Bei der Luftfracht betrug 1961 die Welt-Zuwachsrate 12%, bei der Luftpost sogar 23%. Da aber die Haupteinnahmen der meisten Luftverkehrsgesellschaften aus dem Passagierverkehr stammen und die Senkung der Gestehungskosten durch den Strahlflugzeugbetrieb noch

Verkehrsentwicklung bei der Swissair und im Weltluftverkehr (Gesellschaften der ICAO-Staaten)

- Index Passagier-kilometer Swissair
- Index Fracht- und Post-Tonnen-kilometer Swissair
- Index Passagier-kilometer ICAO-Gesellschaften
- Index Fracht- und Post-Tonnen-kilometer ICAO-Gesellschaften



nicht genügend wirksam war, konnten ungünstige Rückwirkungen auf den Finanzhaushalt der Unternehmungen nicht ausbleiben. Viele Gesellschaften haben deshalb bekanntgeben müssen, dass sie das Geschäftsjahr 1961 mit Verlusten beenden, die verschiedentlich in sehr hohe Beträge gehen.

### Die Lage der Swissair in der internationalen Konkurrenz

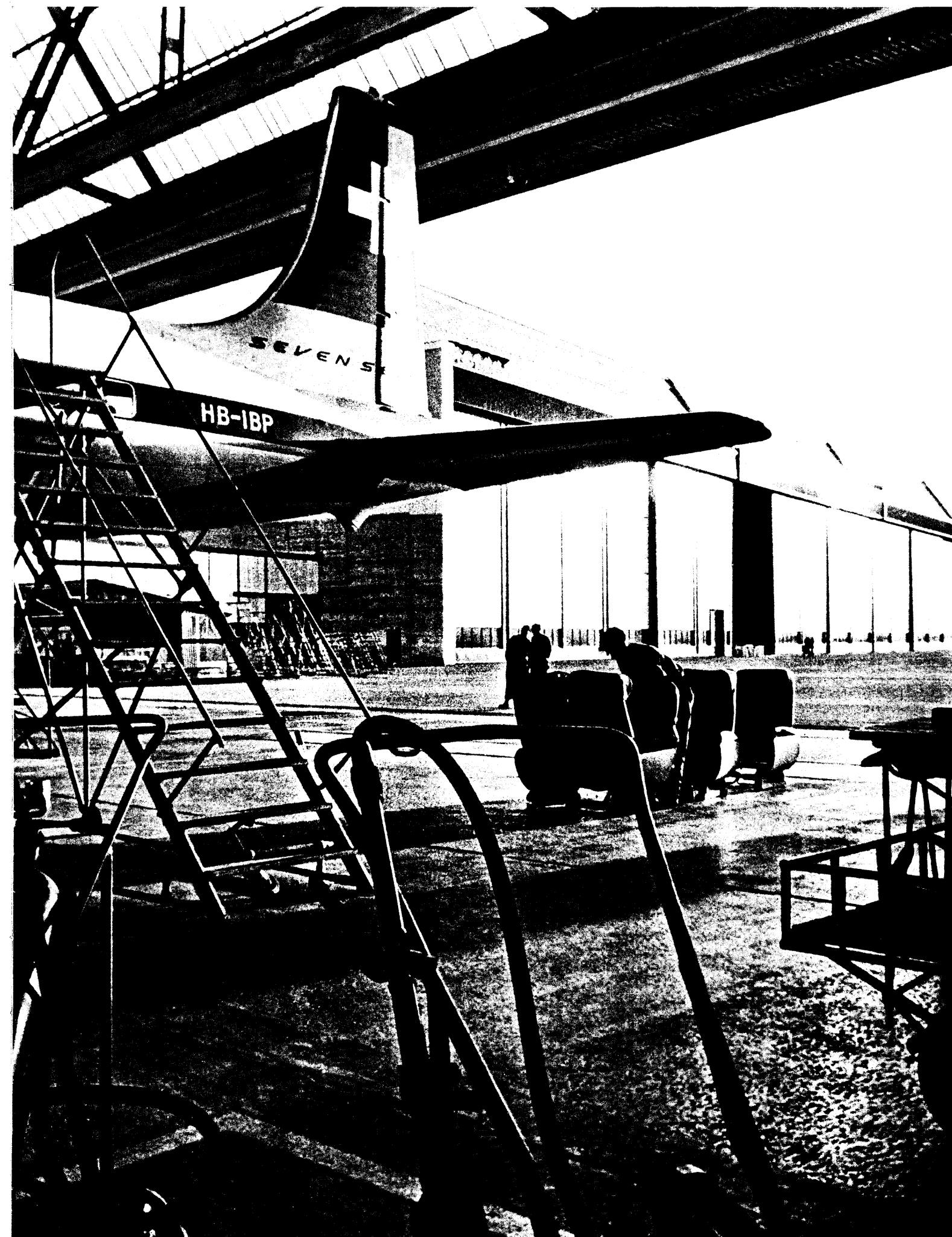
Auf der Nordatlantikroute waren wir im Berichtsjahr mit unseren drei DC-8-Flugzeugen, die während der Sommersaison 16 wöchentliche Kurse Schweiz-New York-Schweiz flogen, voll konkurrenzfähig und konnten unseren Verkehr ansehnlich steigern, wenn auch nicht in dem erhofften Masse. In allen anderen Verkehrsgebieten gestaltete sich dagegen unsere Lage weniger günstig. Die starke Verspätung in der Ablieferung der Convair-990 Coronado-Flugzeuge führte dazu, dass wir nicht, wie geplant, vom Sommer 1961 hinweg unsere sämtlichen Lang- und Mittelstrecken sowie einen grossen Teil der europäischen Linien mit Strahlflugzeugen befliegen konnten. Bis September blieb der DC-6B im Fernen Osten und sogar bis über das Jahresende hinaus der DC-7C auf dem Südatlantik im Einsatz. Im Mittleren Osten befliegen wir die meisten Linien mit der Caravelle; während des grössten Teiles des Jahres mussten wir jedoch auf einigen dieser Linien den DC-6B noch beibehalten. Das Europanez konnten wir unter diesen Umständen nur zum Teil mit der Caravelle bedienen; neben dem Convair Metropolitan setzten wir hier den DC-6B und den im Kurzstreckenverkehr wenig wirtschaftlichen DC-7C ein, während vereinzelte kleinere Zubringerdienste noch mit DC-3 versehen wurden.

Da der Grossteil der Kundschaft, wenigstens für Reisen über grössere Distanzen, Strahlflugzeuge vorzieht, und da die meisten unserer Konkurrenten in der Umstellung auf das neue Material einen Vorsprung auf uns hatten, gestaltete sich unsere Lage schwierig. Wir verloren auf den langen und mittleren Strecken, wo wir noch Flugzeuge mit Kolbenantrieben einsetzen mussten, erheblichen Verkehr an die Konkurrenz, obschon uns viele angestammte Kunden die Treue hielten. Am grössten war der Ausfall wohl im Fernen Osten. Welchen Schaden wir dort erlitten hatten, wurde deutlich, als wir ab September den Convair-880M als vorübergehenden Ersatz für den Coronado auf dieser Route einsetzen konnten; jetzt erhöhte sich die Zahl der Passagiere schlagartig, alle Erwartungen übertreffend.

### Der Convair-990 Coronado

Die grosse Verspätung in der Ablieferung dieser für uns so wichtigen Flugzeuge hat uns im Berichtsjahr empfindlich geschadet. Wir erlitten nicht nur die erwähnten Einnahmehausfälle, sondern hatten auch erhebliche Kosten verfrühter und unproduktiver Vorbereitung zu tragen. Einen Teil des Schadens machte die Herstellerfirma dadurch wieder gut, dass sie uns vom Herbst 1961 bis zum Frühling 1962 zwei Convair-880M-Flugzeuge zu günstigen Bedingungen zur Verfügung stellte. Diese beiden Einheiten, die hauptsächlich im Fernen und Mittleren Osten zum Einsatz kamen, haben sich ausgezeichnet bewährt und uns im Vertrauen bestärkt, dass auch der etwas grössere und noch leistungsfähigere Convair-990 Coronado die in ihn gesetzten Hoffnungen erfüllen wird.

Sechs der bestellten sieben Convair-990 Coronado-Flugzeuge wurden nun, mit einer Verspätung von acht Monaten, in den drei ersten Monaten des Jahres 1962 abgeliefert; vier davon werden von uns, zwei durch SAS betrieben. Das letzte für uns bestimmte Flugzeug werden wir im Spätsommer 1962 erhalten. An allen Einheiten sollen auf Kosten der Herstellerfirma gewisse Anpassungsarbeiten vorgenommen werden, um die Leistungen noch zu verbessern.



So bedauerlich und nachteilig diese Verspätung auch war, sind wir überzeugt, dass der Convair-990 Coronado ein vorzügliches und erfolgreiches Flugzeug sein wird. Mit seiner mässigen Grösse ist er unseren weniger verkehrsintensiven Lang- und Mittelstrecken angemessen, und wir erwarten, mit ihm auf diesen Strecken bessere wirtschaftliche Resultate zu erzielen als mit einer zu grossen Transporteinheit. Die Passagiere der Touristenklasse werden es besonders schätzen, dass sich nur fünf Sitze in einer Reihe befinden.

#### Bewährung unserer bisherigen Strahlflugzeuge

Wir schrieben im Jahresbericht 1960, dass die ersten Erfahrungen sowohl mit dem DC-8 als auch mit der Caravelle positiv seien. Dieses Bild hat sich in der Folge vollkommen bestätigt. Die Flugzeuge beider Typen haben sich in den Betrieb sehr gut eingefügt, und es gab nur eine geringe Zahl technischer Störungen. Beide Typen verfügen über sehr zuverlässige Triebwerke, für welche die Aufsichtsbehörde eine ansehnliche Verlängerung der Laufzeiten bewilligte.

Der ausschliesslich im Nordatlantikdienst eingesetzte DC-8 hat sich bei intensiver Ausnützung – 3700 Flugstunden pro Jahr und Flugzeug – als sehr wirtschaftlich erwiesen. Bei der Caravelle liegen die Kosten pro angebotenen Tonnenkilometer, wie dies bei einem so viel kleineren und auf Kurz- und Mittelstrecken eingesetzten Flugzeug natürlich ist, um einiges höher, gestalten sich aber immer noch befriedigend. Das reisende Publikum hält die Caravelle in besonderer Gunst; viele Caravelle-Kurse waren deshalb überdurchschnittlich gut ausgelastet.

Unsere DC-8 wie auch die Caravelles wurden im Berichtsjahr wiederum, den Verträgen über die technische Arbeitsteilung entsprechend, vom SAS zu unserer vollen Befriedigung überholt. Die Standardisierung der Strahlflugzeuge beider Gesellschaften gestattet nach wie vor die gegenseitige Aushilfe im Bedarfsfall; während des Berichtsjahres wurde davon mehrfach Gebrauch gemacht.

#### Flottenstruktur und Betriebskosten

Obschon sich die Strahlflugzeuge bei intensivem Einsatz als sehr wirtschaftlich erweisen, war unser Betrieb im Berichtsjahr noch zu teuer. Wir führen dies auf zwei Hauptursachen zurück. Einmal zeigt sich, dass da und dort der Personal- und Sachaufwand zur Einführung des Jet-Einsatzes über das Notwendige hinausging, was an sich verständlich ist, weil es sich um eine grundlegende Umstellung handelte, für die uns eigene Erfahrung fehlte. Zum andern führt in der Übergangszeit das Nebeneinander von älteren und völlig neuartigen Flugzeugen im gleichen Betrieb zu Komplikationen und höheren Kosten. Für die verschiedenen Typen müssen spezialisierte Besatzungen, Wartungsequipen, Betriebs-einrichtungen und Ersatzmaterial zur Verfügung stehen. Der rationelle Einsatz von Personal und Material ist erschwert, und es leidet naturgemäss in erster Linie die Ausnützung der weniger modernen Flugzeuge, in unserem Falle der DC-7C und der DC-6B, deren Liquidation nur schrittweise vor sich gehen und im Berichtsjahr nicht abgeschlossen werden konnte. Das Betriebsergebnis wurde durch diese Verhältnisse sehr beeinträchtigt.

Die Geschäftsleitung hat frühzeitig eingegriffen und ein strenges Sparprogramm in Kraft gesetzt. Allenthalben wurden Kredite gekürzt und mehr Leistung bei geringem Aufwand verlangt. Der Verlauf der Personalbestandeskurve ist eine Illustration dieser Anstrengungen. Dank der Anspannung aller Kräfte ist es gelungen, ein eigentliches Auseinanderklaffen von Aufwand und Ertrag zu vermeiden. Gleichzeitig wurde damit die Ausgangsbasis für das kommende Jahr verbessert.

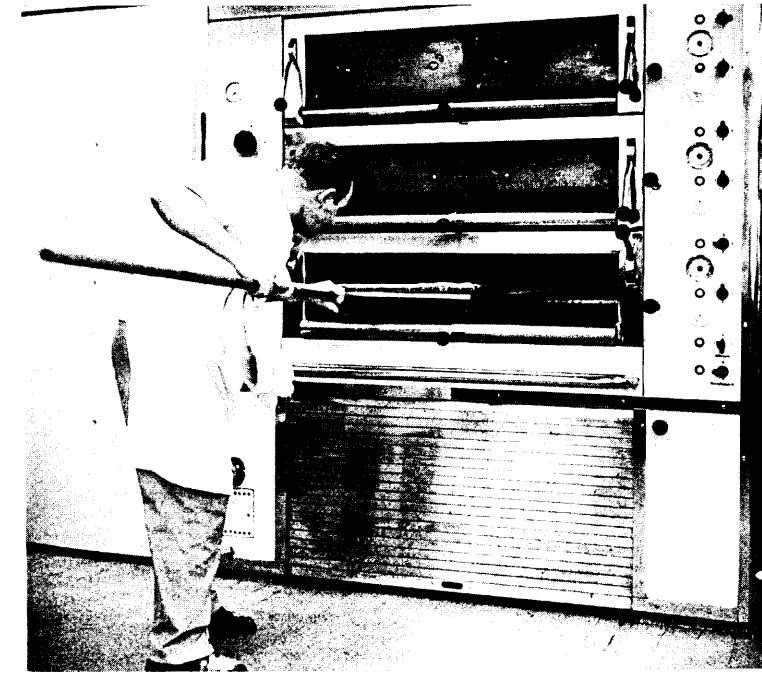
#### Finanzielle Resultate in den verschiedenen Verkehrsregionen

Im Nordatlantikverkehr haben wir, trotz enttäuschendem Verlauf der Sommersaison und einer entsprechend niedrigen Auslastung der angebotenen Kapazität – 54,9% im Jahresmittel –, mit einem Flugbetriebsgewinn abgeschlossen. Die Wirtschaftlichkeit des DC-8 wird dadurch in erfreulicher Weise bewiesen.

Alle übrigen Regionen ergaben diesmal Flugbetriebsverluste. Dieses ungewohnte Resultat, das sich nicht wiederholen darf, ist die Folge der geschilderten Verhältnisse. Am grössten waren bis zum September unsere Verluste im Fernen Osten. Sobald wir aber in diesem Gebiet den Convair-880M einsetzten, trat eine augenfällige Verbesserung ein; die letzten Monate des Jahres brachten einen Gewinn.

#### Jahresergebnis

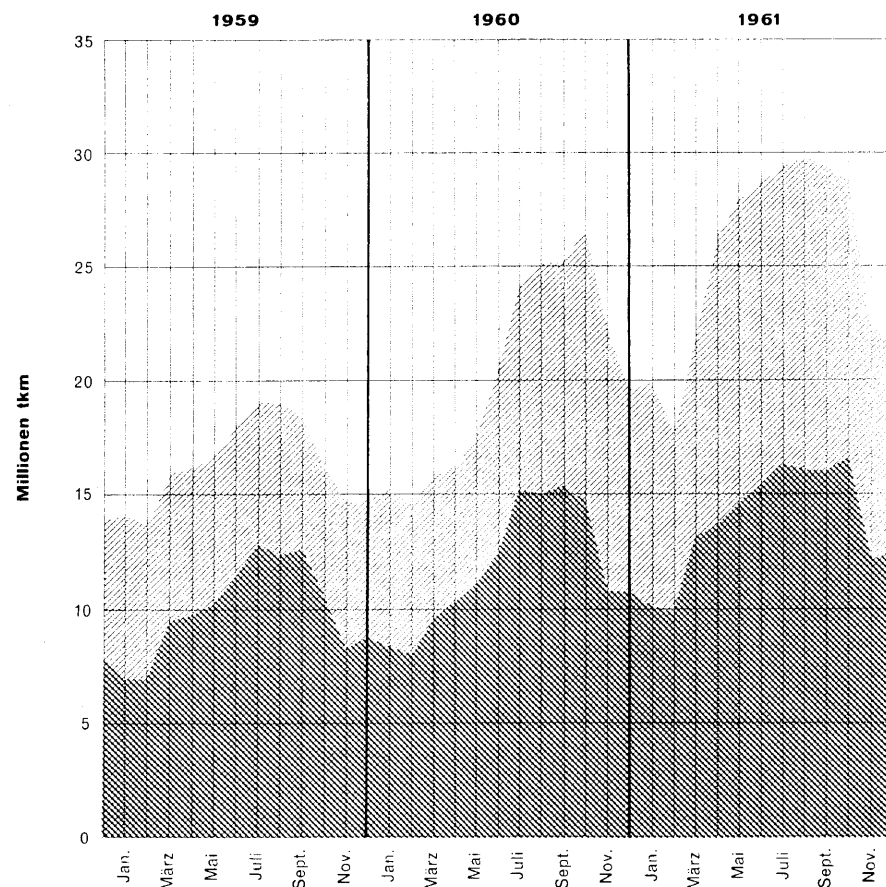
Der Jahresabschluss ist hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Nicht die Kostenseite der Rechnung brachte die Überraschungen; wir konnten die besonderen Belastungen, denen unser Betrieb ausgesetzt sein würde, zum voraus ziemlich zutreffend abschätzen. Entscheidend war der Einnahmefall, der sich gegenüber den Budgeterwartungen aus der allgemein ungünstigen Verkehrsentwicklung in der Sommersaison sowie aus der verspäteten Ablieferung der Coronados ergab.




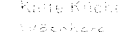
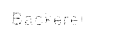
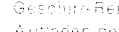


#### Angebot und Nachfrage nach Monaten 1959–1961

Im Vergleich zu den Vorjahren zeigt 1961 eine Verflachung der Nachfrage in der Sommersaison

 Angebotene Tonnenkilometer  
 Ausgelastete Tonnenkilometer



Berätdienstgebäude in Kloten:

 Zähl-Kapitäl  
 Küche-Klubs  
 Bäckerei  
 Geschirw-Reinigung  
 Wäscherie  
 Autopark der Buhelie

Unsere laufende Geschäftstätigkeit 1961 hat mit einem Verlust abgeschlossen, der mit realisierten Buchgewinnen aus dem Verkauf von Flugzeugen mit Kolbenmotoren praktisch ausgeglichen werden konnte. Es zeigt sich, dass die vorsichtige Abschreibungspolitik der Gesellschaft richtig war.

Leider ist es bei diesem Ergebnis, zum erstenmal seit 1951, nicht möglich, eine Dividende auszuschütten. Wir müssen uns für dieses Jahr damit zufriedengeben, aus eigener Kraft und trotz den widrigen Verhältnissen ohne Verlust abgeschlossen und unsere Bilanz gesund erhalten zu haben.

### Ausblick

Die Phase der Umstellung auf den Strahlflugzeugbetrieb soll für unsere Gesellschaft in der zweiten Hälfte des Jahres 1962 abgeschlossen sein. Bis dahin rechnen wir, alle viermotorigen Flugzeuge mit Kolbentriebwerken durch Verkauf aus unserer Flotte ausgeschieden zu haben. Damit werden die Voraussetzungen für eine durchgreifende Rationalisierung geschaffen.

Anfangs 1962 ist unsere Flottenstruktur komplexer denn je zuvor. Die Aufgaben des Betriebes gestalten sich entsprechend schwierig, und verhältnismässig hohe Gestehungskosten sind für diese Zeit unvermeidlich. Wegen der sodann eintretenden Vereinfachung rechnen wir aber damit, dass im Jahresmittel die Kosten pro angebotenen Tonnenkilometer doch etwas niedriger liegen werden als 1961.

Die Verkehrsbelegung, die sich seit Herbst 1961 abzeichnet hat, ist ermutigend. Wenn keine grösseren politischen Komplikationen eintreten, sollte man für 1962 wieder mit einem normalen Wachstum des Verkehrs rechnen dürfen, vor allem auf dem Nordatlantik. Wir haben daher die Hoffnung, das laufende Jahr mit einem besseren Ergebnis abzuschliessen.

Was uns dann not tut, ist eine Periode der Konsolidierung. Mit den vorhandenen personellen und materiellen Mitteln muss die höchstmögliche Leistung erzielt werden.

den. Beim weiteren Ausbau der Flotte wird grosse Vorsicht geboten sein.

Wir möchten auch hoffen, dass gewisse Länder, die aus Besorgnis über ein übersetztes Platzangebot zu einer restriktiveren Luftfahrtpolitik übergegangen sind, die Lage allmählich wieder gelassener beurteilen und den Verbindungen, die einem echten Bedürfnis entsprechen, keine unangemessenen Hindernisse mehr in den Weg legen. Die gegenwärtige Nervosität auf diesem Gebiet, die auch uns einige ernste Probleme schafft, ist zum Teil verständlich; aber es wäre für den Luftverkehr unheilvoll, wenn sie andauerte. Um den Bedürfnissen des Publikums gerecht werden zu können und den Betrieb zu angemessenen Kosten abzuwickeln, benötigen alle Luftverkehrsgesellschaften eine gewisse Bewegungsfreiheit. Allzu ängstliche Protektion und ausgesprochene Machtpolitik können dem Luftverkehr und damit den Passagieren nur Nachteile bringen.

## II. Verkehr und Verkauf

### Europa

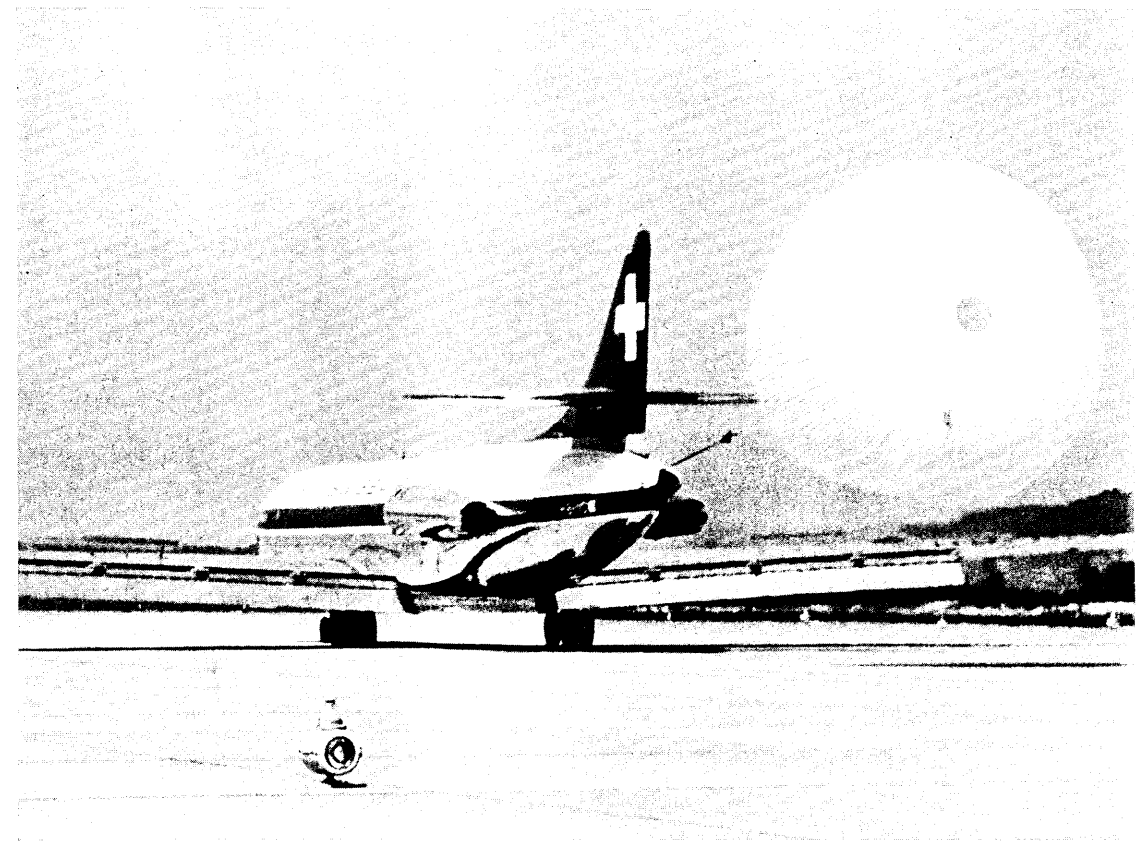
Abgesehen von der Verlängerung der Verbindung mit Köln-Bonn nach Rotterdam blieb das Streckennetz in Europa unverändert. Ausser London, Stockholm, Kopenhagen und Düsseldorf wurde während des Sommerflugplans auch Rom mit der Caravelle bedient. Der Verkehr mit Italien hat erheblich zugenommen; sonst war auf dem Europanez, besonders auf den Strecken zwischen der Schweiz und Paris, deutlich spürbar, dass die amerikanischen Touristen unseren Kontinent nicht in der erwarteten Zahl bereisten. Nach den Umständen darf der Europaverkehr als einigermaßen befriedigend bezeichnet werden.

### Mittlerer Osten

Die zwei noch mit DC-6B geführten Kurse waren schwach besetzt. Einer dieser Kurse wurde von Dhahran nach Khartoum umgelegt. Im Oktober konnte in diesem Gebiet der DC-6B durch den Convair-880M abgelöst werden, der seit anfangs November auch die Direktstrecke Zürich-Tel Aviv bediente. Der Verkehr von und nach Ägypten ging zufolge der dortigen politischen und wirtschaftlichen Lage in den letzten Monaten des Jahres leider erheblich zurück. Gesamthaft hat der Mittelostverkehr eher enttäuscht.

### Ferner Osten

Wie bereits erwähnt, mussten wir diese Linie bis zum September mit DC-6B betreiben, deren Konkurrenzfähigkeit immer mehr abnahm. Daher dürfen wir uns über die Verkehrsergebnisse nicht beklagen; unsere Organisation hat mit vorbildlichem Einsatz das Bestmögliche herausgeholt. Ein verhältnismässig grosser Teil der zahlenden Ladung bestand aber aus Fracht, sodass die Durchschnittseinnahme pro verkauften Tonnenkilometer bescheiden ausfiel. Mit dem Einsatz der Convair-880M-Strahlflugzeuge stiegen die Passagierzahlen sprunghaft an, und am Jahresende durfte die Linie wieder zuversichtlich beurteilt werden.



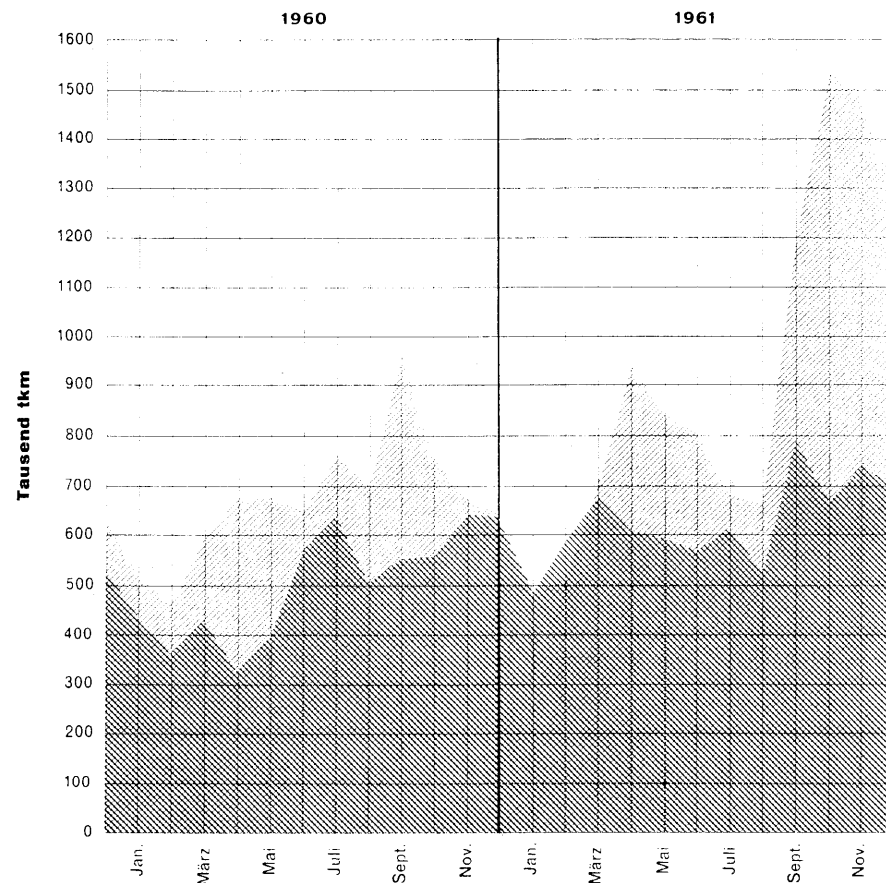
Caravelle bei der Landung

Der Bremsfallschirm ist eine wirkungsvolle Landehilfe auf kurzen und nassen Pisten.

### Entwicklung des Verkehrs auf der Fernost-Linie

In den ersten Monaten des Jahres 1961 bestand die Ladung der DC-6B-Flugzeuge mehr aus Fracht und Post als aus Passagieren. Die Anziehungskraft der Convair-Strahlflugzeuge auf die Passagiere zeigt sich im steilen Anstieg im September.

Passagier-Tonnenkilometer  
Fracht- und Post-Tonnenkilometer



### Nordatlantik

Entgegen den Erwartungen hat der Linienverkehr aller Gesellschaften über den Nordatlantik im ganzen Jahre 1961 nur um 9% zugenommen, obschon das Platzangebot viel höher war; in der Hauptsaison liess sich überhaupt keine Zunahme feststellen. Das stagnierende Element war der Verkehr aus USA nach Europa; in der Gegenrichtung war die Entwicklung normal. Die Swissair hat gegenüber dem Vorjahr ihren Passagierverkehr über den Nordatlantik um 32% steigern können, musste sich dabei aber mit einer niedrigeren Auslastung begnügen, die immerhin dem Durchschnittsergebnis auf ihrem ganzen Netz entsprach.

### Südatlantik

Gegen eine starke Konkurrenz von Strahlflugzeugen anderer Gesellschaften konnten wir in diesem Gebiet, in welchem wir uns noch ausschliesslich mit Kolbenmotorflugzeugen behelfen mussten, nicht voll aufkommen. Der vorjährige Auslastungsgrad wurde deshalb nicht mehr erreicht. Immerhin waren die Verkehrseinbussen weniger bedeutend als erwartet. Nach den Umständen dürfen wir dies als einen Erfolg werten.

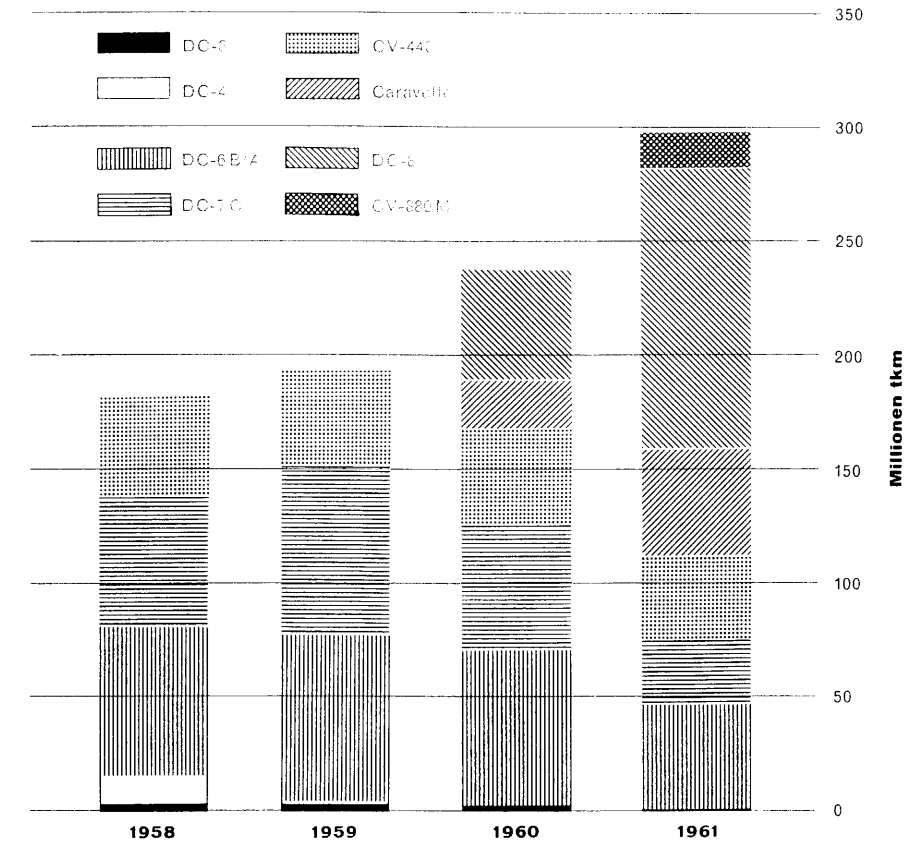
### Fracht und Post

Auf den 1. Januar 1961 stellten wir den bis dahin zweimal wöchentlich geführten Frachtkurs über den Nordatlantik ein. Der «Cargoliner» DC-6A wurde bis zu seinem Verkauf im Frühjahr 1961 noch als Frachtcharterflugzeug eingesetzt. Die Frachtkapazität des DC-8 konnte den aus dem Ausscheiden des DC-6A entstandenen Produktionsausfall wettmachen; eine Zunahme des Nordatlantik-Frachtgeschäftes von 1960 auf 1961 liess sich aber nicht erzielen, zumal die seit dem Herbst des Berichtsjahres geltende Tarifstruktur in diesem Gebiet eher unseren Konkurrenten zugute kommt. Im Mittleren Osten standen wir vor der Schwierigkeit, dass die Caravelle auf solche Distanzen nur verhältnismässig geringe Mengen Fracht mitführen kann. Diese Umstände

erklären, warum unser gesamtes Frachtgeschäft gegenüber dem Vorjahr nur um 8% zunahm, während der Welt-Luftfrachtverkehr sich stärker entwickelte. Wir werden diesen Zweig unserer Tätigkeit besonders pflegen müssen.

In erfreulichem Masse haben dagegen unsere Posttransporte zugenommen. Hier betrug die Zuwachsrate 19%; auch damit blieben wir allerdings leicht unter dem statistisch festgestellten Weltmittel.

Leistungen der verschiedenen Flugzeugtypen im Linienverkehr (in angebotenen Tonnenkilometern) 1958 - 1961



### Aussenvertretungen

Im Berichtsjahr wurden in New Delhi, Rotterdam und Lagos neue Vertretungen eröffnet; diejenigen in Kuwait und Bahrain sind aufgehoben worden. Die bisherigen Generalagenturen in Athen und Bangkok wurden in eigene Vertretungen umgewandelt.

Zu Ende des Jahres hatte die Swissair damit insgesamt 84 Auslandsvertretungen. Davon liegen 37 in Städten, die von unserem Streckennetz nicht berührt werden. Über die allgemeine Werbung hinaus ermöglichen diese sogenannten «off-line offices» eine intensive Verkaufstätigkeit und die persönliche Betreuung der einmal gewonnenen Kundschaft. Sie liegen durchwegs im weiten Einzugsgebiet unserer Linien.

Der auch an unsere Aussenvertretungen gerichteten Forderung, trotz strengen Sparmassnahmen die Verkaufsanstrengungen noch zu verstärken, wurde willig und mit schönem Erfolg entsprochen.

### Tarife

Auf dem Nordatlantik ist im September 1961 das Niveau der Frachttarife kräftig gesenkt und gleichzeitig der Sammelverkehr erleichtert worden. Angesichts der überhandnehmenden Preisunterbietungen erfolgte im Südatlantikverkehr eine bedeutende Reduktion der Passagiertarife, um auf längere Zeit dort den Markt zu stabilisieren. Die gestiegenen Kosten führten andererseits

in Europa zu einer geringfügigen Erhöhung einiger Flugpreise. Inzwischen haben die ziemlich langwierigen Bemühungen um eine stufenweise Senkung der Passagiertarife über den Nordatlantik im internationalen Luftverkehrsverband IATA durch die auf März 1962 beschlossene Einführung bedeutend ermässigter Gruppentarife zu einem Resultat geführt.

Die in gewissen Gebieten recht bedenklichen Unterbietungen der vereinbarten Tarife durch einzelne Gesellschaften machen uns immer grössere Sorgen und erschweren die Verkaufstätigkeit.

### III. Betrieb

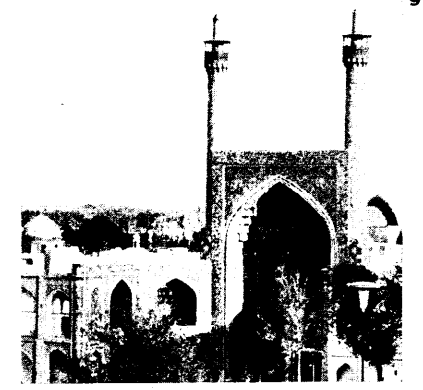
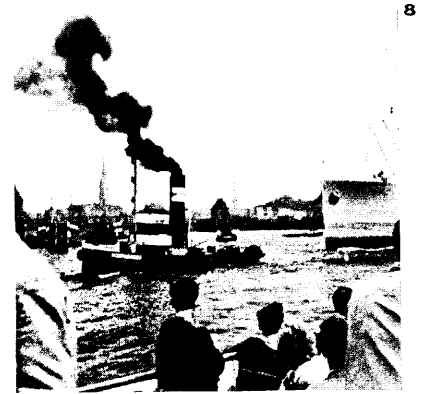
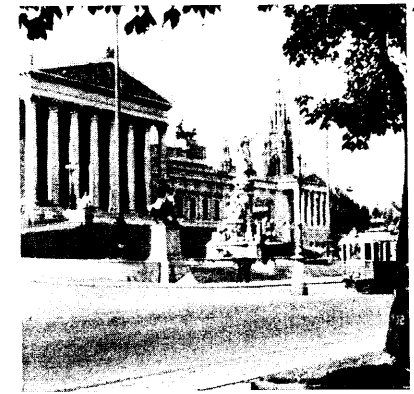
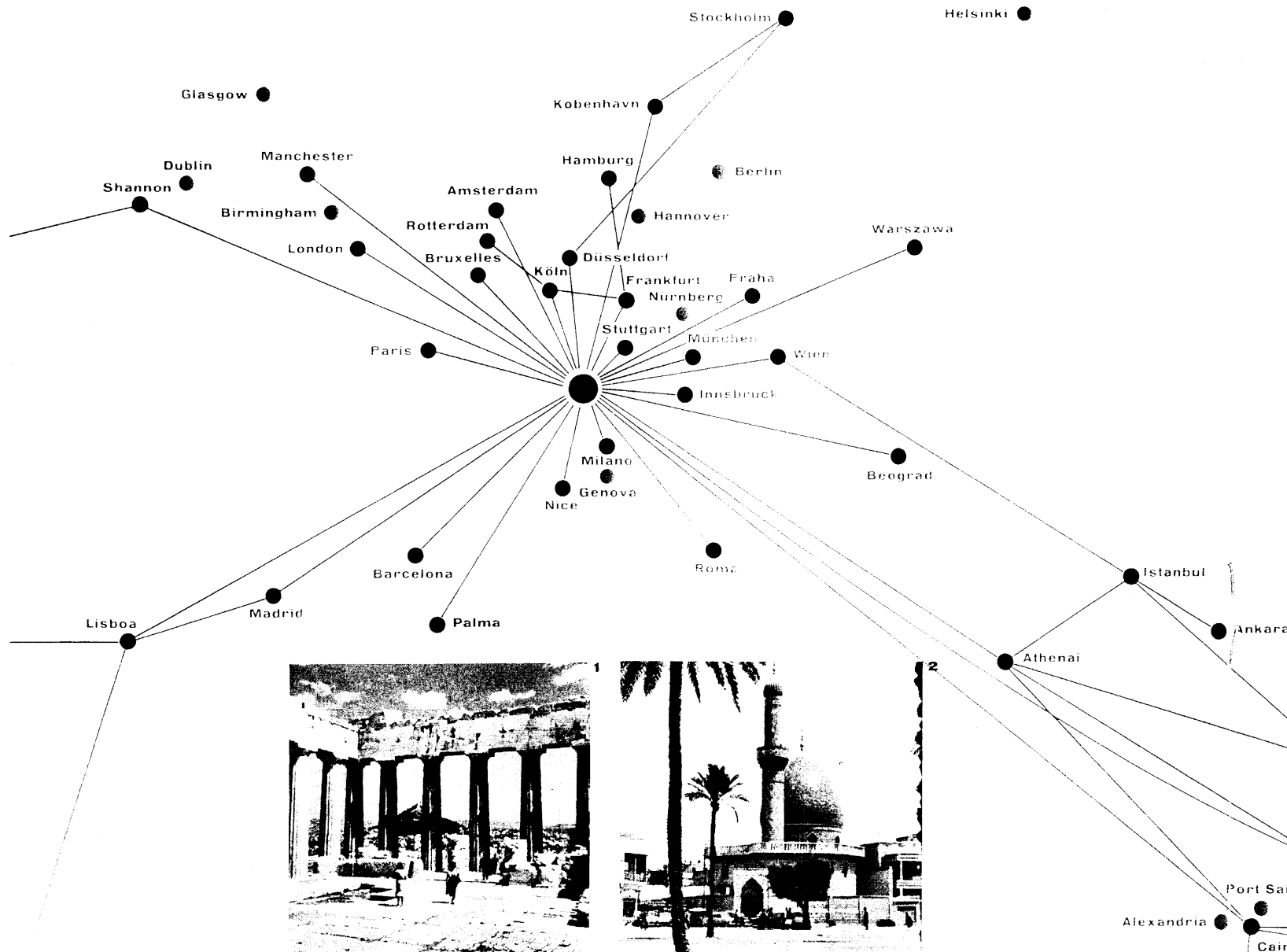
Der Betrieb stand während des ganzen Berichtsjahres im Zeichen der grossen Umstellung. Das zeitweilige Nebeneinander von noch nicht abgelösten Kolbenmotorflugzeugen und bereits eingeführten Strahlflugzeugen sowie die Notwendigkeit, gleichzeitig einen Teil der Besatzungen auf neue Flugzeuge umzuschulen und mit dem Rest dennoch den Flugplan voll zu bewältigen, führten zu einer aussergewöhnlichen Belastung der

Kader aller Grade. Ferner ergab sich daraus ein unausgeglicherer und im Gesamtergebnis unrationeller Einsatz der Besatzungen. Die grosse Verspätung in der Ablieferung der Convair-990 Coronados hat diese Situation noch verschärft. Mit den beiden Convair-880M konnten die für den Coronado vorgesehenen Besatzungen nur teilweise verwendet werden.

Die Einführung der beiden Convair-880M-Flugzeuge im September ging reibungslos vonstatten. Der Flugbetrieb verlief auch im allgemeinen ohne wesentliche Störungen, mit Ausnahme des Unfalles vom 26. September 1961, als eine Caravelle nach einem misslungenen Landeversuch in Basel eine Notlandung in Genf vornehmen musste. Glücklicherweise entstand dabei nur Sachschaden.

Erhöhte Bedeutung haben die mit dem eigentlichen Flugbetrieb zusammenhängenden Nebenleistungen gewonnen. Die Swissair hat sich auf diesem Gebiet einen guten Ruf verschafft. Am 25. April konnte das neue Borddienstgebäude in Kloten bezogen werden, aus welchem 24 fremde Gesellschaften ihre Bordverpflegung beziehen. In Kloten und Cointrin wurde der Swissair die Führung der im September eröffneten «Tax Free Shops» anvertraut. Seit Februar 1961 haben wir auch das internationale Restaurant auf dem Flughafen Basel-Mülhausen übernommen.

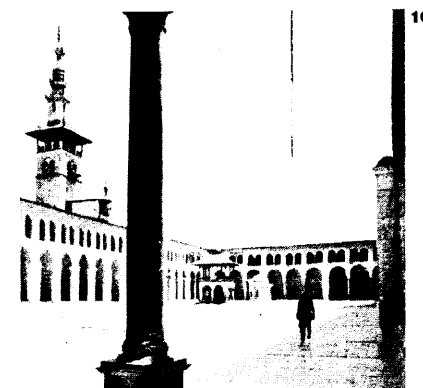
Das Fernschreibenetz wurde durch die Errichtung eigener Fernschreibezentralen in Athen und Lissabon ausgebaut.



1 Athen, Parthenon 2 Bagdad, Al Shawi-Moschee 3 Barcelona, Columbus-Säule  
4 Wien, Ringstrasse 5 Kopenhagen, Rathausplatz 6 Paris, Place Vendôme  
7 Kairo, Cheops-Pyramide 8 Hamburg, Elbe-Schiffahrt 9 Isfahan (Iran), Schah-Moschee  
10 Damaskus (Syrien), Omajad-Moschee 11 London, Houses of Parliament, «Big Ben»

#### Kurz- und Mittelstreckennetz

- On-line-Vertretungen
- Off-line-Vertretungen



8

9

10

11





## VII. Bemerkungen zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

Trotz den bereits im allgemeinen Teil erwähnten vielfältigen Schwierigkeiten schliesst die Jahresrechnung mit einem kleinen Überschuss ab.

Dieses Resultat liess sich allerdings nur erreichen, indem einschneidende Sparmassnahmen ergriffen wurden. Dadurch konnte insbesondere in der zweiten Jahreshälfte bei den direkt beeinflussbaren Kosten eine deutliche Senkung erreicht werden. Daneben sind im Jahre 1961 erhebliche zusätzliche, mit der Einführung der neuen Coronado-Flugzeuge im Zusammenhang stehende Vorbereitungs- und Ausbildungskosten im Betrage von rund 8 Millionen Franken angefallen. Von diesen Kosten ist ein Betrag von 4 Millionen Franken aktiviert worden. Obwohl wir im Berichtsjahr nicht von der Leistungsfähigkeit der Coronados profitierten, trägt es somit immer noch eine Zusatzbelastung von 4 Millionen Franken.

Ferner wurde von den Bordbuffet-Lagerbeständen mit einem Anschaffungswert von 3 Millionen Franken ein Anteil von 1,6 Millionen Franken aktiviert. Es handelt sich dabei hauptsächlich um sich rasch umsetzende Lebensmittel, Getränke und Rauchwaren, Verkaufsartikel der Tax Free Shops und Bordbuffet-Ausrüstungen für die Coronado-Flugzeuge.

### Bilanz

Der Zuwachs der Bilanzsumme um 15,9 Millionen Franken ist kleiner als in den beiden Vorjahren, da die Finanzierung unserer neuen Flugzeuge bereits 1960 durch die Aufnahme der Obligationenanleihen weitgehend abgeschlossen wurde.

Allerdings ergaben sich auf der **Aktivseite** infolge der Umstellung unserer Flotte auf Strahlflugzeuge einige bedeutende Verschiebungen, da teilweise oder ganz abgeschriebene Kolbenflugzeuge, Materialbestände und Ersatztriebwerke abgestossen wurden, denen Neuan-schaffungen für die Coronados gegenüberstehen. Aus diesem Grunde erhöht sich der Buchwert des Flugzeugparks um 23 Millionen Franken, obwohl der Anschaf-

fungswert der Zugänge von 40,6 Millionen Franken nur unwesentlich über dem Anschaffungswert der Abgänge von 38,5 Millionen Franken liegt. Ferner wurde an unseren DC-6B-Flugzeugen bei der Firma Aviolanda in Holland eine Neubepflanzung vorgenommen. Da diese Arbeiten den Verkaufswert der Flugzeuge entsprechend erhöhen, sind die damit verbundenen Kosten aktiviert worden. Der Restbuchwert dieser Flugzeuge ist deshalb trotz dem Verkauf einer Einheit noch um 0,6 Millionen Franken angestiegen. Beim Verkauf der DC-6B kann aber dennoch mit Buchgewinnen gerechnet werden.

Im Hinblick auf den Betrieb und die Überholung der Convair-990 Coronado-Flugzeuge erfuhren die Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge ebenfalls eine Erhöhung um 11,5 Millionen Franken.

Im Umlaufvermögen sind die Bestände an technischem Verbrauchsmaterial infolge des bevorstehenden Einsatzes der Coronados wesentlich angestiegen. Auf dem Materiallager für Kolbenflugzeuge wurde eine ausserordentliche Abschreibung von 0,4 Millionen Franken vorgenommen. Damit lassen sich die mit dem Verkauf der Kolbenflugzeuge überschüssig werdenden Materialbestände auch unter ungünstigen Voraussetzungen ohne Buchverluste abbauen. Die Debitorenbestände sind wesentlich tiefer als im Vorjahr, da die dem SAS im Rahmen der Zusammenarbeit gewährten kurzfristigen Vorschüsse vollständig zurückbezahlt wurden.

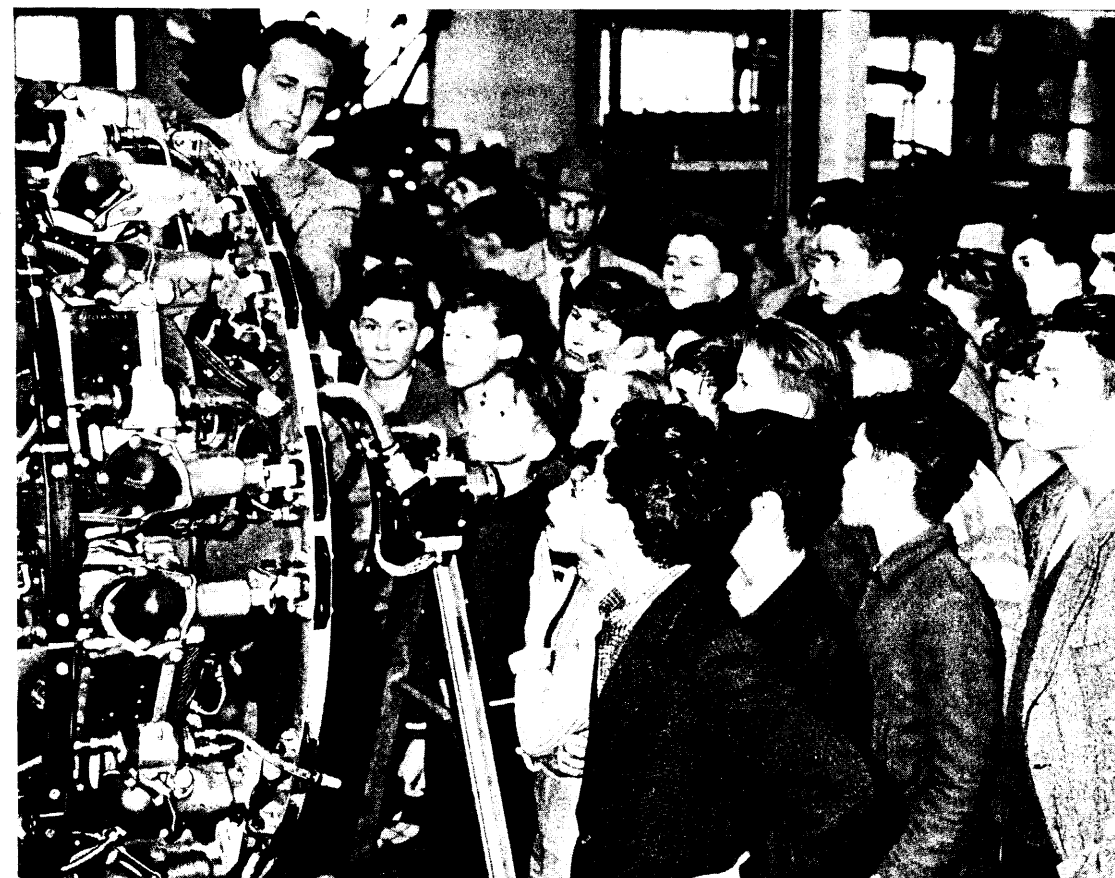
In den diversen Aktiven sind die abzuschreibenden Vorbereitungskosten für den Strahlflugzeugverkehr auf 5,5 Millionen Franken angestiegen. Der im Vorjahr aktivierte Betrag wurde zu Lasten des Berichtsjahres um 0,5 Millionen Franken abgeschrieben.

Auf der **Passivseite** erfuhren das Eigenkapital und das langfristige Fremdkapital keine nennenswerte Veränderung. Die uns langfristig zur Verfügung stehenden Mittel decken die Buchwerte des Anlagevermögens vollumfänglich. Zudem stellen die offenen Passagen und Frachten – besonders bei gleichbleibendem oder zunehmendem Verkehrsvolumen – ein Finanzierungsmittel auf lange Sicht dar, sodass sich das Deckungsverhältnis noch verbessert. Der gesteigerte Verkaufsumsatz brachte einen weiteren Anstieg der offenen Passagen und Frachten um 4,4 Millionen Franken auf 52,4 Millionen Franken. Ein Zuwachs der Lieferantenschulden und der diversen Verpflichtungen bewirkte bei den Kreditoren einen Zuwachs von 5,6 Millionen Franken.

Die beiden uns von der General Dynamics überlassenen Convair-880M-Flugzeuge sowie die vier vom SAS finanzierten Caravelles sind in der Bilanz nicht berücksichtigt.

Streuung der Swissair-Aktien per 31. Dezember 1961

7 622 Aktionäre (= 68,17 %) hatten	1 —	10 Aktien, total	38 480 Aktien = 12,81 % des Kapitals
1 724 Aktionäre (= 15,42 %) hatten	11 —	20 Aktien, total	28 572 Aktien = 9,52 % des Kapitals
738 Aktionäre (= 6,60 %) hatten	21 —	30 Aktien, total	19 862 Aktien = 6,62 % des Kapitals
245 Aktionäre (= 2,19 %) hatten	31 —	40 Aktien, total	8 995 Aktien = 3,00 % des Kapitals
302 Aktionäre (= 2,70 %) hatten	41 —	50 Aktien, total	14 731 Aktien = 4,92 % des Kapitals
321 Aktionäre (= 2,87 %) hatten	51 —	100 Aktien, total	25 159 Aktien = 8,39 % des Kapitals
124 Aktionäre (= 1,11 %) hatten	101 —	200 Aktien, total	18 403 Aktien = 6,13 % des Kapitals
37 Aktionäre (= 0,33 %) hatten	201 —	300 Aktien, total	9 681 Aktien = 3,23 % des Kapitals
13 Aktionäre (= 0,12 %) hatten	301 —	400 Aktien, total	4 696 Aktien = 1,57 % des Kapitals
8 Aktionäre (= 0,07 %) hatten	401 —	500 Aktien, total	3 834 Aktien = 1,28 % des Kapitals
19 Aktionäre (= 0,17 %) hatten	501 —	1 000 Aktien, total	13 380 Aktien = 4,46 % des Kapitals
28 Aktionäre (= 0,25 %) hatten	über 1 000	Aktien, total	114 207 Aktien = 38,07 % des Kapitals
<b>11 181 Aktionäre</b>		<b>300 000 Aktien</b>	



### Betriebsbesichtigung

Im Jahre 1961 nahmen rund 20 000 Personen an Betriebsführungen der Swissair teil. Besonderes Interesse findet der technische Betrieb immer bei der Jugend.

### Gewinn- und Verlustrechnung

Die Erhöhung der Gesamtkosten um 16% ist bedeutend kleiner ausgefallen als die 25%ige Angebotssteigerung. Da jedoch unsere Mehrproduktion lediglich teilweise durch den vergrösserten Verkehr beansprucht wurde, erhöhten sich die Erträge gegenüber dem Vorjahr nur um 15%. Den Mehrkosten von 52,8 Millionen Franken stehen Mehrerträge von 48 Millionen Franken gegenüber.

Zu den wichtigsten **Kostenpositionen** ergeben sich folgende Bemerkungen:

Die stärkste Kostensteigerung von 10,9 Millionen Franken oder 10% entfällt auf die Personalkosten, obwohl der Personalbestand im Berichtsjahr infolge der Sparmassnahmen nur um 2% zunahm. Diese Entwicklung ist eine Folge der Lohnerhöhungen und der grösseren Durchschnittsbestände.

Da die Leistung unserer Kolbenflugzeuge schrittweise abgebaut wird, sanken die Überholungskosten für diese Typen um 4,2 Millionen Franken. Dagegen stiegen die entsprechenden Kosten bei den Strahlflugzeugen von 9,1 auf 26 Millionen Franken. Der wesentlichste Anteil von 23,5 Millionen Franken entfällt dabei auf Vergütungen an das SAS für die an den DC-8 und Caravelles geleisteten Arbeiten.

Eine bedeutende Zusatzbelastung von 4,7 Millionen Franken oder 28% verursachten im Berichtsjahr die Bodenorganisationsfremdkosten. Neben den durch den Einsatz grösserer Flugzeuge verursachten Mehrkosten brachten Tarifierhöhungen auf verschiedenen Plätzen vermehrte Ausgaben.

Unter den Charterkosten sind neben der ganzjährigen Belastung durch die vom SAS übernommenen Caravelles die erheblichen Zins- und Abschreibungskosten auf dem von unserem Partner zur Verfügung gehaltenen Wechselteillager ausgewiesen.

Bei den Verwaltungskosten konnte dank verschiedenen Einschränkungen eine Kostensenkung von 1,8 Millionen Franken erreicht werden. Insbesondere sind die Aufwendungen für Büromaterial, Drucksachen und Kleinmobiliar gesenkt worden.

Die Belastung durch Abschreibungskosten ist ebenfalls etwas tiefer als im Vorjahr, da die DC-7C-Flotte weiter abgebaut wurde. Allerdings muss bei der Würdigung dieser Position beachtet werden, dass ein Teil der Abschreibungskosten für den Strahlflugzeugpark in Form von Chartergebühren anfällt. So musste dem SAS für die vier Caravelles und die DC-8- und Caravelle-Ersatzteile unter diesem Titel ein Betrag von 8,4 Millionen Franken vergütet werden.

Auch auf der **Ertragsseite** sind Verschiebungen zu verzeichnen. Die Streckenerträge entwickelten sich in den einzelnen Gebieten wie folgt:

Gebiete	Zunahme gegenüber 1960 in Prozent	Anteil in Prozent	
		1961	1960
Europa	+ 15	40	40
Nordatlantik	+ 21	34	32
Südatlantik	- 2	6	7
Mittlerer Osten	+ 1	10	11
Ferner Osten	+ 15	10	10

Auf die Passagen und das Übergepäck entfielen 84%, auf die Fracht 9% und auf die Post 7% der Streckeneinnahmen von 316 Millionen Franken.

Während die vermehrten übrigen Verkehrserträge hauptsächlich auf erhöhte Kommissionen zurückzuführen sind, brachten bei den Erträgen aus Nebenleistungen vor allem die Abfertigung fremder Gesellschaften sowie die Leistungen unserer Bordbuffetdienste höhere Einnahmen. Die erfreuliche Umsatzentwicklung der neu eröffneten Tax Free Shops in Zürich und Genf trug ebenfalls zum guten Resultat bei.

In den übrigen Erträgen sind die Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialverkäufen im Betrage von 3,3 Millionen Franken enthalten.

## VIII. Anträge des Verwaltungsrates

Wir unterbreiten der Generalversammlung der Aktionäre folgende **Anträge** zur Beschlussfassung:

1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1961 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1961 Entlastung zu erteilen;
3. aus dem ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1961 von  
dem statutarischen Reservefonds zuzuweisen Fr. 126 560  
und den verbleibenden Gewinn von Fr. 50 000  
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1961 Fr. 76 560  
insgesamt somit Fr. 451 100  
auf neue Rechnung vorzutragen. Fr. 527 660

Zürich, den 14. März 1962

Namens des Verwaltungsrates

Der Präsident:

**Ernst Schmidheiny**

## IX. Bericht der Kontrollstelle

**An die Generalversammlung der Aktionäre  
der Swissair Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft, Zürich**

Wir haben die auf den 31. Dezember 1961 beidseitig mit Fr. 419 424 998 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1961 geprüft und mit den ordnungsgemäss geführten Büchern sowie mit den gesetzlichen und statutarischen Vorschriften in Übereinstimmung befunden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung weist für das Geschäftsjahr 1961 einen Reingewinn aus von Fr. 126 560  
der sich um den Gewinnvortrag aus dem Vorjahre von Fr. 451 100  
auf den verfügbaren Gewinnsaldo von Fr. 577 660  
erhöht.

Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die Bilanz zu genehmigen.

Wir empfehlen ferner, dem im Geschäftsbericht enthaltenen Vorschlag bezüglich der Verwendung des Gewinnes zuzustimmen.

Zürich, den 16. März 1962

Hochachtungsvoll

Schweizerische Treuhandgesellschaft

**Schai**

**Moser**

**Bilanz per 31. Dezember 1961**

(vor der Verwendung des Reingewinns)

Aktiven	Anschaffungswert			
	Anfangsbestand 1. 1. 1961	Zugang	Abgang	Endbestand 31. 12. 1961
<b>Anlagevermögen</b>	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen	47 056 427	6 691 748	1 916 916	51 831 259
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	40 805 849	17 693 037	1 940 770	56 558 116
Flugzeugpark				
Flugzeuge	178 133 692	1 991 138	32 371 039	147 753 791
Reservemotoren	11 235 387	12 028 044	3 660 260	19 603 171
Flugzeugwechselteile*	31 001 319	24 220 321	2 497 134	52 724 506
Halbfabrikate	1 142 659	2 339 420	—	3 482 079
	(221 513 057)	(40 578 923)	(38 528 433)	(223 563 547)
Beteiligungen und Wertschriften	2 089 673	390 640	190	2 480 123
Vorauszahlungen für Flugzeuge und technisches Material				
<b>Total Anlagevermögen</b>				
<b>Umlaufvermögen</b>				
Materialbestände*	19 569 797	11 229 958	746 751	30 053 004
Debitoren und transitorische Aktiven				
Flüssige Mittel				
Kassen und Postcheck				
Banken und Gelder unterwegs				
<b>Total Umlaufvermögen</b>				
<b>Diverse Aktiven</b>				
Abzuschreibende Vorbereitungskosten für den Strahlflugzeugverkehr				
Swissair-Eigenversicherung beim Bund				
Barkautionen (geleistet)				
<b>Total diverse Aktiven</b>				
<b>Eventualforderungen</b>	Fr. 654 259			

\* Zugang = Materialeingang ÷ Verbrauch  
Abgang = Lagerliquidation

Abschreibungen bzw. Minder- bewertung	Buchwert		%	Passiven	Buchwert		%
	Fr.	Fr.			Fr.	Fr.	
	Fr.	Fr.		<b>Eigenkapital</b>	Fr.		
12 288 294	39 542 965			Aktienkapital	105 000 000		
24 479 625	32 078 491			Reserven			
				Statutarische	3 800 000		
				Spezielle	4 000 000		
					(7 800 000)		
				<b>Total Eigenkapital</b>	112 800 000		27
				<b>Fremdkapital</b>			
				Langfristige Schulden			
				Obligationenanleihen	160 000 000		
				Darlehen der AHV	20 000 000		
				Hypothekarschulden	1 160 000		
					(181 160 000)		
				Kurzfristige Schulden			
				Bankschulden	2 954 795		
				Dividenden und Obligationenzinsen	344 336		
				Kreditoren und transitorische Passiven	49 802 829		
				Personaldepositenkasse	2 871 485		
					(55 973 445)		
				Offene (verkaufte, aber noch nicht abge- flogene oder verrechnete) Passagen und Frachten	52 360 606		
				<b>Total Fremdkapital</b>	289 494 051		69
				<b>Diverse Passiven</b>			
				Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund	2 642 118		
				Rückstellungen und Wertberichtigungen	12 882 531		
				Barkautionen (erhalten)	1 028 638		
				<b>Total diverse Passiven</b>	16 553 287		4
				<b>Gewinnsaldo</b>			
				Gewinnsaldo	577 660		
				<b>Total</b>	419 424 998		100
				<b>Eventualverpflichtungen</b>	Fr. 654 259		

## Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1961

### Aufwand

	Fr.	Fr.
Personalkosten		
Saläre, Fluggelder und übrige Personalkosten	105 645 546	
Versicherungsprämien	<u>12 089 039</u>	117 734 585
Treibstoffkosten		41 770 115
Material- und Überholungskosten		
Kolbenflugzeuge	10 698 479	
Jet-Flugzeuge	25 986 026	
Leistungen für Dritte	2 855 524	
Übrige Materialkosten	<u>7 515 866</u>	47 055 895
Bodenorganisations-Fremdkosten		21 880 515
Charterkosten für Flugzeuge		16 976 397
Bordbuffet- und diverse Passagierkosten		13 229 468
Betriebsversicherungen		11 225 978
Liegenschaftskosten		9 229 540
Verschiedene Betriebs- und Verwaltungskosten		
Kapitalkosten	9 673 766	
Steuern	1 448 709	
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>24 882 117</u>	36 004 592
Propaganda- und diverse Verkaufskosten		9 032 665
Provisionskosten		27 718 261
Abschreibungen		
Abschreibungen auf Immobilien, Betriebseinrichtungen, Mobilien und Fahrzeugpark	6 991 392	
Abschreibungen auf Flugzeugpark und Ersatzteillager		
ordentliche	17 155 459	
ausserordentliche	400 000	
Abschreibungen auf Vorbereitungskosten für den Strahlflugzeugverkehr	<u>500 000</u>	25 046 851
Gewinn- und Verlustkonto		
Gewinn aus 1961	126 560	
Gewinnvortrag vom Vorjahr	<u>451 100</u>	<u>577 660</u>
		<u>377 482 522</u>

### Ertrag

	Fr.	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahr		451 100
Erträge:		
Streckenerträge	316 024 884	
Übrige Verkehrserträge	17 452 426	
Erträge aus Nebenleistungen	33 457 606	
Übrige Erträge	<u>10 096 506</u>	377 031 422
		<u>377 482 522</u>