



## Bericht

des Verwaltungsrates der Swissair  
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft  
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre  
vom 23. April 1965  
über das Geschäftsjahr  
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1964

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

Druck: Buchdruckerei Winterthur AG

Photos: Swissair, Swissair Photo AG, Douglas, Giegel

Umschlag: **Struktur-Einteilungsplan eines CV-990A Coronado**

## 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 Faillettaz</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. 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-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 Stadtpräsident, Zürich 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

\*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> (bis 30.6.1964) <b>Dr. Brenno Galli</b> <b>Fritz Gugelmann</b> <b>Eric Handschin</b> (ab 1.7.1964)	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 Schneider</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 (bis 30.6.1964) Departement Finanzen (ab 1.7.1964) Departement Verkehr und Verkauf Departement Operation Departement Technik Generalsekretär Besondere Aufgaben
------------------	--	---

Direktion für die Westschweiz **Willy Wyler**

## Ergebnisse 1964 zusammengefasst

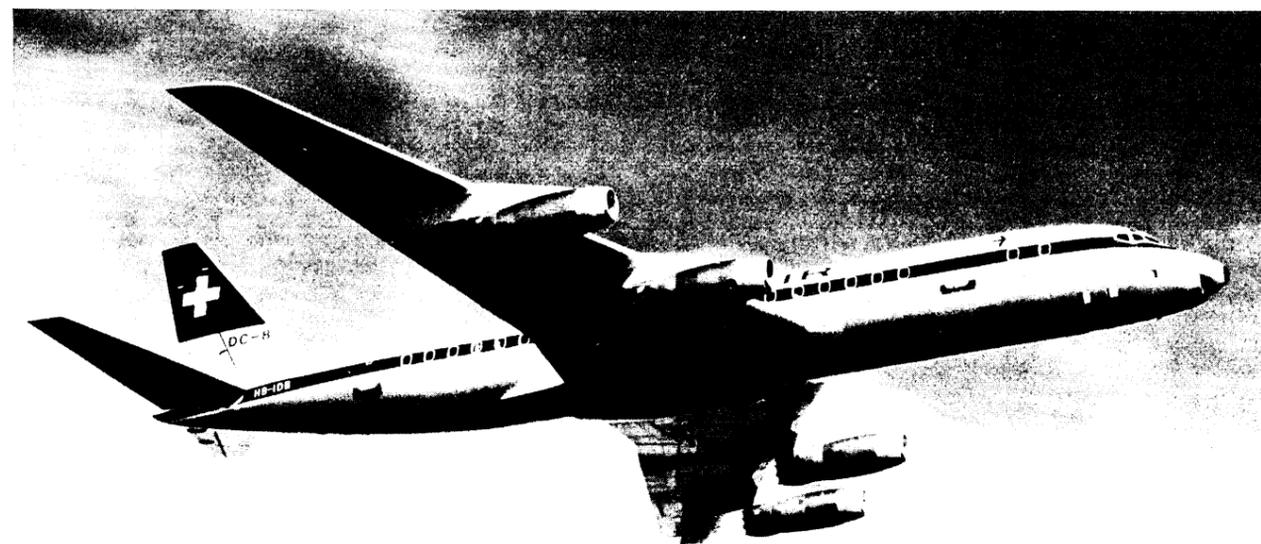
<b>Verkehrsleistungen</b>	<b>1964</b>	<b>1963</b>
<b>Anzahl Flüge</b>	<b>38 696</b>	<b>37 939</b>
<b>Flugkilometer</b>	<b>44 058 684</b>	<b>40 272 739</b>
<b>Flugstunden</b>	<b>76 596</b>	<b>72 378</b>
<b>Angebote tkm</b>	<b>493 525 307</b>	<b>424 046 402</b>
<b>Ausgelastete tkm</b>	<b>256 484 868</b>	<b>219 141 014</b>
<b>davon Passagier-tkm</b>	<b>200 254 259</b>	<b>171 285 617</b>
<b>Fracht-tkm</b>	<b>45 266 565</b>	<b>38 222 801</b>
<b>Post-tkm</b>	<b>10 964 044</b>	<b>9 632 596</b>
<b>Beförderte Etappenpassagiere</b>	<b>1 941 088</b>	<b>1 801 599</b>
<b>Durchschnittliche Reise eines Passagiers, in km</b>	<b>1 328</b>	<b>1 213</b>
<b>Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs</b>	<b>52,3 %</b>	<b>51,8 %</b>
<b>Sitzplatzauslastung</b>	<b>54,0 %</b>	<b>52,7 %</b>

<b>Kosten und Ertrag</b>	<b>1964</b>	<b>1963</b>
	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>
<b>Kosten ohne Abschreibungen</b>	<b>475 611 932</b>	<b>437 004 212</b>
<b>Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen</b>	<b>75 460 151</b>	<b>62 597 155</b>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>551 072 083</b>	<b>499 601 367</b>
<b>Gesamtertrag</b>	<b>565 934 083</b>	<b>509 248 477</b>

<b>Reingewinn des Geschäftsjahres</b>	<b>1964</b>	<b>1963</b>
	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>
	<b>14 862 000</b>	<b>9 647 110</b>

Sehr geehrte Aktionäre,

Der Verwaltungsrat der Swissair freut sich, Ihnen wieder über ein Jahr berichten zu können, in welchem unsere Gesellschaft gut gearbeitet hat.



### I. Erfolg des Geschäftsjahres 1964

Im Weltluftverkehr gilt 1964 als Rekordjahr; es war nicht nur das beste Jahr in den Annalen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, sondern wies auch eine seit langem nicht mehr verzeichnete Zuwachsrate auf. Unsere Gesellschaft hat mit dieser Entwicklung Schritt gehalten. Wir hatten die Aussichten im letzten Geschäftsbericht etwas zurückhaltend bewertet; insbesondere war ungewiss, ob die ermässigten Nordatlantiktarife bereits im Sommer 1964 die erhoffte Verkehrszunahme auslösen würden. Die Optimisten haben recht bekommen. Der Verkehr hat, vor allem auf dem Nordatlantik, einen erfreulichen Auftrieb erfahren. Glücklicherweise konnten wir im richtigen Zeitpunkt, auf das Frühjahr 1964, unser viertes DC-8-Flugzeug einsetzen und der rasch ansteigenden Nachfrage auf den Linien nach den USA und Kanada entsprechen. Ebenfalls im Frühjahr 1964 nahmen wir eine von der Air France gemietete Caravelle in Betrieb, während unser sechster Convair-990 Coronado schon zu Beginn des Jahres abgeliefert worden war. Insgesamt boten wir 493,5 Millionen Tonnenkilometer an, was im Vergleich zu 1963 eine Zunahme von 16 Prozent darstellt. Die einzelnen Verkehrsgebiete weisen dabei die folgende Erhöhung des Angebotes im Linienverkehr gegenüber dem Vorjahr auf:

Europa	5 Prozent
Nordatlantik	29 Prozent
Südatlantik	1 Prozent
Mittlerer Osten	15 Prozent
Ferner Osten	0 Prozent
Afrika	13 Prozent

Zürich-Genf-Tunis-Tripoli war in unserem Netz die einzige neue Linie. Wir befliegen sie seit dem 1. November 1964 mit eigenen Flugzeugen, nachdem wir zunächst während vier Monaten mit einer von Tunis Air gecharterten Caravelle den Abschnitt Genf-Tunis bedient hatten.

Unsere Flotte war wiederum intensiv eingesetzt. Trotz der anhaltenden Teuerung haben wir die Flugbetriebskosten pro angebotenen Tonnenkilometer noch einmal senken können: sie betragen Fr.-89 gegenüber Fr.-94 im Vorjahr. Gleichzeitig ist es uns wieder gelungen, den mittleren Auslastungsgrad etwas zu erhöhen, und zwar gegenüber 1963 von 51,8 Prozent auf 52,3 Prozent. Die Zahl der ausgelasteten Tonnenkilometer liegt mit 256,5 Millionen um 17 Prozent höher als im Vorjahr. Ebenfalls um 17 Prozent hat der Passagierverkehr zugenommen; unsere Sitzplätze waren zu 54 Prozent besetzt, gegenüber 52,7 Prozent im Jahre 1963. Die Frachttransporte wiesen eine Zunahme von 18 Prozent, die Luftpost eine solche um 14 Prozent auf.

Diese erfreuliche Verkehrsentwicklung hat mit der erwähnten Senkung der Flugbetriebskosten zu einer Verbesserung des Flugbetriebs Erfolges geführt. Die Erträge aus den Nebenleistungen haben sich ebenfalls befriedigend gestaltet. Andererseits konnte der Kostenauftrieb auch ausserhalb des Flugbetriebes durch sorgfältige Überwachung aller Ausgaben in erträglichem Rahmen gehalten werden, wozu allerdings half, dass die Vorbereitung der kommenden Umstellung auf neue Kurzstreckenflugzeuge erst anläuft. Der auf Fr. 90322151.- erhöhte Betriebsüberschuss erlaubt uns eine für die weitere Konsolidierung des Unternehmens wichtige Verstärkung der Abschreibungen; danach ergibt sich ein Reingewinn von Fr. 14862000.- (im Vorjahr Fr. 9647110.-), der die Ausschüttung einer Dividende von 6 Prozent und eine erhöhte Zuwendung an unsere noch ausbaubedürftigen Personalversicherungskassen gestattet.

## II. Verkehr und Verkauf

### Europa

Der 1963 noch bescheidene Flugbetriebsgewinn in Europa hat sich 1964 in befriedigender Weise verstärkt, obschon die Streckenkosten hier am höchsten sind. Der Verkehrszuwachs erreichte allerdings noch nicht das Ausmass der Zunahme auf den längeren Strecken, vor allem weil wir das Platzangebot auf gewissen Linien nicht im wünschbaren Ausmass erhöhen konnten. Mit ihren 44 Plätzen erwiesen sich die Metropolitan-Flugzeuge für manche Kurse als zu knapp. Bei der Caravelle ist es möglich, etwas mehr Sitze einzubauen; diese Arbeit ist im Gange.

Eine statistische Ausscheidung von Geschäftsverkehr und anderem Verkehr ist bei uns nicht ohne weiteres möglich. Immerhin schliessen wir, unter anderem aus einer wachsenden Beanspruchung der Früh- und Spätkurse, in Europa auf eine Verstärkung des Geschäftsverkehrs, insbesondere mit unseren Nachbarländern und mit England. Diese Entwicklung ist zu begrüessen. Der Touristenverkehr hat besonders nach Bestimmungsorten auf der Iberischen Halbinsel zugenommen. Weniger beliebt als früher waren unsere Nachtkurse; hier wirkt sich die Zunahme der regelmässigen Tagesflüge von Chartergesellschaften aus.

### Nordatlantik

Wie eingangs erwähnt, haben die seit dem 1. April 1964 in diesem Verkehrsgebiet gültigen niedrigen Preise einen ungewöhnlichen Verkehrsanstieg ausgelöst. Unser Passagierverkehr hat, trotz schwachen Ergebnissen im ersten Quartal, verglichen mit dem Jahre 1963, um 29 Prozent zugenommen. Beigetragen haben sicher auch die gute Wirtschaftsentwicklung auf beiden Seiten des Nordatlantiks, die verhältnismässig entspannte politische Atmosphäre sowie die World Fair in New York. Diese Entwicklung ist auch unseren Kursen nach Montreal-Chicago zugute gekommen.

Die Erweiterung der DC-8-Flotte ermöglichte es, in diesem Jahr einige Kapazität für Charterflüge ausserhalb der regelmässigen Kurse über den Nordatlantik bereitzuhalten. Das Chartergeschäft verzeichnete denn auch einen ansehnlichen Erfolg.

Das finanzielle Ergebnis im Nordatlantikverkehr ist befriedigend ausgefallen, obschon wegen der erheblichen Verringerung der Einnahme pro Passage die Verbesserung gegenüber dem Vcrjahr prozentual geringer war als in anderen Verkehrsgebieten.

### Südatlantik

Der Verkehr nach Südamerika hat unsere Erwartungen übertroffen. Besonders erfreulich ist, dass die Nachfrage sich gleichmässiger über das ganze Jahr verteilt. Ein durch die politische Wandlung in Brasilien verursachter Rückschlag erwies sich als vorübergehend. Wenn auch immer wieder Hindernisse zu überwinden sind, dürfen wir unsere Stellung auf dieser Route doch zuversichtlich betrachten.

Die unruhige Währungslage namentlich in Brasilien verhindert zwar, dass die wirklich hereinkommenden Erträge durchwegs der günstigen Verkehrsentwicklung entsprechen. Dennoch haben wir 1964 auch in diesem Gebiet mit einem Flugbetriebsgewinn abgeschlossen.

### Mittlerer Osten

Das seit 1963 beobachtete Ansteigen des Verkehrs im Mittleren Osten setzte sich insgesamt kräftig fort. Besonders nach Beirut und Tel Aviv beförderten wir Passagiere in ansehnlicher Zahl, und auch der Verkehr nach Kairo hielt sich befriedigend. Politische Unrast dämpfte den Verkehr mit Bagdad und Khartoum. Auf das Anfliegen von Dhahran haben wir verzichtet, da der Ver-

kehr nach dieser Station immer mehr zurückgeht, seitdem bei den dort tätigen Ölgesellschaften die Ausländer durch einheimisches Personal ersetzt werden.

Nachdem der Mittlere Osten 1963 mit einem kleinen Verlust abschloss, leistet er nun wieder mit einem Gewinn seinen Beitrag an das günstige Ergebnis unserer Flugbetriebsrechnung.

### Ferner Osten

Abgesehen davon, dass Athen auf zwei Fernostkursen bedient wurde, boten wir die gleiche Leistung an wie im Vorjahr. Die Flugzeuge waren erfreulicherweise besser ausgelastet, auch auf den bisher schwächeren östlichen Streckenabschnitten zwischen Indien und Japan. Wie erwartet erbrachten die Olympischen Sommerspiele in Tokio eine zusätzliche Verkehrsbelegung. Das Schweizerteam beförderten wir auf Charterflügen zum Wettkampfort und zurück. Dank den guten Verkehrsergebnissen hatsich der Flugbetriebsgewinn aus diesem Gebiet mehr als verdoppelt.

### Afrika

Die gute Auslastung unseres Westafrikakurses über Lagos nach Accra hielt an. Die Aufnahme des zweiten Wochenkurses fiel nicht mehr in das Berichtsjahr; hingegen wurde die zunächst nur bis Ende Oktober vereinbarte Vercharterung eines Coronados an die Ghana Airways für zwei wöchentliche Flüge zwischen Accra und London über das Jahresende hinaus fortgesetzt, zur Befriedigung beider Seiten.

Der Kurs nach Algier erfüllte weiterhin unsere Erwartungen. Auch die bereits erwähnte neue Linie nach Tunis, seit dem 1. November verlängert bis Tripoli, liess sich verhältnismässig gut an. Der Sektor Afrika ergab einen leicht verbesserten Flugbetriebsgewinn.

### Fracht und Post

Der Frachtverkehr hat sich im allgemeinen günstig entwickelt. Wir konnten den Frachtertrag trotz Absinken des Tarifniveaus gegenüber 1963 um 11 Prozent steigern. Unsere Erwartungen wurden vor allem auf dem Nord- und Südatlantik sowie in Europa übertroffen. Im Fernen und Mittleren Osten sowie in Afrika erreichten wir zwar das gesetzte Ziel, mussten uns aber mit einem bescheideneren Verkehrszuwachs begnügen. Auf der Fernostroute besteht trotz Erweiterung der hinteren Frachträume in den Coronado-Flugzeugen ein Mangel an Kapazität.

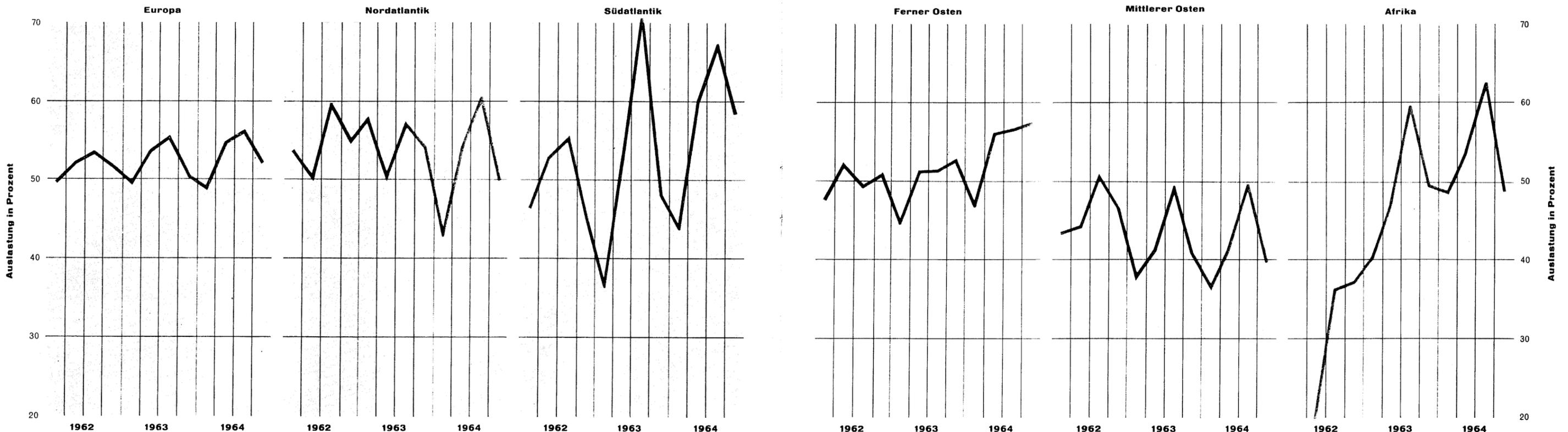
Die feste Reservierung von Transportraum auf Nordatlantikflügen der Seaboard World Airlines hat die gewünschte Verbesserung des Kundendienstes durch Erhöhung des Angebots in den Spitzenzeiten gebracht. Wir behalten indes den weiteren Ausbau des Luftfrachtgeschäftes auch mit anderen Lösungen im Auge.

Beim Postverkehr sind die erzielten Ergebnisse zufriedenstellend, mit Ausnahme des Fernen Ostens, wo sich die Konkurrenz der aufstrebenden jungen Luftverkehrsgesellschaften besonders bemerkbar macht.

### Aussenvertretungen

Mit der Bedienung von Dhahran wurde auch die dortige Vertretung aufgehoben. Neue Verkaufsstellen eröffneten wir in Tunis und Johannesburg, während die Vertretungen Accra und Tel Aviv neue Ladenlokale erhielten. Am Ende des Berichtsjahres hatte die Swissair insgesamt 90 Aussenvertretungen. Die erfreulichen Verkaufsergebnisse dieses Jahres sind zum beträchtlichen Teil den Anstrengungen dieser Aussenorganisation zu verdanken.

Gesamtauslastung in Prozenten nach Verkehrsgebieten 1962-1964 je Quartal



### III. Flotte, Flugbetrieb, technischer Betrieb

Die Flotte für den kommerziellen Einsatz ist in der untenstehenden Tabelle dargestellt. Ausschliesslich zu Schulungszwecken dienten drei DC-3- und drei Piaggio-P-149E-Flugzeuge.

Regelmässigkeit und Pünktlichkeit des Flugbetriebes erreichten dank unablässigen Bemühungen um ihre Verbesserung einen guten Stand. Die Regelmässigkeit – das Verhältnis der effektiv durchgeführten Flüge zu den geplanten Flügen – betrug im Berichtsjahr durchschnittlich 97,7 Prozent. In den Sommermonaten bewegte sie sich sogar in der Regel über 99 Prozent. Die Pünktlichkeit wird ausgedrückt mit dem Verhältnis der Anzahl Streckenabschnitte, die bis auf 30 Minuten Verspätung innerhalb der im Flugplan publizierten Zeit durchgeführt wurden, zum Total aller geplanten Streckenabschnitte; überhaupt abgesagte Flüge sind hier somit ebenfalls berücksichtigt. Diese Pünktlichkeitsquote konnte von 84,1 Prozent im Jahre 1963 auf 85,9 Prozent im Berichtsjahr erhöht werden. An dieser Verbesserung waren alle Verkehrsgebiete beteiligt; die Pünktlichkeit der auf Verspätungen am meisten anfälligen Langstreckenkurse nahm besonders zu. Im Verkehrsgebiet Europa, auf das etwa vier Fünftel der Zahl aller unserer Flüge entfallen, betrug die Pünktlichkeit 88 Prozent.

Der Flugbetrieb blieb glücklicherweise verschont von schweren Unfällen. Beim Landeunfall eines Coronados im Besatzungstraining entstand lediglich Sachschaden; die sehr sorgfältig geführte Untersuchung darüber, wie übrigens auch diejenige über den Unfall von Dürrenäsch, gelangte im Berichtsjahr noch nicht zum Abschluss. Hingegen hatte die Schweizerische Luftverkehrsschule in der Grundausbildung leider einen Unfall mit zwei Verletzten zu verzeichnen.

Am 1. Juli begannen wir mit der Automation der Flugplanung für Nordatlantikflüge durch eine amerikanische Firma, welche die von uns gelieferten Unterlagen verarbeitet. Der Erfolg dieser Operation

bewog bereits andere Gesellschaften zum gleichen Vorgehen. Die Automation der Luftverkehrskontrolle macht ständige, wenngleich nicht sehr rasche Fortschritte, wobei der den Luftverkehrsgesellschaften abgeforderte Beitrag an die Kosten zunehmend erhöht wird.

Leider verschärft sich das Lärmproblem auf verschiedenen internationalen Flughäfen; es bedarf vielen guten Willens auf beiden Seiten, um zu Lösungen zu gelangen, die den berechtigten Interessen der Flugplatzanwohner wie den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Luftverkehrs entsprechen.

In Genf konnten wir am 1. Juli 1964 nach knapp einjähriger Bauzeit das «Foyer des Equipages» eröffnen. Mit 100 zweckmässig eingerichteten Einzelzimmern und den für einen angenehmen Aufenthalt notwendigen Ess- und Nebenräumen dient es der zentralen Unterkunft der in dieser Stadt übernachtenden Besatzungen.

Der technische Betrieb erbringt seine Leistungen nicht nur auf den Heimatflughäfen, sondern auch auf zahlreichen Aussenstationen. Wo es vorteilhafter ist, werden indessen die technischen Wartungsarbeiten auf Aussenstationen andern Luftverkehrsgesellschaften übertragen, wie auch die Swissair solche Dienstleistungen für Dritte übernimmt. Auf den Flughäfen Zürich und Genf wurden für eigene Zwecke rund 1,7 Millionen Arbeitsstunden geleistet. Hinzu kommen rund 400000 Arbeitsstunden für Leistungen an Dritte, namentlich durch Flugzeug- und Triebwerkrevisionen. Davon entfallen 250000 Arbeitsstunden auf Leistungen für SAS, mit welcher Gesellschaft die Swissair bekanntlich eine besondere Zusammenarbeit verbindet. Auch im technischen Betrieb ermöglichen solche Leistungen für Dritte die bessere Ausnutzung der für die eigenen Bedürfnisse notwendigen Einrichtungen und damit eine Kostensenkung.

#### Swissair-Flotte im kommerziellen Einsatz

Flugzeugtyp	Anzahl Flugzeuge	Preis pro Flugzeug* sFr.	Max. Startgewicht kg	Max. Nutzlast kg	Treibstoff Kapazität l	Max. Reichweite km	Operationsgebiet
DC-8 32 Straight-Jet	2	25 Mio	142885	18000	87220 Kerosen	6260	Langstrecken Nordatlantik
DC-8 53 Fan-Jet	2	30 Mio		19170	88565 Kerosen	9525	
CV-990 A Coronado	6	20 Mio	114760	17280	59188 Kerosen	5995	Lang- und Mittelstrecken Südatlantik Fern-/Nahost Afrika
SE-210 3 Caravelle	8	10 Mio	46000	8000	19000 Kerosen	2805	Kurzstrecken Europa Nordafrika
CV-440 Metropolitan	11	3,7 Mio	22550	5150	6550 Benzin	3050	Kurzstrecken Europa

\* ohne Ersatzteile

### IV. Personelles

Der Personalbestand hat im Berichtsjahr um 211 Personen zugenommen auf insgesamt 8682 Mitarbeiter. Dies stellt einen Zuwachs von 2,5 Prozent dar, während wir unser Angebot an Tonnenkilometern um 16,4 Prozent erhöhten. Der schon immer geringe Anteil der Ausländer an dem in der Schweiz beschäftigten Bodenpersonal konnte weiter gesenkt werden und macht nurmehr 8 Prozent aus. Wir werden später auf die aktuelle Frage der Bestandesbeschränkungen im Rahmen der Teuerungsbekämpfung besonders eingehen.

Der Personalwechsel hat gegenüber 1963 leicht zugenommen, erfasste aber doch nicht mehr als 14 Prozent des Bestandes. Die Verbesserungen, die der seit dem 1. Januar 1964 geltende neue Arbeitsvertrag für das Bodenpersonal brachte, haben wohl dazu beigetragen, dass wir trotz angespannter Lage auf dem Arbeitsmarkt den Bedarf an Bodenpersonal in befriedigender Weise decken konnten. Unsere Anstrengungen zur langfristigen Förderung des Nachwuchses wurden fortgesetzt.

Der Lehrlingsbestand wird systematisch weiter erhöht; Ende 1964 betrug er 223 Lehrtöchter und Lehrlinge. Rund 50 Lehrlinge haben sich der vorgeschriebenen Lehrabschlussprüfung gestellt und sie ausnahmslos bestanden. Auch die fachliche Ausbildung der Mitarbeiter im ganzen Betrieb nahm ihren Fortgang. Die einwöchigen Kurse für das höhere Kader im In- und Ausland galten diesmal dem Thema «Wirtschaftliches Denken».

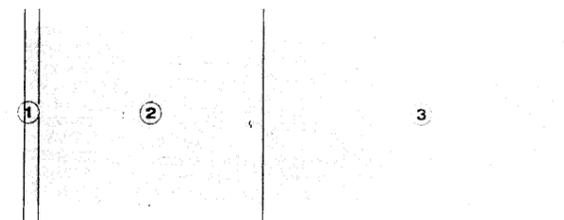
Bei der Allgemeinen Pensionskasse traten auf den 1. Januar 1965 eine Anzahl Reglementsänderungen in Kraft, die namentlich eine Verstärkung der Sparkapitalien durch Erhöhung der Prämienleistungen von Arbeitgeber und Arbeitnehmer um je 1/2 Prozent brachten. Indessen wird es noch weiterer Anstrengungen bedürfen, um die Alters- und Hinterlassenenfürsorge für das Personal aller Kategorien auf den wünschbaren Stand zu bringen.

Neben den Routinearbeiten für unsere Flotte führte der technische Betrieb die Modifikationen zur Erzielung der garantierten Flugleistungswerte an weiteren Coronados durch. Am Ende des Berichtsjahres waren alle sechs Coronados der Swissair und ein Coronado des SAS modifiziert; der zweite Coronado des SAS kam im Februar 1965 zum Umbau. Ferner wurden bei unseren Coronados die hinteren Frachträume erweitert und zwei zusätzliche Sitze eingebaut. Schliesslich begannen wir Mitte 1964 mit einem grösseren Programm zur Verbesserung der Leistungen, Erhöhung der Laufzeiten und Verminderung der Störungsanfälligkeit bei den Triebwerken der Coronados. Bis zum Ende des Berichtsjahres waren bereits 28 Triebwerke so modifiziert; die damit gemachten Erfahrungen sind gut.

Im Rahmen der Arbeitsteilung zwischen Swissair und SAS haben wir erstmals während des ganzen Jahres die Blocküberholung und Aggregatrevisionen an unseren eigenen Caravelle-Flugzeugen durchgeführt, während die Triebwerke nach wie vor bei SAS revidiert werden. Auch hier haben wir die Gelegenheit benützt, verschiedene technische Verbesserungen vorzunehmen.

Insgesamt vergibt der technische Betrieb der Swissair mehr Arbeiten nach auswärts, als er selber Arbeiten für Dritte ausführt.

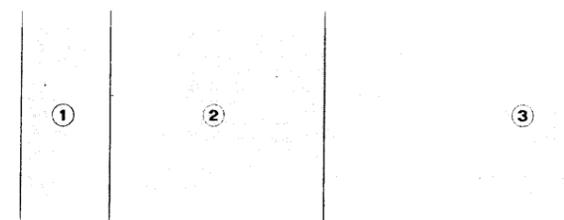
#### Dienstaltersstruktur des Personals Ende Juni 1964



- 1 21 und mehr Dienstjahre 1,1%
- 2 11-20 Dienstjahre 17,7%
- 3 6-10 Dienstjahre 25,3%
- 4 5 Dienstjahre und weniger 55,9%

Durchschnittliches Dienstalter 5,8 Jahre

#### Altersstruktur des Personals Ende Juni 1964



- 1 51 Jahre und älter 7,0%
- 2 41-50 Jahre alt 16,9%
- 3 31-40 Jahre alt 31,7%
- 4 bis 30 Jahre alt 44,4%

Durchschnittliches Alter 33,6 Jahre

Auf den 1. Juli 1964 ist Herr Eugen Groh altershalber von der Leitung des Departementes Finanzen zurückgetreten. Herr Groh hat dem Luftverkehr seine Lebensarbeit gewidmet. Um die Swissair, bei der er seit ihrer Gründung tätig war, ab 1936 als Mitglied der Geschäftsleitung, hat er sich ausserordentliche Verdienste erworben, für die ihm auch an dieser Stelle herzlicher Dank ausgesprochen sei. Als Nachfolger von Herrn Groh hat der Verwaltungsrat Herrn Hans Schneider gewählt.

Am Jahresende wurde Herr Paul Angst definitiv zum Chef des Zentralen Personaldienstes ernannt, nachdem er diesen Posten seit dem Tod von Herrn Herbert Suter interimistisch versehen hatte.

Die Geschäftsleitung und alle Mitarbeiter in der Schweiz und im Ausland haben sich im abgelaufenen Jahr wiederum mit vollem Einsatz ihren Aufgaben gewidmet und dürfen auf ein sehr befriedigendes Ergebnis hinweisen. Der Verwaltungsrat spricht ihnen den verdienten Dank aus.

## V. Verwaltungsrat

In der Zusammensetzung des Verwaltungsrates sind im Jahre 1964 keine Änderungen eingetreten. Auf den 1. Juli 1964 verzichtete Herr Dr. Ernst R. Froelich auf sein Mandat als Mitglied des Ausschusses; als seinen Nachfolger wählte der Verwaltungsrat Herrn Eric Handschin in den Ausschuss.

Aus Altersgründen haben die Herren Dr. Ernst R. Froelich, Ing. Georg Fischer, Dr. h. c. Jos. R. Belmont und Dr. Hans P. Zschokke auf die kommende Generalversammlung ihren Rücktritt aus dem Verwaltungsrat angekündigt. Herr Fischer ist seit der Neugestaltung unserer Gesellschaft 1947 Mitglied des Verwaltungsrates und gehörte bis 1955 auch dem Ausschuss an. Herr Dr. Froelich ist 1953 in den Verwaltungsrat und 1958 in den Ausschuss gewählt worden. Herr Dr. Zschokke ist seit 1953, Herr Dr. Belmont seit 1954 Mitglied des Verwaltungsrates. Wir sehen alle vier Herren sehr ungern scheiden. Sie haben dank reicher Erfahrung und Fachkenntnissen auf ihren verschiedenen Tätigkeitsbereichen sowie durch ihre internationalen Verbindungen der Swissair grosse und vielfältige Dienste geleistet. Durch ihre Mitwirkung im Ausschuss haben die Herren Fischer und Dr. Froelich besonders engen Anteil genommen an der Entwicklung der Swissair in den bewegten Jahren nach dem Krieg und im Übergang zu den Strahlflugzeugen. Für ihren unentwegten Einsatz ist die Swissair den Herren Dr. Belmont, Ing. Fischer, Dr. Froelich und Dr. Zschokke zu tiefem Dank verpflichtet.

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

Ernst Schmidheiny	Arnold Rösselet
Edgar Primault	Felix W. Schulthess
Dr. Walter Berchtold	Theodore E. Seiler
Guillaume Bordier	Ing. Georg Sulzer
Peter Reinhart	

Gemäss Art. 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

## VI. Was uns besonders beschäftigt hat

### Kapitalerhöhung

Die Generalversammlung vom 17. April 1964 hat die Erhöhung des Aktienkapitals der Gesellschaft von 105 auf 140 Millionen Franken beschlossen. Wie wir bereits im Zwischenbericht vom September 1964 an die Aktionäre festhielten, war diese Kapitalerhöhung trotz den angespannten Verhältnissen auf dem Kapitalmarkt ein voller Erfolg. Die Zahl der Aktionäre ist von 10851 am 31. Dezember 1963 auf 12388 am 31. Dezember 1964 gestiegen.

### Bestellung von DC-9-Flugzeugen

Im letzten Geschäftsbericht kündigten wir den bevorstehenden Entscheid über die künftige Gestaltung unserer Kurzstreckenflotte an. Wir sind gezwungen, die elf Convair-440 Metropolitans allmählich zu ersetzen, da diese letzten Kolbenmotorflugzeuge unserer Flotte gegenüber der Konkurrenz mehr und mehr ins Hintertreffen geraten. Das neue Kurzstreckenflugzeug soll sich technisch und operationell möglichst gut in unsere bereits bestehende Strahlflugzeugflotte einfügen. Nach langen Studien und Verhandlungen mit verschiedenen Flugzeugherstellern ergab sich, dass der Douglas DC-9 unseren Anforderungen am besten entspricht. Der Verwaltungsrat hat deshalb am 13. Mai 1964 die Bestellung von zehn Flugzeugen dieses Typs beschlossen; inzwischen hat er die Bestellung um zwei weitere Einheiten ergänzt. Die Flugzeuge werden uns in den Jahren 1966-1968 abgeliefert. Douglas ist mit dem Bau gegenüber dem eigenen Konstruktionsprogramm bereits im Vorsprung. Wir sind überzeugt, mit dem DC-9 ein ausgezeichnetes Fluggerät zu erhalten, das dazu beitragen wird, unsere Position im Kurzstreckenverkehr erneut zu stärken.

### Besatzungsprobleme

Die Einführung der DC-9-Flugzeuge wird sich über einen längeren Zeitraum erstrecken, als vom Standpunkt des Verkaufs wie auch des technischen Betriebs erwünscht wäre. Indes wurde uns die Schranke vom Pilotenbestand gesetzt: Umschulungen in grössem Umfang auf ein neues Flugzeug bei gleichzeitiger Bewältigung des vollen Verkehrsprogrammes würden Besatzungsbestände erfordern, die wir bei den schon mehrmals erwähnten Nachwuchsschwierigkeiten nicht erreichen können. Ende des Jahres hatten wir 409 Piloten, wovon 279 Schweizer und 130 Ausländer. Wir haben unsere Bemühungen, den Nachwuchs an Schweizer Piloten zu vergrössern, erneut verstärkt und dafür auch ein langfristiges Programm aufgestellt. Gute Ergebnisse dieser Aktion zeichnen sich bereits ab; doch müssen wir bei allem Optimismus darüber im klaren sein, dass es für die Swissair auch auf weitere Sicht eine Notwendigkeit sein wird, ausländische Piloten zu beschäftigen. Deren Wunsch auf Einsatz an verantwortungsvollen Posten ist ebenso verständlich wie das Bestreben der schweizerischen Piloten, sich den beruflichen Aufstieg in der Swissair zu sichern. Diese Bestrebungen miteinander in Einklang zu bringen, stellt ein schwieriges Problem dar. Wir hoffen, dass sich bei gutem Willen aller Beteiligten die für die gedeihliche Entwicklung der Swissair notwendige Lösung finden lässt.

### Beschränkungen des Bestandes an in- und ausländischem Personal

Wie bereits kurz dargelegt, waren wir recht erfolgreich in unseren Bemühungen, den Personalbestand allgemein unter Kontrolle zu halten und innerhalb unseres Bodenpersonals in der Schweiz möglichst wenig Ausländer zu beschäftigen. Ein Ausländeranteil von nur 8 Prozent am Bestand des in der Schweiz tätigen Bodenpersonals ist sicherlich bescheiden. Die Swissair wurde dem Bundesratsbeschluss vom 21. Februar 1964 betreffend die Beschränkung der Zulassung ausländischer Arbeitskräfte zwar unterstellt, erhielt aber in Anbetracht ihrer bisherigen Anstrengungen und ihrer besonderen Situation gewisse Erleichterungen zugestanden. Gegen Ende des Jahres wurde indessen offenbar, dass der Bundesrat sich zum Erlass verschärfter Vorschriften gezwungen sehen werde. Wir verschliessen uns der Einsicht in deren Not-





Zusammenfügung von Rumpf und Flügel am ersten DC-9

wendigkeit keineswegs. Der Beitrag der Swissair zur Lösung dieser Landesaufgabe kann aber nicht in einer brüsken Reduktion ihres Personalbestandes, und besonders nicht in der Entlassung ausländischer Piloten bestehen. Die Aufgabe, den DC-9 einzuführen, würde damit unlösbar und die mühsam errungene Stellung der Schweiz im Luftverkehr schwer beeinträchtigt. Daraus entstünden nachteilige Folgen unmittelbar auch für die schweizerische Zahlungsbilanz, denn die Erträge der Swissair stammen zum weitaus überwiegenden Teil aus dem Ausland. Wir setzen unsere Bemühungen zur Personaleinsparung, wozu auch die an anderer Stelle behandelte Förderung der Automation gehört, mit doppelter Energie fort, zählen aber auch auf das Verständnis der Behörden für die besonderen Zusammenhänge im Luftverkehr.

#### Tariffragen

Die aus den langwierigen Auseinandersetzungen im Winter 1963/1964 hervorgegangene neue Tarifstruktur für das Verkehrsgebiet des Nordatlantiks hat sich, wie eingangs erwähnt, im ganzen als ein grosser Erfolg erwiesen. Nachdem das neue Tarifniveau sich bewährt hat, wäre es nun erwünscht, wo immer möglich eine Vereinfachung des Tarifgefüges zu erreichen, das um einer detail-

lierten Regelung aller Bedürfnisse willen sehr kompliziert ist. Verkehrsfördernde Spezialtarife sind aber auch für die kommende Betriebsperiode ausgearbeitet worden. Die massive Erhöhung der Flughafenengebühren in einigen Ländern Europas führte dazu, dass auf gewissen europäischen Linien die Tarife etwas erhöht werden mussten; die Fluggesellschaften können solche oft ganz unvermittelt auferlegte zusätzliche Lasten nicht unbeschränkt auffangen. Nach wie vor vertreten wir den Grundsatz, die Tarife so zu gestalten, dass in jedem Verkehrsgebiet ein selbsttragender Betrieb erreichbar ist.

Die Regelung der eigentlichen Tariffragen durch die IATA ist vor allem durch das neue aufgetauchte Problem der Unterhaltung an Bord erschwert worden. Einige Gesellschaften sind dazu übergegangen oder haben die Absicht bekundet, ihren Passagieren unterwegs Film- oder Televisionsvorführungen zu bieten. Diese kostspielige Neuerung, die wir mit der überwiegenden Mehrheit aller IATA-Mitglieder ablehnen, droht die Grundlagen des ganzen Tarifgefüges ins Wanken zu bringen, da sie zum Anlass genommen wurde, um alle möglichen Abweichungen von den bisher vereinbarten einheitlichen Beförderungsbedingungen zu verlangen. Wir hoffen, dass die Anstrengungen der IATA zur Verhinderung eines offenen Tarifkrieges, den die merkwürdig anmutende

Frage der «Unterhaltung an Bord» heraufzubeschwören droht, erfolgreich sein werden und dass uns nicht Konkurrenzgründe dazu zwingen werden, eine Entwicklung mitzumachen, die den vernünftigen Bestrebungen zur Vereinfachung und Verbilligung des Betriebes in so bedauerlicher Weise zuwiderläuft.

Bei den Frachttarifen sind keine wesentlichen Neuerungen zu verzeichnen. Zur sorgfältigen Behandlung der komplexen Frachtprobleme werden künftig gesonderte Frachttarifkonferenzen in der IATA durchgeführt.

#### Zum Problem des Nahverkehrs

Die Swissair war im Berichtsjahr einer lebhaften öffentlichen Kritik ausgesetzt, die ihr vorwarf, sie berücksichtige gewisse regionale Verkehrsinteressen nicht, habe sich namentlich nicht genügend für den erneuten Anschluss Berns an das internationale Luftverkehrsnetz eingesetzt und stehe einer kleinen schweizerischen Bedarfsverkehrsgesellschaft im Wege, die sich zur Herstellung gewisser Linienverbindungen innerhalb der Schweiz anerbote. Erst als gegen Ende des Jahres das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement die Luftfahrtkommission beauftragte, das Problem des Binnenluftverkehrs grundsätzlich zu prüfen, kam die Diskussion in ruhigere und sachlichere Bahnen.

Es ist im Rahmen dieses Berichtes nicht möglich, auf die einschlägigen Fragen und Zusammenhänge im einzelnen einzugehen. Wir müssen uns hier mit einigen wenigen Feststellungen begnügen.

Regelmässiger Luftverkehr ist unbestreitbar eine Angelegenheit des öffentlichen Interesses. Eine nationale Luftverkehrsgesellschaft wie die Swissair muss sich bemühen, zugunsten ihres

Landes die Linienverbindungen zu schaffen, für welche tatsächlich oder wenigstens potentiell eine angemessene kommerzielle Nachfrage vorhanden ist; technische Voraussetzung ist natürlich, dass zweckentsprechende Flugplätze zur Verfügung stehen. Auf der anderen Seite ist die Swissair auf das Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit verpflichtet. Sie muss deshalb darauf achten, ihre Mittel rationell einzusetzen und Zersplitterungen, die den Betrieb allzu sehr verteuern, zu vermeiden.

Die Kleinheit unseres Landes und die Güte der bestehenden Bodenverkehrsverbindungen haben zur Folge, dass nur ganz ausnahmsweise ein erhebliches Bedürfnis nach eigentlichen Inlandfluglinien besteht. Es geht denn auch im Falle Berns wesentlich um den Anschluss an das internationale Flugliniennetz.

Der Betrieb interner Anschluss-Strecken ist als solcher – abgesehen vielleicht von besonders günstig liegenden Kursen zwischen Zürich und Genf – wegen der zu kleinen Distanzen unvermeidlich defizitär, selbst bei hoher Auslastung. Trotzdem betrachtet es die Swissair nach wie vor grundsätzlich als ihre Aufgabe, auch die Landeshauptstadt Bern zu bedienen, die nach der Bundesgesetzgebung zu Erstellung und Betrieb eines internationalen Flughafens berechtigt ist. Diese Aufgabe hat sich für uns dadurch kompliziert, dass die früher zur Bedienung Berns eingesetzten DC-3 – die einzigen Flugzeuge unserer Flotte, die sich für Start und Landung auf dem kleinen, ungünstig gelegenen Flugplatz Bern-Belpmoos eigneten – auf Ende 1963 aus unserem Linienbetrieb ausscheiden mussten. Wir haben den bernischen Behörden zur Lösung dieses Problems konkrete Vorschläge gemacht, die darauf ausgingen, den Luftverkehrsanschluss Berns unter aktiver Mitwirkung der Swissair weiterhin zu sichern, ohne unserer Gesellschaft unzumutbare Lasten aufzubürden. Leider ist bis zum Herbst 1964 keiner dieser Vorschläge von Stadt und Kanton Bern endgültig angenommen worden. Dass die Swissair, wie

etwa behauptet wurde, Bern habe fallenlassen, trifft durchaus nicht zu.

Zur Erfüllung ihres Auftrags, das Problem des internen Luftverkehrs gesamthaft zu prüfen, benötigt die Eidgenössische Luftfahrtkommission unvermeidlich eine gewisse Zeit. Damit nun Bern auf diese Abklärung nicht einfach warten müsse, haben wir uns im Spätherbst 1964 zur Anschaffung eines für Nahverkehrsaufgaben besonders geeigneten Flugzeugs entschlossen, das uns von der Sommersaison 1965 hinweg ermöglicht, auch Bern wieder Anschlussdienste zu bieten. Es handelt sich um einen Fokker F-27 «Friendship». Ein solches Turbopropellerflugzeug passt allerdings nicht in unsere standardisierte Flotte. Wir gedenken es deshalb an die zu seinem Betrieb ausgerüstete Balair zu vermieten und von ihr F-27-Leistungen zu chartern. Diese werden auf Kurzstrecken Verwendung finden, an denen neben Bern vorab Basel interessiert ist. Den Schlussfolgerungen der Bundesbehörden bezüglich der Organisation des internen Linienverkehrs wird durch diese vorläufige Lösung nicht vorgegriffen.

Voraussetzung dafür, dass Bern mit modernen Turbopropellerflugzeugen im regelmässigen Anschlussdienst bedient werden kann, ist ein bescheidener Ausbau des Flugplatzes Belpmoos nach den Anweisungen des Eidgenössischen Luftamtes. Wir hoffen, dass die notwendigen Bauarbeiten fristgerecht ausgeführt werden können, damit in Bern die Betriebsaufnahme im Juni möglich wird. In welchem Masse das Belpmoos, das kein vollwertiger Allwetterflugplatz ist, auch für den Winterbetrieb ausreicht, wird erst die Erfahrung zeigen.

## VII. Blick in die Zukunft

### Vorbereitung auf den DC-9-Einsatz

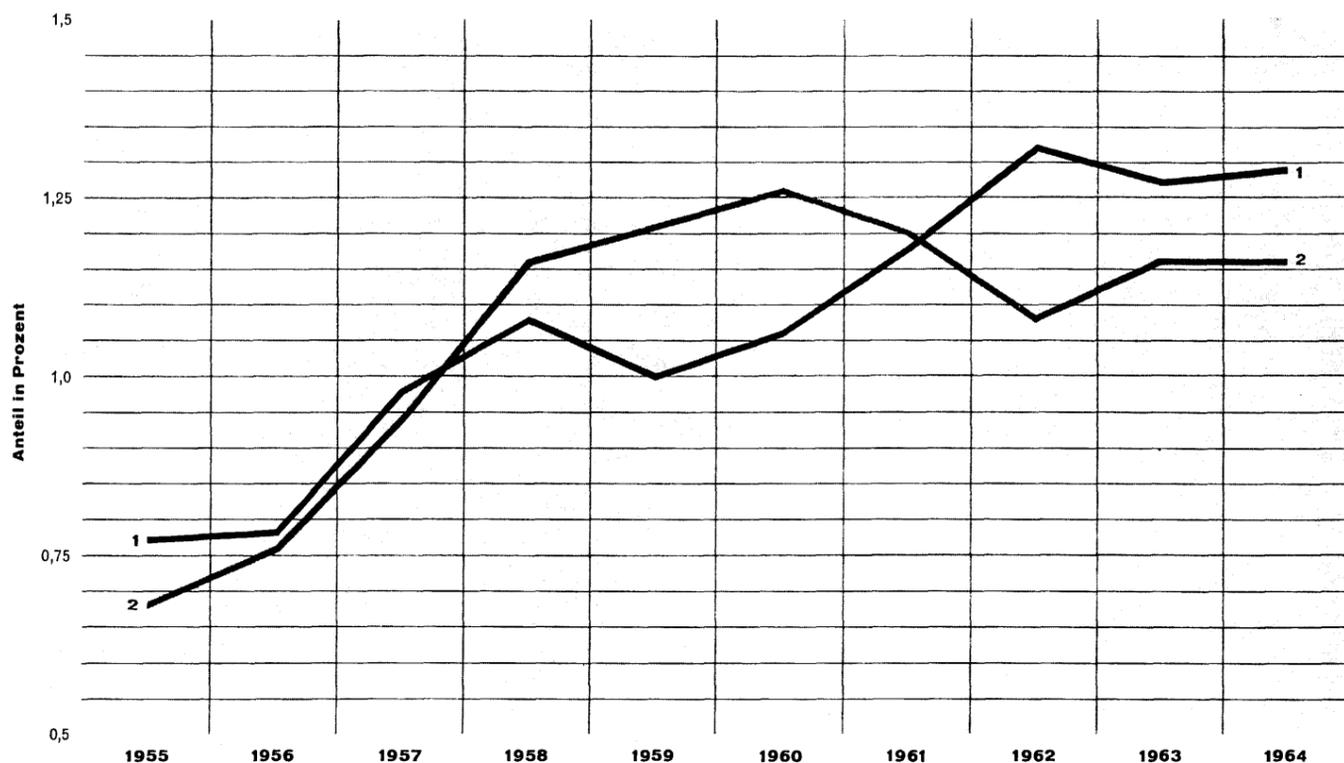
Im April 1966 wird das erste DC-9-Flugzeug bei der Swissair eintreffen. Die Vorbereitungen dafür haben sofort nach der Bestellung begonnen und beanspruchen im laufenden Jahr einen zunehmenden Aufwand. Eines der grossen Probleme liegt in der Bereitstellung und Umschulung der Besatzungen. Ende 1964 haben wir bei einer kanadischen Firma einen Flugsimulator für DC-9 bestellt. Dieses für die Schulung wie für das Training von Besatzungen wertvolle Gerät soll noch vor dem ersten Flugzeug in Betrieb genommen werden. Der technische Betrieb seinerseits steht vor der gewichtigen Aufgabe, Überholung und Wartung von Zellen und Triebwerken der DC-9 in den eigenen Werkstätten vorzubereiten.

### Real Time Data Processing

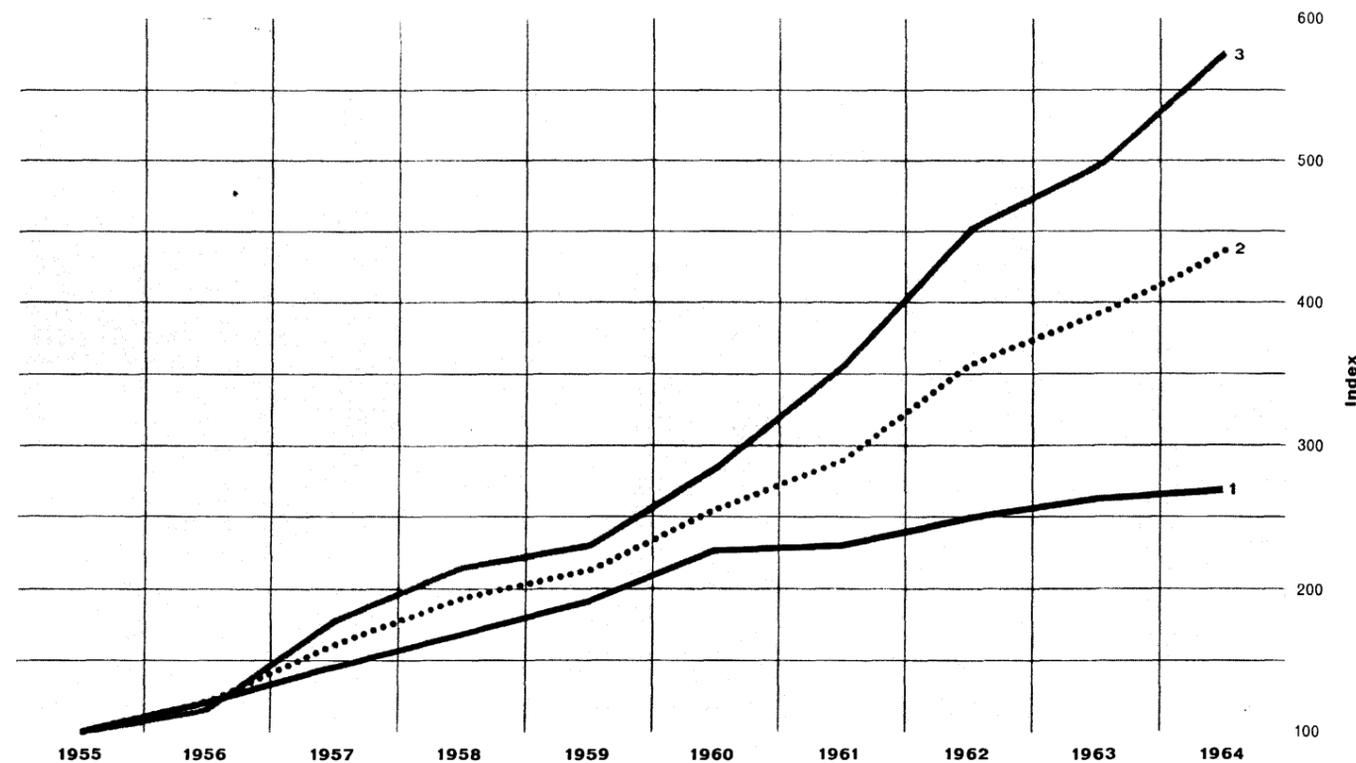
Auch unser Unternehmen kommt nicht darum herum, die Automatisierung weiterzutreiben. Eine Möglichkeit, personalintensive Betriebsvorgänge zu automatisieren, liegt für uns im sogenannten Real Time Data Processing. Bei dieser «Sofortverarbeitung» wird eine grosse Zahl von Aussenstellen über Telephonie- und Telegraphieleitungen direkt mit einem elektronischen Rechenzentrum verbunden, so dass standardisierte Anfragen jederzeit gestellt und unverzüglich beantwortet werden können. Eingehende Studien haben gezeigt, dass bei der Swissair eine solche Automation auf folgenden Arbeitsgebieten zweckmässig und wirtschaftlich sein wird:

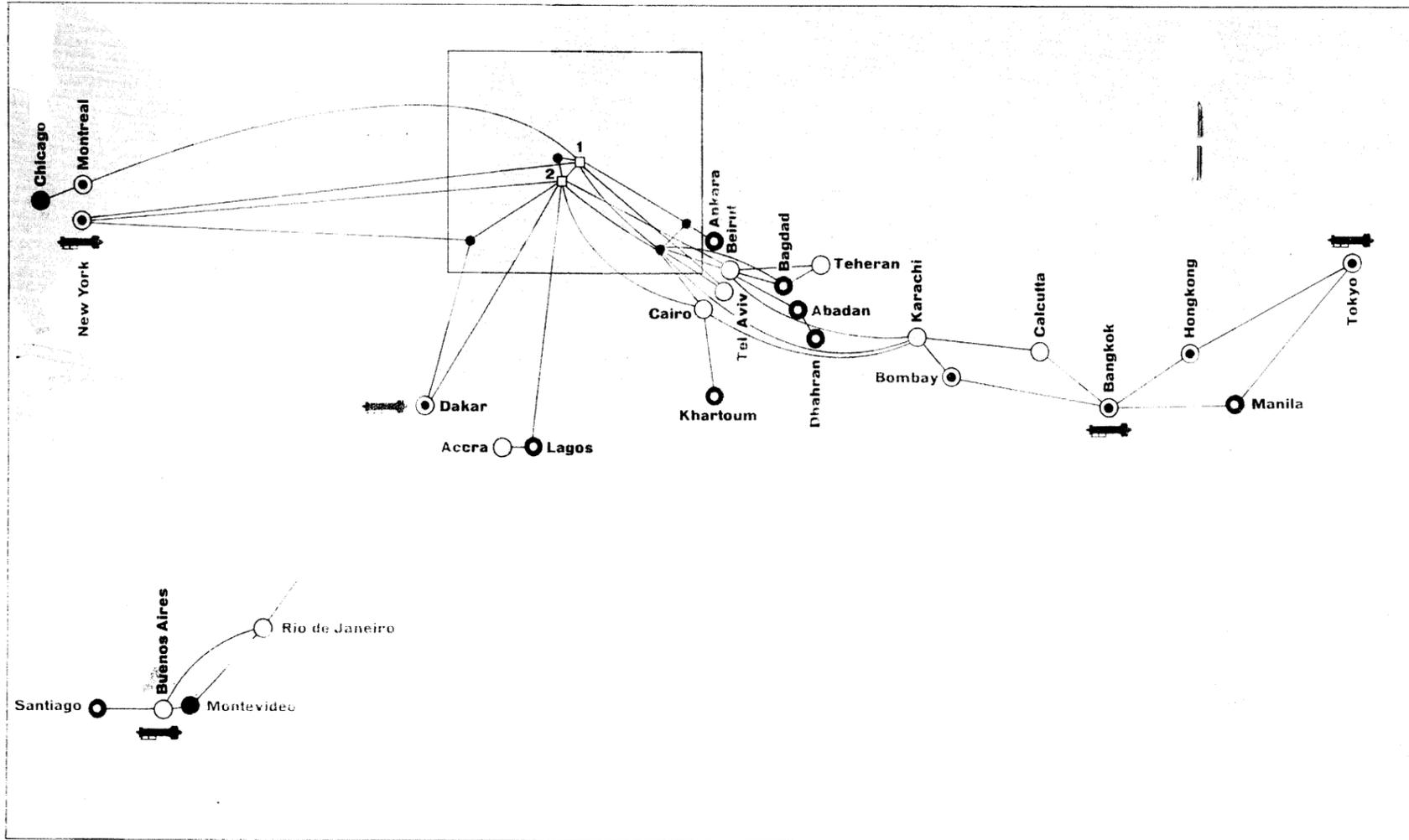
- Passagierabfertigung und Ladeberechnung (für Zürich, Genf und Basel)
- Fernschreibvermittlung (Zentrale Zürich)
- Materialbewirtschaftung und Produktionsplanung im technischen Betrieb
- Passagierreservierung (vorerst in der Schweiz, dann im europäischen Ausland).

Swissair-Anteil am Weltluftverkehr in Prozenten (1) Passagier-km (2) Fracht- und Post-tkm 1955-1964



Index Personal (1) Gesamtertrag (2) Gesamtangebot (3) 1955-1964





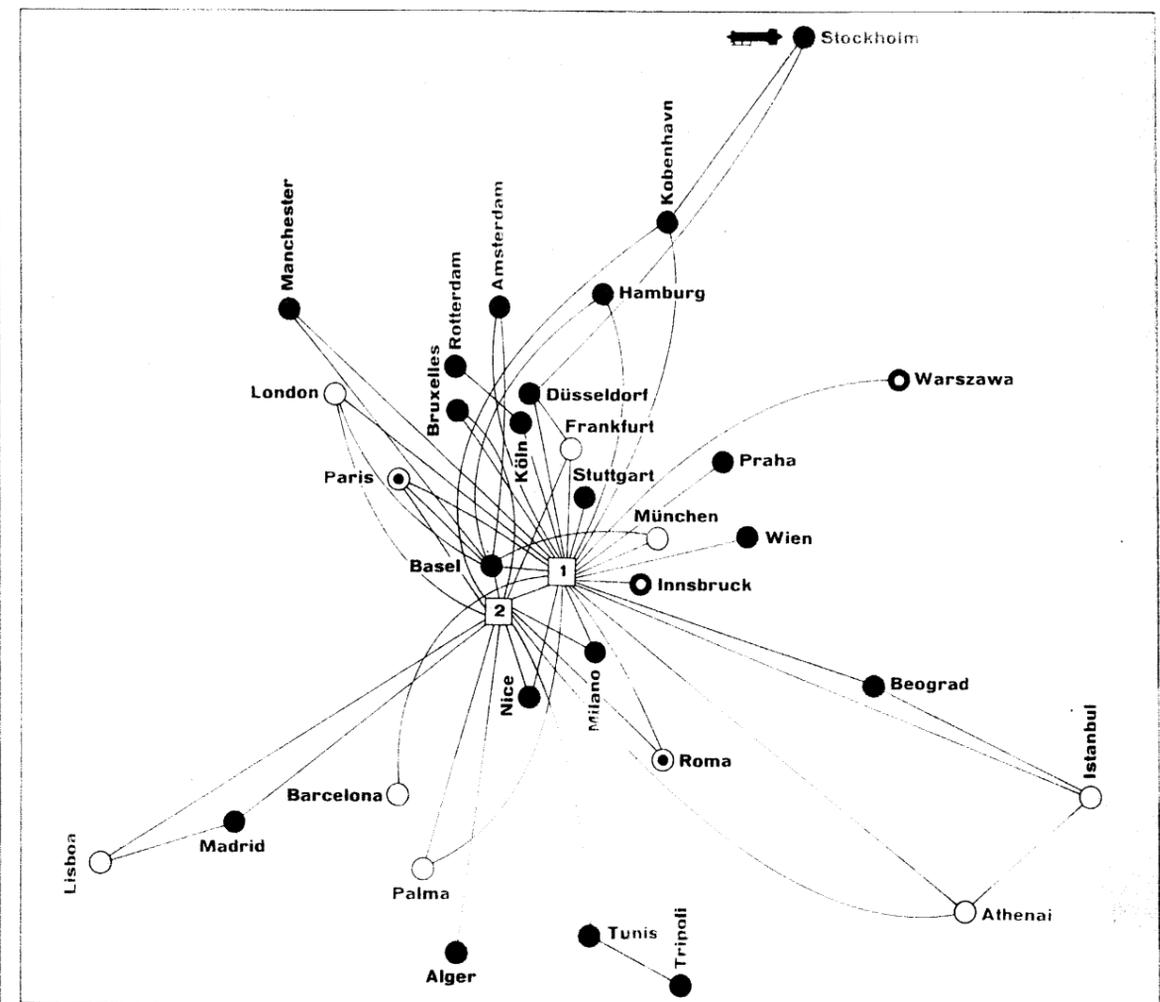
Swissair-Liniennetz mit Vertretungen

- Technische Basis (1) Zürich (2) Genf
- Vertretungen des Technischen Betriebs
- ✈ Lagerorte für Reservetriebwerke
- Eigener Unterhalt
- Unterhalt durch Partner
- Swissair-Unterhalt auch für Flugzeuge anderer Gesellschaften
- Unterhalt durch mittliegende Mechaniker

Nachdem wir bereits seit sechs Jahren mit der Bearbeitung von administrativen und technischen Problemen durch eine elektronische Datenverarbeitungsanlage gute Erfolge erzielen, gedenken wir nun, die Automation auf den erwähnten neuen Gebieten schrittweise einzuführen. Unsere bereits 1964 bestellte IBM/360/40-Anlage wird uns auch hier gute Dienste leisten. Die Umstellung wird sich über mehrere Jahre erstrecken, wobei die automatische Passagierreservierung erst etwa 1970/71 an die Reihe kommen dürfte. Der Verwaltungsrat hat im März 1965 die Anschaffung der notwendigen zusätzlichen Geräte zur Verwirklichung des Programms beschlossen.

**Entwicklung in Afrika**

Die Linien nach Afrika haben bisher im Liniennetz der Swissair einen recht bescheidenen Platz eingenommen. Wir dürfen indessen mit den erzielten Anfangsergebnissen zufrieden sein. Die Beziehungen zwischen der Schweiz und verschiedenen afrikanischen Ländern sind in rascher Entwicklung begriffen, und wir betrachten es demgemäss als gegeben, der Ausdehnung unserer Afrika-Operationen eine hohe Priorität einzuräumen. Ein zweiter Wochenkurs auf der Linie Schweiz-Lagos-Accra wurde am 16. Februar



Unsere heutige Data-Processing-Anlage





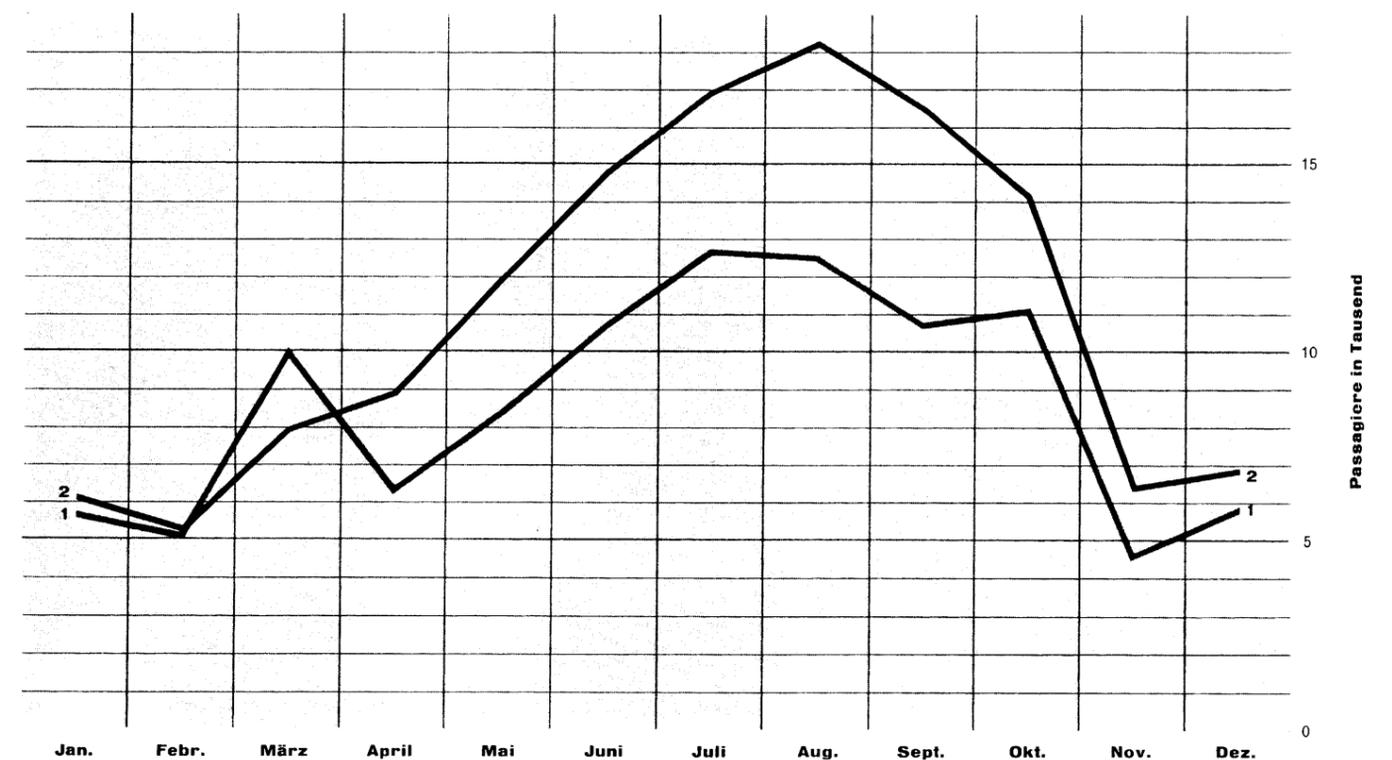
1965 eingeführt. Mit Beginn der Sommerflugplanperiode 1965 eröffnen wir eine Linie nach Casablanca, die mit einem zweiten Wochenkurs nach Algier verbunden wird, ferner eine Linie nach Abidjan und Monrovia mit vorerst einem Kurs pro Woche. Weitere Pläne, die sich auf West- und Ostafrika beziehen, werden aktiv verfolgt; die zu lösenden Probleme sind vorab verkehrsrechtlicher Natur. Wir setzen auf den Afrikaverkehr bedeutende Hoffnungen und werden uns konsequent bemühen, ihn in den kommenden Jahren weiter zu entwickeln.

**Langstreckenflugzeuge der Zukunft**

Die Entwicklung von Überschallflugzeugen nimmt mehr Zeit in Anspruch, als noch vor einem Jahr angenommen wurde, und wir können dies nicht bedauern. Vom englisch-französischen Flugzeug «Concorde» sollen zunächst nur Prototypen zur Erprobung gebaut werden, und in den USA wird ein analoges Vorgehen befürwortet. Eine gründliche Abklärung der vielfältigen Probleme, die sich im Zusammenhang mit diesem Entwicklungssprung stellen,

liegt sicherlich im Interesse der Luftverkehrsgesellschaften wie der Hersteller selber. Es geht darum, dass Überschallflugzeuge mindestens ebenso sicher, zuverlässig und wirtschaftlich betrieben werden können wie die heutigen Strahlflugzeuge und dass dabei die Umwelt durch Lärm nicht noch mehr belastigt wird als bisher. Fortschritte zur Lösung der einschlägigen Probleme sind im abgelaufenen Jahr zweifellos erzielt worden, aber wir halten auch heute nicht dafür, dass wir für die Bestellung von Überschallflugzeugen oder auch nur für eine Option bereits genügende Unterlagen besitzen. Zunächst werden wir uns also weiterhin damit begnügen, die Entwicklung genau zu beobachten. Wahrscheinlich liegt das aktuellere Problem für uns darin, in einigen Jahren unsere Langstreckenflotte durch Einheiten zu ergänzen, deren Geschwindigkeit sich noch im heute üblichen Bereich halten wird, die aber erheblich grösser sein werden als unsere gegenwärtigen DC-8. Mit solchen Einheiten könnten voraussichtlich die Gesteuerungskosten pro Tonnenkilometer noch weiter gesenkt werden. Auch in dieser Beziehung sind jetzt noch keine Entschlüsse zu fassen. In unserer Abschreibungspolitik liegt jedoch eine gute Vorsorge.

Anzahl der über den Nordatlantik beförderten Swissair-Passagiere in den Jahren 1963 (1) und 1964 (2)



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

### Bilanz

Gegenüber dem letztjährigen Ausweis zeigt die vorliegende Bilanz eine wesentliche Konsolidierung. Die im Betrieb erzielten Einnahmen überstiegen im Berichtsjahr die direkten Geldausgaben (ohne Aufwendungen für neue Investitionen) um über 100 Millionen Franken. Damit liegt die Selbstfinanzierung um mehr als 15 Millionen Franken über dem im Vorjahr herausgewirtschafteten Betrag. Ausserdem flossen uns aus der im vergangenen Frühjahr durchgeführten Aktienkapitalerhöhung 35 Millionen Franken zu.

Sowohl auf der Aktiv- wie auch auf der Passivseite der Bilanz ergaben sich daraus entscheidende Verschiebungen.

So ist bei den **Aktiven** der Buchwert des Anlagevermögens um 9,2 Millionen Franken zurückgegangen, trotz einem Nettozuwachs von 36,9 Millionen Franken und Vorauszahlungen von 19,6 Millionen Franken. Neben den ordentlichen Abschreibungen in der Höhe von 42,9 Millionen Franken konnten auf dem Anlagevermögen ausserordentliche Abschreibungen im Betrage von 29,5 Millionen Franken vorgenommen werden. Damit sind wir dem Ziel, die Dauer der Abschreibung unserer gegenwärtigen Flotte wesentlich abzukürzen, einen guten Schritt nähergekommen.

Im Anlagevermögen sind unter der Position «Flugzeugpark» besonders der Zugang eines weitem Coronados und die Werterhöhung eines auf die «Fan»-Version umgebauten DC-8-Flugzeuges zu vermerken. Daneben weisen die Immobilien einen beachtlichen Zuwachs auf, da das «Foyer des Equipages» in Genf fertiggestellt wurde und die Bauarbeiten am Zentralverwaltungsgebäude in Kloten weiter fortschritten. Die Kassabestände erlaubten es uns, beträchtliche, über den vertraglichen Ansätzen liegende Anzahlungen für die in den nächsten Jahren zur Ablieferung gelangende DC-9-Flotte zu leisten.

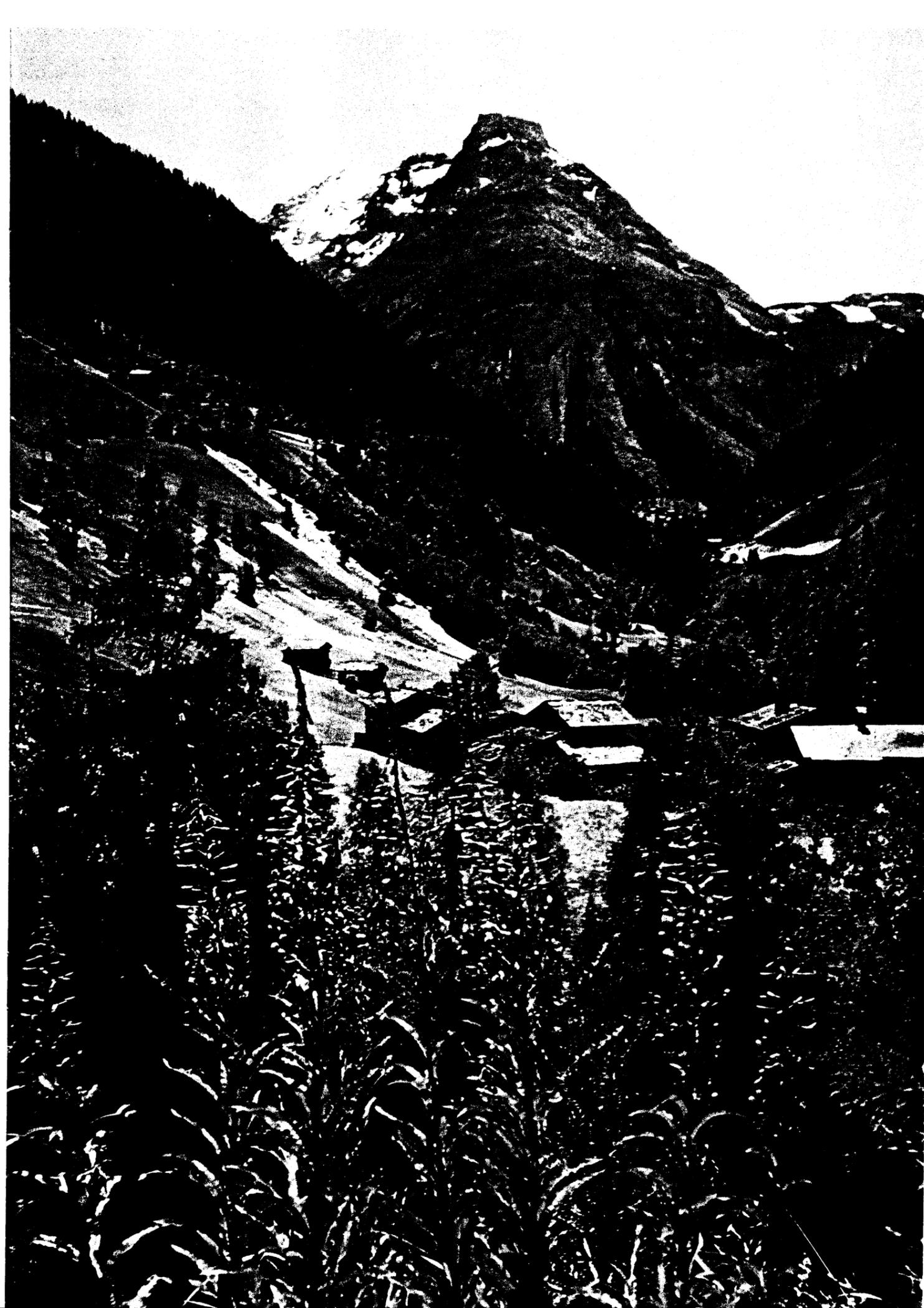
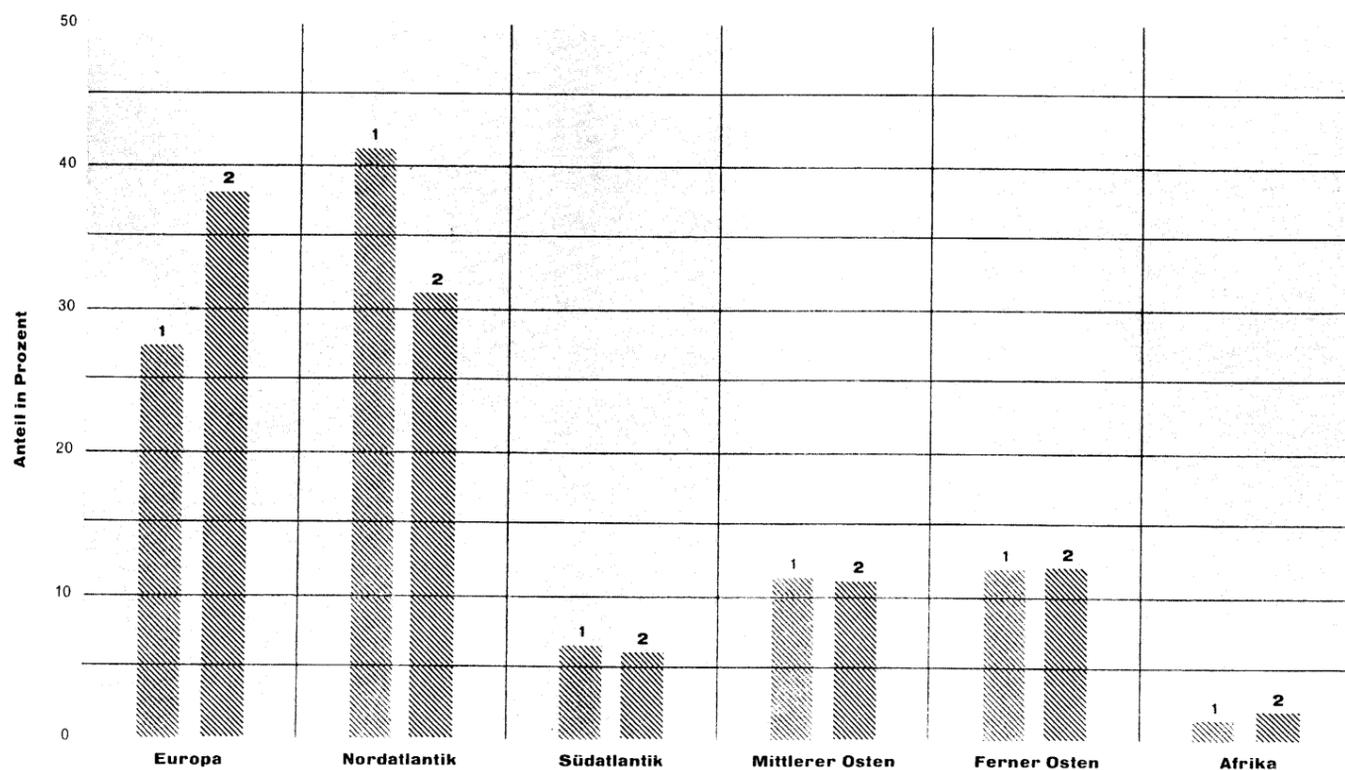
Im Gegensatz zum Anlagevermögen, das dank den Zusatzabschreibungen einen kleineren Bilanzwert als vor Jahresfrist aufweist, ist das Umlaufvermögen ganz beträchtlich angestiegen, nämlich um 34,4 Millionen Franken. Dabei erreichten die flüssigen Mittel einen um 53,5 Millionen Franken höheren Bestand. Von den unter der Position «Banken und Gelder unterwegs» ausgewiesenen 67,8 Millionen Franken sind 33 Millionen Franken kurz- bis mittelfristig in der Schweiz angelegt. Dagegen wirkte sich beim Verbrauchsmaterial neben einem Lagerabbau die Vornahme einer ausserordentlichen Abschreibung in der Höhe von 1,5 Millionen Franken aus. Die Abnahme der Debitoren liegt in der Erledigung langfristiger Geschäfte begründet.

Auf der **Passivseite** ist die Verstärkung der Eigenkapitalbasis um 38,3 Millionen Franken am augenfälligsten. Neben der erwähnten Aktienkapitalerhöhung tragen dazu die mit freigewordenen Rückstellungen um 2 Millionen Franken verstärkte spezielle Reserve sowie die letztjährige Äufnung der statutarischen Reserve bei.

Da das langfristige Fremdkapital weiterhin in nahezu unverändertem Umfang zur Verfügung steht, deckt es zusammen mit dem eigenen Kapital das Anlagevermögen mit 94 Prozent fast vollständig. Im Vorjahr betrug dieses Verhältnis erst 82 Prozent. Dabei ist der Saldo von rund 69 Millionen Franken aus offenen Passagen und Frachten, der ebenfalls zu einem erheblichen Teil den Charakter langfristigen verfügbaren Kapitals aufweist, nicht berücksichtigt.

Die mittel- und kurzfristigen Verpflichtungen konnten dank den uns zugeflossenen Mitteln abgebaut werden. So sind die im Vorjahr noch mit 27 Millionen Franken ausgewiesenen Bankkredite und die längerfristigen Lieferantenkredite ganz abgelöst worden. Die Rückstellungen und Wertberichtigungen haben zu lasten der Betriebsrechnung eine Verstärkung um insgesamt 5,1 Millionen Franken erfahren. Neben der Erhöhung der Kursrisiko- und Delkredere-

Prozentuale Verteilung von Produktion (1) und Streckenerträgen (2) nach Verkehrsgebieten 1964



Rückstellung um 2,5 Millionen Franken ist hier die Bildung einer Rücklage von 1 Million Franken im Hinblick auf die bevorstehende, mit erheblichen Kosten verbundene Einführung der DC-9-Flugzeuge besonders zu erwähnen.

Zusammenfassend darf festgehalten werden, dass sich die Bilanzstruktur merklich verbessert hat. Der erhöhte Bestand an flüssigen Mitteln, dem stark gesunkene kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüberstehen, wird die Finanzierung künftiger Aufgaben wesentlich erleichtern.

#### Gewinn- und Verlustrechnung

In der Gewinn- und Verlustrechnung kommen die gesteigerte Produktivität und die günstige Ertragsentwicklung deutlich zum Ausdruck.

Die **Gesamtkosten** erhöhten sich, ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Abschreibungen, gegenüber dem Vorjahr um 8,3 Prozent auf 520 Millionen Franken. Gleichzeitig flossen uns mit 566 Millionen Franken um 11 Prozent höhere Gesamterträge zu. Nach Zusatzabschreibungen von insgesamt 31 Millionen Franken stieg der Reingewinn auf 14,9 Millionen Franken an.

Auf der Kostenseite waren verschiedene Faktoren für die eingetretene Erhöhung bestimmend. So hat bei einigen Aufwandpositionen die fortschreitende Teuerung einen besonders starken Einfluss ausgeübt. Dies ist vor allem bei folgenden Kostengruppen der Fall:

Positionen	Erhöhungen gegenüber 1963	
	in Mio Fr.	in Prozent
Personalkosten	18,3	12
Bodenreorganisationsfremdkosten	4,7	15
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten	4,6	16

Andere Kostensteigerungen sind dagegen vorwiegend produktionsbedingt oder die Folge eines besonderen Ereignisses. Beispielsweise ist die Erhöhung der Bordbuffet- und diversen Passa-

gierkosten um 2,8 Millionen Franken oder 13 Prozent vor allem der weiteren Umsatzsteigerung der Bordbuffetdienste für Dritte zuzuschreiben. Ferner ist die Zunahme von 3,1 Millionen Franken oder 25 Prozent in der Position «Finanz- und Steuerkosten» teilweise auf die Finanzierungskosten im Zusammenhang mit der Erhöhung des Aktienkapitals zurückzuführen. Bei den Versicherungskosten ist dagegen eine Reduktion von 14,4 Prozent eingetreten; sie ist günstigeren Kaskoversicherungsbedingungen zuzuschreiben.

An der Erhöhung der **Gesamterträge** um 56,7 Millionen Franken sind die Streckenerträge mit 47,2 Millionen Franken beteiligt, was einer Zunahme um 11 Prozent entspricht. Der Beitrag der einzelnen Verkehrsgebiete an die zusätzlichen Streckenerträge ist unterschiedlich ausgefallen. Die nachfolgende Aufstellung gibt darüber Aufschluss:

Gebiete	Zunahme der Erträge gegenüber 1963	
	in Mio Fr.	in Prozent
Europa	12,4	8
Nordatlantik	20,0	16
Südatlantik	2,3	10
Mittlerer Osten	6,3	15
Ferner Osten	4,4	8
Afrika	1,8	25

Von den Streckenerträgen entfallen 86 Prozent auf Passagen und Übergepäck, 9 Prozent auf die Fracht und 5 Prozent auf die Post.

Die Chartereinnahmen haben sich zufolge der für die Ghana Airways durchgeführten, nunmehr abgeschlossenen Flüge bedeutend erhöht. Mit 13,1 Millionen Franken liegen sie um beinahe 9 Millionen Franken über dem Vorjahreswert.

Die Erträge aus Nebenleistungen veränderten sich im Berichtsjahr praktisch nicht. Wohl erzielten die Bodenorganisations- und Bordbuffetdienste für Dritte wiederum höhere Umsätze. Indessen wurden diese durch die rückläufige Entwicklung bei den technischen Dienstleistungen für Dritte kompensiert; hier fällt besonders ins Gewicht, dass wir weniger Arbeit für SAS geleistet haben.

Die Verbesserung der übrigen Erträge ist unter anderem eine Folge vermehrter Zinseingänge.



Willern bei Binn / Längtal mit Helsenhorn, Wallis  
Willern près de Binn, dans le Längtal, avec le Helsenhorn (Valais)  
Willern near Binn / Längtal with Helsenhorn, Canton of Valais (Switzerland)

Erster Start  
Premier décollage  
First take-off

## IX. 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 1964 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1964 Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1964 von Fr. 14 862 000  
folgende Zuweisungen vorzunehmen:
  - a) an den statutarischen Reservefonds Fr. 2 000 000
  - b) an die Personalversicherungskassen der Swissair Fr. 5 000 000 Fr. 7 000 000  
vom verbleibenden Gewinn von Fr. 7 862 000  
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1964 Fr. 615 490  
insgesamt somit von Fr. 8 477 490
  - c) eine Dividende von brutto 6 Prozent auszurichten, zahlbar vom 24. April 1965 an gegen Coupon Nr. 19  
– auf dem alten Aktienkapital von Fr. 105 000 000 mit Fr. 21.– pro Aktie,  
abzüglich 30 Prozent Coupon- und Verrechnungssteuer,  
– auf dem neuen Aktienkapital von Fr. 35 000 000 mit Fr. 14.– pro Aktie,  
abzüglich 30 Prozent Coupon- und Verrechnungssteuer Fr. 7 700 000
  - d) den Saldo von Fr. 777 490  
auf neue Rechnung vorzutragen.

Zürich, den 17. März 1965

Namens des Verwaltungsrates  
Der Präsident:  
**Ernst Schmidheiny**

## X. Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1964 abgeschlossene Jahresrechnung geprüft.

Wir bestätigen, dass die Bilanz mit einem Total von Fr. 520533318 und die Gewinn- und Verlustrechnung aus der Buchhaltung hervorgehen. Die Bücher sind ordnungsgemäss geführt, und die Darstellung des Geschäftsergebnisses und der Vermögenslage entspricht den gesetzlichen Bewertungsgrundsätzen und den statutarischen Vorschriften.

Für das Geschäftsjahr 1964 wird ein Gewinn von	Fr. 14 862 000
ausgewiesen. Zusammen mit dem Gewinnvortrag aus dem Vorjahr von	Fr. 615 490
ergibt sich ein verfügbarer Gewinn von	Fr. 15 477 490

Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die Jahresrechnung 1964 zu genehmigen. Wir empfehlen ferner, dem im Geschäftsbericht enthaltenen Vorschlag des Verwaltungsrates betreffend die Verwendung des verfügbaren Gewinnes zuzustimmen.

Zürich, den 18. März 1965

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Schweizerische Treuhandgesellschaft  
**Schai** **Fehlmann**

**Bilanz per 31. Dezember 1964**

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven	Anschaffungswert			Endbestand 31. 12. 1964	Kumulative Abschrei- bungen bzw. Minder- bewertung	Buchwert	%	Passiven	Buchwert	%
	Anfangs- bestand 1. 1. 1964	Zugang: Neuerwerb/ Verschiebung	Abgang: Verkauf/ Liquidation							
<b>Anlagevermögen</b>	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		<b>Eigenkapital</b>	Fr.	
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen	59 432 165	9 492 601	1 376 234	67 548 532	23 640 113	43 908 419		Aktienkapital	140 000 000	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	63 605 676	4 857 672	2 969 721	65 493 627	40 268 510	25 225 117		Reserven		
Flugzeugpark								Statutarische	6 000 000	
Flugzeuge	314 810 321	30 036 631	6 939 492	337 907 460	138 621 395	199 286 065		Spezielle	8 000 000	
Reservemotoren und -triebwerke	22 267 858	1 045 000	164 340	23 148 518	9 029 480	14 119 038		(14 000 000)		
Flugzeugwechselteile*	60 908 624	7 423 407	3 240 247	65 091 784	32 573 107	32 518 677		Total Eigenkapital	154 000 000	30
Halbfabrikate (Eigenaufträge)	2 056 217	— 1 631 833	—	424 384	—	424 384		<b>Fremdkapital</b>		
(400 043 020)	(36 873 205)	(10 344 079)	(426 572 146)	(180 223 982)	(246 348 164)			Langfristige Schulden		
Beteiligungen und Wertschriften	2 905 077	470 162	96 437	3 278 802	3 278 767	35		Obligationenanleihen	160 000 000	
Vorauszahlungen für Flugzeuge und technisches Material								Darlehen der AHV	15 500 000	
Total Anlagevermögen						33 573 966		(175 500 000)		
						349 055 701	67	Mittel- und kurzfristige Schulden		
<b>Umlaufvermögen</b>								Dividenden und Obligationenzinsen	303 700	
Materialbestände*	35 632 045	— 2 860 499	1 441 899	31 329 647	20 559 853	10 769 794		Kreditoren und transitorische Passiven	70 060 338	
Debitoren und transitorische Aktiven						83 266 366		Personaldepositenkasse	9 915 732	
Flüssige Mittel								(80 279 770)		
Kassen und Postcheck						2 189 407		Offene (verkaufte, aber noch nicht abge- flogene oder verrechnete) Passagen und Frachten	69 335 672	
Banken und Gelder unterwegs						67 751 063		Total Fremdkapital	325 115 442	62
Total Umlaufvermögen						163 976 630	32	<b>Diverse Passiven</b>		
<b>Diverse Aktiven</b>								Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund	1 642 118	
Swissair-Eigenversicherung beim Bund						7 148 418		Rückstellungen und Wertberichtigungen	22 790 020	
Barkautionen (geleistet)						352 569		Barkautionen (erhalten)	1 508 248	
Total diverse Aktiven						7 500 987	1	Total diverse Passiven	25 940 386	5
						520 533 318	100	<b>Gewinnsaldo</b>		
								Gewinnsaldo	15 477 490	3
								Total diverse Passiven	520 533 318	100
<b>Eventualforderungen</b>	Fr. 1 290 312							<b>Eventualverpflichtungen</b>	Fr. 1 290 312	

 \* Zugang = Materialeingang ÷ Verbrauch  
 Abgang = Lagerliquidation

## Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1964

### Aufwand

	Fr.	Fr.
<b>Personalkosten</b>		
Saläre, Fluggelder und übrige Personalkosten	147 756 340	
Versicherungsprämien	<u>17 058 787</u>	164 815 127
<b>Treibstoffkosten</b>		54 022 679
<b>Material- und Überholungskosten</b>		
Eigener Materialaufwand für Flugzeuge	13 803 613	
Leistungen von Dritten für Flugzeuge	23 183 280	
Leistungen für Dritte	6 848 066	
Übrige Materialkosten	<u>10 742 219</u>	54 577 178
<b>Bodenorganisations-Fremdkosten</b>		35 598 351
<b>Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial</b>		13 828 536
<b>Bordbuffet- und diverse Passagierkosten, inkl. Materialkosten der Drittleistungen und der Taxfree-Shop-Verkäufe</b>		24 512 169
<b>Betriebsversicherungen</b>		13 157 559
<b>Liegenschaftskosten</b>		12 554 578
<b>Verschiedene Betriebs- und Verwaltungskosten</b>		
Kapitalkosten	12 902 028	
Steuern	2 672 003	
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>33 423 737</u>	48 997 768
<b>Propaganda- und diverse Verkaufskosten</b>		13 785 825
<b>Provisionskosten</b>		39 762 162
<b>Abschreibungen</b>		
Abschreibungen auf Immobilien, Betriebseinrichtungen, Werkzeugen, Mobilien und Fahrzeugpark		ordentliche ausserordentliche
	8 528 294	
	4 000 000	
Abschreibungen auf Flugzeugpark und Materiallager		ordentliche ausserordentliche
	35 931 857	
	<u>27 000 000</u>	75 460 151
<b>Gewinn- und Verlustkonto</b>		
Gewinnvortrag vom Vorjahr	615 490	
Gewinn aus 1964	<u>14 862 000</u>	<u>15 477 490</u>
		<u>566 549 573</u>

### Ertrag

	Fr.	Fr.
<b>Gewinnvortrag vom Vorjahr</b>		615 490
<b>Erträge:</b>		
Streckenerträge	459 557 836	
Erträge aus Charter, Sonder-, Rund- und Alpenflügen	13 149 643	
Übrige Verkehrserträge	18 057 361	
Einnahmen aus Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial	8 736 961	
Erträge aus Nebenleistungen	58 991 791	
Übrige Erträge	<u>7 440 491</u>	565 934 083
		<u>566 549 573</u>

**Schlussbilanz per 31. Dezember 1964**

(nach erfolgter Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

**Aktiven**

	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Anlagevermögen</b>			
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen (Versicherungswert Fr. 67 999 000)		43 908 419	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge (Versicherungswert Fr. 77 004 000)		25 225 117	
Flugzeugpark (Versicherungswert Fr. 444 374 000)			
Flugzeuge	199 286 065		
Reservemotoren und -triebwerke	14 119 038		
Flugzeugwechselteile	32 518 677		
Halbfabrikate (Eigenaufträge)	424 384	246 348 164	
Beteiligungen und Wertschriften		35	
Vorauszahlungen für Flugzeuge und technisches Material		33 573 966	
<b>Total Anlagevermögen</b>			349 055 701
<b>Umlaufvermögen</b>			
Materialbestände (Versicherungswert Fr. 34 394 000)		10 769 794	
Debitoren und transitorische Aktiven		83 266 366	
Flüssige Mittel			
Kassen und Postcheck	2 189 407		
Banken und Gelder unterwegs	67 751 063	69 940 470	
<b>Total Umlaufvermögen</b>			163 976 630
<b>Diverse Aktiven</b>			
Swissair-Eigenversicherung beim Bund		7 148 418	
Barkautionen (geleistet)		352 569	
<b>Total diverse Aktiven</b>			7 500 987
			<u>520 533 318</u>
<b>Eventualforderungen</b>	Fr. 1 290 312		

**Passiven**

	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Eigenkapital</b>			
Aktienkapital		140 000 000	
Reserven			
Statutarische	8 000 000		
Spezielle	8 000 000	16 000 000	
<b>Total Eigenkapital</b>			156 000 000
<b>Fremdkapital</b>			
Langfristige Schulden			
Obligationenanleihen	160 000 000		
Darlehen der AHV	15 500 000	175 500 000	
Mittel- und kurzfristige Schulden			
Dividenden und Obligationenzinsen	8 003 700		
Kreditoren und transitorische Passiven	75 060 338		
Personaldepositenkasse	9 915 732	92 979 770	
Offene (verkaufte, aber noch nicht abgeflogene oder verrechnete) Passagen und Frachten		69 335 672	
<b>Total Fremdkapital</b>			337 815 442
<b>Diverse Passiven</b>			
Verpflichtung Swissair-Eigenversicherung beim Bund		1 642 118	
Rückstellungen und Wertberichtigungen		22 790 020	
Barkautionen (erhalten)		1 508 248	
<b>Total diverse Passiven</b>			25 940 386
<b>Gewinnsaldo</b>			
Gewinnsaldo auf neue Rechnung			777 490
			<u>520 533 318</u>
<b>Eventualverpflichtungen</b>	Fr. 1 290 312		