



SWISSAIR

Geschäftsbericht
und
Rechnung 1962

Bericht

des Verwaltungsrates der Swissair
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre
vom 19. April 1963
über das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1962

Gestaltung: E. u. M. Lenz, VSG, Zürich

Druck: Buchdruckerei Winterthur AG

Photos: M. Bingler, Dietrich-Hilfiker, Swissair, Swissair Photo AG

Verwaltungsrat

Präsident	Ernst Schmidheiny	Industrieller, Céligny
Vizepräsidenten	*Prof. Eduard Amstutz Edgar Primault	Direktionspräsident der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer und der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung, Bern
Delegierter des Verwaltungsrates	Dr. Walter Berchtold	Direktionspräsident der Swissair, Zürich
Mitglieder	Dr. h.c. Jos. R. Belmont Guillaume Bordier *Dr. h.c. Samuel Brawand *Dr. Charles-Frédéric Ducommun *Emile Dupont Dr. Emmanuel Faillettaz Ing. Georg Fischer Dr. Ernst R. Froelich *Dr. Brenno Galli *Dr. Hugo Gschwind Ing. Fritz Gugelmann Eric Handschin *Henri Huber *Dr. Emil Landolt *Dr. Paul Meierhans *Dr. Markus Redli Peter Reinhart Arnold Rösselet Ing. Jacques de Saugy *Dr. Alfred Schaller Felix W. Schulthess Dr. Samuel Schweizer Theodor E. Seiler Georg Sulzer Dr. Charles Zoelly Dr. Hans P. Zschokke	Generaldirektor der Basler Transport-Versicherungs-Gesellschaft, Basel Banquier, Genève Direktor der Lötschbergbahn, Bern (bis 21.8.62) 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 Präsident des Bankrates der Schweizerischen Nationalbank, Lugano Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern Industrieller, Langenthal Industrieller, Liestal Regierungsrat, Bern (ab 21.8.62) Stadtpräsident, Zürich Regierungsrat, Zürich Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, Bern in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur Generaldirektor der Schweizerischen Bankgesellschaft, Zürich (ab 16.4.62) Directeur de la Société genevoise d'instruments de physique, Genève Regierungsrat, Basel Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich Präsident des Verwaltungsrates des Schweizerischen Bankvereins, Basel (bis 16.4.62) Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel (ab 16.4.62) Präsident des Verwaltungsrates der Gebrüder Sulzer AG, Winterthur Vizepräsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bankgesellschaft, Zürich (bis 16.4.62) Direktor der Firma J.R. Geigy AG, Basel

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

Verwaltungsrats- ausschuss	Ernst Schmidheiny Prof. Eduard Amstutz Edgar Primault Dr. Walter Berchtold Dr. Ernst R. Froelich Dr. Brenno Galli Ing. Fritz Gugelmann	Präsident Vizepräsident Vizepräsident
---	---	---

Kontrollstelle

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

1962 – wichtigste Zahlen



Verkehrsleistungen	1962	1961
Anzahl Flüge	35 655	34 322
Flugkilometer	37 597 561	35 601 653
Flugstunden	69 699	76 171
Angebotene tkm	385 074 926	304 202 407
Ausgelastete tkm	199 551 081	166 813 383
davon Passagier-tkm	159 365 034	128 349 616
Fracht-tkm	31 274 363	30 188 385
Post-tkm	8 911 684	8 275 382
Beförderte Etappenpassagiere	1 672 305	1 460 463
Durchschnittliche Reise eines Passagiers, in km	1 224	1 116
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	51,9 %	54,8 %
Sitzplatzauslastung	52,7 %	51,3 %
Kosten und Ertrag	1962	1961
	Fr.	Fr.
Gesamtertrag	462 411 594	377 031 422
Ertrag pro 100 angebotene tkm	120.10	123.95
Gesamtkosten	454 770 874	376 904 862
Kosten pro 100 angebotene tkm	118.10	123.90
Reingewinn des Geschäftsjahres	1962	1961
	Fr.	Fr.
	7 640 720	126 560

I. Allgemeiner Teil

Rationalisierung des Betriebes als erste Aufgabe

Im Laufe des Jahres 1962 hat die Swissair die Umstellung ihres Betriebes auf Strahlflugzeuge abgeschlossen. Die bestellten sieben Convair-990 Coronados und vier zusätzlichen Caravelles wurden uns abgeliefert; zwei Convair-990 gaben wir vertragsgemäss an SAS weiter, während die übrigen Einheiten ohne Verzug den Dienst in unserer Flotte aufnahmen. Alle restlichen Flugzeuge der Typen DC-6B und DC-7C wurden verkauft; dabei haben wir uns an einem DC-6B – wie auch an dem früher veräusserten DC-6A – bis zur vollständigen Bezahlung des Kaufpreises das Eigentum vorbehalten. Dank vorsichtiger Abschreibungspolitik liess sich bei den Verkäufen noch ein bescheidener Buchgewinn erzielen.

Die angestrebte Vereinfachung und relative Verbilligung des Betriebes, die wir in unserer Berichterstattung vor Jahresfrist als so dringlich bezeichnet hatten, ist damit eingetreten, zumal auch die technische Arbeitsteilung mit SAS in zweckmässiger Weise angepasst werden konnte. In Werften und Werkstätten sind viele Komplikationen aus der Übergangszeit weggefallen. Auch die Struktur des Besatzungskorps ist einfacher geworden; daraus ergibt sich eine Reduktion der Bestände, ein gleichmässiger Einsatz und für die Zukunft eine willkommene Erleichterung der Ausbildung.

Erst diese Bereinigung macht es uns möglich, aus der Wirtschaftlichkeit grosser und mittlerer Strahlflugzeuge den vollen Nutzen zu ziehen. Wir haben, soweit es die Umstände erlaubten, auch die weitere Bedingung erfüllt, dass solche Flugzeuge intensiv eingesetzt werden müssen. Von der erzielten Flugstundenzahl pro Einheit hängen die Gestehungskosten wesentlich ab. Im Durchschnitt des Jahres 1962 sind pro Flugzeug und Tag die folgenden Flugstundenzahlen (reine Flugzeit) erzielt worden:

DC-8	10,9 Stunden
Coronado	7,7 Stunden
Caravelle	6,9 Stunden
Convair-440	6,0 Stunden

Diese Werte sind für die Strahlflugzeuge befriedigend, zumal es sich bei den Coronados und der Hälfte der Caravelles um das erste Betriebsjahr handelt und die Standzeit für die Modifikation eines Coronados eingerechnet ist; die Ausnutzung der Metropolitans fällt etwas ab, weil diese Flugzeuge nun die Kurzstrecken mit kleinerem Verkehr zu bedienen haben. Wir hoffen, den Durchschnitt für die ganze Flotte in den kommenden Jahren noch etwas zu verbessern. Allerdings finden die Bemühungen um eine möglichst hohe Flugzeugausnutzung ihre Grenzen nicht nur in den verfügbaren Verkehrsrechten und der auf den einzelnen Linien gerechtfertigten Kapazität, sondern auch in den Anforderungen der Pünktlichkeit, welche leichter zu gewährleisten ist, wenn die Flugzeuge nur mässig beansprucht sind. Empfindlich beeinträchtigt werden könnte die Ausnutzung – und mit ihr die Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebs überhaupt –, wenn eine grössere Zahl von Flughafenverwaltungen dazu übergehen sollte, Start und Landung bei Nacht zu verbieten; durch solche Massnahmen können die Fluggesellschaften sehr geschädigt werden.

Zur Senkung der Gestehungskosten pro Leistungseinheit hat die strenge Durchführung des schon im Vorjahr eingeleiteten allgemeinen Sparprogramms, das sich nun auf allen Betriebsgebieten auswirken konnte, wesentlich beigetragen. Wir müssen mit bescheidenen Aufwendungen auskommen als viele unserer Konkurrenten, die auf Zuschüsse des Staates zählen können. Es liegt aber auch ein Ansporn darin, den Beweis erbringen zu müssen, dass eine im internationalen Linienverkehr tätige Luftverkehrsgesellschaft ohne Subventionen betrieben werden kann. Dass dort, wo es um die Flugsicherheit geht, nicht gespart werden darf, ist andererseits auch eine Selbstverständlichkeit.

Folgendes ist die Entwicklung unserer Flugbetriebskosten pro angebotenen Tonnenkilometer:

1958	Fr. 1.20
1959	Fr. 1.18
1960	Fr. 1.18
1961	Fr. 1.08
1962	Fr. –.97

Der nunmehr erreichte Stand bildet eine günstige Ausgangsbasis für die nächste Zeit.

Konkurrenzfähige Flotte

Wir verfügen nun über eine sehr moderne, den Bedürfnissen des Liniennetzes gut angepasste Flotte, die unsere Konkurrenzfähigkeit in allen Verkehrsgebieten sicherstellt. Weit ausser der grössten Teil unserer Leistung wird durch die Strahlflugzeuge der Typen DC-8, Convair Coronado und Caravelle erbracht. Nach wie vor sind alle diese Flugzeuge mit denjenigen von SAS standardisiert und damit ohne weiteres auswechselbar, was sich zu wiederholten Malen günstig ausgewirkt hat. Wo sich der Einsatz von Strahlflugzeugen wegen kurzer Distanzen und bescheidenen Verkehrsaufkommens nicht lohnt, verwenden wir weiterhin den zuverlässigen, beim Publikum nach wie vor beliebten Convair Metropolitan. Die letzten uns verbliebenen DC-3-Einheiten, die wir auswärts überholen lassen, werden meist auf Schulflügen eingesetzt; in absehbarer Zeit wird dieser Typ gänzlich ausscheiden müssen.

Alle drei Strahlflugzeugtypen erfüllen wirtschaftlich und technisch die in sie gesetzten Erwartungen. Beim Convair Coronado stellten sich die üblichen Probleme der Einführungszeit, deren Lösung vom technischen Standpunkt im ersten Betriebsjahr befriedigend gefördert werden konnte, wenn auch etwelche Verspätungen und einige Kursausfälle nicht zu vermeiden waren. Zur Verbesserung der Flugleistungen werden an den Coronados, auf Kosten der Herstellerfirma, Modifikationsarbeiten durchgeführt. Das Resultat ist überzeugend; der umgebaute Coronado (als Convair-990A bezeichnet) erreicht die von General Dynamics seinerzeit garantierte Geschwindigkeit – womit er zum schnellsten Verkehrsflugzeug der Gegenwart wird –, und die kommerzielle Nutzlast auf Etappen von kritischer Länge übersteigt die zugesicherten Werte sogar beträchtlich. Der niedrige Treibstoffverbrauch dieses Flugzeugs hat sich in der Betriebsrechnung vorteilhaft ausgewirkt. Der Komfort, den der Coronado bietet, wird von unseren Passagieren anerkennend hervorgehoben.

Entwicklung von Produktion und Einnahmen

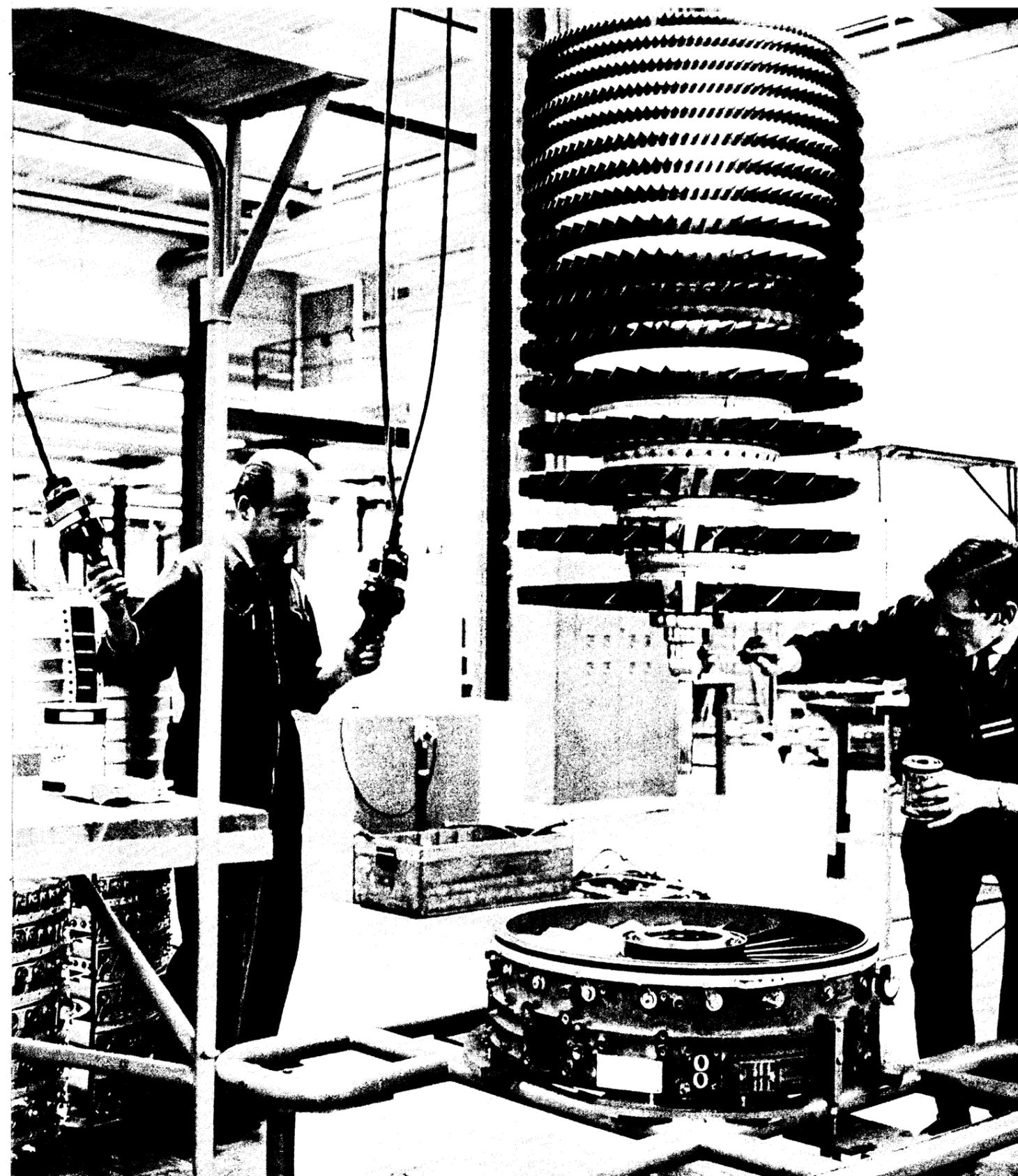
Der Flottenzuwachs hat wiederum zu einer erheblichen Ausweitung unserer Produktion geführt. Die Zahl der angebotenen Tonnenkilometer ist von 304,2 Millionen im Jahre 1961 auf 385,1 Millionen im Berichtsjahr gestiegen, also um 27 Prozent. In den einzelnen Verkehrsgebieten war die Zunahme allerdings sehr unterschiedlich; sie betrug:

auf dem Nordatlantik	16 Prozent
auf dem Südatlantik	59 Prozent
im Fernen Osten	64 Prozent
im Mittleren Osten	27 Prozent
in Europa	19 Prozent

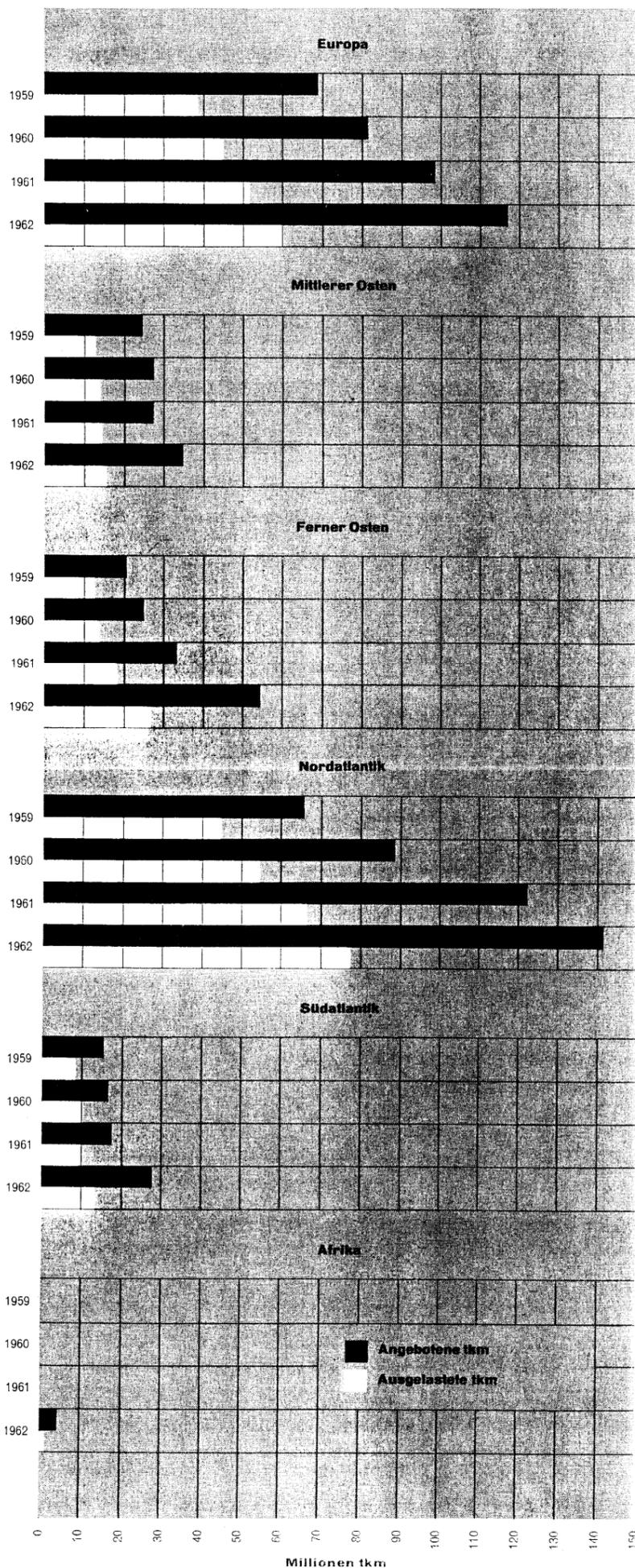
Neu aufgenommen wurde, mit zunächst einem Flug pro Woche, eine Linie nach Lagos und Accra in Westafrika; auf ihr wurden 4,4 Millionen Tonnenkilometer angeboten.

Während die Fracht- und die Posttransporte mit 4 bzw. 8 Prozent nur in bescheidenem Masse zugenommen haben, ist der Passagierverkehr um 24 Prozent angewachsen, was der Erhöhung des Sitzplatzangebotes reichlich entspricht. Die Sitzplätze waren im Durchschnitt zu 52,7 Prozent besetzt, gegenüber 51,3 Prozent im Vorjahr. Der Gesamtauslastungsgrad im Linienbetrieb ging dagegen von 54,8 auf 51,9 Prozent zurück.

Montage des Kompressors eines Coronado-Triebwerkes



Entwicklung von Angebot und Nachfrage nach Verkehrsgebieten 1959—1962



Wegen der bedeutenden Zunahme des Passagierverkehrs haben sich auch die Streckeneinnahmen befriedigend entwickelt. Mit 376,8 Millionen Franken lagen sie um 19 Prozent über dem Ergebnis des Vorjahres. Pro ausgelasteten Tonnenkilometer ist der Streckenertrag indessen doch um 1 Prozent zurückgegangen.

Der eigentliche Flugbetrieb, der 1960 und 1961 leicht defizitär gewesen war, schloss diesmal mit Gewinn ab, obschon die Swissair noch niemals mit einem so niedrigen Gesamtauslastungsgrad gearbeitet hat.

Finanzieller Erfolg in den einzelnen Verkehrsgebieten

Während im Jahre 1961 nur der Nordatlantikverkehr einen Flugbetriebsgewinn ergeben hatte, ist nun das Bild etwas ausgeglichener. Zwar steht der Nordatlantik, mit einem nochmals verbesserten Resultat, wiederum an der Spitze aller Verkehrsregionen. Neben ihm weisen jetzt aber auch der Mittlere und der Ferne Osten einen Gewinn aus. Der Südatlantik verzeichnet einen kleinen Verlust. Dieser ist jedoch ausschliesslich auf den Betrieb mit DC-7C in den beiden ersten Monaten des Jahres zurückzuführen; seit dem Einsatz des Coronados wurden auch hier die Kosten voll gedeckt, obschon wir in Brasilien wegen der Entwertung des Cruzeiro bedeutende Einbussen erlitten. Immer noch defizitär ist leider der Flugbetrieb in Europa, wenn auch im Vergleich zum Vorjahr das Resultat etwas günstiger geworden ist; der Verlust in diesem Gebiet beträgt insgesamt 4,5 Prozent des Umsatzes. Dass die Linie nach Westafrika im ersten Betriebsjahr noch nicht gewinnbringend sein konnte, war zu erwarten.

Jahresergebnis

Da nicht nur der eigentliche Flugbetrieb, sondern auch die Nebenleistungen für Dritte mit Überschüssen abgeschlossen haben, dürfen wir ein Gesamtergebnis vorlegen, das die Ausrichtung einer Dividende von 5 Prozent und einige erwünschte Zusatzabschreibungen gestattet. Wir freuen uns, damit das Vertrauen zu honorieren, das uns die Aktionäre in der schwierigen Übergangszeit bekundet haben.

Blick in die Zukunft

Wenn der Friede in der Welt nicht ernstlich gestört wird, ist damit zu rechnen, dass der Luftverkehr im gesamten weiter zunimmt. Es fehlt allerdings nicht an wirtschaftlichen Störfaktoren, die bewirken dürften, dass in den einzelnen Verkehrsregionen die Entwicklung ungleich verlaufen wird.

Im Jahre 1963 wird unsere angebotene Kapazität nur um wenig grösser sein als 1962. Wir arbeiten mit der gleichen Flotte weiter. Ein leichter Produktionszuwachs ergibt sich nur aus dem Umstand, dass 1962 mehrere unserer Strahlflugzeuge noch nicht das ganze Jahr im Einsatz waren. Die Bestellung eines vierten DC-8 wird sich kapazitätsmässig erst 1964 auswirken.

Damit tritt die Swissair wieder in eine Phase der Konsolidierung ein. Sie sollte uns gestatten, die Betriebsorganisation auszufeuern und allmählich die Auslastung der Flugzeuge wieder zu verbessern, obschon auf gewissen Linien die Konkurrenz sich weiter verschärft.

Die Kostenkontrolle wird ein zentrales Anliegen bleiben. Leider ist ein bedeutendes Ansteigen der Materialkosten vorauszusehen. Noch wesentlich schwerer wiegt in unserem Haushalt die Steigerung der Personalkosten. Sie ist, wie später ausgeführt wird, sehr beträchtlich. Wir hoffen, es werde sich die Einsicht durchsetzen, dass ein gesundes Masshalten auch in dieser Beziehung notwendig ist, im Interesse des eigenen

Unternehmens wie der schweizerischen Volkswirtschaft. Die Selbsterhaltung der Swissair auf weitere Sicht hat zur unabdingbaren Voraussetzung, dass die Gesellschaft zu konkurrenzfähigen Kosten arbeitet. Jetzt schon müssen wir damit rechnen, dass uns im Jahre 1963 die Leistungseinheit etwas teurer zu stehen kommen wird als im Berichtsjahr und dass somit der Ausgleich durch höhere Einnahmen gefunden werden muss. Ein Nachlassen des Willens zum sparsamen Haushalten kann deshalb in unserer Organisation nicht geduldet werden.

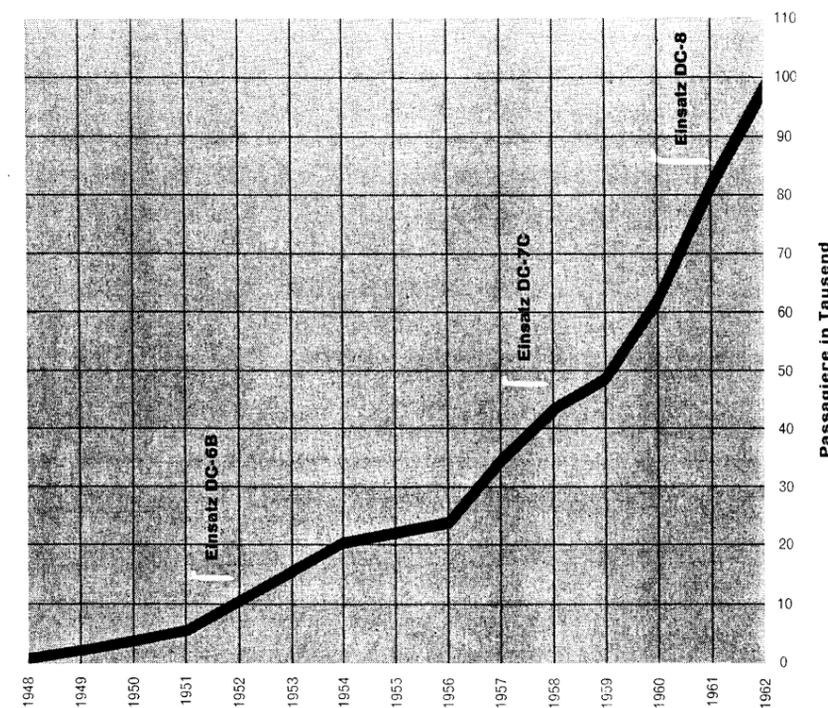
Es wäre noch verfrüht, hier im einzelnen auf die Probleme einzugehen, welche etwa auf Anfang des nächsten Jahrzehnts die angekündigte Einführung von Überschall-Verkehrsflugzeugen mit sich bringen dürfte. Die Swissair gehört sicherlich nicht zu den Befürwortern des Wettrennens unter den Flugzeugproduzenten. Sie hält dafür, dass dem Publikum auf viele Jahre hinaus besser gedient wäre, wenn ihm die Luftverkehrsgesellschaften häufigere, zuverlässigere und billigere Verbindungen im gegenwärtig erreichten Geschwindigkeitsbereich bieten würden. Wichtiger als Überschallflug wären namentlich Landehilfen, welche auch bei den schlechtesten Wetterverhältnissen zu landen gestatten. Bei aller Zurückhaltung sieht die Swissair aber keinen Grund, sich durch die technische Entwicklung entmutigen zu lassen. Sie wird danach trachten, die verbleibende Zeitspanne zur Festigung ihrer Verkehrsposition und ihres Finanzhaushalts zu verwenden, um dann für das Neue gerüstet zu sein, wenn der Augenblick zu wichtigen Entscheidungen kommt.

II. Verkehr und Verkauf

Europa

Wir haben im Berichtsjahr die Zahl der direkten Kurse, welche Zürich und Genf mit den europäischen Wirtschaftszentren und den bevorzugten Feriengengebieten verbinden, kräftig erhöht. Daraus ergab sich auch die sehr erwünschte Entlastung des Abschnittes Zürich-Genf, der mehr und mehr zu einem «Flaschenhals» geworden war. Neue direkte Linien wurden geschaffen zwischen Zürich und Barcelona, Palma sowie Hamburg, zwischen Genf und Kopenhagen und zwischen Basel und München. Basel ist nun auch direkt mit Genf verbunden. Gegen Jahresende wurde ferner ein Frachtkurs nach London mit Metropolitan eingeführt. Mit Caravelle bedienten wir erstmals regelmässig Madrid, Lissabon, zeitweise Barcelona, Palma, Manchester (Nachtkurs), Amsterdam und Wien. Obwohl durch langdauernde Schlechtwetterlagen im November und Dezember erheblich beeinträchtigt, hat der Europaverkehr im ganzen den Erwartungen entsprochen.

Entwicklung des Nordatlantik-Passagierverkehrs 1948—1962



Mittlerer Osten

Während im Winter 1961/62 der Mittlere Osten noch vorwiegend mit Caravelle und Convair-880M bedient wurde, bringen wir seit Beginn des Sommerflugplanes überall in diesem Gebiet den Convair-990 Coronado zum Einsatz. Die Flugfrequenzen wurden etwas reduziert und gleichzeitig die Streckenführung an einigen Punkten geändert. So wird, nach mehrjährigem Unterbruch, seit dem 1. April Abadan wieder angefliegen; auch Kharطوم und Dhahran sind wieder ins Swissair-Netz eingegliedert. Hingegen zwangen technische Gründe zum vorübergehenden Verzicht auf die Bedienung von Damaskus. Andauernde wirtschaftliche und politische Spannungen in gewissen Ländern lassen den mittelöstlichen Markt leider nicht zur Ruhe kommen. Dagegen kann die Situation hinsichtlich der Preisunterbietungen, wie sie in dieser Verkehrsregion bisher häufig vorgekommen waren, wieder zuversichtlicher beurteilt werden, seit im Oktober 1962 die IATA den ernstlichen Willen zum Durchgreifen bekundet hat.

Ferner Osten

Der Erfolg unserer Strahlflugzeuge hielt im ersten Halbjahr an; zeitweilig beförderten wir mehr als doppelt so viele Passagiere wie in den entsprechenden Wochen des Jahres 1961. Nach den drastischen Ausreisebeschränkungen, welche Indien zur Einsparung von Devisen verfügte, ging der Passagierverkehr seit dem



Monat Juli aber zurück. Dafür war in der zweiten Jahreshälfte eine erfreuliche Zunahme der Fracht festzustellen. Insgesamt gelang es, den Betrieb der Linie nach Tokio rentabel zu halten.

Nordatlantik

Unser Nordatlantikverkehr hat sich 1962 in erfreulicher Weise erholt, begünstigt durch die gute Wirtschaftslage in den USA und in Europa. Die Einführung eines täglichen Kurses von Zürich nach New York ohne Zwischenlandung wirkte sich sehr positiv aus. Diese Neuerung trug dazu bei, dass die Auslastung auch in den verkehrsschwachen Monaten ein gutes Mittel erreichte. Am 17. Mai wurde die neue Linie Zürich-Montreal-Chicago mit zwei wöchentlichen Kursen in jeder Richtung eröffnet. Naturgemäss erreichte ihr Verkehr im ersten Betriebsjahr noch nicht das auf längere Sicht erwartete Ausmass. Der gesamte Passagierverkehr über den Nordatlantik konnte gegenüber dem Vorjahr um 20 Prozent gesteigert werden. Für unsern Jahresabschluss war diese Entwicklung von wesentlicher Bedeutung.

Südatlantik

Die Ablösung des DC-7C durch den Convair Coronado hat eine erfreuliche Entwicklung unseres Verkehrs mit Südamerika gebracht, obwohl die dortigen unsicheren Marktverhältnisse sich nicht wesentlich änderten und ein harter Konkurrenzkampf andauert. Leider erhielten wir von Brasilien die Bewilligung zur Bedienung von São Paulo nicht mehr. Hingegen konnte die Linie ab 26. August nach Santiago de Chile verlängert werden. Die Verkehrsentwicklung an sich kann auch in diesem Gebiet zuversichtlich beurteilt werden; es bleiben aber die schweren Sorgen wegen der Schwierigkeiten, Einnahmen aus gewissen Ländern heimzuschaffen, und wegen der ständigen Entwertung der dort liegenden Gelder.

Afrika

Die Mitte Mai eingeführte Swissair-Linie nach Westafrika, mit einem Kurs pro Woche, berührte anfänglich Tripolis, Lagos und Accra. Aus verschiedenen Gründen verzichteten wir indes seit Mitte Juni auf die Zwischenlandung in Tripolis. Nach zunächst schwachen Resul-

taten zeigte die Linie im zweiten Halbjahr eine erfreuliche Verkehrsbelebung, die günstige Aussichten für die Zukunft eröffnet. Wir hoffen, es werde 1963 gelingen, von Nigeria die Bewilligung für einen zweiten Wochenkurs zu erhalten.

Fracht und Post

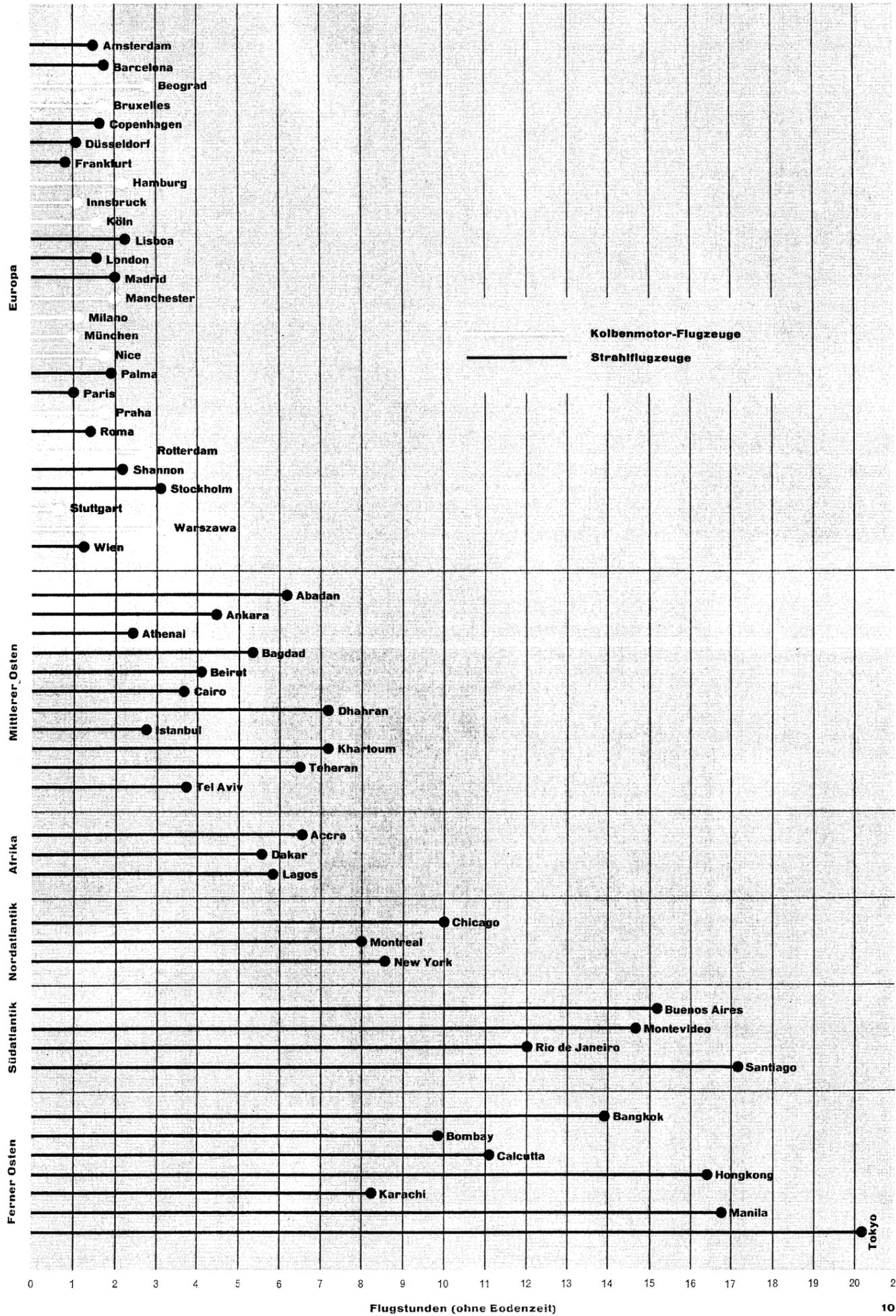
Im Gegensatz zur Entwicklung bei andern Gesellschaften verzeichnete bei uns der Frachtverkehr eine geringere Zuwachsrate als der Passagierverkehr. Zweifellos hat es sich finanziell gelohnt, beim Übergang auf Strahlflugzeuge das Schwergewicht auf den Personenverkehr als einträglichsten Geschäftszweig zu legen. Der Frachtertrag als solcher ist aber hinter den Erwartungen zurückgeblieben.

In den einzelnen Regionen hat sich dabei das Frachtgeschäft recht verschieden gestaltet. Am erfreulichsten war das Bild im Fernen Osten. Der Mittlere Osten zeigte zunächst mässige Resultate, doch trat in der zweiten Hälfte des Jahres eine bedeutende Verbesserung ein. Sonst ist die Zunahme der beförderten Fracht

gegenüber 1961 bescheiden geblieben; auf dem Südatlantik hatten wir sogar einen Rückgang zu verzeichnen. Änderungen in der Tarifstruktur haben bewirkt, dass sich der Akzent immer mehr auf Sammelsendungen verschob; dies wiederum führte zu einer Zusammenballung der Frachtlieferungen an bestimmten Wochentagen, während an andern die Nachfrage abnahm. Die ungleichmässige Verteilung der Frachtsendungen ist bei unserer Betriebsform ein Nachteil; unsere Flugzeiten sind, vor allem auf der Nordatlantikroute, auf die Bedürfnisse des Passagierverkehrs ausgerichtet und liegen für die Fracht teilweise nicht günstig.

Es ist leichter, diesen Mangel zu erkennen, als ihm abzuwehren. Mit dem Einsatz spezieller Frachtflugzeuge liesse sich bestimmt das Frachtgeschäft erheblich ausweiten und könnten namentlich auch die ganz grossen Sammelsendungen aufgenommen werden. Die schwierige Frage ist indessen, wie weit für unsere Gesellschaft, bei den gegenwärtigen und den voraussehbaren Frachttarifen, ein solcher Betrieb rentabel wäre. Unsern DC-6A haben wir vor zwei Jahren verkauft, weil sich mit ihm keine Rendite mehr erzielen liess. Moderne

Destinationen und Flugzeiten ab letztem Abgangsort in der Schweiz



grosse Frachtflugzeuge mit Turbinenantrieb erfordern sehr hohe Investitionen und haben eine enorme Transportkapazität, für deren Ausschöpfung eine vernünftige Gewissheit bestehen sollte. Es kann sich für uns nicht darum handeln, uns um jeden Preis einen bestimmten Marktanteil zu sichern. Wir wollen nicht hinter der Entwicklung zurückbleiben, aber auch nicht einen Weg einschlagen, der wahrscheinlich zu finanziellen Verlusten führen würde. Diese Probleme beschäftigen unsere Geschäftsleitung in zunehmendem Masse; die Lösung kann im jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorausgesagt werden.

Der Postverkehr hat im Berichtsjahr zunächst befriedigend zugenommen. In den letzten Monaten mussten wir aber einen Rückgang feststellen. Zum Teil liegt dies daran, dass mit dem Entstehen neuer Staaten und der Ausdehnung früher nur lokal tätiger Luftverkehrsgesellschaften sich die Postmengen auf den Linien des Weltluftverkehrs mehr verteilen. Es bedarf auch hier neuer Anstrengungen, um die Stellung der Swissair zu wahren.

Aussenvertretungen

In Accra, Montreal, Santiago de Chile, Boston, Buffalo, Milwaukee und Tripolis wurden neue Vertretungen eröffnet, während diejenige von Port Said aufgehoben wurde. Die Vertretung in Beirut wurde zusammengelegt mit der Regionalvertretung Mittlerer Osten, diejenige von Hong Kong mit der Regionalvertretung Ferner Osten. Am Ende des Berichtsjahres hatte die Swissair insgesamt 88 Auslandvertretungen.

Tarife

Nachdem die Tarifunterbietungen vieler Gesellschaften, über die wir schon wiederholt berichten mussten, nachgerade ein unerträgliches Mass erreichten, äusserten an der Jahresversammlung der IATA zahlreiche Sprecher der Gesellschaften ernste Bedenken über diese Entwicklung und legten ein erneutes Versprechen der Vertragstreue ab. Innerhalb der IATA wurden verschiedene Massnahmen zur Bekämpfung der Unterbietungen ergriffen. Mit Genugtuung darf ein beachtlicher Erfolg dieser Bemühungen verzeichnet werden.

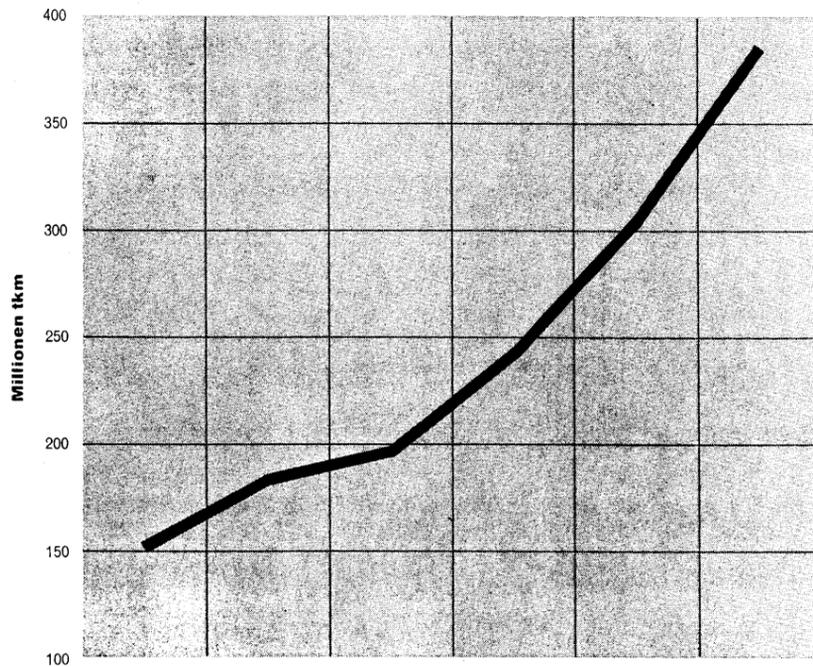
An den Tarifkonferenzen der IATA zeigte sich, dass die Sorge um das Gleichgewicht zwischen Kosten und Erträgen eine allgemeine Senkung der Passagiertarife einstweilen nicht erlaubt. Gemessen an der Kaufkraft des Geldes ist jedoch das Fliegen weiterhin billiger geworden. Leichte Erhöhungen einzelner Tarife fallen daher kaum ins Gewicht.

Das im Herbst 1961 auf dem Nordatlantik eingeführte Frachtratensystem mit besonders niedrigen Ansätzen bei sehr grossen Versandmengen hat zwar den Sammelverkehr gefördert, die Zuwachsrate des Frachtverkehrs aber im ganzen kaum gehoben. Die Luftverkehrsgesellschaften zogen daraus nur ungenügende Einnahmen. Die letzte IATA-Konferenz nahm deshalb einige Korrekturen vor, die sich auch für unsere Gesellschaft günstig auswirken dürften. Innerhalb Europas wurden die Frachtraten vereinfacht durch Zusammenfassung von Hunderten einzelner Spezialtarife auf wenige Hauptgruppen. Dies erleichtert die Anwendung durch die Frachtkundschaft.

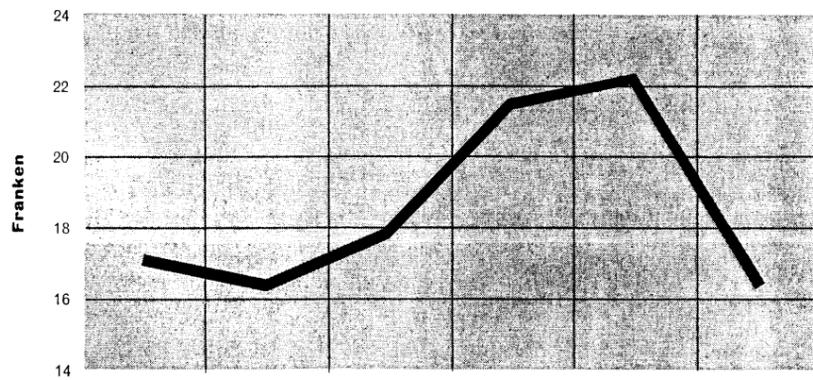


Junger Westafrikaner

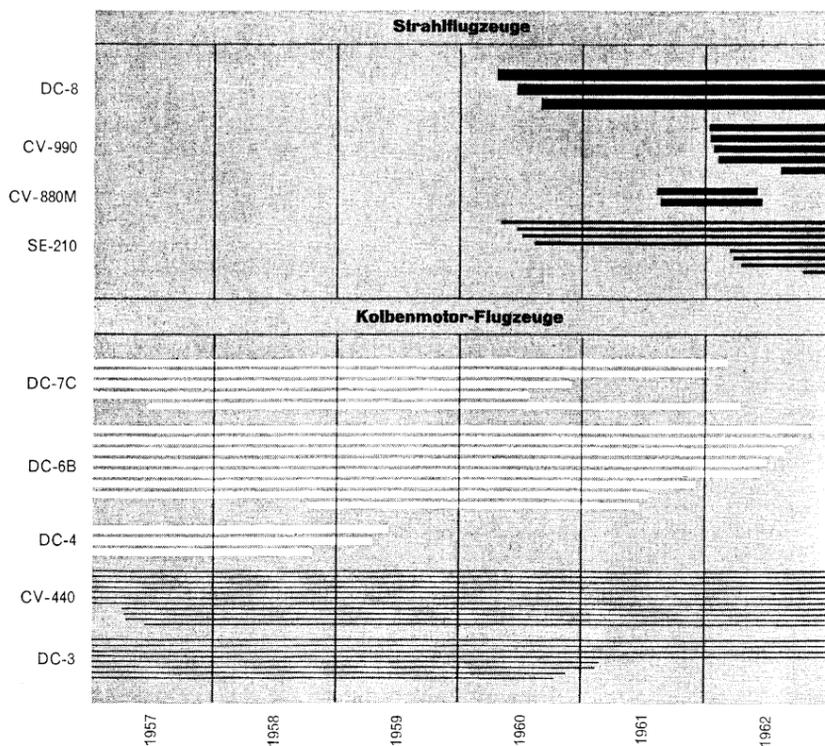
Offerierte Tonnenkilometer in den Jahren 1957—1962



Kosten des technischen Betriebes pro 100 offerierte tkm 1957—1962



Flottenentwicklung in den Jahren 1957—1962



III. Betrieb

Mit der Einführung des Convair-990 Coronado wurden im Berichtsjahr die grundlegenden Umschulungen auf Strahlflugzeuge im wesentlichen abgeschlossen. 105 Piloten absolvierten einen Umschulungskurs, während 290 Piloten in Ergänzungskursen auf den letzten Stand der Ausbildung gebracht wurden. Für fremde Gesellschaften führten wir sieben Piloten-Umschulungskurse durch. Auch Navigatoren und Bordmechaniker sowie Kabinenpersonal hatten verschiedene Umschulungs- und Ausbildungskurse zu bestehen. Der Hauptakzent der Pilotenkurse lag auf den Umschulungen auf Caravelle und Coronado. Dass im Schulbetrieb mit Strahlflugzeugen insgesamt mehr als 2000 Landungen, teils bei schlechtesten Wind- und Sichtverhältnissen, ohne Zwischenfall durchgeführt wurden, stellt der Einsatzbereitschaft und den Fähigkeiten der Operationsleiter und Fluglehrer ein glänzendes Zeugnis aus.

Die Reduktion der Anzahl unserer Flugzeugtypen hatte bemerkenswerte Auswirkungen auf die Besatzungsbestände. 36 Piloten sind im Laufe des Jahres ausgeschieden, während aus der Schweizerischen Luftverkehrsschule 11 Piloten in unseren Dienst traten, was eine Reduktion des Pilotenkörpers um 25 Piloten ergibt. Der Bestand an Navigatoren wurde um 8 verringert. Bei den Bordmechanikern konnte der Bestand im ersten Halbjahr in drei Etappen abgebaut werden; insgesamt sind 26 Bordmechaniker ausgeschieden. Der Anteil der ausländischen Piloten am ganzen Pilotenbestand beträgt noch 19,5 Prozent.

Von schweren Unfällen sind wir auch dieses Jahr wieder verschont geblieben. Einige Betriebszwischenfälle sind allerdings eingetreten, doch entstand dabei nur Sachschaden.

Der Aufbau des mit dem SAS gemeinsam betriebenen Fernschreibnetzes wurde fortgesetzt und steht vor seinem vorläufigen Abschluss. Fernschreibzentralen in Frankfurt, Genf-Flughafen, Zürich, Zürich-Flughafen und Beirut wurden von der Swissair ausgebaut, übernommen oder neu errichtet, während die Zentrale Paris an das SAS übergeben wurde. Die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, die wir bei den Fernmeldediensten unter grossen Anstrengungen erreichen, wird leider immer wieder in Frage gestellt durch das ständige Ansteigen der Landetaxen und Flugsicherungsgebühren, welche wir entrichten müssen.

Seit dem Herbst 1962 führen wir den Zubringerdienst zwischen Stadtterminus und Flughafen in Zürich ausschliesslich mit eigenen Autobussen durch. Die elf Fahrzeuge mit je 45 Plätzen, welche programmgemäss abgeliefert wurden, bewähren sich gut.

IV. Flotte und technischer Betrieb

Am Ende des Berichtsjahres setzte sich die Flotte der Swissair wie folgt zusammen:

3 DC-8
5 Convair-990 Coronado
8 SE-210 Caravelle
11 Convair-440 Metropolitan

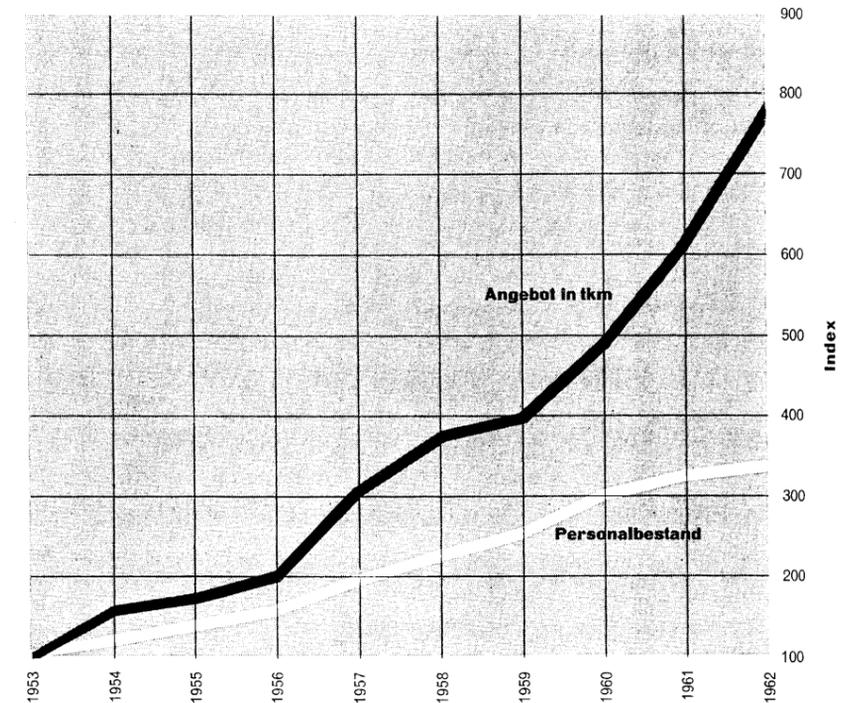
Zu Schulungszwecken standen im gleichen Zeitpunkt drei DC-3, ein Pilatus P-3 und zwei Piaggio P-149E zur Verfügung. Die DC-3 hatten auch noch einige Lokaldienste innerhalb der Schweiz zu versehen.

Für den technischen Betrieb hat die einfachere Zusammensetzung unserer im internationalen Verkehr verwendeten Flotte zu einer erfreulichen Entwicklung geführt. Wie die Darstellung auf Seite 12 zeigt, waren die Unterhaltskosten pro angebotenen Tonnenkilometer in der Phase der Umstellung vom Kolbenmotorflugzeug auf das Strahlflugzeug (1960/61) merklich angestiegen. Trotz höheren Unterhaltskosten pro Strahlflugzeugeinheit sinken sie, auf die ganze Flotte bezogen, seit Herbst 1961 wieder ab und haben etwa den Stand von 1958 erreicht.

Im Herbst 1962 beschloss der Verwaltungsrat, ein viertes Flugzeug des Typs DC-8 zu bestellen. Es wird mit Doppelstromtriebwerken ausgerüstet sein, die ihm dank geringerem Treibstoffverbrauch eine grössere Reichweite verleihen und namentlich Direktflüge Schweiz-New York mit Vollast zu jeder Jahreszeit ermöglichen. Der Umbau eines unserer jetzigen DC-8 auf Doppelstromtriebwerke ist für den nächsten Winter vorgesehen. Damit werden wir ab 1964 über zwei DC-8 der bisherigen und zwei der neuen Version verfügen und in der Lage sein, mit der Verkehrsentwicklung Schritt zu halten sowie dem Bedürfnis nach vermehrten Langstreckenflügen ohne Zwischenhalt zu genügen.

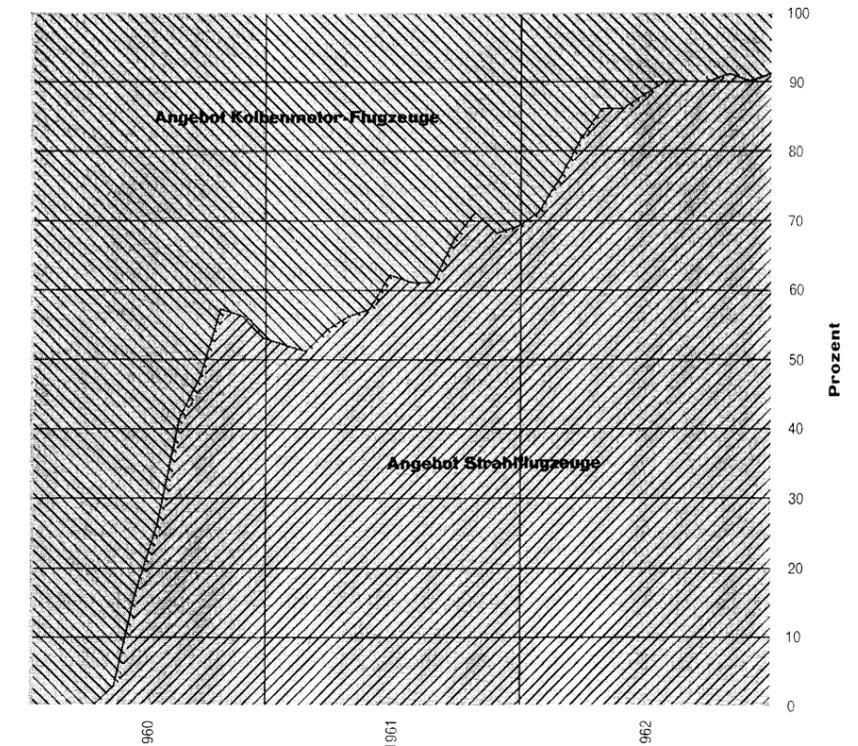
Die bereits erwähnten Modifikationsarbeiten am Convair Coronado umfassen Änderungen an den Triebwerksgondeln, der Flügel Nase und der Verschalung beim Übergang vom Flügel zum Rumpf. Der Totalaufwand für diese während einer mehrwöchigen Standzeit in der neuen Werft Kloten ausgeführten Änderungen betrug für das erste Flugzeug rund 20000 Arbeitsstunden. Dass die Herstellerfirma nicht nur die Kosten übernimmt, sondern namentlich auch durch Entsendung von Fachleuten sich ihrerseits sehr um den Erfolg dieser Arbeiten bemühte, darf hier anerkennend hervorgehoben werden.

Indexvergleich Angebot und Personalbestand 1953—1962



Kurz vor Jahresende konnte noch ein in unserem Auftrag vom SAS vorgenommener Umbau der Flügel Nase an einem unserer DC-8-Flugzeuge abgeschlossen werden. Der angestrebte Erfolg – eine Verbesserung der Flugleistungen, welche wiederum zu einer Erhöhung der Nutzlast auf unseren Nordatlantikflügen führt – wurde nach den ersten Betriebserfahrungen erreicht.

Prozentualer Anteil des Jet-Verkehrs am Gesamtverkehr 1960—1962



V. Personelles

Am Jahresanfang beschäftigten wir 7458, am Jahresende 8039 Personen. In der letzteren Zahl sind aber mehr Halbtagsangestellte als früher inbegriffen; auch sind wir aus Gründen der Beweglichkeit dazu übergegangen, zur Lösung vorübergehender Probleme kurzfristige Anstellungen vorzunehmen. Die Bestandeszunahme von 7,8 Prozent erscheint bescheiden im Vergleich zur Vermehrung der angebotenen Tonnenkilometer um 27 Prozent. Erfreulich ist dabei, dass der Personalwechsel wieder leicht zurückgegangen und der grösste Teil des Personals uns treu geblieben ist. Von dem in der Schweiz tätigen Bodenpersonal waren nie mehr als 10 Prozent Ausländer.

Da sich bei der Anstellung des Personals der Mangel an Wohnraum in der Umgebung des Flughafens ungünstig auswirkt, widmet sich nun eine eigene Dienststelle der Wohnraumbeschaffung. Die uns nahestehende Siedlungsgenossenschaft Luftverkehr begann Mitte 1962 mit der Erstellung von 184 Wohnungen in Embrach, die ab Juni 1963 bezogen werden können.

In den Verhandlungen über die Anstellungsbedingungen, welche mit den beiden Verbänden des Bodenpersonals in der Schweiz und drei Vereinigungen des fliegenden Personals geführt wurden, standen erneut Teuerungsausgleich und Realloohnerhöhung im Vordergrund. Die Gespräche mit den Vertretern des fliegenden Personals waren am Jahresende noch nicht abgeschlossen. Von den beiden Verbänden des Bodenpersonals hat sich der eine zur Verständigung bereit gefunden. Der andere verwarf unsern endgültigen Vorschlag, obgleich sich aus ihm für das Bodenpersonal, neben den vertraglichen Dienstalterszulagen, eine Erhöhung der Salär- und Personalversicherungsaufwendungen um 8,5 Prozent ergibt, was den schweizerischen Durchschnitt übertrifft. In der Folge kündigte dieser Verband, der einen Fünftel unseres Bodenpersonals vertritt und dem Prinzip des Leistungslohnes nicht gewogen ist, den bestehenden Gesamtarbeitsvertrag auf Mitte 1963.

Der Bestand an Lehrlingen konnte gegenüber 1961 von 103 auf 153 erhöht werden. Die Lehre schlossen im Berichtsjahr 26 kaufmännische und technische Lehrlinge erfolgreich ab. Fachliche Ausbildung der Mitarbeiter und Kaderschulung nahmen daneben ihren Fortgang.

Eine leichte Verbesserung der Altersrenten der dienstältesten Mitarbeiter konnte aus eigenen Mitteln der Allgemeinen Pensionskasse erreicht werden. Die Alters- und Hinterlassenenfürsorge verschiedener Personalkategorien bedarf indes eines weiteren Ausbaues. Für das Personal in den USA wurde im Berichtsjahr eine den dortigen Verhältnissen angepasste separate Pensionskasse geschaffen. Dem Personal in der Schweiz und dem ins Ausland versetzten Personal konnten neue Möglichkeiten der Krankenversicherung geboten werden.

Am erfreulichen Resultat des Berichtsjahres hat die Bereitschaft, mit welcher unsere Mitarbeiter den hohen Anforderungen entsprachen, entscheidenden Anteil. Die Geschäftsleitung und das gesamte Personal der Swissair in der Schweiz und im Ausland verdienen dafür Dank und Anerkennung.

VI. Verwaltungsrat

Die Generalversammlung vom 16. April 1962 wählte in den Verwaltungsrat die Herren Arnold Rösselet, Generaldirektor der Schweizerischen Bankgesellschaft, Zürich, und Theodor E. Seiler, Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel. Als Nachfolger von Herrn Dr. h. c. Samuel Brawand, der aus der Regierung des Kantons Bern zurücktrat, wurde Herr Henri Huber, Regierungsrat, Bern, in den Verwaltungsrat abgeordnet. Für seine langjährige Mitarbeit im Verwaltungsrat der Swissair sei Herrn Dr. Brawand auch hier der beste Dank ausgesprochen.

Mit dem Datum der kommenden Generalversammlung läuft die Amtsdauer der folgenden Mitglieder des Verwaltungsrates ab:

Dr. h. c. Jos. R. Belmont
Dr. Emmanuel Faillettaz
Ing. Jacques de Saugy

Gemäss Artikel 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

VII. Bemerkungen zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Zufolge der beschriebenen Flottenergänzungen erhöhte sich im Berichtsjahr die Bilanzsumme um 78 Millionen Franken auf 497 Millionen Franken.

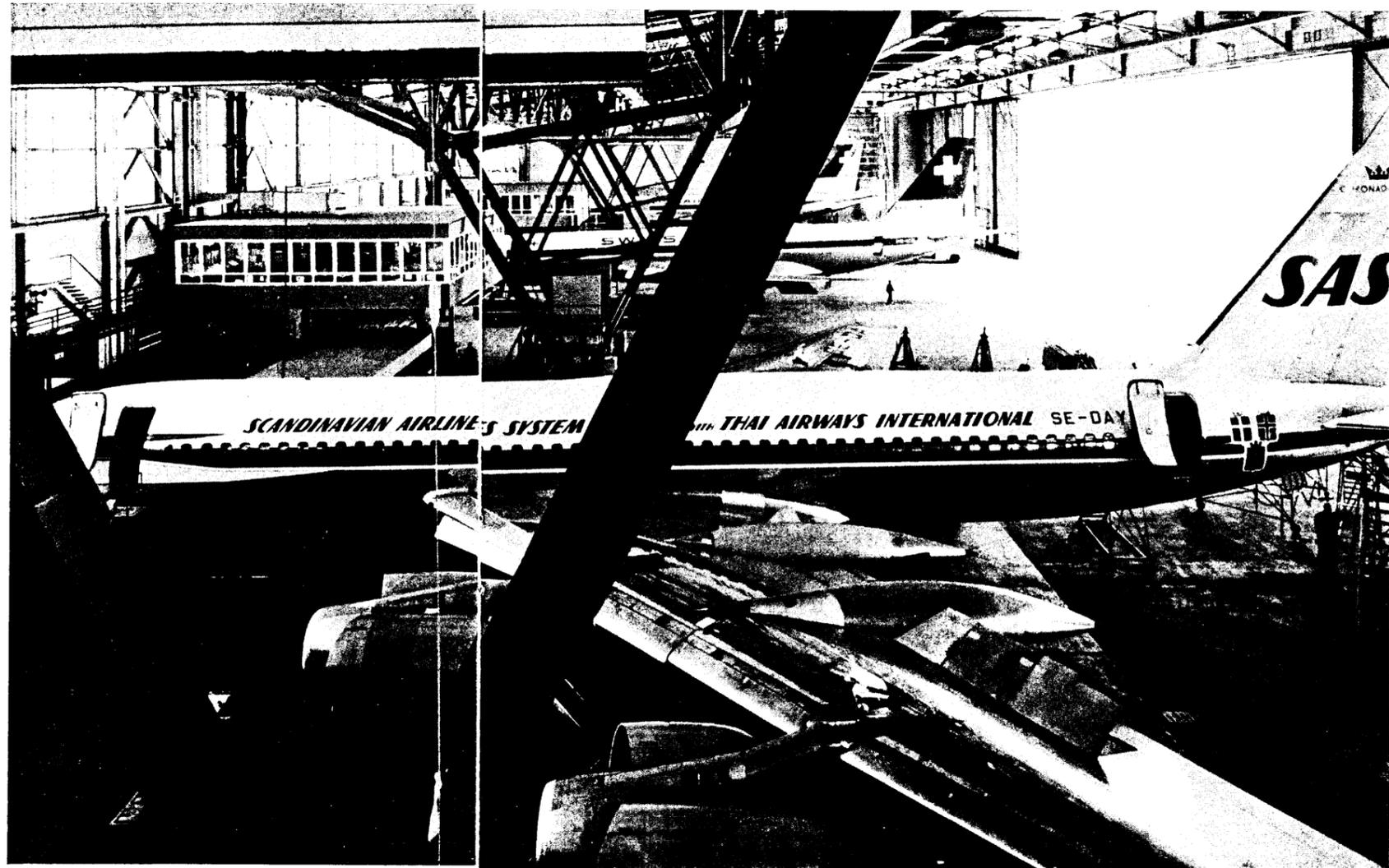
In den **Aktiven** zeigt der Buchwert des Flugzeugparkes eine Erhöhung um 158 Millionen Franken. Der Zuwachs wäre noch ausgeprägter gewesen, wenn nicht Kolbenmotorflugzeuge und verschiedenes Material mit einem Restbuchwert von rund 10 Millionen Franken veräussert worden wären. Ausserdem wirkt sich hier die weiter unten erwähnte ausserordentliche Abschreibung auf den Metropolitans und dem Ersatzmaterial für Kolbenmotorflugzeuge aus.

Der starken Steigerung des Anlagewertes der Flugzeuge steht eine Verminderung der geleisteten Vorauszahlungen von 95 Millionen Franken auf 9 Millionen Franken gegenüber.

Die übrigen Bilanzpositionen weisen nur kleinere Veränderungen auf. Da die Bereitstellung zusätzlicher Räumlichkeiten im Jahre 1962 geringere Investitionen als in den Vorjahren erforderte, zeigt der Buchwert der Grundstücke, Immobilien und baulichen Einrichtungen infolge der vorgenommenen Abschreibungen eine Abnahme um 0,7 Millionen Franken. Dagegen hat sich der Buchwert der Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge um 1,7 Millionen Franken erhöht.

Im Umlaufvermögen sank der Buchwert des Materialbestandes gegenüber der entsprechenden Vorjahresperiode um 3,3 Millionen Franken auf 15,7 Millionen Franken. Dagegen stiegen die Debitorenbestände und transitorischen Aktiven um 9,5 Millionen Franken an.

Die Position «Abzuschreibende Vorbereitungskosten für den Strahlflugzeugverkehr» ist gänzlich eliminiert worden.



Coronado-Überholung
in Kloten

In den **Passiven** ergaben sich beim Eigenkapital und beim langfristigen Fremdkapital keine nennenswerten Veränderungen. Dagegen stiegen bei den mittel- und kurzfristigen Schulden unsere Bankverpflichtungen um 13,1 Millionen Franken an. Als neue Position wird der uns von General Dynamics eingeräumte Kredit von 40,2 Millionen Franken für die abgelieferten Coronado-Flugzeuge ausgewiesen. Diese Schuld ist bis 1966 abzahlen.

Die grösseren Verkäufe bewirkten eine Erhöhung des Saldos der offenen Passagen und Frachten um 8 Millionen Franken auf 60,4 Millionen Franken.

Dem Anlagevermögen von insgesamt 368 Millionen Franken stehen Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital von 292 Millionen Franken gegenüber. Die Basis des langfristigen Fremdkapitals wird verstärkt durch die erwähnten Kredite der General Dynamics von 40 Millionen Franken sowie durch den bei gleichbleibendem oder steigendem Verkehrsvolumen dauernd zur Verfügung stehenden Saldo der offenen Passagen und Frachten von 60 Millionen Franken.

Die vier von SAS uns zur Verfügung gestellten Caravelles sind in der Bilanz nicht enthalten.

Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Gesamtkosten**, unter Einschluss des Aufwandes zur Konsolidierung der Bilanz, erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 21 Prozent auf 454,8 Millionen Franken. Gleichzeitig liessen sich die Gesamterträge um 23 Prozent auf 462,4 Millionen Franken steigern. Es resultiert ein Reingewinn von 7,6 Millionen Franken.

Höhere Kosten sind hauptsächlich auf folgenden Positionen festzustellen:

	Steigerung gegenüber 1961	
	in Mill. Fr.	in Prozent
Abschreibungen	+ 27,0	+ 108
Personalkosten	+ 11,3	+ 10
Bordbuffetkosten, diverse		
Passagierkosten, inklusive		
Materialkosten der Dritt-		
leistungen und Tax-Free-		
Shop-Verkäufe	+ 7,3	+ 55
Bodenorganisationskosten	+ 6,2	+ 28
Treibstoffkosten	+ 5,8	+ 14

Die Belastung durch Abschreibungen hat sich, vor allem infolge der Ablieferung der neuen Strahlflugzeuge, mehr als verdoppelt. Auf der andern Seite erhalten wir für die dem SAS zur Verfügung gestellten beiden Coronado-Flugzeuge und Ersatzteile einen entsprechenden Abschreibungsanteil in Form von Chartererträgen zurückvergütet.

An zusätzlichen Abschreibungen sind der Gewinn- und Verlustrechnung belastet worden:

Abschreibung der Metropolitans und des verbliebenen Ersatzmaterials für Kolbenmotorflugzeuge auf den Restwert von rund 10 Prozent	4,6 Millionen Franken
Abschreibung aller früher aktivierten Vorbereitungskosten für den Strahlflugzeugverkehr	4,0 Millionen Franken
Total	8,6 Millionen Franken

Obwohl der durchschnittliche Personalbestand nur um 3,5 Prozent zunahm, erhöhten sich die Personalkosten wegen der gewährten Teuerungszulagen und Reallohnverbesserungen um 10 Prozent.

Die wesentliche Erhöhung der Bordbuffet- und diversen Passagierkosten ist durch verschiedene Faktoren bedingt. Im Jahre 1961 aktivierte Vorratsbestände wurden

im Berichtsjahr wiederum der Betriebsrechnung belastet. Daneben konnten die Verkäufe an Passagiere und an andere Luftverkehrsgesellschaften wesentlich gesteigert werden, woraus sich zusätzliche Materialkosten ergaben. Der eigentliche Aufwand für die Verpflegung unserer Passagiere hat sich nur im Rahmen der um 24 Prozent gesteigerten Passagierkilometerleistung erhöht.

Der Anstieg der Bodenorganisationskosten ist einerseits durch die vermehrte Produktion, andererseits durch die Besorgnis erregende Erhöhung der Landetaxen und sonstigen staatlichen Gebühren in vielen Ländern bedingt. Die Treibstoffkosten folgen der vergrösserten Leistung.

Die Material- und Überholungskosten stiegen nur um 4 Prozent. Der reine Materialbedarf der neuen Coronado-Flugzeuge ist trotz den bei jedem neuen Flugzeug auftretenden Anfangsschwierigkeiten noch verhältnismässig tief. Zuzufolge von Rationalisierungsmassnahmen bei SAS sanken die Belastungen für die Überholung von DC-8- und Caravelle-Flugzeugen.

Die **Erträge** stiegen insgesamt um 85,4 Millionen Franken an. Davon entfallen 60,8 Millionen Franken auf die Streckenerträge. In den einzelnen Gebieten zeigen sich dabei folgende Verbesserungen:

Gebiet	Zunahme gegenüber 1961 in Prozent
Europa	+ 17
Nordatlantik	+ 11
Südatlantik	+ 29
Mittlerer Osten	+ 9
Ferner Osten	+ 52
Afrika	—

Die Erträge aus Passagen sind um 22 Prozent, die Post-erträge um 9 Prozent und die Frachterträge um 6 Prozent gestiegen.

In der neu ausgewiesenen Position «Chartereinnahmen für Flugzeuge und Materialbereitstellung» sind die uns von SAS geleisteten Vergütungen für die Überlassung zweier Coronado-Flugzeuge enthalten.

Die beachtlichen Mehreinnahmen aus Nebenleistungen von 16,9 Millionen Franken sind vor allem auf zusätzliche Erträge unserer Bordbuffetdienste und Tax-Free-Shops sowie auf vermehrte technische Dienstleistungen für SAS und für diverse Dritte zurückzuführen.

Die «Übrigen Erträge» schliessen unter anderem die erwähnten Buchgewinne aus der Liquidation unserer DC-7C- und DC-6B-Flotte ein.

Die Coronado-Modifikationen

1 Die Gehäuse der General-Electric-Doppelstromtriebwerke münden beim nicht umgebauten Coronado in zwei muschelartig verschliessbare Klappen aus, die zu Bremszwecken bei der Landung in der Mitte geschlossen werden und den Schubstrahl nach vorne umleiten.

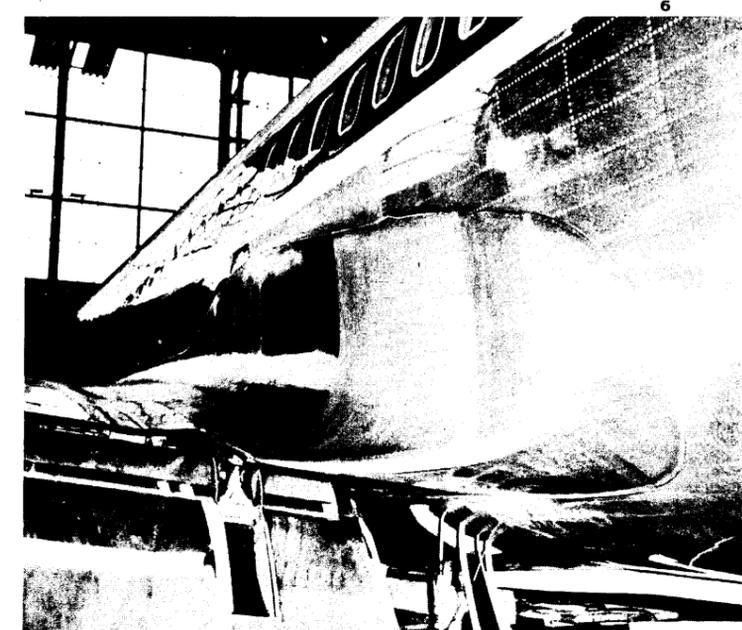
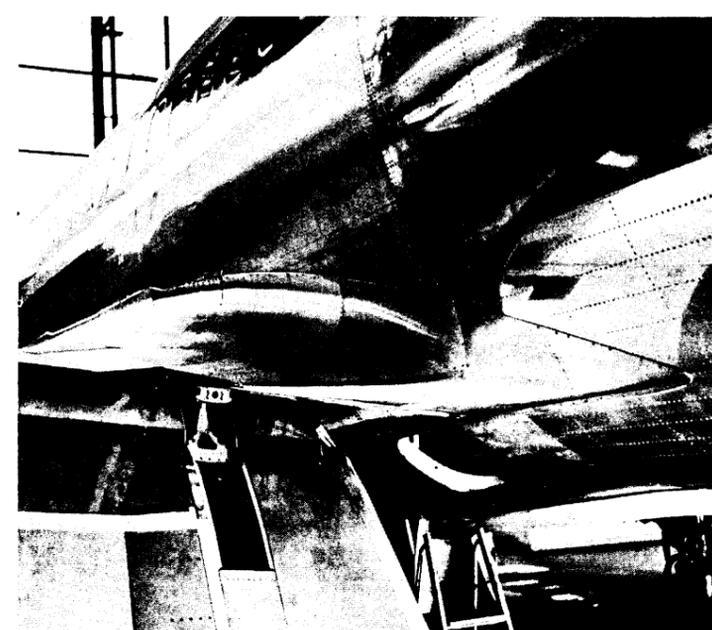
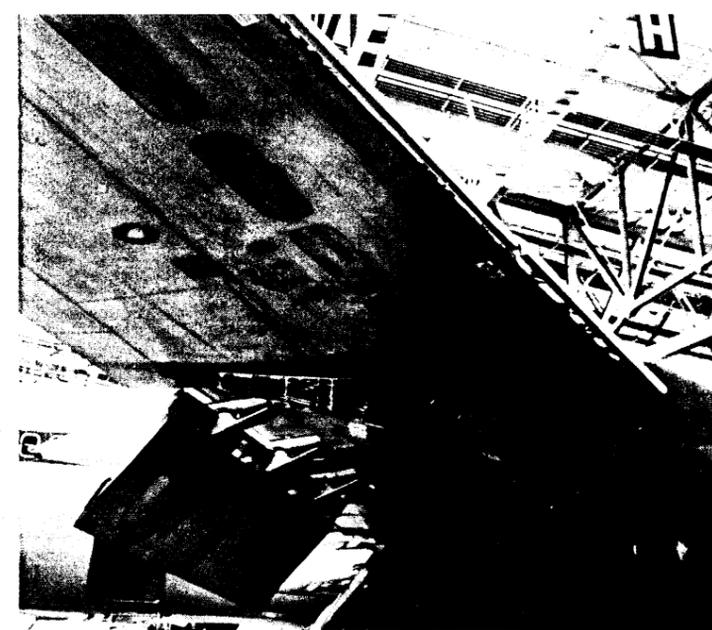
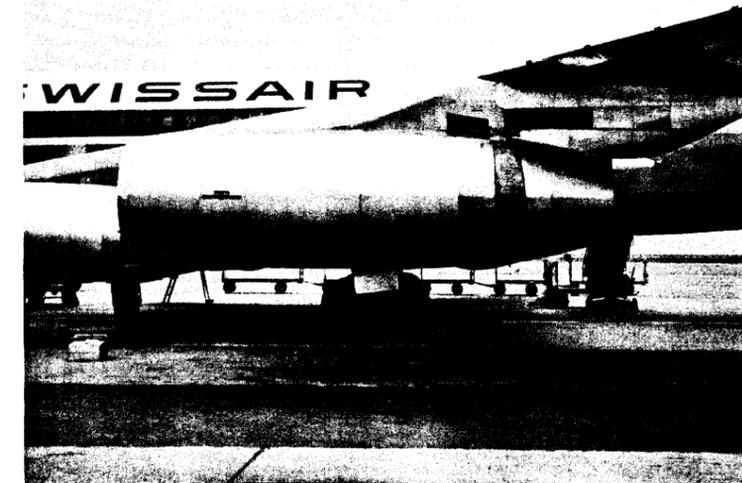
2 Diese Klappen sind bei der Modifikation unter einem Abströmkonus verschwunden, der die Windschlüpfigkeit der Triebwerksgondel verbessert. Zur Schubumkehr, das heisst zur Betätigung der Klappen, wird dieser Konus nach hinten ausgefahren.

3 Die beim unmodifizierten Convair Coronado montierten Flügelnasen erzeugten im Flug Luftwiderstand.

4 Um diesen Widerstand zu reduzieren, wurden bei der Modifikation die früheren Vorflügel durch sogenannte Kruegerklappen entlang der ganzen Flügellänge ersetzt. Beide Systeme dienen dazu, im Langsamflug den Auftrieb zu erhöhen.

5 Der Übergang vom hintern Flügelrand zum Rumpf vor ...

6 ... und nach der Modifikation. Die Abströmverhältnisse längs des Rumpfes sind wesentlich verbessert.



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 1962 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1962 Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1962 von Fr. 7 640 720
folgende Zuweisungen vorzunehmen:

a) an den statutarischen Reservefonds	Fr. 850 000	
b) an die Allgemeine Pensionskasse der SWISSAIR	Fr. 1 500 000	Fr. 2 350 000
vom verbleibenden Gewinn von		Fr. 5 290 720
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1962		Fr. 527 660
insgesamt somit von		Fr. 5 818 380
- c) eine Dividende von brutto 5 Prozent auszurichten, zahlbar vom 20. April 1963 an gegen Coupon Nr. 16 auf dem Aktienkapital von Fr. 105 000 000 mit Fr. 17.50 pro Aktie, abzüglich 30 Prozent Coupon- und Verrechnungssteuer Fr. 5 250 000
- d) den Saldo von Fr. 568 380
auf neue Rechnung vorzutragen.

Zürich, den 13. März 1963

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 1962 beidseitig mit Fr. 497 139 447 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1962 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 1962 einen Reingewinn aus von	Fr. 7 640 720
der sich um den Gewinnvortrag aus dem Vorjahre von	Fr. 527 660
auf den verfügbaren Gewinnsaldo von	Fr. 8 168 380
erhöht.	

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

Wir empfehlen ferner, dem im Geschäftsbericht enthaltenen Vorschlag des Verwaltungsrates bezüglich der Gewinnverwendung zuzustimmen.

Zürich, den 15. März 1963

Mit vorzüglicher Hochachtung
Schweizerische Treuhandgesellschaft
Schai Moser

Bilanz per 31. Dezember 1962

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven	Anschaffungswert			
	Anfangsbestand 1. 1. 1962	Zugang	Abgang	Endbestand 31. 12. 1962
Anlagevermögen	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen	51 831 259	1 772 445	53 174	53 550 530
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	56 558 116	10 309 871	3 249 743	63 618 244
Flugzeugpark				
Flugzeuge	147 753 791	184 166 152	38 978 023	292 941 920
Reservemotoren und -triebwerke	19 603 171	1 712 836	4 205 053	17 110 954
Flugzeugwechselteile*	52 724 506	14 799 156	8 164 708	59 358 954
Halbfabrikate (Eigenaufträge)	3 482 079	— 1 620 259**	—	1 861 820
Beteiligungen und Wertschriften	(223 563 547)	(199 057 885)	(51 347 784)	(371 273 648)
Vorauszahlungen für Flugzeuge und technisches Material	2 480 123	220 281	13 304	2 687 100
Total Anlagevermögen				
Umlaufvermögen				
Materialbestände*	30 053 004	4 423 429	3 944 578	30 531 855
Debitoren und transitorische Aktiven				
Flüssige Mittel				
Kassen und Postcheck				
Banken und Gelder unterwegs				
Total Umlaufvermögen				
Diverse Aktiven				
Swissair-Eigenversicherung beim Bund				
Barkautionen (geleistet)				
Total diverse Aktiven				
Eventualforderungen	Fr. 811 295			

* Zugang = Materialeingang ÷ Verbrauch

Abgang = Lagerliquidation

** Fertige Eigenfabrikate werden in die entsprechenden Anlagekonti übertragen

Abschreibungen bzw. Minder- bewertung	Buchwert	%	Passiven	
			Buchwert	%
Fr.	Fr.			
14 654 679	38 895 851		Eigenkapital	
29 830 702	33 787 542		Aktienkapital	105 000 000
			Reserven	
			Statutarische	3 850 000
			Spezielle	4 000 000
				(7 850 000)
			Total Eigenkapital	112 850 000
				23
			Fremdkapital	
			Langfristige Schulden	
			Obligationenanleihen	160 000 000
			Darlehen der AHV	18 500 000
			Hypothekarschulden	1 000 000
				(179 500 000)
			Mittel- und kurzfristige Schulden	
			Bankschulden	16 091 591
			Dividenden und Obligationenzinsen	340 551
			Kredit General Dynamics	40 240 520
			Kreditoren und transitorische Passiven	56 451 000
			Personaldepositenkasse	5 123 619
				(118 247 281)
			Offene (verkaufte, aber noch nicht abge- flogene oder verrechnete) Passagen und Frachten	60 399 921
			Total Fremdkapital	358 147 202
				72
			Diverse Passiven	
			Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund	1 642 118
			Rückstellungen und Wertberichtigungen	15 150 977
			Barkautionen (erhalten)	1 180 770
			Total diverse Passiven	17 973 865
				3
			Gewinnsaldo	
			Gewinnsaldo	8 168 380
				2
				497 139 447
				100
			Eventualverpflichtungen	Fr. 811 295

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1962

Aufwand

	Fr.	Fr.
Personalkosten		
Saläre, Fluggelder und übrige Personalkosten	116 295 623	
Versicherungsprämien	<u>12 744 320</u>	129 039 943
Treibstoffkosten		47 528 355
Material- und Überholungskosten		
Kolbenflugzeuge	5 663 582	
Jet-Flugzeuge	26 905 488	
Leistungen für Dritte	5 508 995	
Übrige Materialkosten	<u>11 076 196</u>	49 154 261
Bodenorganisations-Fremdkosten		28 076 098
Charterkosten für Flugzeuge		15 531 947
Bordbuffet- und diverse Passagierkosten, inkl. Materialkosten der Drittleistungen und der Taxfree-Shop-Verkäufe		20 573 564
Betriebsversicherungen		16 038 338
Liegenschaftskosten		10 245 682
Verschiedene Betriebs- und Verwaltungskosten		
Kapitalkosten	14 270 684	
Steuern	1 250 260	
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>27 280 410</u>	42 801 354
Propaganda- und diverse Verkaufskosten		11 451 964
Provisionskosten		32 264 986
Abschreibungen		
Abschreibungen auf Immobilien, Betriebseinrichtungen, Werkzeugen, Mobilien und Fahrzeugpark	10 386 522	
Abschreibungen auf Flugzeugpark und Ersatzteillager ordentliche	31 582 437	
ausserordentliche	4 595 423	
Abschreibungen auf Vorbereitungskosten für den Strahlflugzeugverkehr ordentliche	1 500 000	
ausserordentliche	<u>4 000 000</u>	52 064 382
Gewinn- und Verlustkonto		
Gewinnvortrag vom Vorjahr	527 660	
Gewinn aus 1962	<u>7 640 720</u>	<u>8 168 380</u>
		<u>462 939 254</u>

Ertrag

	Fr.	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahr		527 660
Erträge:		
Streckenerträge	376 811 641	
Übrige Verkehrserträge	18 816 850	
Chartereinnahmen für Flugzeuge und Materialbereitstellung	8 149 984	
Erträge aus Nebenleistungen	49 857 802	
Übrige Erträge	<u>8 775 317</u>	462 411 594
		<u>462 939 254</u>