



Geschäftsbericht  
und  
Rechnung 1963



## Bericht

des Verwaltungsrates der Swissair  
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft  
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre  
vom 17. April 1964  
über das Geschäftsjahr  
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1963

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

Druck: Buchdruckerei Winterthur AG

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

## Verwaltungsrat

Präsident	<b>Ernst Schmidheiny</b>	Industrieller, Céligny
Vizepräsidenten	<b>*Prof. Eduard Amstutz</b> <b>Edgar Primault</b>	Direktionspräsident der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer und der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung, Bern
Delegierter des Verwaltungsrates	<b>Dr. Walter Berchtold</b>	Direktionspräsident der Swissair, Zürich
Mitglieder	<b>Dr. h.c. Jos. R. Belmont</b> <b>Guillaume Bordier</b> <b>*Dr. Charles-Frédéric Ducommun</b> <b>*Emile Dupont</b> <b>Dr. Emmanuel Failletaz</b> <b>Ing. Georg Fischer</b>  <b>Dr. Ernst R. Froelich</b> <b>*Dr. Brenno Galli</b> <b>*Dr. Hugo Gschwind</b>  <b>Ing. Fritz Gugelmann</b> <b>Eric Handschin</b> <b>*Henri Huber</b> <b>*Dr. Emil Landolt</b> <b>*Dr. Paul Meierhans</b> <b>*Dr. Markus Redli</b> <b>Peter Reinhart</b> <b>Arnold Rösselet</b> <b>Ing. Jacques de Saugy</b> <b>*Dr. Alfred Schaller</b> <b>Felix W. Schulthess</b>  <b>Theodore E. Seiler</b> <b>Georg Sulzer</b> <b>Dr. Hans P. Zschokke</b> <b>*Dr. Robert Zumbühl</b>	Generaldirektor der Basler Transport-Versicherungs-Gesellschaft, Basel Banquier, Genève Generaldirektor der Schweizerischen Post-, Telefon- und Telegraphenbetriebe, Bern Conseiller d'Etat, Genève Administrateur délégué du Comptoir Suisse, Lausanne Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Maag-Zahnrad- 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 Stadtpräsident, Zürich alt Regierungsrat, Zürich (bis 20.6.1963) Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Bern in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur Generaldirektor der Schweizerischen Bankgesellschaft, Zürich Directeur de la Société genevoise d'instruments de physique, Genève Regierungsrat, Basel Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel Präsident des Verwaltungsrates der Gebrüder Sulzer AG, Winterthur Direktor der Firma J.R. Geigy AG, Basel Regierungsrat, Zürich (ab 20.6.1963)

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

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

**Kontrollstelle** Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel/Zürich

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

Direktion für die Westschweiz **Willy Wyler**

Ergebnisse 1963 zusammengefasst

<b>Verkehrsleistungen</b>	<b>1963</b>	<b>1962</b>
<b>Anzahl Flüge</b>	<b>37 939</b>	<b>35 655</b>
<b>Flugkilometer</b>	<b>40 272 739</b>	<b>37 597 561</b>
<b>Flugstunden</b>	<b>72 378</b>	<b>69 699</b>
<b>Angebotene tkm</b>	<b>424 046 402</b>	<b>385 074 926</b>
<b>Ausgelastete tkm</b>	<b>219 141 014</b>	<b>199 551 081</b>
<b>davon Passagier-tkm</b>	<b>171 285 617</b>	<b>159 365 034</b>
<b>Fracht-tkm</b>	<b>38 222 801</b>	<b>31 274 363</b>
<b>Post-tkm</b>	<b>9 632 596</b>	<b>8 911 684</b>
<b>Beförderte Etappenpassagiere</b>	<b>1 801 599</b>	<b>1 672 305</b>
<b>Durchschnittliche Reise eines Passagiers, in km</b>	<b>1 213</b>	<b>1 224</b>
<b>Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs</b>	<b>51,8 %</b>	<b>51,9 %</b>
<b>Sitzplatzauslastung</b>	<b>52,7 %</b>	<b>52,7 %</b>
<b>Kosten und Ertrag</b>	<b>1963</b>	<b>1962</b>
	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>
<b>Kosten ohne Abschreibungen</b>	<b>437 004 212</b>	<b>402 706 492</b>
<b>Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen</b>	<b>62 597 155</b>	<b>52 064 382</b>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>499 601 367</b>	<b>454 770 874</b>
<b>Gesamtertrag</b>	<b>509 248 477</b>	<b>462 411 594</b>
<b>Reingewinn des Geschäftsjahres</b>	<b>1963</b>	<b>1962</b>
	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>
	<b>9 647 110</b>	<b>7 640 720</b>

**Ein Jahr der Konsolidierung**

Die Flotte der Swissair ist im Jahre 1963 um ein Flugzeug vergrößert worden, nämlich um einen DC-8 mit Doppelstromtriebwerken. Er stellte gleich nach der Abnahme seine Leistungsfähigkeit unter Beweis, indem er am 30. Oktober die 12700 km lange Strecke von Long Beach (Kalifornien) nach Beirut ohne Zwischenlandung zurücklegte und damit eine Weltbestleistung für Verkehrsflugzeuge erzielte. Über den Winter 1963/64 ist nun einer unserer drei bisherigen DC-8 auf Doppelstromtriebwerke umgebaut worden, so dass wir ab Frühling 1964 zwei Einheiten zur Verfügung haben, die sich für sehr lange interkontinentale Flüge eignen und besonders die Strecke Schweiz-New York das ganze Jahr hindurch ohne Zwischenlandung und mit voller Zuladung befliegen können.

Nach der raschen Expansion in den Jahren 1960-1962 war es unserem Betrieb zuträglich, dass ihm etwas Zeit gelassen wurde, das Erreichte zu festigen. Seine Aufgabe wurde erleichtert durch die technische Zuverlässigkeit unserer Strahlflugzeuge, die nun alle ihre Einführungszeit hinter sich haben. Das Liniennetz veränderte sich nur wenig; Zürich-Genf-Alger und Genf-Mailand waren die einzigen neuen Linien. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich das gesamte Verkehrsangebot immerhin um 10 Prozent; der Zuwachs ergab sich zur Hauptsache aus dem ganzjährigen Einsatz unserer fünf Coronados.

Trotz der Teuerung, die sich besonders beim Personalaufwand sehr stark auswirkte, ist es uns in diesem mit Anlaufspesen fast nicht mehr belasteten Geschäftsjahr nochmals gelungen, die Flugbetriebskosten pro angebotenen Tonnenkilometer etwas zu senken. Sie stellten sich auf Fr. -.94, gegenüber Fr. 1.08 beziehungsweise Fr. -.97 in den Jahren 1961 und 1962. Das Ergebnis übertrifft die Erwartungen, wie sie auch im letztjährigen Geschäftsbericht zum Ausdruck kamen. Erneut hat sich eine allgemeine Sparkampagne in Betrieb, Verwaltung und Verkaufsorganisation günstig ausgewirkt; vermehrte technische Arbeiten für Dritte haben ausserdem zu einer Entlastung der Flugbetriebsrechnung geführt.

Eine zurückhaltende Ausgabenpolitik war um so notwendiger, als es im Berichtsjahr nicht gelungen ist, den mittleren Auslastungsgrad zu erhöhen. Die Gesamtauslastung betrug durchschnittlich 51,8 Prozent (1962: 51,9 Prozent), während die Sitzplätze wie im Vorjahr zu 52,7 Prozent besetzt waren.

Die ruhigere Entwicklung hat uns gestattet, unsere Investitionsbedürfnisse im Jahre 1963 vollständig aus selbst erwirtschafteten Mitteln zu decken; eingeschlossen war die Barzahlung unseres vierten DC-8-Flugzeugs bei seiner Ablieferung im Herbst.

**Erfolg des Flugbetriebes**

In der Mehrzahl der bedienten Gebiete haben wir diesmal einen Gewinn erzielt.

Das beste Resultat erbrachte wiederum der Nordatlantikverkehr. Der Überschuss hat aber nicht mehr die gleiche Höhe erreicht wie im Vorjahr.

Äusserst erfreulich ist, dass der beträchtliche Flugbetriebsverlust, den wir in den letzten Jahren in Europa verzeichnen mussten, sich nicht wiederholt hat. Erstmals seit 1959 weisen wir in diesem Gebiet, in welchem wegen der Kürze der Strecken die Kosten am höchsten sind, wieder einen bescheidenen Gewinn aus. Für den finanziellen Gesamterfolg des Unternehmens ist dies sehr bedeutungsvoll.

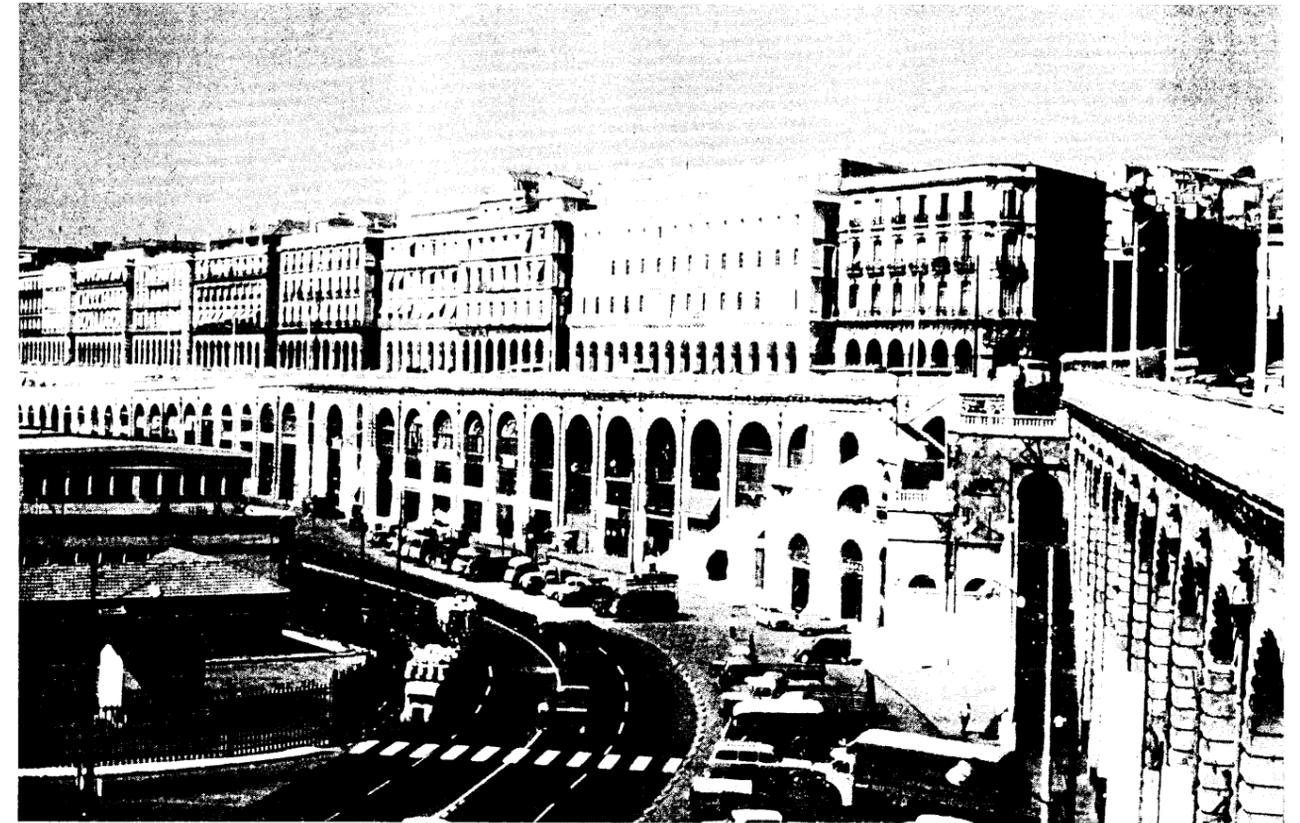
Im Fernen Osten ist der Flugbetriebsgewinn ansehnlich gestiegen. Sehr gut, wenn auch im gesamten Haushalt noch nicht stark ins Gewicht fallend, war das Resultat der Afrikalinien.

Mit Verlusten, die immerhin nicht in grössere Beträge gehen, haben dagegen die Linien nach dem Mittleren Osten und über den Südatlantik abgeschlossen. Im Mittleren Osten war die Auslastung unserer Flugzeuge zu niedrig, während der Verkehr von und nach Südamerika zwar gesamthaft recht befriedigend ausfiel, die Ergebnisse jedoch beeinträchtigt wurden durch die Entwertung der brasilianischen Währung. Wir sind in Südamerika ausserdem benachteiligt, weil uns Brasilien keine Verkehrsrechte zwischen seinem Territorium und dritten Ländern gewährt.

**Das finanzielle Gesamtergebnis**

Obschon der Verkehr in der ersten Jahreshälfte zu wünschen übrigliess und namentlich auf dem Nordatlantik die Erträge hinter den Erwartungen zurückblieben, haben wir bis zum Jahresende im gesamten Linienbetrieb einen höheren Flugbetriebsgewinn als im Vorjahr erzielt, vor allem deshalb, weil die Flugbetriebskosten tief gehalten werden konnten und andererseits in der Sommersaison die Einnahmen aus dem Europaverkehr sich sehr günstig gestalteten. Die Rendite der Nebenleistungen für Dritte vermochte ebenfalls zu befriedigen.

Wir können Ihnen deshalb nach erneuter Verstärkung der Abschnreibungen beantragen, die Dividende, die letztes Jahr 5 Prozent betrug, auf 6 Prozent zu erhöhen. Aus freigewordenen Rückstellungen soll ausserdem eine Einlage in die Spezielle Reserve vorgenommen werden. Wir freuen uns, den Aktionären diesen günstigen Abschluss vorlegen zu können.

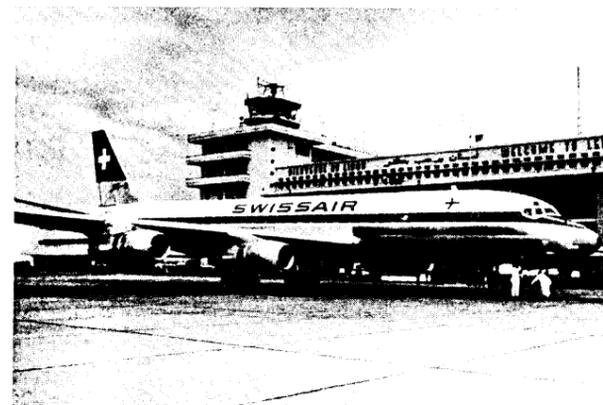
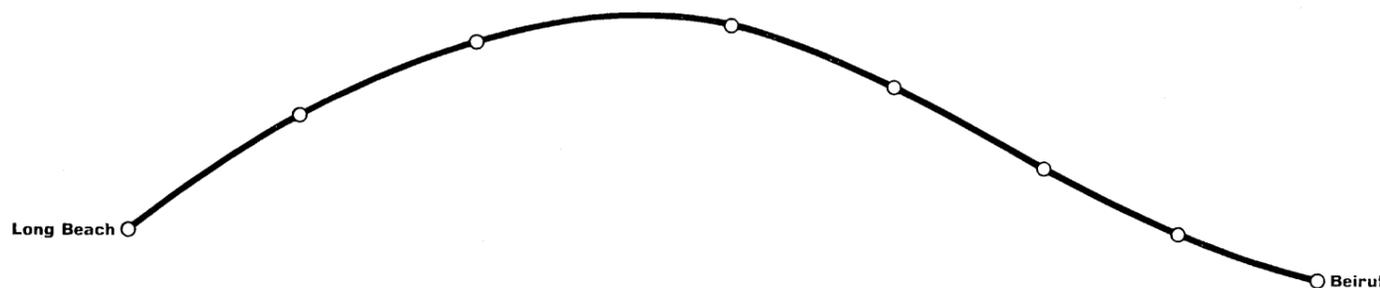


**Tarife**

Im Frühling 1963 brach unerwartet ein Konflikt um die Nordatlantiktarife aus, der auch in der schweizerischen Öffentlichkeit unangenehmes Aufsehen erregt hat.

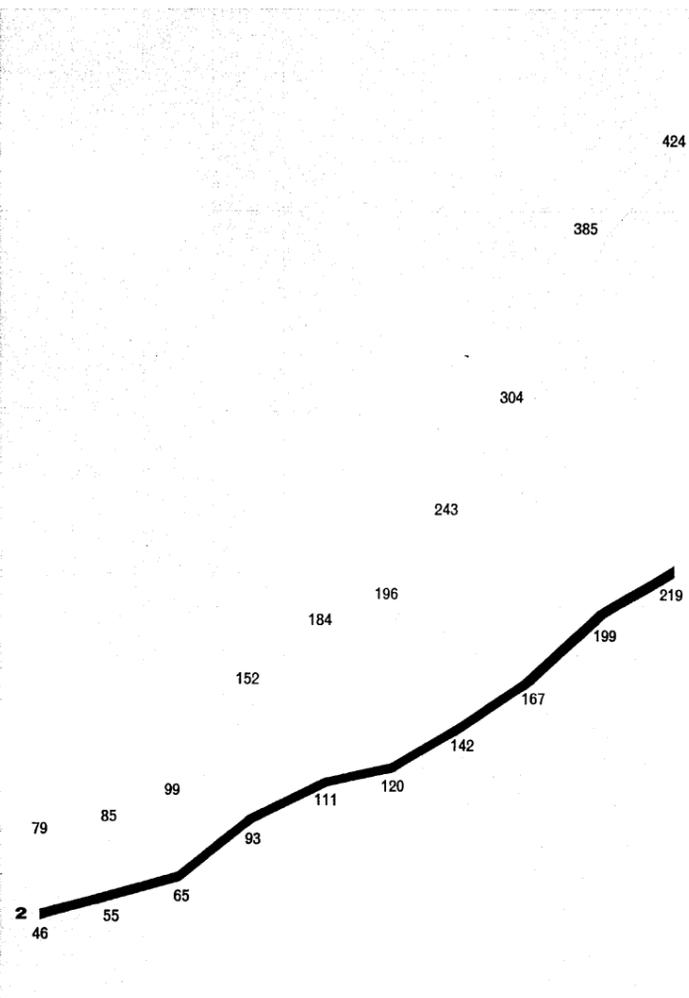
Die amerikanische Luftfahrtbehörde erhob im letzten Moment Einspruch gegen die in der Tarifkonferenz der IATA - mit Unterstützung der amerikanischen Gesellschaften - vereinbarten Passagiertarife für die Nordatlantikdienste und verlangte, es seien billigere Beförderungsmöglichkeiten zu bieten. Damit wurde für die im Nordatlantikverkehr tätigen Gesellschaften eine sehr heikle Lage geschaffen. Die Verhandlungen zu ihrer Bereinigung er-

streckten sich über viele Monate. Mit grosser Mühe konnten zu nächst kurzfristige Übergangslösungen gefunden werden; die erste dauerte bis zum 31. Juli 1963, die zweite von da an bis zum 31. März 1964. Am Jahresende 1963 war leider, trotz wiederholten zeitraubenden Verhandlungen innerhalb der IATA, eine vollständige Einigung für die Periode vom 1. April 1964 bis 31. März 1965 noch nicht hergestellt. Drei kleinere Gesellschaften konnten sich einer Kompromisslösung, der alle übrigen Mitglieder zustimmten, nicht anschliessen. Da in der IATA das Einstimmigkeitsprinzip gilt, war damit, wenigstens theoretisch, eine offene Tarifsituation entstanden. Sie wird indessen voraussichtlich nicht zu einem eigentlichen Tarifkrieg führen, weil die der grossen Mehrheit angehörenden im Nordatlantikverkehr tätigen Gesellschaften - unter



Am 30./31. Oktober 1963 flog unser neuer DC-8 HB-IDD «Nidwalden» ohne Zwischenlandung von Long Beach, Kalifornien, nach Beirut und bewältigte dabei eine Strecke von 12700 km. Die auf der Karte eingezeichneten Punkte zeigen den Standort der HB-IDD in Abständen von jeweils zwei Flugstunden.

Angebot (1) und Nachfrage (2) in Mio. tkm 1954-1963



Mittlere Auslastung in Prozent 1954-1963



ihnen auch die Swissair – sogleich die von ihnen akzeptierten Tarife den zuständigen Regierungen zur Genehmigung unterbreiteten und diese auch erhielten. In der Verständigungslösung der Mehrheit wurden die Anregungen, welche die Swissair im September 1963 der IATA-Tarifkonferenz von Salzburg unterbreitete, weitgehend berücksichtigt. Auf die Einführung einer «Super-Spar-Klasse», wie sie von einer grossen amerikanischen Gesellschaft beantragt und dem Publikum angepriesen worden war, ist verzichtet worden. Es bleibt grundsätzlich bei den zwei bisherigen Klassen. Für beide erfahren indessen die Tarife bedeutende Ermässigungen, die in der Ersten Klasse besonders gross und das ganze Jahr hindurch gültig sind, während sie in der «Economy»-Klasse hauptsächlich ausserhalb der Spitzenzeiten wirksam werden.

Bezüglich der Frachttarife im Nordatlantikverkehr konnte glücklicherweise im Dezember 1963 Einstimmigkeit erzielt werden. Für die Zeit vom 1. April 1964 bis 31. März 1965 werden neue, billige Spezialtarife eingeführt, welche bewirken, dass für die betreffenden Güter der Lufttransport viel lohnender wird; man darf daraus eine weitere Intensivierung des Frachtverkehrs über den Nordatlantik erwarten.

Mit diesen Übereinkünften hat, trotz der erwähnten Lücke, die IATA ihre bisher schwerste Krise überwunden; einmal mehr hat sich gezeigt, dass sie als Instrument für eine multilaterale Tarifordnung unentbehrlich ist. Die neuen Passagiertarife für den Nordatlantikverkehr gehen zweifellos bis an die Grenze dessen, was sich in der heutigen Lage wirtschaftlich verantworten lässt. Ob die Gesellschaften damit dauernd ihr Auskommen finden können, wird erst die Erfahrung zeigen; alles hängt davon ab, ob der Verkehr nun wirklich in solchem Masse zunimmt, dass die aus den Tarifreduktionen sich ergebenden Einnahmehausfälle mindestens wettgemacht werden. Langstrecken, die eine hohe Verkehrsdichte aufweisen, müssen mit einer vernünftigen Rendite betrieben werden können; wie sollte es sonst auch den gut organisierten Luftverkehrsgesellschaften gelingen, ihren Finanzhaushalt im Gleichgewicht zu halten? Vor allem muss man hoffen, dass die Regierungen ihre Tarifhoheit künftig wieder mit Zurückhaltung ausüben und auf einer seriösen Kostenrechnung beruhenden Vereinbarungen im Rahmen der IATA ihre Zustimmung nicht versagen. Dass der Luftverkehr sich finanziell selbst zu erhalten vermöge, muss ja schliesslich ein gemeinsames Anliegen der Behörden und der Gesellschaften sein.

#### Das Unglück von Dürrenäsch

In dem sonst so erfolgreichen Jahre 1963 ist die Swissair vom schwersten Unglück ihrer Geschichte betroffen worden. Beim Dorfe Dürrenäsch im Kanton Aargau stürzte am 4. September eines unserer Caravelle-Flugzeuge ab. Achtzig Menschen haben in dieser Katastrophe ihr Leben verloren, davon dreiundvierzig allein aus der zürcherischen Gemeinde Humlikon. An der Trauer über das unfassliche Ereignis hat unser ganzes Land in ergreifender Weise teilgenommen. In der schweren Zeit nach dem Unfall war es uns ein Trost, aus ungezählten Botschaften, die allen Schichten unseres Volkes entstammten, diese enge Verbundenheit spüren zu dürfen. Viel Sympathie und Vertrauen wurde uns auch aus dem Ausland bekundet. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der Swissair möchten bei diesem Anlass den Angehörigen der Opfer nochmals ihr herzliches Mitgefühl ausdrücken und allen Freunden des Unternehmens für ihre Teilnahme und Solidarität danken. Das Unglück hat die grosse Verantwortung, die eine Luftverkehrsgesellschaft auf sich nehmen muss, mit aller Schärfe ins Licht gerückt. Dieser Verantwortung sind wir uns zutiefst bewusst.

Im Zeitpunkt der Abfassung unseres Berichtes ist die amtliche Unfalluntersuchung noch nicht abgeschlossen. Sie wird mit äusserster Gründlichkeit und unter Anwendung modernster wissenschaftlicher Hilfsmittel geführt. Wir hoffen, dass ihr Ergebnis ein eindeutiges sein werde, so dass im Interesse der höchstmöglichen Flugsicherheit alle nützlichen Lehren gezogen werden können.

#### Ausblick

Im Jahre 1964 wird unser finanzieller Erfolg in hohem Masse von der Verkehrszunahme abhängen, welche die ermässigten Nordatlantiktarife auslösen sollten. Wir rechnen mit einer stimulierenden Wirkung dieser Tarife, doch könnte es sein, dass sie nur allmählich eintritt. Auf weitere Sicht ist wohl anzunehmen, dass trotz steigenden Personal- und Materialkosten die Tarife auch in anderen Verkehrsgebieten unter Druck geraten werden. Damit würde sich die Notwendigkeit weiterer Rationalisierung im Luftverkehrsbetrieb verschärfen. Mit Rationalisierung allein wird unsere Gesellschaft jedoch der Schmälerung der Gewinnspannen nicht begegnen können. Wir werden grosse Anstrengungen darauf verwenden müssen, die Auslastung der Flugzeuge wieder zu verbessern. Andererseits erscheint es richtig, unter Anwendung aller gebotenen Vorsicht unser Verkehrsangebot allmählich weiter zu erhöhen, um die Gemeinkosten auf eine breitere Grundlage zu verteilen. Eine erste Möglichkeit hierzu bietet uns das zusätzliche DC-8-Flugzeug. Aus den gleichen Überlegungen hat sich der Verwaltungsrat entschlossen, die am 4. September 1963 verlorene Caravelle durch einen Convair-990 Coronado zu ersetzen, der uns bereits Anfang 1964 abgeliefert werden konnte. Ferner haben wir im Berichtsjahr mit der Air France einen Vertrag über die Miete einer Caravelle abgeschlossen, die uns ab Frühling 1964 für zwei Jahre zur Verfügung stehen wird.

In unserer Zusammenarbeit mit SAS, die in gutem Einvernehmen gepflegt wird und beiden Teilen weiterhin bei der Rationalisierung des Betriebes hilft, sehen wir für das kommende Jahr keine erheblichen Änderungen voraus. Mit Genugtuung dürfen wir feststellen, dass SAS seine finanzielle Krise überwunden und das Geschäftsjahr 1962/63 mit Gewinn abgeschlossen hat.

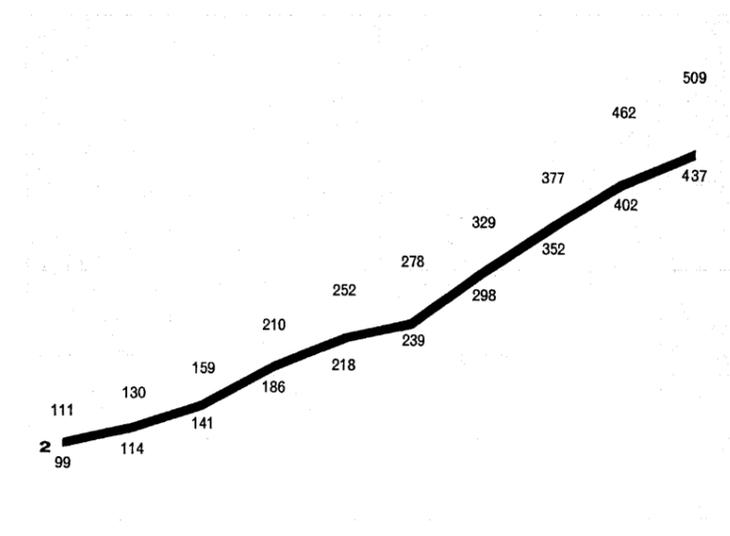
Obschon mit dem kommerziellen Einsatz von Überschallflugzeugen nicht vor 1970 zu rechnen ist, müssen wir uns mit diesem Problem ernsthaft beschäftigen. Mehrere Gesellschaften haben schon 1963 solche Flugzeuge bestellt oder sich Optionen einräumen lassen. Die Swissair ist entschlossen, mit der technischen Entwicklung Schritt zu halten und gegenüber der Konkurrenz nicht in Rückstand zu geraten, so sehr auch zu wünschen wäre, dass die nächste Umwälzung in der Zivilluftfahrt um einige Jahre hinausgeschoben werden könnte. Heute sind aber noch grundlegende Fragen des kommerziellen Überschallfluges ungelöst. Ob die projektierten Flugzeuge den Anforderungen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit entsprechen und die unseren Linien angemessene Reichweite aufweisen werden, vermag gegenwärtig noch niemand zu gewährleisten. In einer solchen Lage eine Bestellung aufzugeben, widerspräche den wesentlichen Geschäftsprinzipien, auf welche der Erfolg der Swissair sich bisher aufgebaut hat. Wenn einmal verbindliche Spezifikationen für die angebotenen Überschallflugzeuge vorliegen und die von uns geforderten Garantien gegeben sind, werden auch wir unsere Entschlüsse zu fassen wissen.

Schon vorher wird es nötig werden, über die künftige Gestaltung unserer Kurzstreckenflotte zu entscheiden. Müssten wir diese gleichzeitig mit der Einführung der Überschallflugzeuge erneuern, so würde die Aufgabe zu kostspielig und für den Betrieb wohl unlösbar gross. Über diese Frage sind intensive Studien und Verhandlungen mit den betreffenden Flugzeugherstellern im Gange.

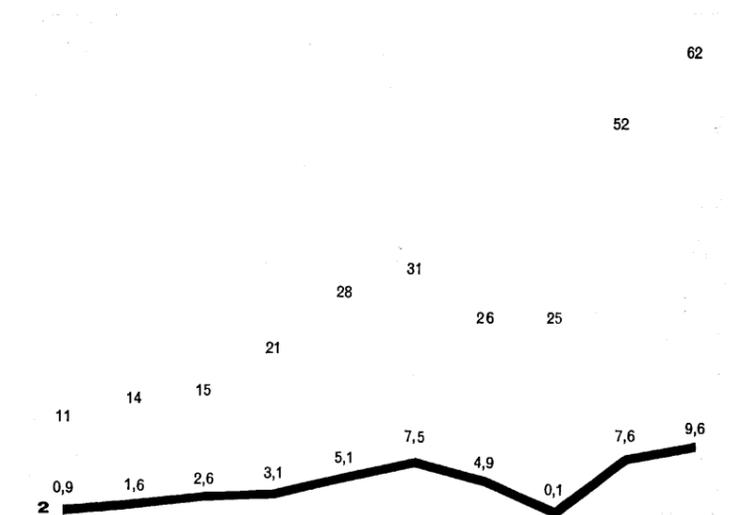
Die bevorstehenden Investitionen lassen es als angezeigt erscheinen, das Aktienkapital der Gesellschaft, welches seit 1959 unverändert geblieben ist, von 105 auf 140 Millionen Franken zu erhöhen. Der Generalversammlung wird in diesem Sinn ein besonderer Antrag unterbreitet.

Das Ergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres und die anhaltende Zunahme des Weltluftverkehrs bestärken uns in der Hoffnung und Zuversicht, dass sich die Swissair auch den Problemen der Zukunft gewachsen zeigen wird.

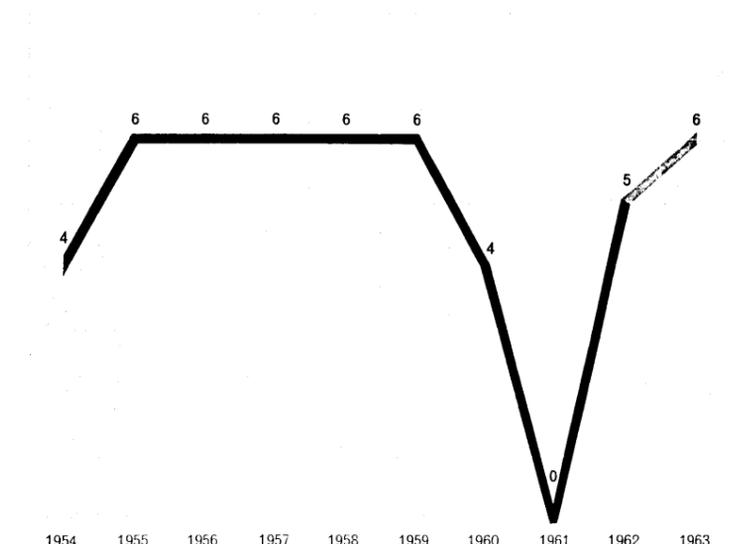
Gesamteinnahmen (1) und Betriebskosten (2) in Mio. Fr. 1954-1963



Abschreibungen (1) und Reingewinn (2) in Mio. Fr. 1954-1963



Dividende in Prozent 1954-1963





## II. Verkehr und Verkauf

### Europa

Die befriedigenden Verkehrseinnahmen stehen im Einklang mit der günstigen wirtschaftlichen Entwicklung in Europa. Verbessert haben sich besonders die Ergebnisse der Linien nach unseren Nachbarländern Frankreich, Italien und Deutschland sowie nach den Niederlanden und Belgien. Den Einsatz von Coronados im Englandverkehr während einer längeren Periode nahm das Publikum sehr günstig auf. Genf erhielt eine direkte Verbindung mit Mailand, deren Erfolg unsere Erwartungen übertraf. Nachdem unser Europaverkehr wieder selbsttragend geworden ist, beabsichtigen wir, unser Angebot in diesem Gebiet schrittweise auszubauen, jedoch nur so, dass sich eine weitere Verbesserung der durchschnittlichen Auslastung erwarten lässt.

### Mittlerer Osten

Der Einsatz von Coronados in dieser Region hat zu einer beträchtlichen Erhöhung unseres Angebots geführt, der die Nachfrage nicht sogleich in entsprechendem Masse folgte, zumal in gewissen Ländern die politische Unstabilität andauerte. Trotzdem war die Verkehrsentwicklung, als Ganzes betrachtet, ermutigend; besonders der Verkehr mit Athen und Beirut sowie mit Tel Aviv nahm erfreulich zu. Im Sommer wurde über Belgrad ein dritter Wochenkurs nach Istanbul eingeführt. Bei guten Flugplänen und intensiver Verkaufstätigkeit dürfen wir eine Verbesserung unserer Resultate erwarten, sofern die Tarifdisziplin nicht wieder ins Wanken gerät.

### Ferner Osten

Zufolge der wirtschaftlichen Schwierigkeiten in mehreren der angeflogenen Länder waren die Verkehrsergebnisse hier zunächst etwas schwach. In den letzten Monaten des Berichtsjahres zeigte sich jedoch eine deutliche Erholung, namentlich im Passagierverkehr. Die weiteren Aussichten dürfen zuversichtlich beurteilt werden.

### Nordatlantik

Unser Nordatlantikverkehr hat sich 1963 nicht ganz den Erwartungen gemäss entwickelt, wenn er auch ein befriedigendes finanzielles Ergebnis brachte. Der Streit um die Tarife ist nicht ohne Auswirkungen geblieben. Angesichts der erwarteten Tarifenkungen versteht man, dass das Publikum eine gewisse Zurückhaltung an den Tag legte. So blieb die Zunahme des gesamten Verkehrs über den Nordatlantik dieses Jahr bescheiden; andererseits konnten die amerikanischen Gesellschaften, die sich in ihrer Propaganda als die alleinigen Befürworter niedrigerer Tarife vorstellten, ihren Verkehrsanteil erstmals seit längerer Zeit wieder erhöhen. Gute Resultate verzeichneten wir in unserem Chartergeschäft. Mit einem dritten Wochenkurs nach Montreal-Chicago verbesserten wir die Bedienung dieser wichtigen Zentren und erzielten damit auch einen etwas höheren Auslastungsgrad als im Vorjahr.

### Südatlantik

Der Verkehr von und nach Brasilien hat ansehnlich zugenommen, während er mit den übrigen Ländern unserer Südatlantikroute stagnierte. Leider waren unsere Einnahmen gerade in Brasilien einer raschen Entwertung unterworfen. Trotz den gegenwärtigen Schwierigkeiten glauben wir, dass der Südatlantikverkehr auf weitere Sicht eine beträchtliche Entwicklung vor sich hat, an der auch die Swissair ihren Anteil haben wird.

### Afrika

Die rasche wirtschaftliche Expansion dieses Kontinents und die entsprechend wachsende Reisetätigkeit führte zu einer guten Aus-

lastung unserer Linie nach Lagos und Accra. Ein zweiter Wochenkurs wäre wirtschaftlich durchaus gerechtfertigt; leider verweigern indes die nigerianischen Behörden noch immer ihre Genehmigung.

Mit den Resultaten unserer neuen Linie nach Algier, die vorläufig einmal wöchentlich geführt wird, waren wir von Anfang an zufrieden.

Seit Anfang November 1963 stellen wir den Ghana Airways für wöchentlich zwei Flüge zwischen Accra und London einen Coronado mit Besatzung mietweise zur Verfügung. Dieses Abkommen gilt für die Dauer eines Jahres; nachher gedenken die Ghana Airways, eigene, bereits bestellte Strahlflugzeuge einzusetzen.

### Fracht und Post

Die Resultate des Frachtverkehrs waren in diesem Jahr erfreulich; insgesamt haben wir 22 Prozent mehr Fracht befördert als im Vorjahr. In Europa ist auf den meisten Linien eine deutliche Zunahme festzustellen. Um einen reibungslosen Kundendienst zu gewährleisten, setzten wir nach London und Manchester Nachtfrachtkurse ein. Auf der Fernost- und auf der Südatlantikroute waren die Frachträume häufig voll ausgenutzt, was uns veranlasste, in den Coronado-Flugzeugen den hinteren Frachtraum zu erweitern. Am meisten nahm der Frachtverkehr über den Nordatlantik zu. Auf das gerade hier akute Problem der zeitlich ungleichmässigen Verteilung der Frachtsendungen haben wir schon im letzten Geschäftsbericht hingewiesen. Um nun auch der Spitzennachfrage zu den Hauptverkehrszeiten genügen zu können, haben wir bei der amerikanischen Gesellschaft Seaboard World Airlines in deren Frachtflugzeugen Transportraum fest reserviert und können diesen zusätzlich zur eigenen Frachtkapazität anbieten. Der weitere Ausbau unseres Luftfrachtgeschäftes ist ein Thema, das uns ständig beschäftigt; möglicherweise werden sich neue Lösungen in Zusammenarbeit mit anderen Gesellschaften finden lassen.

Der Postverkehr entwickelt sich weniger rasch, hat aber doch befriedigende Ergebnisse gebracht. Hier beträgt die Zunahme gegenüber dem Vorjahr 8 Prozent. Immer mehr nationale Luftverkehrsgesellschaften schalten sich in den Konkurrenzkampf um die Posttransporte ein.

### Aussenvertretungen

In Pittsburgh, Miami, Seattle und Algier haben wir neue Vertretungen eröffnet, während die Vertretung Jerusalem aufgehoben wurde. Die bisherige Generalagentur in Khartoum wurde in eine eigene Vertretung umgewandelt. Für unsere Vertretung in Lagos (Nigeria) ist ein Ladenlokal gemietet und ausgebaut worden. Zu Ende des Berichtsjahres hatte die Swissair insgesamt 92 Auslandsvertretungen. Von diesen befinden sich 38 zwar im weiteren Einzugsgebiet unseres Liniennetzes, jedoch nicht direkt an Orten, wo Swissair-Flugzeuge regelmässig landen. Auch solchen Vertretungen, die jeweils einen bescheidenen Personalbestand aufweisen, kommt namentlich für den Verkauf eine erhebliche Bedeutung zu.

### Tarife

Das heikelste und in seinen Folgen noch nicht überblickbare Tarifproblem, die Auseinandersetzung über die Tarife im Nordatlantikverkehr, haben wir bereits im allgemeinen Teil besprochen. Im übrigen sind vorerst nur geringfügige Tarifänderungen für bestimmte Gebiete und Strecken vorgenommen worden. Die schon früher ergriffenen tarifarischen Massnahmen zur Förderung des Touristenverkehrs haben sich als recht wirksam erwiesen. Leider tragen sie nicht immer zu der an sich wünschbaren Vereinfachung des Tarifgefüges bei.

Der Durchschnittsertrag pro ausgelasteten Tonnenkilometer lag 1963 um ein halbes Prozent unter demjenigen des Vorjahres.



### III. Betrieb

Mit Ausnahme des schweren Unfalls von Dürrenäsch hat sich der Flugbetrieb normal abgewickelt. Allerdings bedurfte es ganz erheblicher Anstrengungen, um in den zu eng gewordenen Räumlichkeiten des Flughafens Kloten den Verkehr in den Stosszeiten ohne grössere Verzögerungen abzufertigen. Wir begrüssen es sehr, dass eine Abhilfe nun in Sicht ist.

Der gute Ruf, dessen sich die Ausbildung von Besatzungen und Bodenpersonal der Swissair weitherum erfreut, zeigt sich darin, dass wir immer mehr zur Schulung von Personal anderer Gesellschaften herangezogen werden. So sind jugoslawische Piloten von uns auf die Caravelle umgeschult worden; Stationspersonal der Syrian Arab Airlines, Iraqi Airways, Air Algérie, Polskie Linie Lotnicze und Jugoslovenski Aerotransport erhielt bei uns Instruktion; Fachleute unseres Bodendienstes sind zum Teil seit mehreren Jahren zu anderen Gesellschaften abgeordnet, und endlich haben wir sechs Nigerianer in einem sechzehnmonatigen Kurs zu «Catering Managers» ausgebildet. In diesem Zusammenhang verdienen auch die «Swiss Food Festivals» einen Hinweis, die unser Borddienst in Zusammenarbeit mit den Hilton-Hotels in neun Grossestädten Nordamerikas sowie in Istanbul und Berlin mit grossem Erfolg durchführte.

Die neuen Entwicklungen auf den Gebieten der Blindlandung, der Navigationssysteme und der Automation der Luftverkehrskontrolle durch elektronische Rechenmaschinen verfolgen wir mit grosser Aufmerksamkeit, um für die Anforderungen der Zukunft gerüstet zu sein und laufend die Sicherheit und Pünktlichkeit des Flugbetriebs zu verbessern. Dass die Fluggesellschaften ständig beträchtliche Mittel für vollkommene Navigationsausrüstungen und -verfahren aufwenden müssen, scheint bei der anhaltenden Erhöhung der staatlichen Landetaxen und Flugsicherungsgebühren oft nicht genügend in Betracht gezogen zu werden.

Die Erweiterung der Flotte um eine vierte DC-8-Einheit veranlasste uns schon im Frühjahr 1963, unseren knapp gehaltenen Pilotenbestand wieder zu erhöhen. Infolge des im Herbst gefassten Beschlusses, die durch Unfall verlorene Caravelle durch einen Convair Coronado zu ersetzen, nahm der Pilotenbedarf nochmals zu. Weil der schweizerische Nachwuchs zahlenmässig nicht genügt, mussten wir weitere ausländische Piloten anstellen; sie wurden grösstenteils von der KLM übernommen.

Da die Unterbringung unserer Besatzungen in Genf immer schwieriger wird, haben wir in Genf-Cointrin ein eigenes Besatzungshaus mit 100 Zimmern erstellt. Es soll dieses Frühjahr in Betrieb genommen werden.

### IV. Flotte und technischer Betrieb

Die von der Swissair betriebene Flotte zeigte am Ende des Berichtsjahres die folgende Zusammensetzung:

4 DC-8	wovon 3 DC-8-32 Straight Jet 1 DC-8-53 Fan Jet
5 CV-990 Coronado	wovon 2 CV-990 A (modifiziert) 3 CV-990 (unmodifiziert)
7 SE-210 Caravelle	
11 CV-440 Metropolitan	

Der Schulung dienten drei DC-3 und drei Piaggio P-149E, wobei die DC-3 auch für einige innerschweizerische Flüge und für Sonder-Frachttransporte eingesetzt wurden.

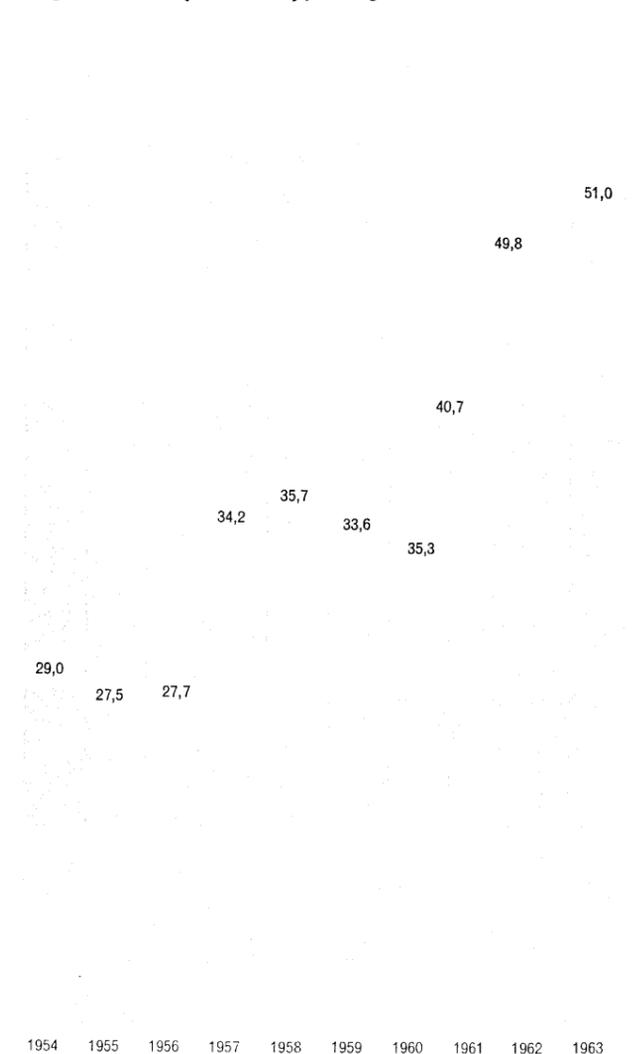
Die vor einem Jahr geschilderten Modifikationen zur Erzielung der garantierten Flugleistungswerte des CV-990 Coronado wurden im Berichtsjahr an zwei weiteren Flugzeugen durchgeführt. Nun verfügt die Swissair über zwei, das SAS über ein Flugzeug des Typs CV-990 A. Ein weiterer Coronado der Swissair befand sich am Jahresende im Umbau.

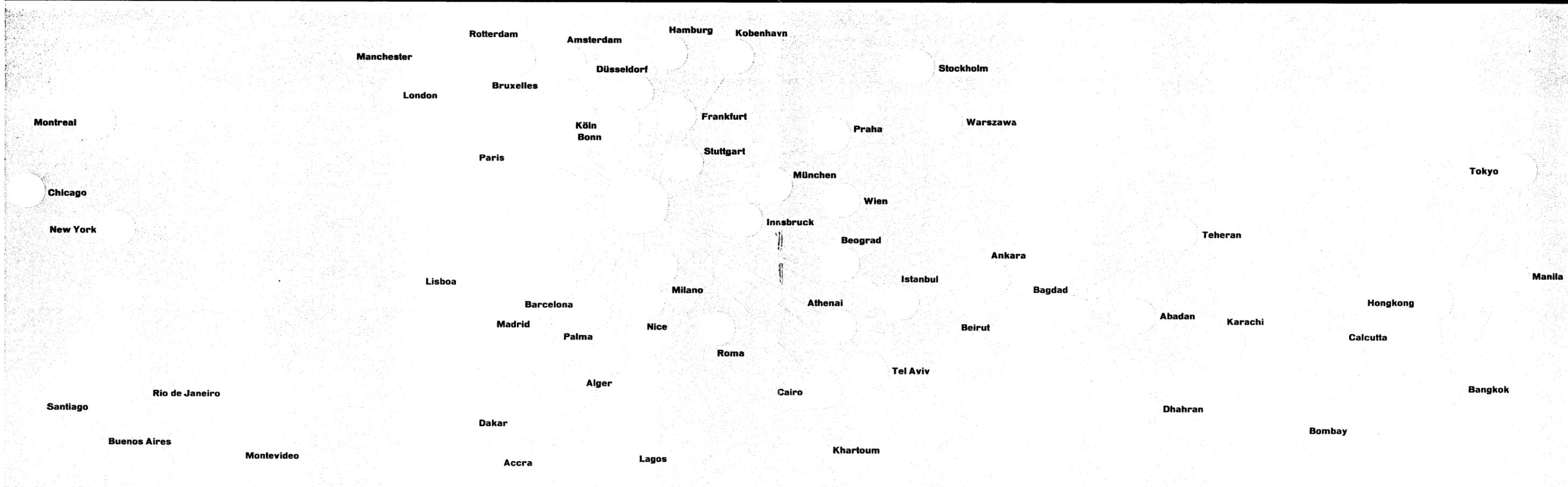
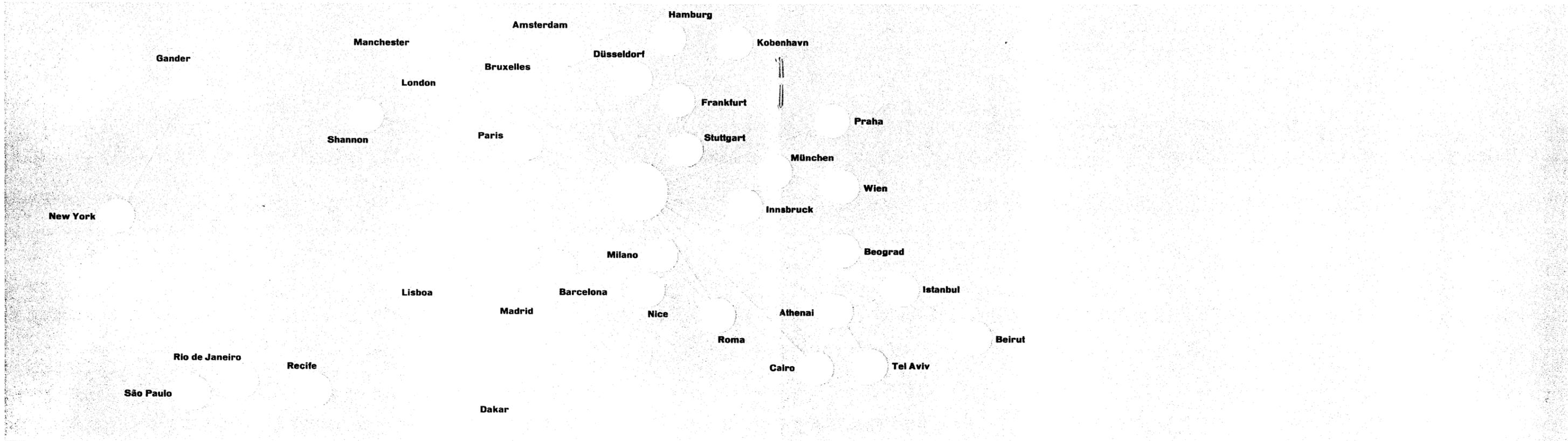
Im Rahmen der neuen Arbeitsteilung zwischen Swissair und SAS übernahmen wir im Mai 1963 die Blocküberholungsarbeiten an unserer eigenen Caravelle-Flotte.

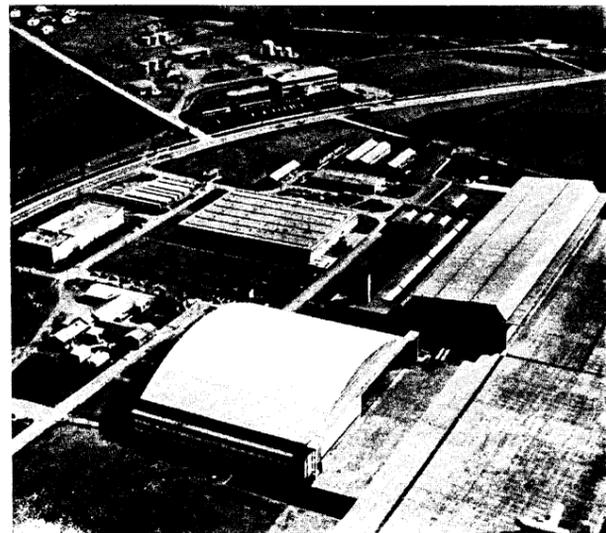
Obschon die Zusammensetzung der Flotte sich nicht wesentlich änderte, war der technische Betrieb mit den Coronado-Modifikationen und der Übernahme der Caravelle-Überholung stark belastet. Trotzdem war er in der Lage, vermehrte Arbeiten für Dritte auszuführen. Diese Aufträge haben zur Verbesserung seiner Wirtschaftlichkeit spürbar beigetragen.

Im technischen Betrieb sind ebenfalls zahlreiche Angestellte ausländischer Luftverkehrsgesellschaften, zur Hauptsache Mechaniker, während längerer oder kürzerer Aufenthalte geschult worden.

Angeborene tkm (in Tausend) pro Angestellten 1954-1963







Nach längeren Verhandlungen mit den Personalverbänden konnte auf den 1. Januar 1964 ein neuer Arbeitsvertrag für das Bodenpersonal in Kraft gesetzt werden. Er bringt eine flexiblere Salärkonzeption, dem Markt besser angepasste Lohnansätze, eine vereinfachte Zulagenordnung und eine einheitlich auf 44 Stunden angesetzte Arbeitswoche. Dem ganzen Personal wurde die erneute Teuerung ausgeglichen.

Die Prämien der Allgemeinen Pensionskasse erfuhren eine Erhöhung um 1,5 Prozent, wovon 0,5 Prozent zulasten der Arbeitnehmer gehen. In Zusammenarbeit mit der Vereinigung der Flight Engineers wurde eine besondere Fürsorgestiftung für die Bordmechaniker errichtet. Es wird auch in den nächsten Jahren ein Anliegen bleiben, die Alters- und Hinterlassenenfürsorge des Unternehmens, vor allem die Allgemeine Pensionskasse, weiter auszubauen.

Pro Kopf des gesamten Personals haben sich unsere Aufwendungen für Saläre und Versicherungen gegenüber dem Vorjahr um nahezu 10 Prozent erhöht.

Die Katastrophe von Dürrenäsch hat uns 14 geschätzte Mitarbeiter entrissen, unter ihnen den Personalchef Herbert Suter. Zum neuen Chef ad interim des Zentralen Personaldienstes wurde am Jahresende Herr Paul Angst ernannt.

Der Verwaltungsrat möchte auch diese Gelegenheit wahrnehmen, der Geschäftsleitung und dem ganzen Personal in der Schweiz wie im Ausland Dank und Anerkennung auszusprechen für den Einsatz, mit dem sie dem Unternehmen wiederum zu einem erfolgreichen Jahr verholfen haben.

Technischer Betrieb der Swissair in Kloten  
1954 (oben), 1963 (unten)

## V. Personelles

Ende 1963 beschäftigten wir 8471 Personen; der Bestand hat innert Jahresfrist um 432 Mitarbeiter oder 5,4 Prozent zugenommen. Im erneuten Rückgang des Personalwechsels, der durchschnittlich nurmehr 13 Prozent des Bestandes erfasste, zeigt sich die erfreuliche Treue unseres Personals. Obschon der Arbeitsmarkt nach wie vor angespannt war, konnte die Swissair ihren Bedarf an Bodenpersonal ohne ernstliche Schwierigkeiten decken. Nach wie vor sind nicht mehr als 10 Prozent des in der Schweiz beschäftigten Bodenpersonals Ausländer.

Die Zahl der Lehrlinge ist auf 190 gestiegen; 38 Lehrlinge haben ihre Lehrzeit bei der Swissair erfolgreich abgeschlossen. Im ganzen Betrieb wurde die fachliche Ausbildung der Mitarbeiter fortgesetzt. Das höhere Kader im In- und Ausland hatte an einwöchigen Kursen teilzunehmen, in welchen Führungskonzeption und Führungstechnik behandelt wurden.

## VI. Verwaltungsrat

Als Nachfolger des aus der Regierung des Kantons Zürich ausgeschiedenen Herrn Dr. Paul Meierhans wurde Herr Dr. Robert Zumbühl, Regierungsrat, Zürich, in den Verwaltungsrat abgeordnet. Während seiner fast zehnjährigen Zugehörigkeit zum Verwaltungsrat hat Herr Dr. Meierhans lebhaften Anteil an der Entwicklung der Swissair genommen und unserer Gesellschaft wertvolle Dienste erwiesen. Es sei ihm dafür auch hier Dank und Anerkennung ausgesprochen.

Mit dem Datum der kommenden Generalversammlung läuft die Amtsdauer der Herren

Ing. Fritz Gugelmann und  
Eric Handschin

im Verwaltungsrat ab. Gemäss Artikel 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

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

### Bilanz

Der günstige Abschluss hat es erlaubt, den Bilanzausweis wesentlich zu verbessern. Erstmals seit 1955 hat die Bilanzsumme abgenommen, obschon Zugänge zu verzeichnen sind, deren Anschaffungswert insgesamt ungefähr 67 Millionen Franken erreicht. Die Abgänge, Abschreibungen und Minderbewertungen übertreffen jedoch diese Summe erheblich, so dass sich das Bilanztotal, trotz Erhöhungen im Umlaufvermögen, gegenüber dem Vorjahr um 2 Millionen Franken auf 495 Millionen Franken verminderte.

Auf der **Aktivseite** nahm der Buchwert der Grundstücke und Immobilien um rund 850000 Franken zu. Der Zuwachs ergibt sich hauptsächlich aus der Ergänzung unserer Landreserven. Neben den ordentlichen Abschreibungen wurden auf dieser Position ausserordentliche Abschreibungen im Betrage von 3,1 Millionen Franken verbucht.

Die Buchwerte der Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge sind merklich zurückgegangen. Bestimmend für diese Abnahme sind neben dem ausgewiesenen Abgang im Betrage von 5,5 Millionen Franken – der Flight Simulator für DC-6B wurde verkauft – die auch hier zusätzlich vorgenommenen Abschreibungen in der Höhe von 1,7 Millionen Franken.

Der Anlagewert des Flugzeugparks hat sich ebenfalls zurückgebildet. Das neu hinzugekommene DC-8-Flugzeug mit den entsprechenden Reservetriebwerken, andererseits der Verlust eines Caravelle-Flugzeugs stellen die wichtigsten Veränderungen dar. Der erhöhte Bestand an Wechselteilen für Strahlflugzeuge wird grösstenteils durch Abgänge kompensiert, die sich aus der Liquidation älterer Ersatzmaterials ergaben. Auf den Flugzeugpark entfallen ausserordentliche Abschreibungen von 13 Millionen Franken; davon beziehen sich mehr als 12 Millionen Franken auf die Strahlflugzeuge und die zugehörigen Wechselteile.

Die erhöhten Vorauszahlungen sind bedingt durch den Umbau eines DC-8-Flugzeuges auf Doppelstromtriebwerke und durch die im Herbst aufgegebene Bestellung eines weiteren Coronado.

Im Umlaufvermögen nahm der Buchwert des Verbrauchsmaterials um 1,2 Millionen Franken zu, was – wie bei den Wechselteilen – darauf zurückzuführen ist, dass wir die bisher von SAS durchgeführte Überholung unserer Caravelle-Flugzeuge selbst übernehmen haben. Bei den Verbrauchsmaterialbeständen sind ausserordentliche Wertberichtigungen von 1,6 Millionen Franken angebracht worden. Die Debitorenbestände, die direkt vom Umsatz abhängen, sind mit 83,7 Millionen Franken um rund 11,4 Millionen Franken höher als im Vorjahr.

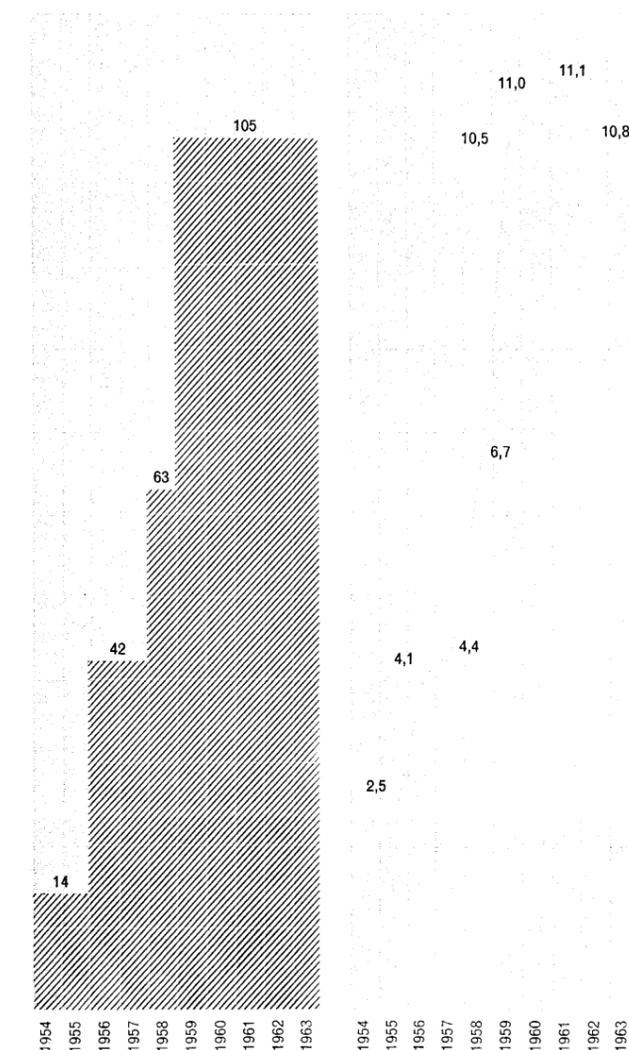
In den **Passiven** ist vor allem die Spezielle Reserve zu erwähnen, die aus freigewordenen Rückstellungen um 2 Millionen Franken verstärkt wird. Dank dieser Einlage und der beantragten Dotierung der Statutarischen Reserve erhöht sich das Eigenkapital um 3,3 Millionen Franken.

Das langfristige Fremdkapital erfuhr keine nennenswerte Veränderung; dagegen sind die mittel- und kurzfristigen Schulden um 18,3 Millionen Franken kleiner als vor Jahresfrist. Der letztes Jahr ausgewiesene Kredit der General Dynamics um 40 Millionen Franken konnte auf einen Rest von 2,5 Millionen Franken abgebaut werden, da wir bei den schweizerischen Grossbanken einen mittelfristigen Kredit aufnehmen konnten. Dieser Kredit musste indes nicht voll beansprucht werden, so dass unsere Bankverpflichtungen insgesamt nur um rund 11 Millionen Franken anstiegen. Der Saldo aus offenen Passagen und Frachten vergrösserte sich weiter um 7,5 Millionen Franken auf 67,9 Millionen Franken.

Bei den Rückstellungen und Wertberichtigungen wurden die Eigenversicherungen um 1,2 Millionen Franken und die Position Kursrisiko und Delkretere um 1,1 Millionen Franken verstärkt.

### Aktienkapital in Mio. Fr.

### Anzahl Aktionäre in Tausend



Dem Anlagevermögen von 358 Millionen Franken stehen Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital von 294 Millionen Franken gegenüber. Damit ist das Deckungsverhältnis seit dem Vorjahr etwas günstiger geworden.

### Gewinn- und Verlustrechnung

Unter Einschluss der zusätzlichen Abschreibungen erhöhten sich die **Gesamtkosten** gegenüber dem Vorjahr um 10 Prozent auf 499,6 Millionen Franken. Mit 509,2 Millionen Franken flossen uns ebenfalls um 10 Prozent höhere Gesamterträge zu. Der Reingewinn stellt sich damit auf 9,6 Millionen Franken.

Bedeutend erhöht erscheinen vor allem die folgenden Aufwandsposten:

Aufwandsposten	Erhöhung gegenüber 1962	
	in Mill. Fr.	in Prozenten
Personalkosten	17,5	14
Abschreibungen	10,5	20
Material- und Überholungskosten	7,2	15



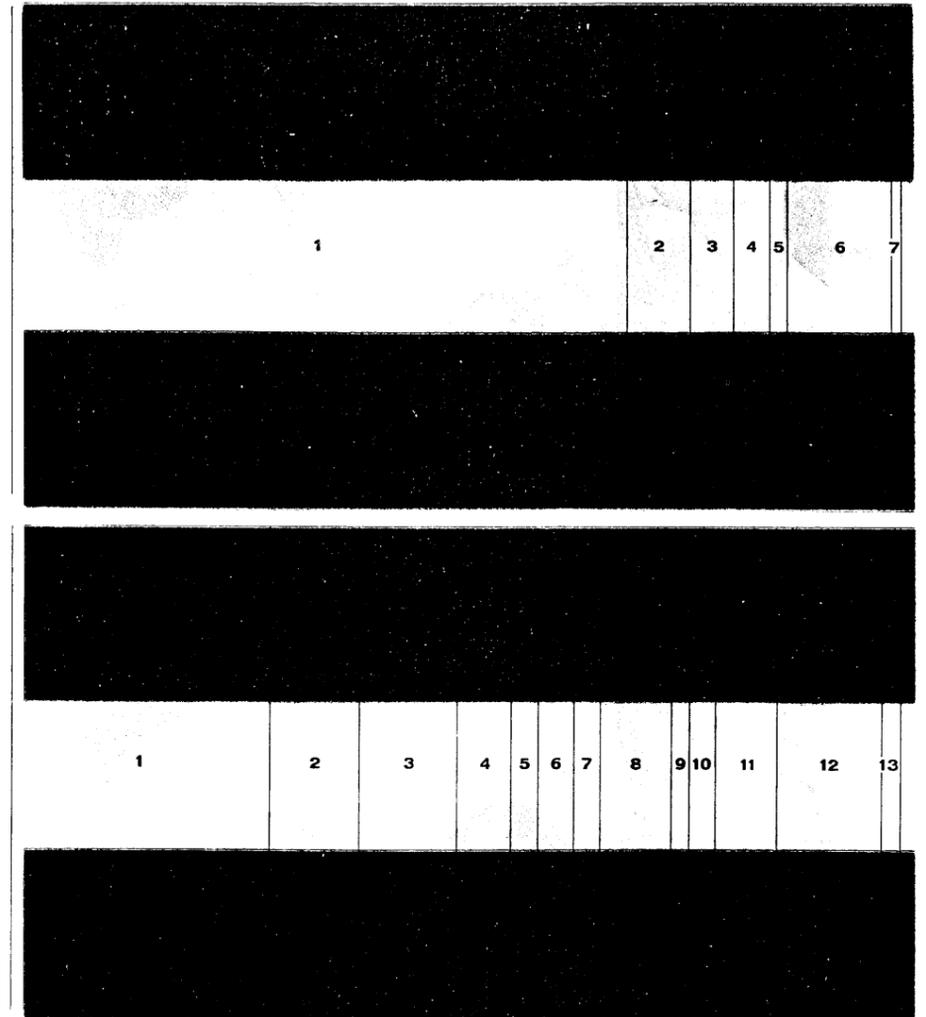
Verteilung von Ertrag und Aufwand

Ertrag (1963)

1 Passage und Gepäck	69%
2 Fracht	7%
3 Post	5%
4 Übriger Verkehrsertrag	4%
5 Vermietung von Flugzeugen und Wechselteilen	2%
6 Nebenleistungen	12%
7 Diverse übrige Erträge	1%
	100%

Aufwand (1963)

1 Personal	29%
2 Treibstoffe	10%
3 Material	11%
4 Bodenorganisation	6%
5 Miete von Flugzeugen und Reservematerial	3%
6 Bordbuffet und diverse Passagierkosten	4%
7 Versicherungen	3%
8 Betriebs-, Verwaltungs- und Liegenschaftskosten	8%
9 Finanzen und Steuern	2%
10 Propaganda und Verkauf	3%
11 Provisionen	7%
12 Abschreibungen (ordentliche und ausserordentliche)	12%
13 Reingewinn	2%
	100%



Da der Personalbestand am Jahresende nur um 5,4 Prozent und der durchschnittliche Bestand während des ganzen Jahres um 8 Prozent zugenommen hat, muss die wesentlich stärkere Erhöhung der Personalkosten auffallen. Sie geht auf Teuerungsausgleich und Reallohnverbesserungen zurück.

Die Erhöhung der Position « Abschreibungen » ergibt sich aus den bereits erläuterten ausserordentlichen Abschreibungen.

Der Anstieg der Material- und Überholungskosten um 7,2 Millionen Franken entfällt zu gleichen Teilen auf die Arbeiten an der eigenen Flotte und auf die – erheblich ausgedehnten – technischen Dienstleistungen für Dritte.

Trotz der Teuerung konnte bei den übrigen Positionen der Kostenanstieg im Rahmen der Mehrproduktion gehalten werden.

Die **Gesamterträge** sind um 46,8 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Davon haben sich die Streckenerträge allein um 35,6 Millionen Franken verbessert, was einer Zunahme um 9 Prozent entspricht.

In den einzelnen Verkehrsgebieten haben die Erträge sehr ungleich zugenommen, wie nachstehende Aufstellung zeigt:

Gebiet	Zunahme der Erträge gegenüber 1962 in Prozenten
Europa	9
Nordatlantik	5
Südatlantik	4
Mittlerer Osten	23
Ferner Osten	7
Afrika	144

Von den Streckeneinnahmen machen die Passageerträge 85 Prozent, die Frachterträge 9 Prozent und die Posterträge 6 Prozent aus. Die Einnahmen aus dem Transport von Übergepack, die in den Passageerträgen inbegriffen sind, erreichten einen Betrag von rund 6,5 Millionen Franken.

Die Chartereinnahmen erscheinen gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert.

Aus Nebenleistungen sind uns im Berichtsjahr Mehrerträge von rund 9,2 Millionen Franken zugegangen. Zur Hauptsache wurden die zusätzlichen Nebeneinnahmen im technischen Betrieb und in der Abteilung Passagierflugdienst erzielt.

Von den insgesamt 5,9 Millionen Franken an übrigen Erträgen entfallen 2 Millionen Franken auf Buchgewinne aus dem Verkauf von Flugzeugmaterial sowie des Simulators für DC-6B.

## 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 1963 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1963 Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1963 von folgende Zuweisungen vorzunehmen:

		Fr. 9 647 110
a) an den statutarischen Reservefonds	Fr. 1 300 000	
b) an die Allgemeine Pensionkasse der Swissair	Fr. 2 000 000	<u>Fr. 3 300 000</u>
vom verbleibenden Gewinn von		Fr. 6 347 110
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1963		<u>Fr. 568 380</u>
insgesamt somit von		Fr. 6 915 490
c) eine Dividende von brutto 6 Prozent auszurichten, zahlbar vom 18. April 1964 an gegen Coupon Nr. 17 auf dem Aktienkapital von Fr. 105 000 000 mit Fr. 21.- pro Aktie, abzüglich 30 Prozent Coupon- und Verrechnungssteuer		<u>Fr. 6 300 000</u>
d) den Saldo von		<u>Fr. 615 490</u>
auf neue Rechnung vorzutragen.		

Zürich, den 18. März 1964

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 1963 beidseitig mit Fr. 495 015 346 abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1963 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 1963 einen Reingewinn aus von	Fr. 9 647 110
der sich um den Gewinnvortrag aus dem Vorjahre von	<u>Fr. 568 380</u>
auf den verfügbaren Gewinnsaldo von	<u>Fr. 10 215 490</u>
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 19. März 1964

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Schweizerische Treuhandgesellschaft  
**Schai** **Moser**



## Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1963

### Aufwand

	Fr.	Fr.
Personalkosten		
Saläre, Fluggelder und übrige Personalkosten	132 138 605	
Versicherungsprämien	<u>14 382 701</u>	146 521 306
Treibstoffkosten		50 249 994
Material- und Überholungskosten		
Eigener Materialaufwand für Flugzeuge	12 772 368	
Leistungen von Dritten für Flugzeuge	23 253 618	
Leistungen für Dritte	9 108 000	
Übrige Materialkosten	<u>11 264 012</u>	56 397 998
Bodenorganisations-Fremdkosten		30 904 437
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		14 789 973
Bordbuffet- und diverse Passagierkosten, inkl. Materialkosten der Leistungen für Dritte und der Taxfree-Shop-Verkäufe		21 704 874
Betriebsversicherungen		15 377 460
Liegenschaftskosten		11 572 807
Verschiedene Betriebs- und Verwaltungskosten		
Kapitalkosten	10 387 386	
Steuern	2 043 054	
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>28 839 810</u>	41 270 250
Propaganda- und diverse Verkaufskosten		12 777 376
Provisionskosten		35 437 737
Abschreibungen		
Abschreibungen auf Immobilien, Betriebseinrichtungen, Werkzeugen, Mobilien und Fahrzeugpark		
ordentliche	9 617 741	
ausserordentliche	4 773 107	
Abschreibungen auf Flugzeugpark und Ersatzteillager		
ordentliche	33 550 043	
ausserordentliche	<u>14 656 264</u>	62 597 155
Gewinn- und Verlustkonto		
Gewinnvortrag vom Vorjahr	568 380	
Gewinn aus 1963	<u>9 647 110</u>	<u>10 215 490</u>
		<u>509 816 857</u>

### Ertrag

	Fr.	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahr		568 380
Erträge:		
Streckenerträge	412 398 678	
Erträge aus Charter, Sonder-, Rund- und Alpenflügen	4 631 449	
Übrige Verkehrserträge	16 604 811	
Einnahmen aus Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial	10 682 769	
Erträge aus Nebenleistungen	59 067 343	
Übrige Erträge	<u>5 863 427</u>	509 248 477
		<u>509 816 857</u>

**Schlussbilanz per 31. Dezember 1963**

(nach erfolgter Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

**Aktiven**

<b>Anlagevermögen</b>	Fr.	Fr.	Fr.
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen (Versicherungswert Fr. 52 331 000)		39 749 189	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge (Versicherungswert Fr. 74 670 000)		29 978 908	
Flugzeugpark (Versicherungswert Fr. 416 283 000)			
Flugzeuge	217 875 932		
Reservemotoren und -triebwerke	16 184 766		
Flugzeugwechselteile	38 458 477		
Halbfabrikate (Eigenaufträge)	<u>2 056 217</u>	274 575 392	
Beteiligungen und Wertschriften		32	
Vorauszahlungen für Flugzeuge und technisches Material		<u>13 975 048</u>	
Total Anlagevermögen			358 278 569
<b>Umlaufvermögen</b>			
Materialbestände (Versicherungswert Fr. 39 295 000)		17 524 801	
Debitoren und transitorische Aktiven		95 673 823	
Flüssige Mittel			
Kassen und Postcheck	2 200 488		
Banken und Gelder unterwegs	<u>14 209 294</u>	<u>16 409 782</u>	
Total Umlaufvermögen			129 608 406
<b>Diverse Aktiven</b>			
Swissair-Eigenversicherung beim Bund		6 772 522	
Barkautionen (geleistet)		<u>355 849</u>	
Total diverse Aktiven			<u>7 128 371</u>
			<u>495 015 346</u>

Eventualforderungen Fr. 821 795

**Passiven**

<b>Eigenkapital</b>	Fr.	Fr.	Fr.
Aktienkapital		105 000 000	
Reserven			
Statutarische	6 000 000		
Spezielle	<u>6 000 000</u>	<u>12 000 000</u>	
Total Eigenkapital			117 000 000
<b>Fremdkapital</b>			
Langfristige Schulden			
Obligationenanleihen	160 000 000		
Darlehen der AHV	17 000 000		
Hypothekarschulden	<u>900 000</u>	177 900 000	
Mittel- und kurzfristige Schulden			
Bankschulden	27 010 623		
Dividenden und Obligationenzinsen	6 709 531		
Kredit General Dynamics	2 520 328		
Kreditoren und transitorische Passiven	67 180 112		
Personaldepositenkasse	<u>7 532 638</u>	110 953 232	
Offene (verkaufte, aber noch nicht abgeflogene oder verrechnete) Passagen und Frachten		<u>67 878 631</u>	
Total Fremdkapital			356 731 863
<b>Diverse Passiven</b>			
Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund		1 642 118	
Rückstellungen und Wertberichtigungen		17 667 988	
Barkautionen (erhalten)		<u>1 357 887</u>	
Total diverse Passiven			20 667 993
<b>Gewinnsaldo</b>			
Gewinnsaldo auf neue Rechnung			<u>615 490</u>
			<u>495 015 346</u>

Eventualverpflichtungen Fr. 821 795