

1966

**SWISSAIR** ✈

des Verwaltungsrates der Swissair  
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft  
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre  
vom 28. April 1967  
über das Geschäftsjahr  
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1966

Unser Umschlagbild: DC-9 über der Gletscherwelt der Alpen

Die Berge: Auf der Titelseite das Bietschhorn sowie die Mischabel- und Weissmiesgruppe; auf der Rückseite das Tschingelhorn, das Lötschentaler Breithorn, das Nesthorn und der Gipfel des Monte Leone  
Flugaufnahme: E. Saxer

**Verwaltungsrat**

Präsident	Ing. <b>Fritz Gugelmann</b>	Industrieller, Langenthal
Vizepräsidenten	*Prof. <b>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	Dr. <b>Walter Berchtold</b>	Direktionspräsident der Swissair, Zürich
Mitglieder	<b>Guillaume Bordier</b> *Dr. <b>Charles-Frédéric Ducommun</b>  * <b>Emile Dupont</b> Dr. <b>Emmanuel Faillettaz</b> *Dr. <b>Brenno Galli</b> <b>Eric Handschin</b> * <b>Henri Huber</b> Dr. <b>F. Emmanuel Iselin</b> *Dr. <b>Emil Landolt</b> * <b>Adolf Maurer</b> *Dr. <b>Markus Redli</b> <b>Peter Reinhart</b> <b>Arnold Rösselet</b> Ing. <b>Jacques de Saugy</b> *Dr. <b>Alfred Schaller</b> <b>Ernst Schmidheiny</b> <b>Felix W. Schulthess</b> <b>Theodore E. Seiler</b> <b>Georg Sulzer</b> Dr. <b>Victor Umbricht</b> *Ing. <b>Otto Wichser</b> <b>Rudolf Wild</b> *Dr. <b>Edmund Wyss</b> <b>Robert Zoelly</b> *Dr. <b>Robert Zumbühl</b>	Banquier, Genève Generaldirektor der Schweizerischen Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe, Bern Industrieller, Genève Administrateur délégué du Comptoir Suisse, Lausanne Präsident des Bankrates der Schweizerischen Nationalbank, Lugano Industrieller, Liestal Regierungsrat, Bern Advokat und Notar, Basel Stadtpräsident, Zürich (bis 29. 8. 1966) Stadtrat, Zürich (seit 29. 8. 1966) Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Bern in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur Präsident des Verwaltungsrates der Continentalen Linoleum Union, Zürich Directeur général de la Société genevoise d'instruments de physique, Genève Regierungsrat, Basel (bis 31. 5. 1966) Industrieller, Céligny Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel Präsident des Verwaltungsrates der Gebrüder Sulzer AG, Winterthur Industrieller, Basel Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern Generaldirektor der Helvetia Versicherungs-Gesellschaft, St. Gallen Regierungsrat, Basel (seit 31. 5. 1966) Direktor der Linoleum AG, Giubiasco Regierungsrat, Zürich

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

<b>Ausschuss des Verwaltungsrates</b>	<b>Fritz Gugelmann</b> Prof. <b>Eduard Amstutz</b> <b>Edgar Primault</b> Dr. <b>Walter Berchtold</b> Dr. <b>Brenno Galli</b> <b>Eric Handschin</b> <b>Ernst Schmidheiny</b>	Präsident Vizepräsident Vizepräsident
---------------------------------------	---	---

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

<b>Direktion</b>	Dr. <b>Walter Berchtold</b> <b>Armin Baltensweiler</b> <b>Hans Schneider</b> <b>Hans Aepli</b> <b>Robert Fretz</b> <b>Franz Roth</b> Dr. <b>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**

Verkehrsleistungen	1966	1965
Anzahl Flüge	45 241	41 755
Flugkilometer	49 825 484	46 551 188
Flugstunden	84 458	80 609
Angebotene tkm	590 291 659	546 588 619
Ausgelastete tkm	326 913 698	292 228 633
davon Passagier-tkm	246 194 156	223 825 959
Fracht-tkm	68 269 350	56 424 780
Post-tkm	12 450 192	11 977 894
Beförderte Etappenpassagiere	2 410 096	2 203 434
Durchschnittliche Reise eines Passagiers, in km	1 296	1 287
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	55,4 %	53,6 %
Sitzplatzauslastung	55,8 %	54,7 %
<b>Kosten und Ertrag</b>	<b>1966</b>	<b>1965</b>
	Fr.	Fr.
Kosten ohne Abschreibungen	566 418 013	511 003 296
Gesamtertrag	699 970 013	633 308 527
Betriebsüberschuss	133 552 000	122 305 231
Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen	110 900 000	103 691 231
Reingewinn des Geschäftsjahres	22 652 000	18 614 000

Sehr geehrte Aktionäre,

Der Verwaltungsrat der Swissair kann Ihnen über das Geschäftsjahr 1966 einen erfreulichen Bericht erstatten.

### Erfolg des Geschäftsjahres 1966

Der Weltluftverkehr hat im Jahre 1966 seinen Aufschwung fortgesetzt, und fast alle Gesellschaften haben ihre Stellung konsolidieren können. Unser Unternehmen hat dabei erneut aus einem Zusammentreffen günstiger Umstände Nutzen gezogen, so dass das vorzügliche Resultat des Vorjahres noch etwas übertroffen wurde. Unsere Flotte wurde zunächst durch die zwei von SAS zurückgegebenen Coronado-Flugzeuge erweitert. Erst in der zweiten Jahreshälfte trafen sodann die ersten drei Einheiten der insgesamt zwölf bestellten Kurzstrecken-Strahlflugzeuge des Typs DC-9 ein, die nun schrittweise die CV-440 Metropolitans ablösen. Von diesen unseren letzten im Liniendienst eingesetzten Kolbenmotorflugzeugen haben wir bis zum Jahresende bereits drei zu guten Preisen verkauft. Die im ganzen also wenig veränderte Flotte setzten wir für ein Flugprogramm ein, das diesmal keine neuen Destinationen enthielt, dafür aber einige Verdichtungen bisheriger Verbindungen brachte. Der vierte Wochenkurs nach dem Fernen Osten, einstweilen bis Hong Kong, wie auch der vierte Wochenkurs nach Montreal—Chicago haben sich sehr gut eingeführt. Auch die verstärkte Bedienung von Tunis und Tel Aviv erfüllt unsere Erwartungen. Im Zuge einer angemessenen Ausweitung unserer Europadienste nach Osten haben wir im Sommer auch Zagreb wieder angefliegen. Insgesamt haben wir unser Angebot im Vergleich zum Vorjahr um 8 Prozent auf 590,3 Millionen Tonnenkilometer verstärkt. Der Verkehr entwickelte sich in der ersten Jahreshälfte zunächst etwas zögernd, obschon auf dem Nordatlantik am 1. April 1966 eine weitere Tarifsenkung in Kraft trat. In der Hochsaison folgte dann aber allgemein eine überaus kräftige Belebung, die in der zweiten Hälfte des Jahres anhielt. Die Streiks bei verschiedenen Fluggesellschaften führten, namentlich auf dem Nordatlantik und in Europa, zu einer Konzentration des Verkehrs auf Gesellschaften, deren Personal den Arbeitsfrieden hielt. In jenen Stosszeiten haben unsere Angestellten eine grosse

zusätzliche Arbeit bewältigt, die Anerkennung verdient. Wir danken aber auch unseren zahlreichen Kunden, den Reiseagenturen und den Spediteuren, die zu uns standen, obschon wir sie bei dem zeitweise überbordenden Andrang nicht durchwegs mit der gewünschten Sorgfalt bedienen konnten.

Über das ganze Jahr gerechnet, stieg die Nachfrage gegenüber dem Vorjahr um 12 Prozent auf 326,9 Millionen ausgelastete Tonnenkilometer. Der mittlere Auslastungsgrad im Linienverkehr erfuhr eine Verbesserung von 53,6 Prozent im Jahre 1965 auf 55,4 Prozent im Berichtsjahr. Dabei nahm der Passagierverkehr um 10 Prozent zu; auf den regelmässigen Kursflügen waren 55,8 Prozent der angebotenen Sitze belegt, verglichen mit 54,7 Prozent im Vorjahr. Erneut wiesen die Frachttransporte mit 21 Prozent eine starke Zunahme gegenüber dem Jahr 1965 auf, während der Zuwachs bei der Luftpost mit 4 Prozent bescheidener ausfiel.

In den vergangenen Jahren war es uns gelungen, trotz der jeweiligen Teuerung die Flugbetriebskosten pro angebotenen Tonnenkilometer immer wieder zu senken bis auf Fr. —.85 im Jahre 1965. Im Berichtsjahr hat sich diese günstige Entwicklung nur noch im technischen Betriebe fortgesetzt, während insgesamt unsere Gestehungskosten auf Fr. —.88 pro angebotenen Tonnenkilometer anstiegen. Dieser Rückschritt ist ein Warnungszeichen, auch wenn es gelungen ist, durch verbesserte Auslastung unserer Kurse und entsprechende Erhöhung der Streckenerträge einen reichlichen Ausgleich zu finden. Vermehrte Erträge brachten uns auch die Nebenleistungen ein. Insgesamt erzielten wir einen Betriebsüberschuss von 133 552 000 Franken, womit das Ergebnis des Vorjahres um über 11 Millionen Franken überboten wurde. Wir dürfen uns über diesen Erfolg um so mehr freuen, als er gestattet, neben einer weiteren Verstärkung der Zusatzabschreibungen auch die Ausschüttung einer Dividende von 8 Prozent auf das erhöhte Aktienkapital zu beantragen.

## II. Verkehr und Verkauf

Vorbemerkung: Der im folgenden wiederholt verwendete Ausdruck «Flugbetriebsgewinn» bedeutet den Überschuss der Streckeneinnahmen über die Kosten des Linienbetriebs, welche normale kalkulatorische Abschreibungen einschliessen, und die anteilmässig zugerechneten Verkaufs- und Verwaltungskosten.

### Europa

Mit dem Einsatz der ersten zwei DC-9 im Verkehr mit London, München, Mailand, Barcelona, Palma, Paris und Brüssel konnten wir wegen verspäteter Ablieferung erst im August beginnen. Die neuen Flugzeuge fanden bei unserer Kundschaft sehr guten Anklang. Im ganzen Jahr boten wir auf dem europäischen Liniennetz 10 Prozent mehr Kapazität an als im Vorjahr. Gesamthaft hielt sich der Verkehr ordentlich, doch litt er etwas unter der ungleichmässigen Verteilung, indem auf eine Flaute im Frühjahr ein ungewöhnlicher Andrang in der Hochsaison folgte, während welcher wir auf gewissen Linien der Nachfrage nicht mehr vollständig entsprechen konnten. Der Flugbetriebsgewinn aus dem Europaverkehr ging im Vergleich zum Vorjahr zurück.

### Nordatlantik

Zu Beginn des Jahres stellten wir eine lebhaftere Nachfrage nach Sitzen fest, worauf der Verkehr im April und Mai eher stagnierte. Auch hier folgten aber Hochsommermonate, in welchen der Passagierverkehr sprunghaft anstieg, namentlich während der Streiks. So waren die Sitze auf unserem Direktkurs Zürich–New York im Monat August zu 99,6 Prozent belegt. Der Verkehr mit Montreal–Chicago nahm dank der Vermehrung der wöchentlichen Kurse ab 1. April 1966 relativ stärker zu als der Verkehr mit New York. Insgesamt hat die verbesserte Auslastung der Nordatlantikkdienste einen erhöhten Flugbetriebsgewinn ergeben.

### Südatlantik

Im ersten Halbjahr enttäuschte der Verkehr, was uns zu einer gezielten Verkaufsfaktion in Südamerika veranlasste. Diese zeitigte denn auch eine erhebliche Belebung in der Nachsaison, während in den Monaten Juni bis August die Fussball-Weltmeisterschaft in England auch der Swissair vermehrt Passagiere aus den südamerikanischen Ländern brachte. Dass die Coronado-Flugzeuge für dieses Verkehrsgebiet zu klein werden, zeigt sich besonders im Verkehr mit Dakar, der hinter dem durchgehenden Verkehr mit Südamerika zurückstehen musste. Auch 1966 mussten wir Transferverluste aus Abwertungen südamerikanischer Währungen in Kauf nehmen. Dennoch hat sich der Flugbetriebsgewinn gegenüber dem Vorjahr erfreulich verbessert.

### Mittlerer Osten

Mit der erweiterten Coronado-Flotte haben wir in diesem Verkehrsgebiet eine führende Stellung errungen. Wir haben die Bedienung von Istanbul, Beirut und Tel Aviv verstärkt und konnten damit in Beirut trotz erheblicher Kon-

kurrenz wenigstens unsere Stellung halten, während der Verkehr mit Istanbul, Tel Aviv, Teheran und Bagdad unsere Erwartungen übertraf. Auf dem Abschnitt Schweiz–Athen erwies sich die von uns angebotene Kapazität während der Hochsaison als unzureichend. In der Vereinigten Arabischen Republik und im Sudan wirkte sich die wirtschaftliche Lage hemmend aus. Im ganzen hat der Mittlere Osten einen erheblich verbesserten Flugbetriebsgewinn abgeworfen.

### Ferner Osten

Mit dem vierten Wochenkurs konnten wir unser Angebot ohne proportionale Kostensteigerung beträchtlich vermehren. Der Erfolg übertraf die Erwartungen. Im ersten Halbjahr litt zwar der Verkehr mit Calcutta und Karachi noch etwas unter den Nachwirkungen der kriegerischen Ereignisse vom Herbst 1965, und im Verkehr mit Japan spürten wir die Konkurrenz der Gesellschaften mit direkter Linienführung. Die meisten Zwischenstationen, vorab Hong Kong, Bangkok, Bombay und Athen, brachten dagegen vortreffliche Ergebnisse. Insgesamt erzielten wir im Fernen Osten ungefähr eine Verdoppelung des Flugbetriebsgewinns gegenüber dem Vorjahr.

### Afrika

In Nordafrika führten wir im ersten Quartal den Kurs nach Casablanca direkt; im Verkehr mit Tunis betrieb die Tunis Air einen wöchentlichen Retourkurs mit Caravelle für uns. Die Nachfrage zeigte für Algier wie für Casablanca ein unregelmässiges Bild, während sich in Tunis die Konkurrenz durch Chartergesellschaften vermehrt spürbar machte. Dafür hielten wir uns im Verkehr mit Tripoli weiterhin gut.

Westafrika verzeichnete ein politisch unruhiges Jahr. Namentlich die Ereignisse in Ghana und Nigeria wirkten sich nachteilig auf den Luftverkehr aus. Hingegen befestigte sich unsere Stellung im Verkehr mit Monrovia und Abidjan. Wir hoffen auf eine Beruhigung der politischen Lage, welche uns die Fortführung unserer langfristigen Pläne ermöglichen sollte.

Insgesamt hat die Entwicklung in Afrika gezeigt, dass wir die noch vor Jahresfrist gehegten Erwartungen etwas zurückschrauben müssen. Einen Flugbetriebsverlust hat uns dieses Gebiet trotz den erlittenen Rückschlägen nicht gebracht; wir mussten aber unter den gegebenen Umständen mit einem sehr geringen Überschuss zufrieden sein.

### Fracht und Post

Der Aufschwung des Frachtgeschäfts im Luftverkehr hat im Berichtsjahr unvermindert angehalten. Handel und Industrie erkennen immer mehr, dass die Vorteile der Luftfracht – beschleunigter Kapitalumschlag und verringerte Lagerhaltung durch schnelleren Güterfluss, Einsparung an Verpackungs- und Versandkosten – den Nachteil höherer Transportpreise gegenüber dem Oberflächentransport nicht nur bei speziellen Gütern überwiegen. Auch für die Swissair ergab der Frachtverkehr sowohl mengenmässig wie hinsichtlich des Ertrages das bisher beste Jahresresultat. Im Vergleich zu 1965 nahmen die ausgelasteten Frachttonnenkilometer um 21 Prozent und der Ertrag um 20,4 Prozent zu.

Unsere Erwartungen wurden in allen Verkehrsgebieten übertroffen, am meisten in Europa, im Fernen Osten und auf dem Nordatlantik. Damit stellt sich aber auch immer dringender ein Bedürfnis nach vermehrtem Frachtraum ein. Im Fernen Osten konnten wir mit dem vierten Wochenkurs zunächst diesem Bedürfnis entsprechen; die Nachfrage hat aber bereits wieder aufgeholt. Auf dem Nordatlantik müssen wir uns bis zum Eintreffen der be-

stellten DC-8-62F «Jet Trader» so behelfen, dass wir auf den Flugzeugen einer amerikanischen Gesellschaft Raum für unsere Fracht fest mieten. In Europa bringen uns die DC-9 mit ihren grossen Frachträumen eine Verbesserung des Angebots. Dazu führen wir, wie vor einem Jahr erwähnt, in Gemeinschaft mit der BEA einen Frachterdienst zwischen der Schweiz und England mit einer von der Balair betriebenen DC-4. Dieser Dienst hat sich 1966 so günstig entwickelt, dass im laufenden Jahr ein Ausbau und eine Ausdehnung auf weitere europäische Destinationen vorgesehen sind. Die Balair hat dafür eine zweite DC-4 angeschafft.

Der Zuwachs bei der Luftpost war auch im Berichtsjahr geringer als im Passagier- und Frachtverkehr. Neue Direktverbindungen ausländischer Luftverkehrsgesellschaften beeinträchtigen namentlich den Posttransitverkehr durch die Schweiz. Die Erträge hielten sich indes im Rahmen unserer Erwartungen.

### Aussenvertretungen

Im Zuge des Ausbaus unserer Aussenorganisation auch an Orten, die unser Liniennetz nicht erfasst, haben wir in Oslo eine Vertretung eröffnet. Damit verfügten wir am Ende des Berichtsjahres über 96 Aussenvertretungen, die übergeordneten Regionalvertretungen nicht einrechnet. Unsere Aussenvertretungen liefern nicht nur einen wesentlichen Beitrag zum Verkaufserfolg der Swissair, sondern stellen an vielen Orten auch die wirksamste Werbung für die Schweiz als Ganzes dar. Wir legen deshalb Wert auf eine Ausgestaltung, die bei aller Zweckmässigkeit repräsentativ wirkt. Im Berichtsjahr wurden wieder eine ganze Anzahl neue oder umgebaute Ladenlokale bezogen, nämlich in Amsterdam, Bagdad, Berlin, Budapest, Buenos Aires, Chicago, Hong Kong, Kairo, London («Swiss Centre»), New York («Swiss Center») und

Santiago de Chile. In vier Städten des Auslandes sind Ladenlokale noch im Ausbau; dazu eröffnen wir im laufenden Jahr ein Luftreisebüro an der Bahnhofstrasse in Zürich.

### Inlandverkehr und «Friendship»-Operation

Wichtiger als der reine Inlandverkehr, der uns nicht ganz 1 Prozent der Streckenerträge liefert und dabei seine Kosten nicht zu decken vermag, ist der bessere Anschluss von Basel und Bern an das internationale Liniennetz. Der Swissair-Verkehr mit Basel nahm 1966 erneut überdurchschnittlich zu; hier hat es sich günstig ausgewirkt, dass die erste DC-9 sofort auf den Strecken Basel–London und Basel–Paris eingesetzt wurde. Gegenüber 1965 benützten 32 Prozent mehr Passagiere unsere Kurse von und nach Basel, während der Luftfrachtverkehr sogar um 52 Prozent zunahm. Die Verkehrsergebnisse der «Friendship»-Operation in Bern entsprechen nach wie vor unseren Erwartungen. Der Balair darf das Zeugnis ausgestellt werden, dass sie die «Friendship»-Flüge in unserem Auftrag mit einer bemerkenswerten Regelmässigkeit und Pünktlichkeit durchführt.

In etwa zwei Jahren werden unsere Metropolitans vollständig durch DC-9 abgelöst sein. Für einige Strecken im nächsten Umkreis ist die DC-9 aber mindestens vorerst zu gross oder aus anderen Gründen nicht günstig einzusetzen. Wir haben deshalb im März und im Dezember 1966 je eine weitere Einheit vom Typ Fokker-«Friendship» bestellt, womit eine genügende Flotte für die Bedienung der erwähnten Kurzstrecken bereitgestellt ist. Die Balair wird auch diese Flugzeuge für uns betreiben, was uns gestattet, uns auf die Strahlflugzeuge zu konzentrieren. Wir werden damit auch dem Wunsche Berns auf eine direkte Linie ins Ausland mit einer Verbindung Bern–Paris entsprechen können.



Swiss Center in New York

### III. Flotte, Flugbetrieb, technischer Betrieb

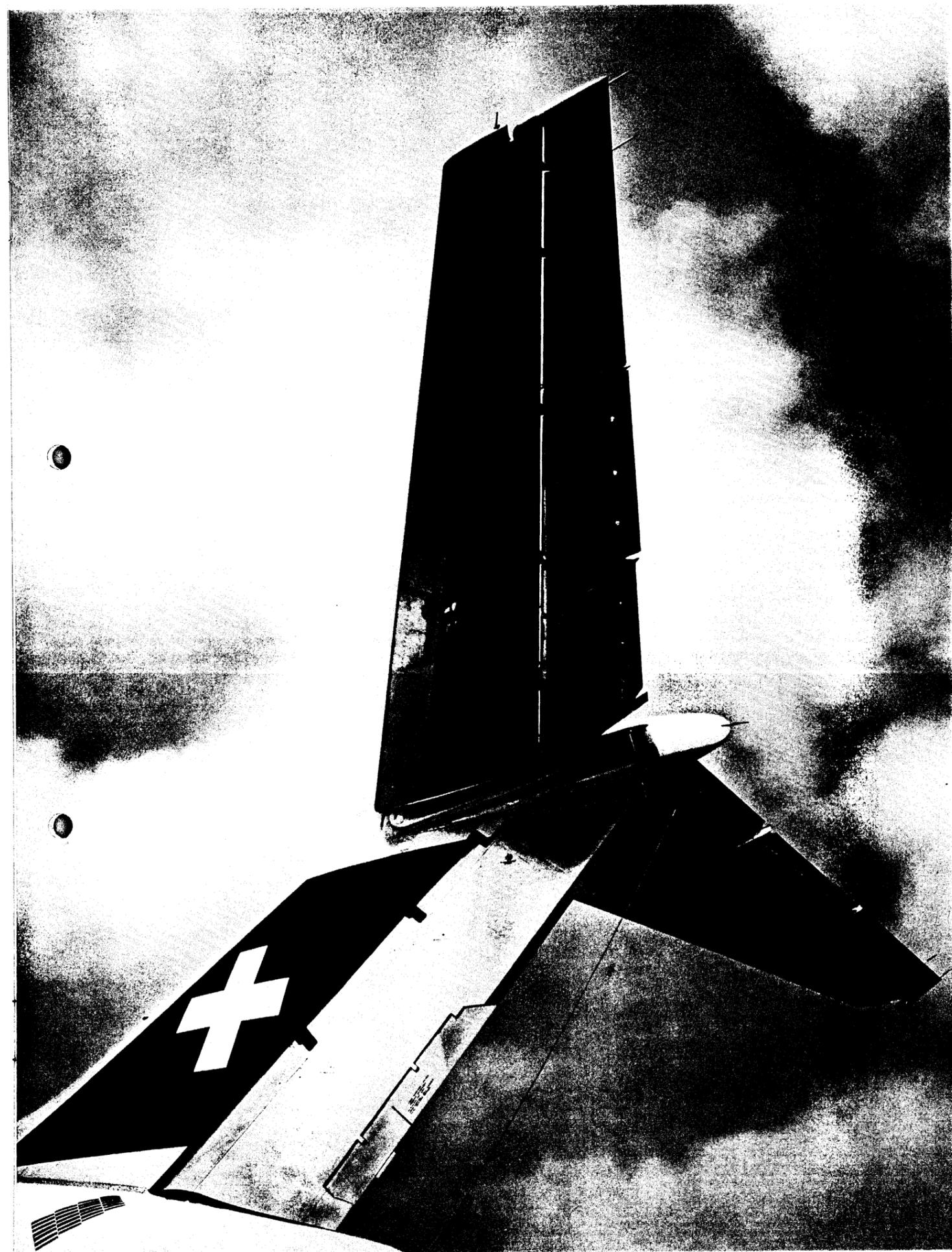
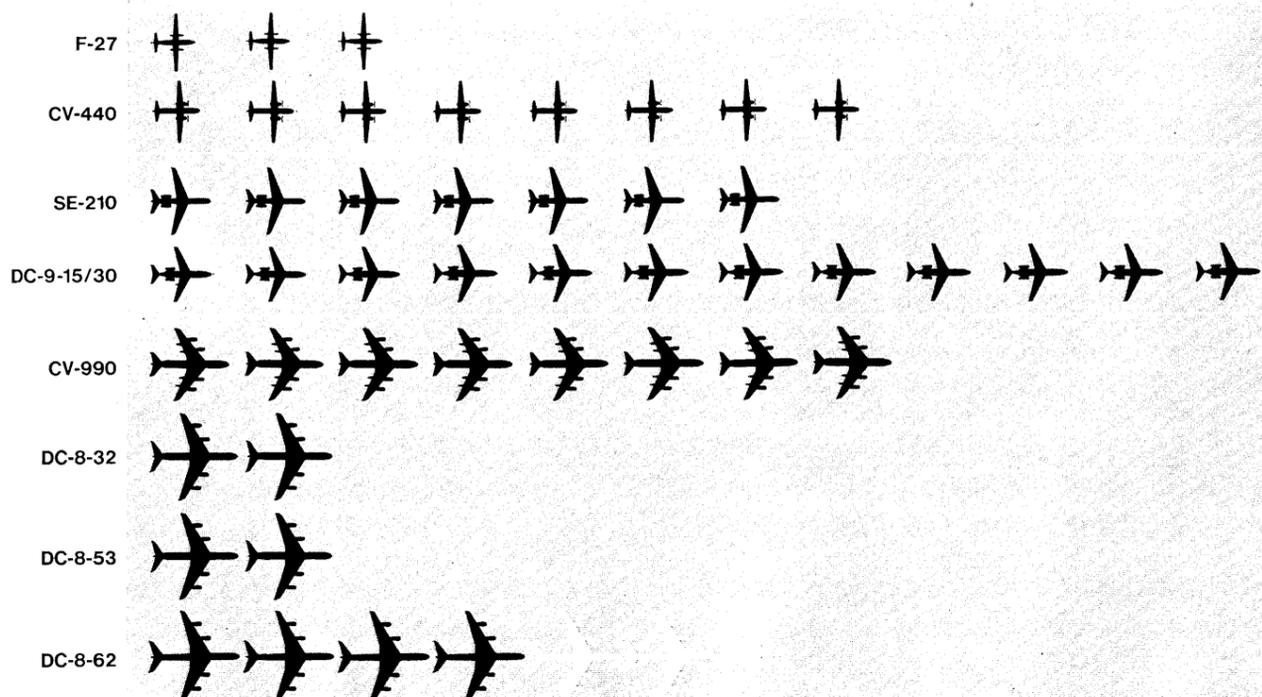
Einfluss auf unseren Betrieb dem des Vorjahres, wobei allerdings die Schneefälle etwas häufiger waren. Wir konnten 97,8 Prozent aller geplanten Abflüge durchführen; die Regelmässigkeit ist demnach gegenüber dem Vorjahr (97,9 Prozent) etwas zurückgegangen. Als pünktlich haben wir in den letzten Jahren die Flüge bezeichnet, die innerhalb 30 Minuten nach der flugplanmässigen Ankunftszeit am Bestimmungsort eintrafen. Diese Pünktlichkeit erreichten 88 Prozent unserer Flüge gegenüber 85,5 Prozent im Vorjahr. Unser Bodendienst in der Station Zürich hatte mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen, da im zu klein gewordenen Flughafen ein erneut stark angewachsener Verkehr unter den durch Umbauarbeiten erschwerten Bedingungen zu bewältigen war. Gezielte Massnahmen führten jedoch im zweiten Halbjahr wieder zu Fortschritten.

Die Einführung der DC-9 nahm das Departement Operation wie das Departement Technik stark in Anspruch. Die Illustrationen unseres Berichtes zeigen Ausschnitte aus dieser Tätigkeit. Dass die Flugschulung zur Hauptsache in Schweden durchgeführt wurde, ersparte der Bevölkerung in der Nachbarschaft der schweizerischen Flughäfen einige Lärmbelästigung. Im Flugbetrieb wie im technischen Betrieb erfüllt die DC-9 nach den ersten Erfahrungen durchaus die Erwartungen. Piloten wie Passagiere sind von den Flugeigenschaften sehr befriedigt; der Flugzeug erweist sich auch in der Winteroperation als zuverlässig und wenig empfindlich. Trotz besonders intensivem Einsatz während der fünföchigen Pilotenschulung ergab sich keine nennenswerte technische Störung. Zur Verbesserung der operationellen Regelmässigkeit begannen wir an der Instrumentierung unserer bisherigen Strahlflugzeuge ein umfangreiches Umbauprogramm, das Landungen unter weiter reduzierten Sichtbedingungen ermöglichen soll. Die vor einem Jahr erwähnten systematischen Reifenuntersuchungen konnten abgeschlossen werden; sie bestätigten, dass auch ein mehrmaliges Aufgummieren von Flugzeugreifen nicht zu Qualitätseinbußen führt.

Die Zusammensetzung unserer Flotte für den kommerziellen Einsatz am Ende des Berichtsjahres, ergänzt durch Angaben über pendente Bestellungen und Optionen, ist aus der Darstellung auf dieser Seite ersichtlich. Wie vor einem Jahr angekündigt, haben wir, nach dem Eintreffen der beiden seit 1962 durch SAS betriebenen Coronados, die seit Frühjahr 1964 von Air France gemietete Caravelle dieser Gesellschaft zurückgegeben. Für Schulungszwecke setzen wir unverändert drei DC-3 und fünf Piaggio P-149 E ein.

Der Flugbetrieb verlief im Jahre 1966 ohne nennenswerten Zwischenfall. Das Wetter in Europa glich in Ablauf und

Zusammensetzung der Flotte für den kommerziellen Einsatz, Ende 1966 (Rot: im Dienst, blau: bestellt, weiss: Option)



Das markante Leitwerk unserer DC-9

#### IV. Konzession

Nach längeren Verhandlungen mit dem Eidgenössischen Luftamt ist es gelungen, die umstrittene Frage der Konzessionspflicht unserer Gesellschaft auf eine befriedigende Weise zu regeln, da beide Seiten sich bemühten, zu einer praktischen Verständigung zu gelangen. Unter Wahrung unseres grundsätzlichen Rechtsstandpunktes, wonach sich die Ermächtigung der Swissair zum Linienbetrieb direkt aus dem Luftfahrtgesetz herleitet, haben wir gegen Ende des Berichtsjahres ein Konzessionsgesuch eingereicht. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hat darauf der Swissair eine ab 1. Januar 1967 gültige Konzession erteilt, die ihre gesetzliche Stellung als nationale Luftverkehrsgesellschaft bestätigt und ihre Rechte und Pflichten in allen wesentlichen Belangen so formuliert, wie es der bisher auf Grund des Gesetzes gehandhabten Praxis entspricht. Die Konzession ist auf fünfzehn Jahre befristet; nach Ablauf von jeweils drei Jahren wird sie indessen auf unser Gesuch hin um drei Jahre verlängert, so dass sie jederzeit noch für einen Zeitraum von mindestens zwölf Jahren gültig ist. In Ausübung ihrer gesetzlichen Funktionen wird die Aufsichtsbehörde wie bis anhin die Freiheit unserer Unternehmensleitung respektieren.

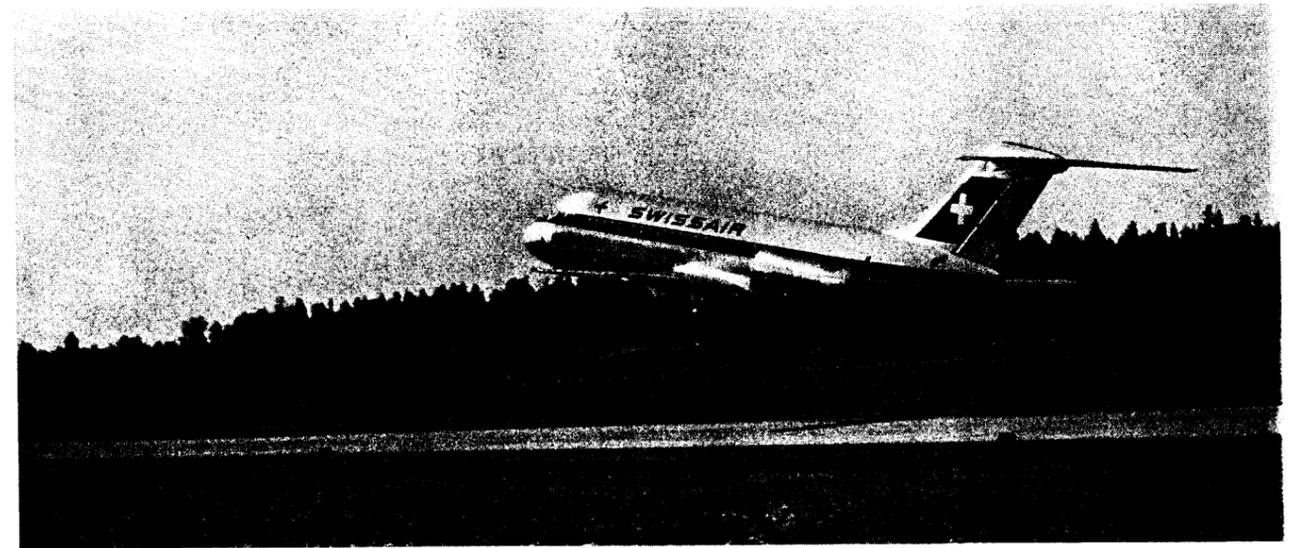
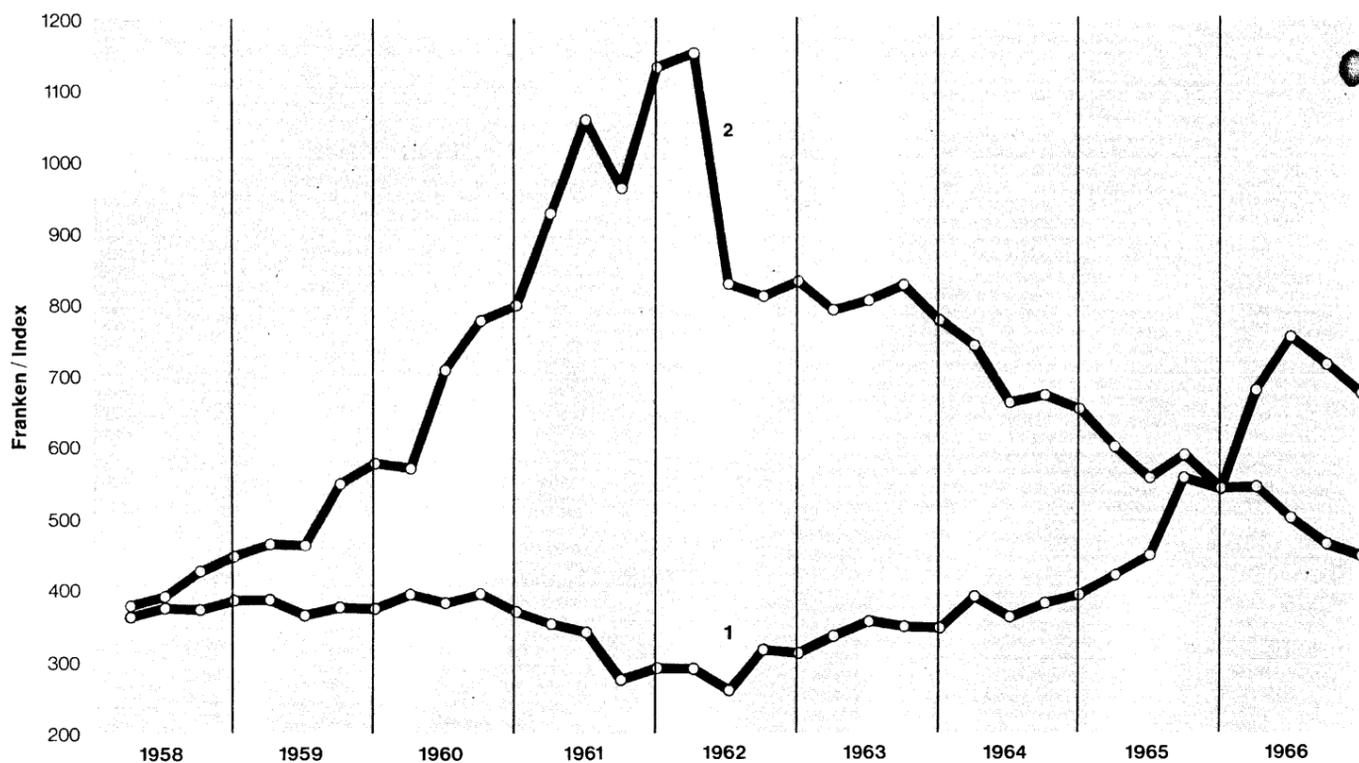
Nach Gesetz muss die Konzession Bestimmungen über den allfälligen Rückkauf der Gesellschaft durch den Bund enthalten. Es ist nunmehr klargestellt, dass ein solcher Rückkauf nur in Frage käme, wenn zuvor der Artikel 103 des Eidgenössischen Luftfahrtgesetzes, der das Prinzip

der gemischtwirtschaftlichen nationalen Luftverkehrsgesellschaft aufstellt, geändert worden wäre. Die materiellen Grundsätze, die bei einem Rückkauf zu beachten wären, geben den Aktionären der Swissair alle nötigen Garantien für diesen unwahrscheinlichen Fall, dessen Eintritt weder von uns noch von den Behörden gewünscht wird.

#### V. Personelles

Der am Ende des Berichtsjahres ausgewiesene Personalbestand von 9408 Mitarbeitern im In- und Ausland enthält einen Zuwachs von 486 Personen oder 5,4 Prozent gegenüber dem Stand von Ende 1965. Eingeschlossen ist der Eintritt von 84 Lehrlingen und Lehtöchtern. Der Personalwechsel blieb mit 11,6 Prozent verhältnismässig gering. Einige Mühe bereitete uns der vom Bundesrat vorgeschriebene Abbau der ausländischen Arbeitskräfte um weitere 5 Prozent bis Ende Januar 1967, da die Lage auf dem schweizerischen Arbeitsmarkt nach wie vor angespannt war. Vom in der Schweiz beschäftigten Personal, einschliesslich Besatzungen, sind noch 4,9 Prozent kontrollpflichtige Ausländer. Unsere Bemühungen, Pilotennachwuchs zu gewinnen, zeitigen zunehmende Erfolge: 1966 haben 32 Schweizer ihre Ausbildung bei der von uns im Auftrage des Bundes geführten Schweizerischen Luftverkehrsschule abgeschlossen. 12 Ausländer bildeten wir selber zu Piloten aus.

Börsenkurs der Swissair-Aktie (1) und Börsenindex der Nationalbank (2) 1958–1966



DC-9 beim Start

Die Verhandlungen mit den Verbänden des Bodenpersonals im Herbst 1966 gestalteten sich schwierig, da wir wegen des scharfen Anstiegs unserer Personalkosten in den letzten Jahren und im Hinblick auf die kommenden grossen Aufgaben eine allgemeine Realloohnerhöhung, über die im Gesamtarbeitsvertrag vorgesehenen jährlichen Aufbesserungen hinaus, ablehnen mussten. Dank gutem Willen auf beiden Seiten wurde doch eine annehmbare Lösung gefunden. Wir gewährten einen neuen Teuerungsausgleich und verbesserte Zulagen für Schicht- und Überzeitarbeit. Eine Verständigung liess sich auch mit der zuständigen Gewerkschaft für das organisierte Personal in den USA erreichen, für welches ein neuer dreijähriger Arbeitsvertrag abgeschlossen wurde. Der Arbeitsvertrag der Air-Hostessen wurde völlig überarbeitet. Nachdem die Verhandlungen über einen neuen Arbeitsvertrag auch mit dem ausländischen Pilotenverband zu Beginn des Jahres 1966 abgeschlossen werden konnten, sind die arbeitsvertraglichen Beziehungen mit allen drei Verbänden der Piloten und Bordmechaniker bis Ende 1967 geregelt. Die gemeinsame Senioritätsordnung für schweizerische und ausländische Piloten bewährt sich.

Auf Ende des Berichtsjahres sind die Herren Robert Fretz und Ulrich Keller altershalber aus der Swissair ausgeschieden. Wir haben ihnen sehr viel zu verdanken. Flugkapitän Robert Fretz beeinflusste die Entwicklung der Swissair entscheidend, als er sich mit andern Piloten nach dem Zweiten Weltkrieg überzeugt für die Aufnahme des interkontinentalen Langstreckenverkehrs unter der Schweizer Flagge einsetzte, während damals weite Kreise die Swissair nur als europäische Zubringergesellschaft sehen konnten. In der Folge mit Planungsaufgaben beauftragt, wurde Herr Fretz 1955 zum Mitglied der Geschäftsleitung ernannt und hat seither das Departement Operation geleitet. In diese Zeit fiel ein kaum vorausgesehenes Wachstum der Swissair, besonders der Entwicklungssprung von den Kolbenmotor- zu den Strahlflugzeugen. Die Anforderungen, welchen das Operationsdepartement und seine Leitung während dieser Periode zu genügen hatten, waren sehr hoch. — Herr Keller hat noch bei der früheren Balair als Pilot begonnen und der Swissair während 35 Jahren in verschiedenen Funktionen, ab 1951 als Direktor für die Westschweiz und schliesslich als Generalinspektor, wertvolle Dienste geleistet. Wir sprechen den Herren Fretz und Keller unseren herzlichen Dank aus.

Als Nachfolger von Herrn Robert Fretz wählte der Verwaltungsrat Herrn dipl. Ing. ETH Albert G. Fischer zum Mit-

glied der Direktion. Herr Fischer hat die Leitung des Departementes Operation nach einigen Monaten der Einarbeitung auf den 1. Januar 1967 übernommen. Am Ende eines erfolgreichen Jahres liegt uns daran, allen Mitarbeitern der Swissair im In- und Ausland Dank und Anerkennung zu bekunden für ihren grossen Einsatz und ihre sorgfältige Arbeit.

#### VI. Verwaltungsrat

Vor zwanzig Jahren, am 12. Februar 1947, bestätigte eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre die Erhöhung des Aktienkapitals von 1 Million auf 20 Millionen Franken. Die Swissair wurde damals de facto zur nationalen Luftverkehrsgesellschaft. Auch der Verwaltungsrat wurde neu konstituiert. Von den Mitgliedern, die bereits 1947 amtierten, gehören die Herren Prof. Eduard Amstutz, Guillaume Bordier, Dr. Brenno Galli, Edgar Primault, Peter Reinhart und Ernst Schmidheiny noch heute dem Verwaltungsrat und zum Teil auch dem Ausschuss an. Es geziemt sich, diesen Herren für ihre langjährigen Dienste besonderen Dank auszudrücken.

Im Berichtsjahr sind im Verwaltungsrat zwei Vertreter der öffentlichen Hand abgelöst worden. Der Kanton Basel-Stadt ordnete als Nachfolger des aus seiner Regierung ausgeschiedenen Herrn Dr. Alfred Schaller am 31. Mai 1966 Herrn Regierungsrat Dr. Edmund Wyss ab, während die Stadt Zürich als Nachfolger von Herrn alt Stadtpräsident Dr. Emil Landolt am 29. August 1966 Herrn Stadtrat Adolf Maurer bestimmte. Auch den Herren Dr. Schaller und Dr. Landolt möchten wir den aufrichtigen Dank aussprechen für ihre wertvolle Mitarbeit in unserem Verwaltungsrat.

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. Vorbereitung auf die Zukunft

### Eine neue Entwicklungsstufe steht bevor

Die Entwicklung im Luftverkehr verläuft in Stufen. Während des Berichtsjahres hat es, abgesehen von der Einführung der DC-9, bei der Swissair keine umwälzenden Neuerungen gegeben. Wir konnten unsere moderne Flotte auf einem zweckmässig aufgebauten Liniennetz einsetzen und blieben von grösseren Störungen und Erschütterungen verschont. Das Ergebnis ist entsprechend gut ausgefallen.

Derweil unser Betrieb auf vollen Touren lief, musste sich die Aufmerksamkeit der Leitung immer mehr auf die Anforderungen der Zukunft konzentrieren. In der Tat liegen vor unserer Gesellschaft Probleme, deren Ausmass den Rahmen der bisher gelösten Aufgaben bei weitem sprengt.

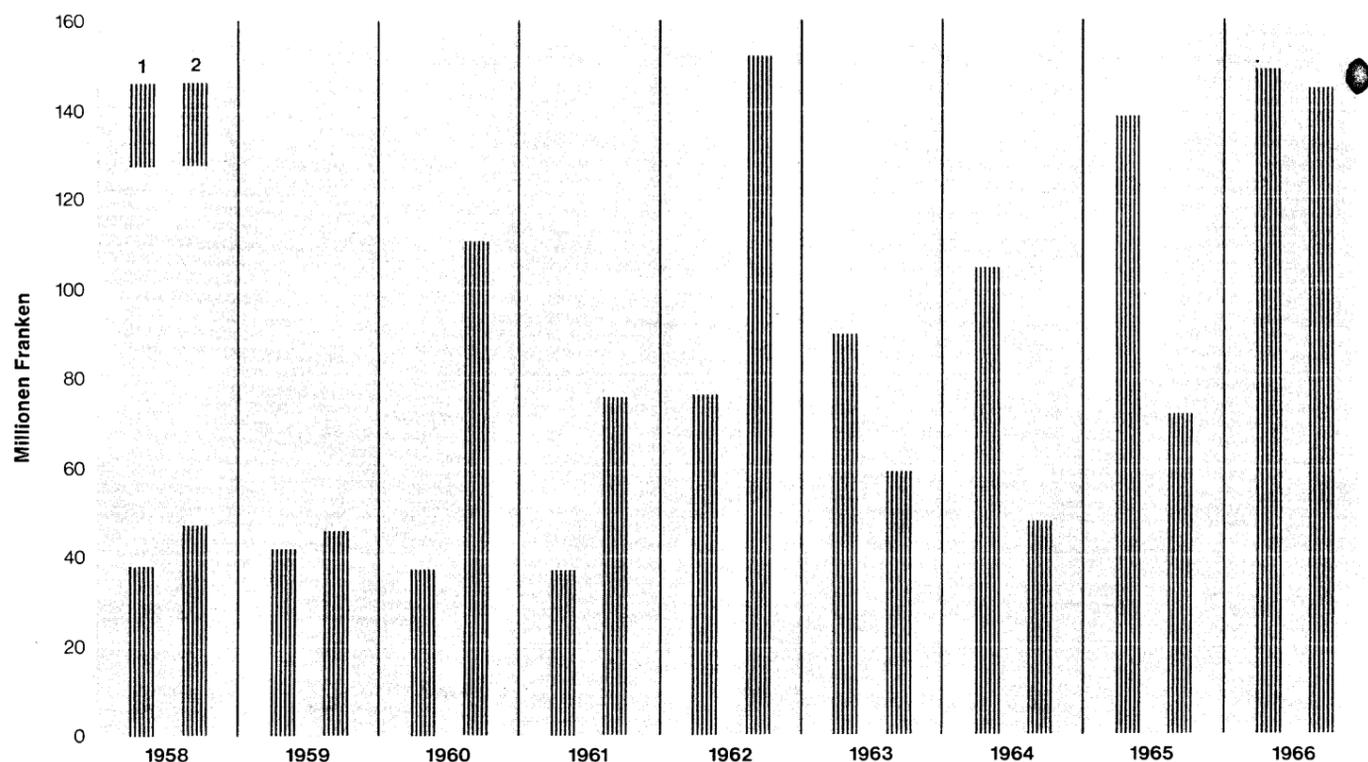
Der Luftverkehr ist, wenigstens in gewissen Gebieten, im Begriff, zum Massenverkehr zu werden. Die Einschaltung der Chartergesellschaften, welche billige Urlaubsreisen anbieten, beschleunigt diese Bewegung. Aus zahlreichen Gründen — unter denen die Knappheit an Besatzungen sowie die Überlastung der Flugwege und Flughäfen im Vordergrund stehen — wird sich schon in naher Zu-

kunft der Verkehr nur noch bewältigen lassen, wenn die Luftflotten durch Grossraumflugzeuge ergänzt werden, deren Fassungsvermögen das der bisher betriebenen Strahlflugzeuge erheblich übersteigt. Die Produktionsprogramme der führenden amerikanischen Flugzeughersteller tragen dieser Notwendigkeit Rechnung. Douglas bringt die «gestreckten» DC-8 der Modelle 61 und 63 mit einem Fassungsvermögen von etwa 250 Passagieren auf den Markt. Boeing offeriert den noch wesentlich grösseren Typ B-747, ein Flugzeug, das 350 bis 500 Passagiere nebst erheblichen Mengen Fracht über den Nordatlantik transportieren können; es soll am Ende des laufenden Jahrzehnts erstmals zum Einsatz kommen. Für den Betrieb von Kurzstrecken in den siebziger Jahren wird ein zwei- oder dreimotoriger «Airbus» diskutiert, dessen Kapazität etwa derjenigen der DC-8-61/63 entsprechen dürfte. Alle diese Flugzeuge werden sich durch bedeutend niedrigere Gestehungskosten pro Leistungseinheit auszeichnen. Es ist offenkundig geworden, dass die Swissair, wenn sie mit der Verkehrsentwicklung Schritt halten und kostenmässig konkurrenzfähig bleiben will, den Zug zum Grossraumflugzeug mitmachen muss. Das bedeutet für unsere Gesellschaft eine neue Entwicklungsstufe, welche die Anspannung aller Kräfte erfordern wird.

Glücklicherweise darf man — entgegen einer verbreiteten Auffassung — erwarten, dass die Grossraumflugzeuge dank zielbewussten Anstrengungen der Hersteller, namentlich im Triebwerksbau zu bedeutenden Fortschritten geführt haben, eher weniger Lärm verursachen werden als die viermotorigen Strahlflugzeuge der ersten Generation. Für die Schweiz, deren Flughäfen von verhältnismässig dicht besiedelten Gebieten umgeben sind, ist dies von besonderer Bedeutung. Der Swissair ist sehr daran gelegen, dass die Bevölkerung keiner übermässigen Lärmeinwirkung durch Flugzeuge ausgesetzt wird. Wenn daher nach den heute vorliegenden Informationen die Grossraumflugzeuge das Lärmproblem nicht verschärfen werden, so erleichtert dies in willkommener Weise die von uns zu fassenden Entschlüsse.



Höhe der Selbstfinanzierung (1) im Vergleich zu den Investitionen in Anlagevermögen (2) 1958–1966



## Überschallflugzeuge

Schon wenige Jahre nach dem Auftreten der B-747 wird voraussichtlich eine weitere drastische Änderung der Lage einsetzen, wenn die ersten Überschallflugzeuge des Typs «Concorde» in den Linienbetrieb kommen. Sie werden zweifellos auf das reisende Publikum eine erhebliche Anziehungskraft ausüben und Gesellschaften wie die Swissair vor ernste Konkurrenzprobleme stellen. Nach heutiger Beurteilung sollte die Swissair aber nicht gezwungen sein, diesen Typ ebenfalls in ihre Flotte einzugliedern. Anders werden wahrscheinlich die Dinge liegen, wenn um die Mitte oder in der zweiten Hälfte des kommenden Jahrzehnts die grossen amerikanischen Überschallflugzeuge, die mit fast dreifacher Schallgeschwindigkeit fliegen werden, zum Linieneinsatz gelangen. Sie werden, sofern sie die technischen Erwartungen erfüllen, die Konkurrenzsituation grundlegend verändern, und es ist anzunehmen, dass die Swissair, zur Wahrung der öffentlichen wie der privatwirtschaftlichen Interessen, dann zum ersten Mal im supersonischen Verkehr mitmachen müssen. Der bezügliche Entschluss wird, der langen Lieferfristen und Vorbereitungszeiten wegen, schon mehrere Jahre zum Voraus zu fassen sein. Den schweizerischen Interkontinentalflughäfen dürfte sich das Problem in analoger Weise stellen. Sie stehen in der Konkurrenz zu den ausländischen Flughäfen und würden ebenfalls Gefahr laufen, zu einer zweit- oder drittrangigen Stellung im Weltluftverkehr degradiert zu werden, wenn sie Überschallflugzeuge nicht aufnehmen könnten oder wollten. Der Verkehr würde in einem solchen Falle abwandern; unser kleines Land, das so leicht zu umfliegen ist, befände sich damit unversehens in einer inferioreren Verkehrslage und würde nicht mehr gutzumachenden Schaden erleiden. Diese Einschätzung der Anforderungen, die auf die Swissair und die Schweiz zukommen, mag da und dort in unserem Lande Zweifel wecken. Wir halten sie jedoch für realistisch. Besondere Sorgen bereitet natürlich weiten Kreisen, und auch uns selber, in diesem Zusammenhang das Lärmproblem. Es muss indessen nachdrücklich davor gewarnt werden, in dieser Frage voreilige Schlüsse zu ziehen. In den acht bis zehn Jahren, die uns von dem Auftreten der amerikanischen Überschallflugzeuge voraussichtlich noch trennen, wird die technische Entwicklung, namentlich auch auf dem Gebiete der Schalldämpfung, weitere Fortschritte machen. Zurzeit ist niemand in der Lage, zuverlässig darüber zu urteilen, welchen Lärm diese Flugzeuge, vorab bei Start und Landung, verursachen werden. Die bis heute vorliegenden technischen Daten sind in keiner Weise schlüssig, und es wäre ein unverzeihlicher Fehler, aus ihnen bereits Folgerungen hinsichtlich der Zulassung zum Verkehr ableiten zu wollen. Was den gefürchteten Überschallknall anbelangt, sind die Erfahrungen ebenfalls noch unzureichend; Swissair-Flugzeuge werden überdies gar nicht in die Lage kommen, Gebiete unseres Landes mit Überschallgeschwindigkeit zu überfliegen. Bei aller verständlichen Besorgnis dem Neuen gegenüber gilt es, ruhiges Blut zu bewahren und zunächst zu registrieren, welche Lösungen die Technik anzubieten hat. Schliesslich steht die Schweiz nicht allein; die gleichen Probleme stellen sich auch in den andern Ländern, und falls einmal Vorbehalte oder einschränkende Anordnungen notwendig werden sollten, werden sie auf der Basis internationaler Vereinbarungen zu treffen sein.

## Betriebsvereinfachung und Automatisierung

In Anbetracht der geschilderten Zukunftsperspektiven war es im Berichtsjahr unerlässlich, die Rationalisierung unseres Betriebes weiter zu fördern. Die erstmals in die-

sem Jahrzehnt eingetretene Erhöhung unserer Gesteungskosten pro Leistungseinheit, die sich 1967 voraussichtlich noch fortsetzen wird, darf nicht zur dauernden Erscheinung werden, denn dies würde unsere Konkurrenzfähigkeit untergraben. Wir müssen zudem darauf bedacht sein, die kommenden Aufgaben mit einem Personalbestand zu lösen, dessen Rekrutierung keine übermässigen Anforderungen an den schweizerischen Arbeitsmarkt stellt.

Der Verwaltungsrat hat daher den Beschluss gefasst, ab 1968 die DC-9-Flotte auf das grössere Modell 30 (mit 87 Sitzplätzen, statt 75 beim jetzigen Modell 15) zu standardisieren. Das bedeutet eine beträchtliche zusätzliche Investition, die sich jedoch arbeits- und kostensparend auswirken wird.

Mit einem bedeutenden Personaleinsatz wurde der Aufbau unseres elektronischen Rechenzentrums für «Real Time Data Processing» (Sofortverarbeitung von Informationen) weitergetrieben. Die Vorarbeiten sind so weit fortgeschritten, dass das Rechenzentrum im Jahre 1967 die Aufgaben der Fernschreibvermittlung sowie der Passagierabfertigung und Ladeberechnung in Zürich übernehmen können. 1968 sollen Passagierabfertigung und Ladeberechnung auch in Genf und Basel automatisiert werden. Für diese Aufgaben werden vorerst zwei Computer des Typs IBM 360-40 eingesetzt. Zwei wesentlich leistungsfähigere Systeme IBM 360-65 werden benötigt, um 1969/70 die Automation der Platzbuchung auf dem grössten Teil unseres Liniennetzes durchzuführen. Ihre Anschaffung ist, nach umfangreichen Studien, durch den Verwaltungsrat anfangs 1967 beschlossen worden. Der Kapitalaufwand für diese modernsten Geräte ist sehr beträchtlich; es handelt sich um das bisher grösste Automatisierungsprojekt in der Schweiz. Ohne die Automation wären jedoch Aufgaben wie diejenigen der zuverlässigen Platzbuchung im kommenden Jahrzehnt kaum mehr zu lösen. Die Personaleinsparungen werden jedenfalls sehr beträchtlich sein.

## Ausbau der Langstreckenflotte

Um es unserer Gesellschaft zu ermöglichen, mit der Zunahme des Verkehrs über den Nord- und Südatlantik Schritt zu halten, hat der Verwaltungsrat im Berichtsjahr die Anschaffung zweier weiterer Langstreckenflugzeuge des Modells DC-8-62 beschlossen, die Ende 1967 / Anfang 1968 zum Einsatz gelangen sollen. Die zweite dieser beiden Einheiten, die für den Nordatlantik bestimmt ist, wird als «Jet Trader» für gemischten Passagier- und Frachttransport ausgestaltet sein.

## Zusammenarbeit mit SAS

Im Berichtsjahr wurden Studien und Verhandlungen über die Verlängerung des Zusammenarbeitsvertrages mit SAS geführt, der im Herbst 1968 abläuft. Die beiden Gesellschaften vereinbarten, wie schon in unserem letzten Bericht vermerkt, vorweg eine einheitliche Ausgestaltung des Cockpits ihrer DC-8-62- und DC-9-Flugzeuge; hierin liegt eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass jederzeit Flugzeuge und Besatzungen ausgetauscht werden können. Im laufenden Jahre gehen die Besprechungen weiter.

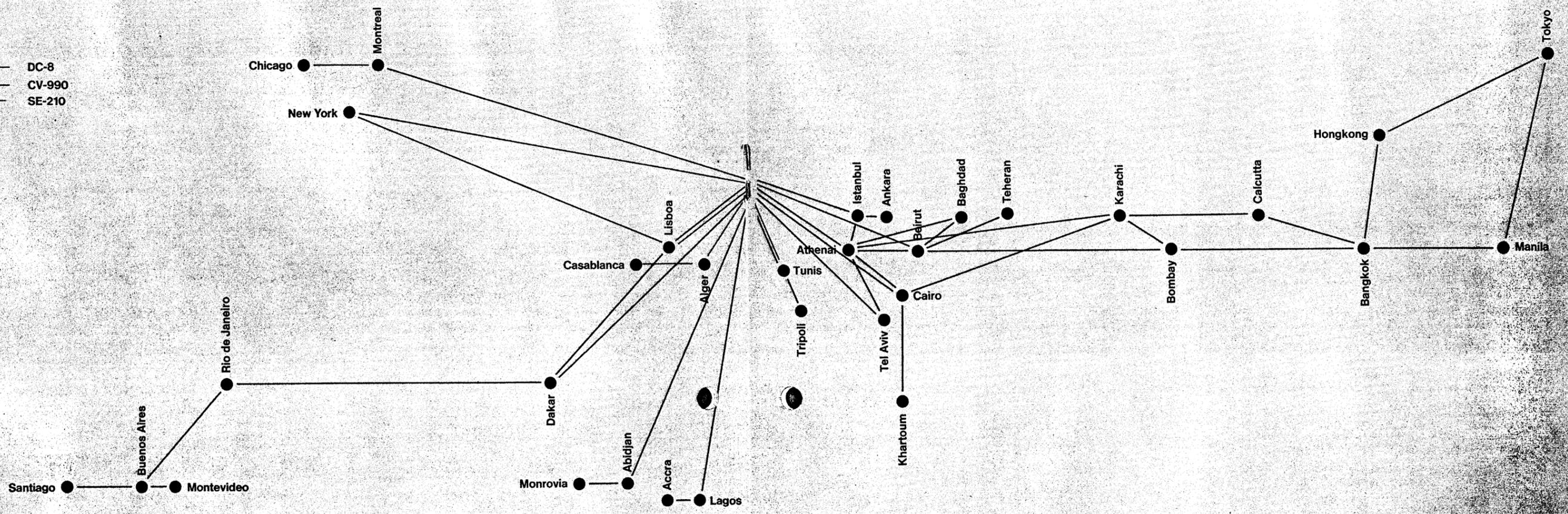
## Basis Zürich

Der Ausbau der Flughafenanlagen in Zürich-Kloten, der gegenwärtig im Gange ist, wird den Anforderungen, wie sie die nächsten Jahre stellen werden, nur teilweise entsprechen.

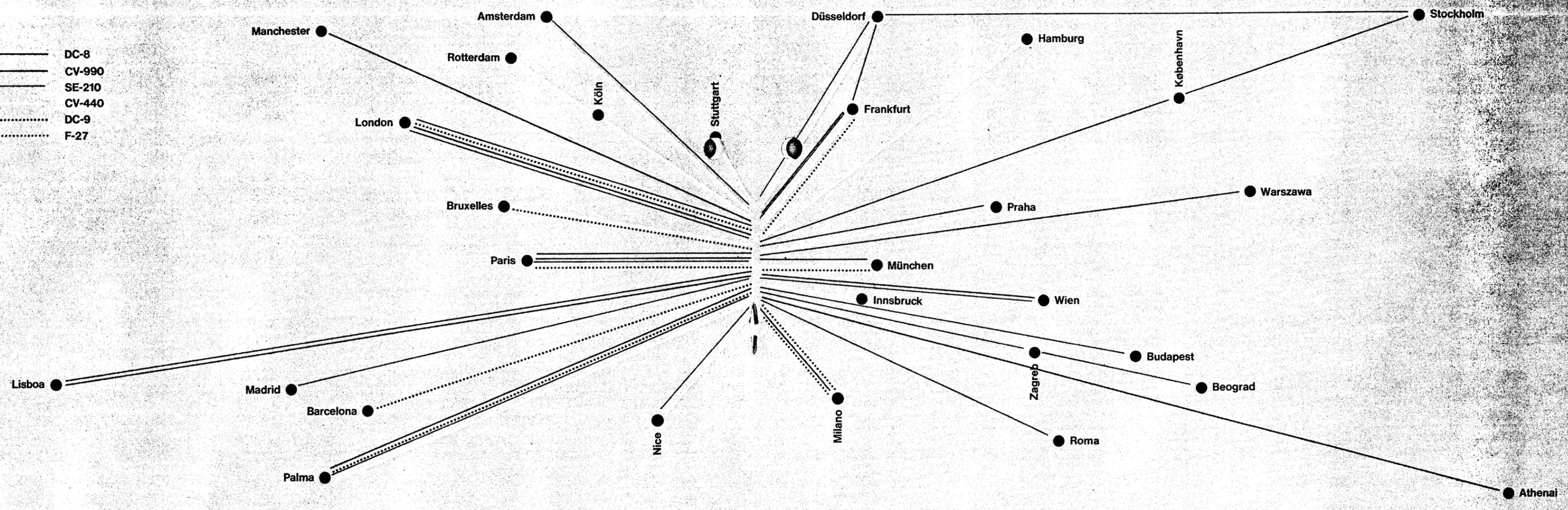


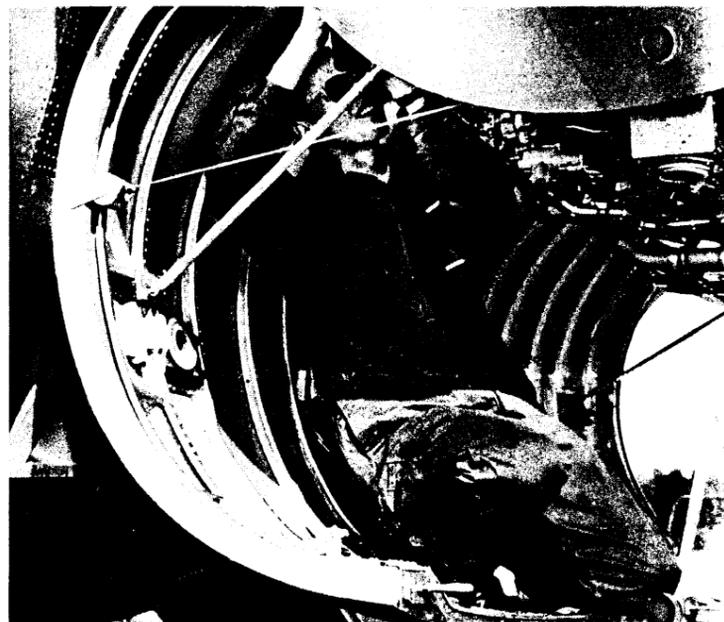
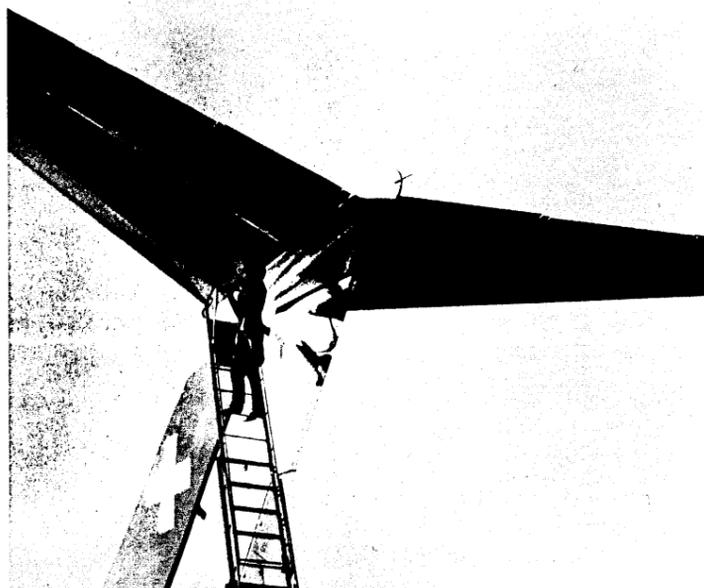
Eine DC-9 wird gewaschen

- DC-8
- CV-990
- SE-210



- DC-8
- CV-990
- SE-210
- CV-440
- ..... DC-9
- ..... F-27





Die Start- und Landepisten und die Abstellplätze sind heute schon während der täglichen Verkehrsspitzen voll ausgelastet. Der zunehmende weitere Verkehr muss notgedrungen auf kommerziell weniger günstige Tageszeiten verlegt werden. Für die Abwicklung eines Allwetterbetriebes mit tieferen Landeminima – wozu unsere Strahlflugzeuge bereits ausgerüstet sind – fehlen auf dem Flughafen Zürich noch einige technische Einrichtungen. Der Flughafen wird auch nach Beendigung der gegenwärtigen Vergrößerung den zu erwartenden Passagierstrom nur bis Anfang der siebziger Jahre bewältigen können. Offenkundig ungenügend sind heute schon die Anlagen für den Frachturnschlag. Angesichts der raschen Zunahme des Luftfrachtverkehrs wird der Zustand immer prekärer; die Erstellung eines neuen provisorischen Frachtgebäudes, das auf etwa fünf Jahre hinaus den Bedürfnissen gerecht werden kann, ist im höchsten Grade dringlich.

Sorgen bereitet uns schliesslich der Umstand, dass der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft die notwendigen Investitionsmittel für die Erweiterung der technischen Basis nicht zur Verfügung stehen. Es wird nun von der Swissair verlangt, dass sie die Finanzierung der betreffenden Bauarbeiten weitgehend selbst übernehme.

Unser neues Verwaltungsgebäude «Balsberg» beim Flughafen Zürich-Kloten ist im Berichtsjahr zum grössten Teil bezogen worden. Die Zusammenfassung der bisher räumlich zersplitterten Zentralverwaltung in einem Hause wird zur Straffung und Vereinfachung der Unternehmensleitung wesentlich beitragen.

#### Tariffragen

Nach langen, schwierigen Verhandlungen innerhalb der IATA ist es im Berichtsjahr gelungen, eine umfassende Einigung bezüglich der Passagiertarife zu erzielen. Die neue Regelung gilt ab Frühling 1967 für die nächsten zwei Jahre. Sie beendet den Zustand der offenen Tarifsituation im Verkehr über den Nordatlantik sowie zwischen Europa und dem Mittleren Osten. In praktisch allen Verkehrsgebieten werden niedrigere Spezialtarife für Gruppen- und Pauschalreisen zur Anwendung kommen. Damit treten die IATA-Gesellschaften in einen schärferen Wettbewerb zu den Chartergesellschaften; die neuen IATA-Tarife versprechen zur weiteren Popularisierung des Reisens mit Flugzeug erheblich beizutragen. Eine nützliche Neuerung im Europaverkehr ist die auf unsern Vorschlag eingeführte Ermässigung von 25 Prozent, die Jugendlichen zwischen 12 und 22 Jahren gewährt wird. Die Swissair hat allgemein den neuen Tarifen, die der von ihr verfolgten Politik weitgehend entsprechen, bereitwillig zugestimmt. Es ist indessen festzustellen, dass die fortschreitenden Tarifverbilligungen bei gleichzeitig steigenden Lohn- und Materialkosten zu einer Verringerung der Ertragsmarge führen, die auch ihre Grenzen haben muss.

Auf dem Gebiet der Frachttarife sind grundlegende Neuerungen nicht zu verzeichnen, denn 1966 hat keine Frachttarifkonferenz stattgefunden. Durch fortlaufende Einführung niedrigerer Spezialraten wird ständig neues Frachtverkehrsaufkommen erschlossen. Mit drastischen allgemeinen Senkungen der Frachttarife ist dagegen in naher Zukunft kaum zu rechnen.

Innerhalb der IATA zeichnet sich eine Tendenz ab, durch Tarifmassnahmen die bisherigen Möglichkeiten in der Routenwahl auf Langstrecken zu limitieren. Eine solche Einschränkung der Konkurrenzfähigkeit könnte der Swissair grossen Schaden zufügen. Wir werden uns energisch gegen eine übermässige Reglementierung der Konkurrenz wehren müssen, die mit der liberalen Luftverkehrspolitik der Schweiz nicht zu vereinbaren ist.

#### Finanzierung

Die Swissair wird, wie die vorstehenden Ausführungen zeigen, in den nächsten Jahren zu sehr grossen Investitionen gezwungen sein. Sie setzt sich nach wie vor das Ziel, mindestens vier Fünftel des Kapitalbedarfes der nächsten fünf Jahre durch selbstverdiente Mittel zu decken. Mit dem im Berichtsjahr erreichten, über den Erwartungen liegenden Geldrückfluss ist die Ausgangslage weiter verbessert worden. Unser Unternehmen bleibt aber zur Sicherung seiner Zukunft auf hohe Betriebsüberschüsse und eine konsequente Fortsetzung der Politik zusätzlicher Abschreibungen angewiesen.

Der im Mai/Juni 1966 durchgeführten Kapitalerhöhung war ein voller Erfolg beschieden. Besonders erfreulich ist dabei die Tatsache, dass sich der Kurs der Swissair-Aktie trotz dieser Emission und einer allgemein ungünstigen Börsenentwicklung weiter erhöhte. Wie die Graphik auf Seite 8 zeigt, ist nun der Kurs unserer Aktie seit vier Jahren stetig angestiegen.

Zurzeit verfügt die Swissair über eine ansehnliche Liquidität. Trotzdem hält es der Verwaltungsrat im Blick auf die Zukunft für geboten, die Kapitalbasis im laufenden Jahr nochmals zu verbreitern und, in einem beschränkten Masse, auch Ausländern den Erwerb von Aktien der Swissair zu ermöglichen. Er stellt deshalb der ordentlichen Generalversammlung den gesonderten Antrag, das Aktienkapital der Gesellschaft wiederum im Verhältnis von vier zu eins, das heisst von 175 auf 218,75 Millionen Franken, zu erhöhen, und zwar diesmal durch Emission von 125 000 Inhaberaktien im Nennwert von 350 Franken zu einem Ausgabekurs von 400 Franken. Diese Neuerung wird eine entsprechende Statutenänderung bedingen; in den revidierten Statuten soll als Prinzip festgehalten werden, dass der Anteil der Inhaberaktien am gesamten Aktienkapital auch bei künftigen Aufstockungen ein Drittel nicht übersteigen darf. Da der Erwerb von Namenaktien ausschliesslich Schweizern vorbehalten ist und auch die Inhaberaktien grossenteils in schweizerischem Besitze sein werden, bleiben die bundesrechtlichen Bestimmungen über die Kapitalstruktur konzessionierter schweizerischer Luftverkehrsgesellschaften reichlich gewahrt. Eine Überfremdung ist damit ausgeschlossen.

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

Die Entwicklungsstufen des Luftverkehrs kommen in der Bilanz der Swissair jeweils deutlich zum Ausdruck. Perioden mit massivem Investitionsaufwand und entsprechend angespannter Liquiditätslage wechseln ab mit Jahren, in denen die Betriebsüberschüsse nur zum Teil investiert werden müssen. Seit 1963 haben wir uns in einer verhältnismässig ruhigen Phase befunden, in welcher die guten Jahresergebnisse zu einer erfreulichen Verbesserung der Liquidität führten. Deutlich erkennbar ist diese Entwicklung in der Graphik auf Seite 10. Darin wird die Höhe der Selbstfinanzierung für die Jahre 1958–1966 den Investitionen in Anlagevermögen gegenübergestellt. Die freiwilligen, zusätzlichen Vorauszahlungen auf bestellte Flugzeuge sind dabei nicht berücksichtigt, da sie vorderhand als zinstragende Geldanlagen betrachtet werden



Die DC-9 ist einfach und robust gebaut

können. Die Darstellung zeigt, dass die Investitionsbeträge während der Einführung unserer ersten Reihe von Strahlflugzeugen die von uns selber verdienten Mittel bei weitem überstiegen. Von 1963 hinweg übertreffen jedoch unsere Betriebsüberschüsse den laufenden Investitionsaufwand. Diese positive Differenz war bis 1965 sehr beträchtlich.

Obschon nun im Berichtsjahr die Selbstfinanzierung mit 149 Millionen Franken eine Rekordhöhe erreichte, ist der Überschuss über die Investitionen wesentlich kleiner ausgefallen, da wir uns bereits am Beginn einer neuen Expansionsphase befinden. Für die Anschaffung von Investitionsgütern und die vertraglichen Vorauszahlungen auf bestellte Flugzeuge wurden insgesamt 145 Millionen Franken beansprucht. Unsere flüssigen Mittel haben dennoch stark zugenommen, da uns aus der Kapitalerhöhung vom Frühjahr 1966 35 Millionen Franken zufließen. Diese Entwicklung zeigt sich in der

#### Bilanz

Die Bilanzsumme beträgt nun 612 Millionen Franken; sie liegt damit um 62 Millionen Franken höher als vor Jahresfrist. Bei den **Aktiven** ist der Buchwert des Anlagevermögens um 23 Millionen Franken gestiegen, obwohl wir neben den ordentlichen Abschreibungen wiederum ausserordentliche Abschreibungen im Betrage von 54 Millionen Franken vornehmen. Diese dienen, wie in den Vorjahren, hauptsächlich der Verkürzung der Abschreibungsdauer unserer Flotte. Die Caravelle-Flugzeuge stehen nun per Ende 1966 mit nur 10 Prozent des ursprünglichen Neuwertes zu Buch.

Von den einzelnen Positionen des Anlagevermögens weisen die Grundstücke, Immobilien und baulichen Einrichtungen eine Zunahme des Buchwertes um 31 Millionen Franken auf. Ein grosser Teil des Zuwachses entfällt auf das im Berichtsjahr weitgehend fertiggestellte Verwaltungsgebäude «Balsberg». Der Buchwert der Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge nahm um 5 Millionen

Franken zu. Hier sind der DC-9-Flugsimulator und eine Datenverarbeitungsanlage die wichtigsten Zugänge. Trotz der Ablieferung von drei DC-9-Flugzeugen, welche drei Metropolitans ablösen, ist der Buchwert des Flugzeugparkes zufolge der ordentlichen und zusätzlichen Abschreibungen um 30 Millionen Franken gesunken. — Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 39 Millionen Franken. Der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr entfällt auf die Debitoren und die flüssigen Mittel.

Auf der **Passivseite** stellt die Aktienkapitalerhöhung von 35 Millionen Franken die bedeutendste Veränderung dar. Die speziellen Reserven wurden um weitere 4 Millionen Franken verstärkt, während die Auflösung der statutarischen Reserven aus dem Reingewinn des Jahres 1965 2 Millionen Franken betrug. Insgesamt erhöhte sich das Eigenkapital somit um 41 Millionen Franken. Das langfristige Fremdkapital blieb mit 173 Millionen Franken praktisch auf Vorjahreshöhe. Die einzige Veränderung dieser Position stellt die jährlich wiederkehrende vertragliche Rückzahlung auf das AHV-Darlehen dar. Das Obligationenkapital steht uns dagegen noch mehrere Jahre unverändert zur Verfügung.

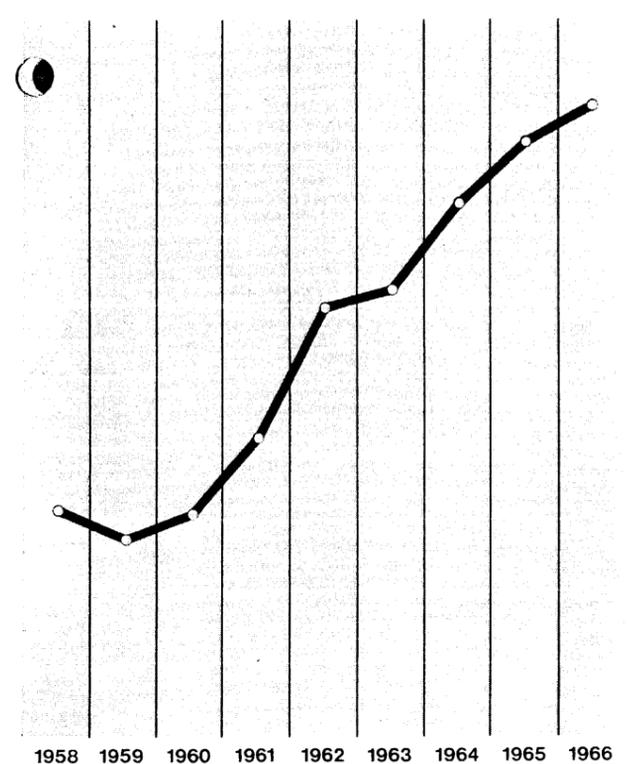
Das Eigenkapital und das langfristige Fremdkapital decken das Anlagevermögen nun zu 104 Prozent; Ende 1965 betrug das Deckungsverhältnis 99 Prozent. Dass im Saldo der offenen Passagen und Frachten von 81 Millionen Franken weitere langfristig verfügbare Mittel enthalten sind, kommt in diesem Wert nicht zum Ausdruck.

Die mittel- und kurzfristigen Schulden sind gegenüber dem Vorjahr um 5 Millionen Franken gestiegen. 3 Millionen Franken entfallen auf die Kreditoren und 2 Millionen auf höhere Einlagen in die Personaldepositenkasse. Die Rückstellungen und Wertberichtigungen wurden gesamthaft um 6 Millionen Franken erhöht.

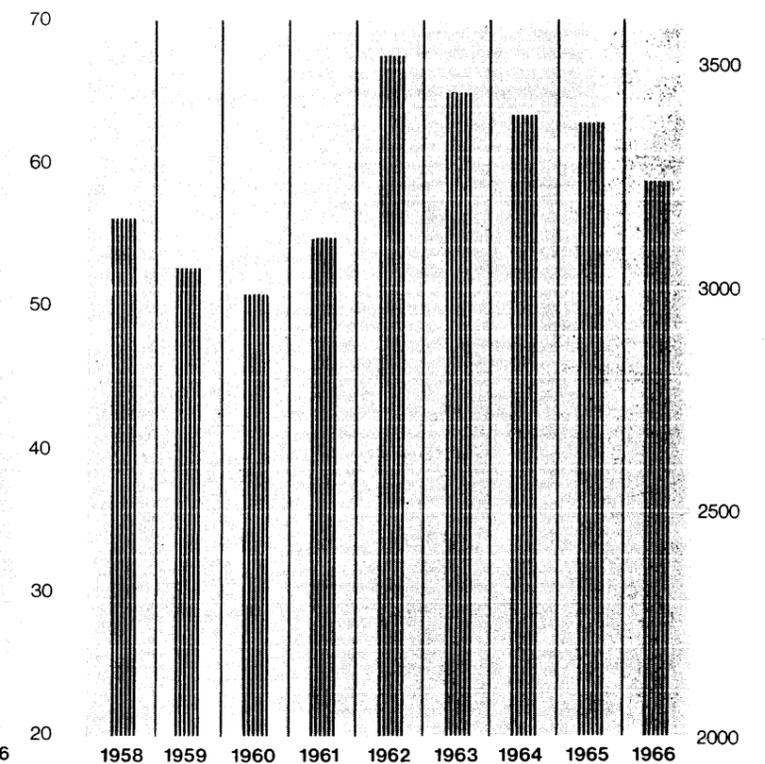
#### Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Gesamtkosten** ohne ausserordentliche Abschreibungen haben gegenüber dem Vorjahr um 59 Millionen Fran-

Offerierte Tonnenkilometer pro Angestellten (in Tausend)



Erträge pro 1000 Franken Personalkosten



ken oder 10 Prozent zugenommen und betragen nun 623 Millionen Franken. Bei der verhältnismässig bescheidenen Expansionsrate von 8 Prozent war es im Berichtsjahr leider nicht möglich, die Teuerung vollständig aufzufangen; es ergab sich die bereits erwähnte Erhöhung der Gestehungskosten pro angebotenen Tonnenkilometer von 85 auf 88 Rappen. Besonders stark, nämlich um 14 Prozent, sind die Personalkosten gestiegen, obschon der durchschnittliche Personalbestand nur um 4 Prozent zunahm. Es fallen hier hauptsächlich die Lohn-erhöhungen ins Gewicht; daneben stellen sich die laufenden Beiträge der Swissair an die Pensionskassen, welche ebenfalls in dieser Kostengruppe enthalten sind, mit 16,7 Millionen Franken um 4,3 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Als Folge dieser Entwicklung der Personalkosten ist, wie aus der Tabelle auf Seite 19 hervorgeht, die Ertragskraft des Unternehmens pro 1000 Franken Personalkosten gesunken. Dagegen konnte die Tonnenkilometerleistung pro Angestellten erneut gesteigert werden.

Auch auf den übrigen Kostenpositionen sind teilweise erhebliche Mehrbelastungen eingetreten. So übte namentlich die in Zürich und Genf auf den 1. März eingeführte Erhöhung der Landetaxen um 10 bis 12,5 Prozent einen empfindlichen Einfluss auf die Bodenorganisations-Fremdkosten aus. Teuerung, grösserer Passagierverkehr und vermehrte Leistungen für Dritte bewirkten bei den Bordbuffet- und diversen Passagierkosten eine Mehrbelastung von 17 Prozent. Die Versicherungskosten wurden durch die Erhöhung der Haftpflichtgrenze im Passagierverkehr mit den USA betroffen, indem sich die bisherigen Prämienätze mehr als verdoppelten. Die Zunahme der Finanz- und Steuerkosten um 3,7 Millionen Franken ist auf die Emissionskosten der Aktienkapitalerhöhung 1966 und auf höhere Steuerbelastungen zurückzuführen. Dagegen haben die Material- und Überholungskosten sich wiederum ermässigt. Obwohl die Flugstundenleistung unserer Flotte um 5 Prozent zunahm und die Ersatzteilpreise weiter anstiegen, konnten die für unsere

eigenen Flugzeuge anfallenden Material- und Überholungskosten um 1,5 Millionen Franken reduziert werden. Diese erfreuliche Entwicklung ist zur Hauptsache durch längere Laufzeiten der Triebwerke zwischen den Überholungen bedingt.

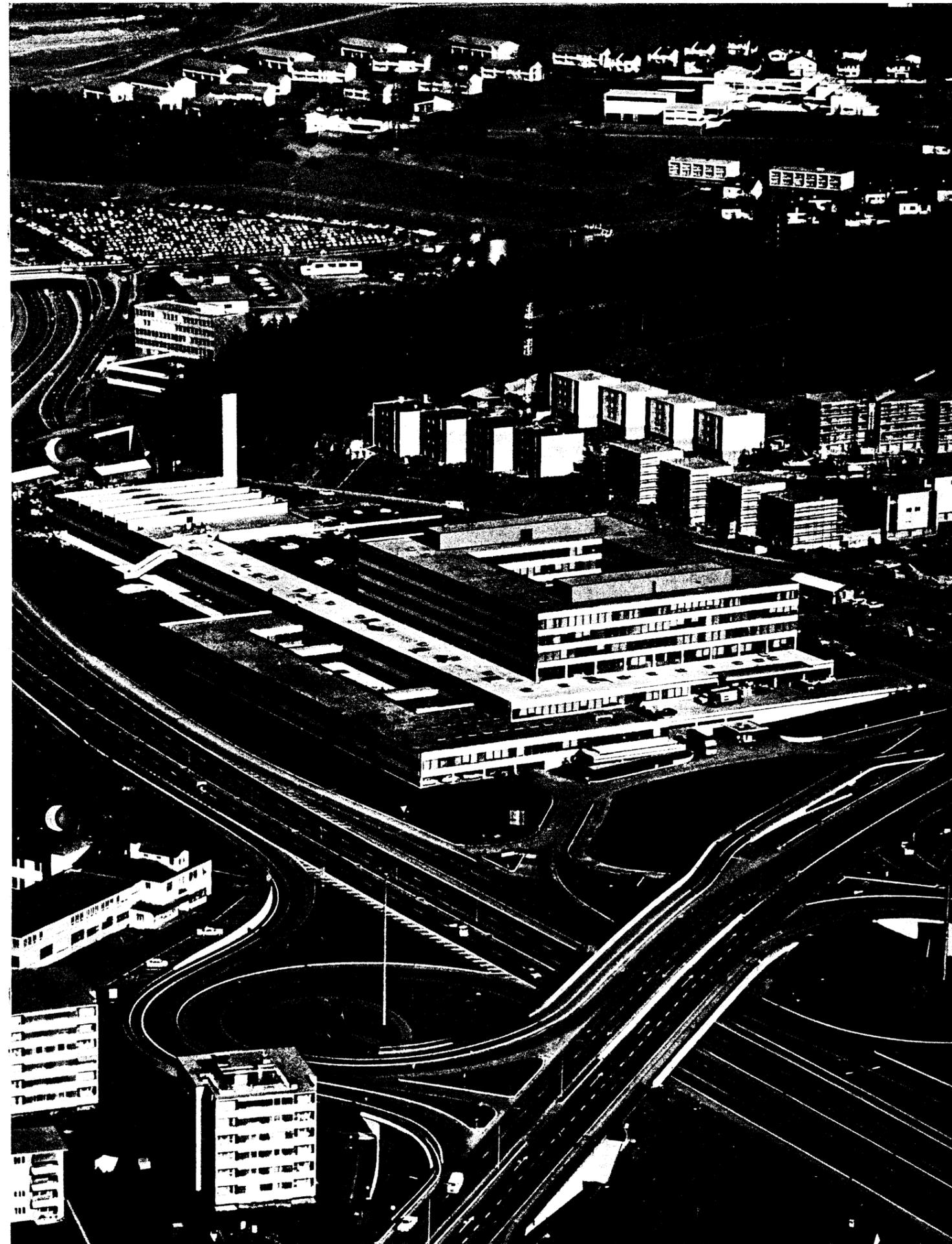
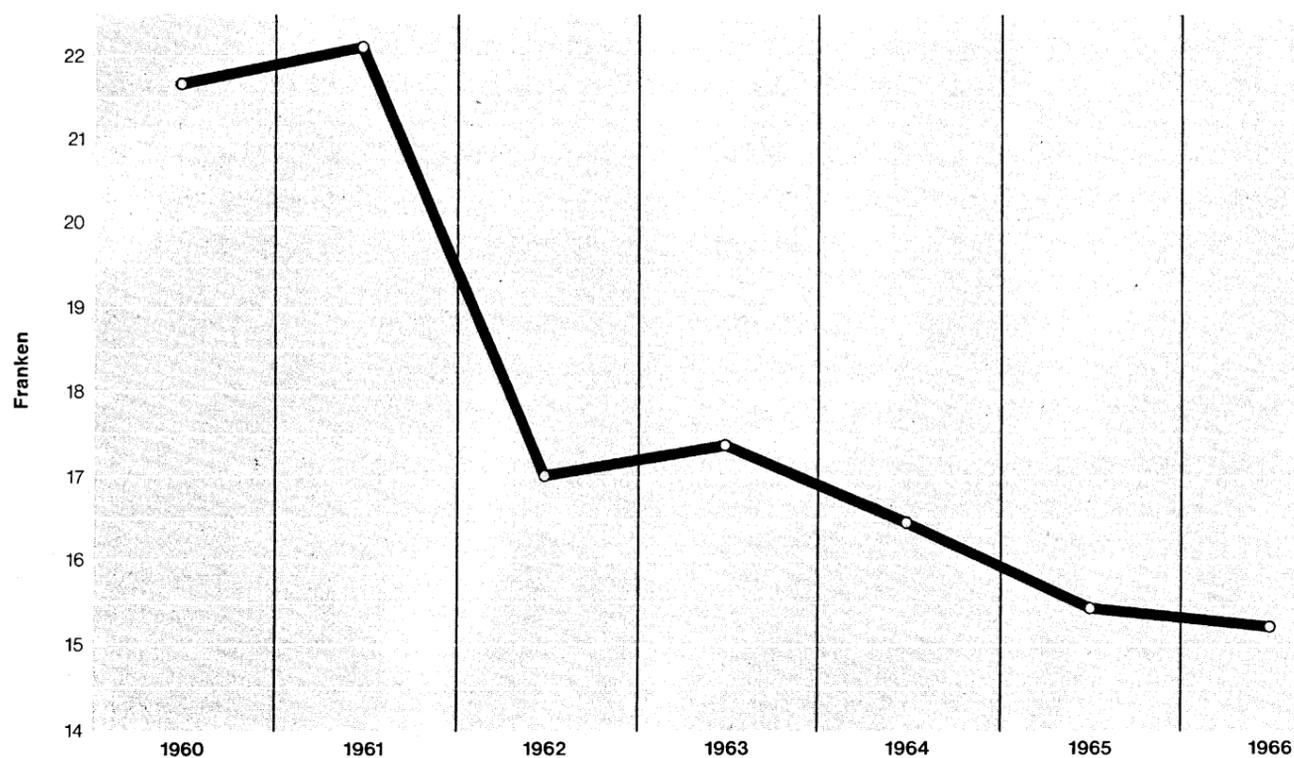
Die **Gesamterträge** sind gegenüber dem Vorjahr um 67 Millionen Franken auf 700 Millionen Franken angewachsen. Der grösste Teil dieser Steigerung, nämlich 61 Millionen Franken, entfällt auf die Streckenerträge, die sich wie folgt auf die einzelnen Gebiete verteilen:

Gebiete	Veränderung gegenüber		
	1966 in Mio Fr.	1965 in Mio Fr.	in Prozent
Europa	216,6	+ 16,8	+ 8
Nordatlantik	173,1	+ 13,0	+ 8
Südatlantik	31,7	+ 3,5	+ 12
Mittlerer Osten	57,7	+ 8,4	+ 17
Ferner Osten	70,5	+ 16,2	+ 30
Afrika	29,1	+ 3,2	+ 12

(Poolergebnisse in den Erträgen berücksichtigt)

Der Anteil der einzelnen Ladekategorien an den Streckenerträgen hat sich gegenüber dem Vorjahr nur wenig verändert und beträgt für die Passagen 84,6 Prozent, die Fracht 10,3 Prozent und für die Post 5,1 Prozent. Die Erträge aus Nebenleistungen haben diesmal nur um 3,4 Millionen Franken auf 69,2 Millionen Franken zugenommen. Während wir mehr Bodenorganisations-, Bordbuffet- und Schulungsdienste für Dritte zu leisten hatten und auf diesen Positionen entsprechende Mehreinnahmen registrieren konnten, waren unsere technischen Dienstleistungen zugunsten von SAS rückläufig. In den «Übrigen Erträgen», die um 6,9 Millionen Franken zugenommen haben, sind Buchgewinne aus dem Verkauf von drei Metropolitan-Flugzeugen sowie höhere Erträge aus Darlehen und Wertschriften enthalten.

Kosten des technischen Betriebes pro 100 offerierte Tonnenkilometer 1960-1966



## 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 1966 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1966 Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1966 von Fr. 22 652 000  
folgende Zuweisungen vorzunehmen:
  - a) an den statutarischen Reservefonds Fr. 5 000 000
  - b) an die Personalversicherungskassen der Swissair Fr. 5 000 000 Fr. 10 000 000  
vom verbleibenden Gewinn von Fr. 12 652 000  
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1966 Fr. 1 191 490  
insgesamt somit von Fr. 13 843 490
  - c) eine Dividende von brutto 8 Prozent auszurichten, zahlbar vom 29. April 1967 an gegen Coupon Nr. 22 auf dem bisherigen Aktienkapital von Fr. 140 000 000 mit Fr. 28.— pro Aktie, abzüglich 30 Prozent Verrechnungssteuer auf dem neuen Aktienkapital von Fr. 35 000 000 mit Fr. 14.— pro Aktie, abzüglich 30 Prozent Verrechnungssteuer Fr. 12 600 000
  - d) den Saldo von Fr. 1 243 490  
auf neue Rechnung vorzutragen.

Zürich, den 15. März 1967

Namens des Verwaltungsrates  
Der Präsident:  
**J. F. Gugelmann**

## X. Bericht der Kontrollstelle

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1966 abgeschlossene Jahresrechnung geprüft.

Wir bestätigen, dass die Bilanz mit einem Total von Fr. 612 295 856 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 1966 wird ein Gewinn von	Fr. 22 652 000
ausgewiesen. Zusammen mit dem Gewinnvortrag aus dem Vorjahr von	<u>Fr. 1 191 490</u>
ergibt sich ein verfügbarer Gewinn von	<u>Fr. 23 843 490</u>

Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die Jahresrechnung 1966 zu genehmigen. Wir empfehlen ferner, dem im Geschäftsbericht enthaltenen Vorschlag des Verwaltungsrates betreffend die Verwendung des verfügbaren Gewinnes zuzustimmen.

Zürich, den 16. März 1967

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Schweizerische Treuhandgesellschaft  
**Stahelin** **Fehlmann**

**Bilanz per 31. Dezember 1966**

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven	Anfangsbestand 1. 1. 1966	Anschaffungswert		Endbestand 31. 12. 66
	Fr.	Zugang: Neuerwerb / Verschiebung Fr.	Abgang: Verkauf / Liquidation Fr.	Fr.
<b>Anlagevermögen</b>				
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen (Versicherungswert 131,33 Mio Fr.)	90 080 122	40 522 381	2 565 240	128 037 263
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge (Versicherungswert 100,16 Mio Fr.)	69 291 294	17 096 402	1 193 277	85 194 419
Flugzeugpark				
Flugzeuge	362 835 160	42 816 280	10 093 875	395 557 565
Reservetriebwerke und -motoren	23 148 518	4 080 001	166 928	27 061 591
Flugzeugwechselteile *	64 997 549	13 924 687	1 541 071	77 381 165
Halbfabrikate (Eigenaufträge) (Versicherungswert 522,62 Mio Fr.)	301 479 (451 282 706)	852 434 (61 673 402)	— (11 801 874)	1 153 913 (501 154 234)
Beteiligungen	3 711 540	348 168	—	4 059 708
Vorauszahlungen für Flugzeuge und Material				
<b>Total Anlagevermögen</b>				
<b>Umlaufvermögen</b>				
Materialbestände * (Versicherungswert 30,60 Mio Fr.)	29 847 995	85 349	1 391 856	28 541 488
Debitoren und transitorische Aktiven				
Wertschriften	21 543 184	3 113	2 772 648	18 773 649
Flüssige Mittel				
Kassen und Postcheck				
Bankguthaben und Gelder unterwegs				
Festgeldanlagen bei Banken				
<b>Total Umlaufvermögen</b>				
<b>Diverse Aktiven</b>				
Swissair-Eigenversicherung beim Bund				
Barkautionen (geleistet)				
<b>Total diverse Aktiven</b>				

 \* Zugang = Materialeingang ÷ Materialverbrauch  
 Abgang = Lagerliquidation

Kumulative Abschreibungen bzw. Minderbewertung	Buchwert	%	Passiven	Buchwert	%
				Fr.	
			<b>Eigenkapital</b>		
			Aktienkapital	175 000 000	
			Reserven		
			Statutarische	10 000 000	
			Spezielle	15 000 000 (25 000 000)	
			<b>Total Eigenkapital</b>	<b>200 000 000</b>	<b>33</b>
			<b>Fremdkapital</b>		
			Langfristige Schulden		
			Obligationenanleihen	160 000 000	
			Darlehen der AHV	12 500 000 (172 500 000)	
			Mittel- und kurzfristige Schulden		
			Dividenden und Obligationenzinsen	242 237	
			Kreditoren und transitorische Passiven	81 321 021	
			Personaldepositenkasse	14 319 091 (95 882 349)	
			Offene (verkaufte, aber noch nicht abge- flogene oder verrechnete) Passagen und Frachten	81 277 904	
			<b>Total Fremdkapital</b>	<b>349 660 253</b>	<b>57</b>
			<b>Diverse Passiven</b>		
			Rückstellungen und Wertberichtigungen	36 891 415	
			Barkautionen (erhalten)	1 900 698	
			<b>Total diverse Passiven</b>	<b>38 792 113</b>	<b>6</b>
			<b>Gewinnsaldo</b>		
			Gewinnsaldo	23 843 490	4
			<b>Total</b>	<b>612 295 856</b>	<b>100</b>
			<b>Eventualverpflichtungen</b> Fr. 5 328 333		

# Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1966

## Aufwand

	Fr.	Fr.
Personalkosten		
Saläre, spezielle Entschädigungen und übrige Personalkosten	183 456 653	
Personalversicherungen	25 557 990	209 014 643
Treibstoffkosten		60 883 416
Material- und Überholungskosten		
Eigener Materialaufwand für Flugzeuge	11 080 758	
Leistungen von Dritten für Flugzeuge	23 547 949	
Leistungen für Dritte	3 169 752	
Übrige Materialkosten	11 783 510	49 581 969
Bodenorganisations-Fremdkosten		45 377 704
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		12 374 710
Bordbuffet- und diverse Passagierkosten, inkl. Materialkosten der Drittleistungen und der Taxfree-Shop-Verkäufe		34 059 830
Versicherungskosten		10 572 643
Liegenschaftskosten		17 736 035
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten		
Finanzkosten	11 200 334	
Steuern	6 812 399	
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	41 293 968	59 306 701
Propaganda- und diverse Verkaufskosten		17 526 113
Provisionskosten		49 984 249
Abschreibungen		
Ordentliche auf Immobilien, Betriebseinrichtungen, Werkzeugen, Mobiliar und Fahrzeugen	14 000 000	
auf Flugzeugpark und Ersatzteillager	42 900 000	56 900 000
Ausserordentliche auf Immobilien, Betriebseinrichtungen, Werkzeugen, Mobiliar und Fahrzeugen	5 700 000	
auf Flugzeugpark und Ersatzteillager	48 300 000	54 000 000
Gewinn- und Verlustkonto		
Gewinnvortrag vom Vorjahr	1 191 490	
Gewinn aus 1966	22 652 000	23 843 490
		<u>701 161 503</u>

## Ertrag

	Fr.	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahr		1 191 490
Erträge:		
Streckenerträge	578 720 675	
Erträge aus Charter-, Sonder-, Rund- und Alpenflügen	4 231 029	
Übrige Verkehrserträge	22 143 395	
Einnahmen aus Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial	2 835 245	
Erträge aus Nebenleistungen	69 167 992	
Übrige Erträge	22 871 677	699 970 013
		<u>701 161 503</u>

## Vergleich der Ergebnisse in den letzten fünf Jahren

	1962	1963	1964	1965	1966
<b>Verkehrsleistungen</b>					
Flugstunden	69 699	72 378	76 596	80 609	84 458
Angebote tkm in 1000	385 075	424 046	493 525	546 589	590 292
Ausgelastete tkm in 1000	199 551	219 141	256 485	292 229	326 914
Ausgelastete Passagier-tkm in 1000	159 365	171 285	200 254	223 826	246 194
Ausgelastete Fracht-tkm in 1000	31 274	38 223	45 267	56 425	68 270
Ausgelastete Post-tkm in 1000	8 912	9 633	10 964	11 978	12 450
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	51,9%	51,8%	52,3%	53,6%	55,4%
Nutzwachelle*	50,4%	49,4%	48,3%	47,5%	49,2%
Flugbetriebskosten je offerierten tkm	-.97	-.94	-.89	-.85	-.83
Sitzplatzbelegung	52,7%	52,7%	54,0%	54,7%	55,5%
<b>Personalbestand</b> per Ende Jahr					
	8 039	8 471	8 682	8 922	9 408
<b>Kosten und Erträge</b> in 1000 Franken					
Verkehrserträge	395 628	433 635	490 765	542 710	605 095
Übrige Erträge	66 783	75 613	75 169	90 598	94 875
Gesamterträge	462 411	509 248	565 934	633 308	699 970
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)	402 706	437 004	475 612	511 003	566 418
Betriebsüberschuss	59 705	72 244	90 322	122 305	133 552
Ordentliche Abschreibungen	43 469	43 168	44 460	53 691	56 900
Ausserordentliche Abschreibungen	8 595	19 429	31 000	50 000	54 000
Total Abschreibungen	52 064	62 597	75 460	103 691	110 900
<b>Reinergebnis</b>	7 641	9 647	14 862	18 614	22 652
<b>Bilanz</b> per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung) in 1000 Franken					
Bilanzsumme	497 139	495 015	520 533	550 081	612 296
<b>Aktiven</b>					
Anlagevermögen	367 948	358 279	349 055	336 283	359 326
Umlaufvermögen	122 580	129 608	163 977	204 508	243 137
Diverse Aktiven	6 611	7 128	7 501	9 290	9 833
<b>Passiven</b>					
Aktienkapital	105 000	105 000	140 000	140 000	175 000
Reserven	8 700	12 000	16 000	21 000	30 000
Fremdkapital	364 897	356 732	337 816	355 449	367 260
Diverse Passiven	17 974	20 668	25 940	32 441	38 792
Gewinnvortrag	568	615	777	1 191	1 244

\* Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten genügt.