

1967

SWISSAIR 

Bericht

des Verwaltungsrates der Swissair
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre
vom 26. April 1968
über das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1967

Verwaltungsrat

Präsident	Ing. Fritz Gugelmann	Industrieller, Langenthal
Vizepräsident	* Prof. Eduard Amstutz	Direktionspräsident der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich
	Edgar Primault	Präsident der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung, Bern
Delegierter des Verwaltungsrates	Dr. Walter Berchtold	Direktionspräsident der Swissair, Zürich
Mitglieder	Guillaume Bordier	Banquier, Genève
	* Dr. Charles-Frédéric Ducommun	Generaldirektor der Schweizerischen Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe, Bern
	* Emile Dupont	Industrieller, Genève
	Dr. Emmanuel Faillettaz	Président du Comptoir Suisse, Lausanne
	* Dr. Brenno Galli	Präsident des Bankrates der Schweizerischen Nationalbank, Lugano
	* Alois Günthard	Regierungsrat, Zürich (seit 24. 8. 1967)
	Eric Handschin	Industrieller, Liestal
	* Henri Huber	Regierungsrat, Bern
	Dr. F. Emmanuel Iselin	Advokat und Notar, Basel
	* Adolf Maurer	Stadtrat, Zürich
	* Dr. Markus Redli	Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Bern
	Peter Reinhart	in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur
	Arnold Rösselet	Präsident des Verwaltungsrates der Continentalen Linoleum Union, Zürich
	Ing. Jacques de Saugy	Directeur général de la Société genevoise d'instruments de physique, Genève
	Ernst Schmidheiny	Industrieller, Céligny
	Felix W. Schulthess	Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich
	Theodore E. Seiler	Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel
	Georg Sulzer	Präsident des Verwaltungsrates der Gebrüder Sulzer AG, Winterthur
	Dr. Victor Umbricht	Industrieller, Basel
	* Ing. Otto Wichser	Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern
	Rudolf Wild	Generaldirektor der Helvetia Versicherungs-Gesellschaft, St. Gallen
	* Dr. Edmund Wyss	Regierungsrat, Basel
	Robert Zoelly	Industrieller, Zürich
	* Dr. Robert Zumbühl	Regierungsrat, Zürich (bis 24. 8. 1967)

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

Ausschuss des Verwaltungsrates

Fritz Gugelmann	Präsident
Prof. Eduard Amstutz	Vizepräsident
Edgar Primault	Vizepräsident
Dr. Walter Berchtold	
Dr. Brenno Galli	
Eric Handschin	
Ernst Schmidheiny	

Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel/Zürich

Direktion

Dr. Walter Berchtold	Direktionspräsident
Armin Baltensweiler	Stellvertreter des Direktionspräsidenten
Hans Schneider	Departement Finanzen
Hans Aeppli	Departement Verkehr und Verkauf
Albert G. Fischer	Departement Operation
Franz Roth	Departement Technik
Dr. Heinz Haas	Generalsekretär
Isidor Lack	Besondere Aufgaben

Direktion für die Westschweiz

Willy Wyler

Ergebnisse 1967 zusammengefasst

Verkehrsleistungen	1967	1966
Anzahl Flüge	52 234	45 241
Flugkilometer	54 846 636	49 825 484
Flugstunden	88 911	84 458
Angebotene tkm	650 971 852	590 291 659
Ausgelastete tkm	358 178 623	326 913 698
davon Passagier-tkm	276 060 417	246 194 156
Fracht-tkm	68 595 300	68 269 350
Post-tkm	13 522 906	12 450 192
Beförderte Etappenpassagiere	2 692 970	2 410 096
Durchschnittliche Reise eines Passagiers, in km	1 279	1 296
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	55,0 %	55,4 %
Sitzplatzauslastung	56,7 %	55,8 %
Kosten und Ertrag	1967	1966
	Fr.	Fr.
Kosten ohne Abschreibungen	651 252 241	566 418 013
Gesamtertrag	770 800 241	699 970 013
Betriebsüberschuss	119 548 000	133 552 000
Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen	95 000 000	110 900 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	24 548 000	22 652 000

Sehr geehrte Aktionäre,

Im Geschäftsjahr 1967 hat die Swissair unter etwas ungünstigeren Verhältnissen arbeiten müssen als in den beiden vorangegangenen Jahren. Verschiedenen Schwierigkeiten zum Trotz hat sie aber ein Ergebnis erzielt, das gesamthaft den vom Verwaltungsrat gutgeheissenen Zielsetzungen annähernd entspricht und als gut bezeichnet werden darf.

I. Ergebnis des Geschäftsjahres 1967

Die Umstellung unserer Flotte auf modernere Flugzeuge braucht mehr Zeit, als geplant war, weil bei der Ablieferung amerikanischer Flugzeuge beträchtliche Verspätungen eingetreten sind. Von den Kurzstrecken-Flugzeugen des Typs DC-9 sind zunächst zwei weitere Einheiten des Modells 15 eingetroffen; wir werden die nunmehr fünf DC-9-15 später gegen grössere DC-9-32 austauschen. Gegen Ende des Jahres erhielten wir die ersten zwei Einheiten des Modells 32, womit der Bestand an DC-9-Flugzeugen auf sieben Einheiten angestiegen ist. Eine CV-440 «Metropolitan» verloren wir am 10. Februar 1967 durch Unfall auf einem Schulflug; ein Fluglehrer und drei junge Piloten verloren dabei leider das Leben. Durch Verkauf ist ein weiteres dieser unserer letzten im Liniendienst eingesetzten Kolbenmotorflugzeuge ausgeschieden. Den Ausfall, der in den geplanten Europadiensten durch die Ablieferungsverzögerungen entstanden ist, haben wir teilweise durch Miete eines Kurzstrecken-Flugzeuges BAC-111 gedeckt. Der Balair konnten wir die zweite von uns gekaufte F-27 «Friendship» übergeben; dieses Flugzeug wird von der Balair in unserem Auftrag auf Kurzstrecken eingesetzt, die sich für Bedienung mit Strahlflugzeugen nicht eignen. Ablieferungsverzögerungen sind auch bei den Langstrecken-Flugzeugen zu verzeichnen: erst im November traf die erste DC-8-62 ein, während die zweite Einheit in den ersten Tagen des laufenden Jahres folgte. Diese Flugzeuge ersetzen die beiden noch mit Einfachstrom-Triebwerken ausgerüsteten DC-8-32, die wir verkauft haben. Eine dieser DC-8-32 wurde noch im Berichtsjahr dem Käufer abgeliefert. Unser Liniennetz in Europa wurde erweitert durch neue Dienste nach Helsinki, Bukarest, Moskau und Malaga. Bern erhielt eine direkte Verbindung mit Paris. Auf den Lang- und Mittelstrecken erfuhr das Flugprogramm nur geringe Änderungen. Im Vergleich zum Vorjahr ist unser Angebot insgesamt um gut 10 Prozent auf 650 Millionen Tonnenkilometer gestiegen. Die Ergebnisse wurden namentlich in der ersten Jahreshälfte beeinträchtigt durch wirtschaftliche Rezessionserscheinungen in verschiedenen europäischen Industrieländern. Einbussen brachten uns auch politische Ereignisse, in erster Linie der neue Konflikt im Mittleren Osten sowie die Krisen in Griechenland, Zypern, Nigeria und Hong Kong. Andererseits erlebte der Nordatlantikver-

kehr, teilweise unter dem Einfluss der Weltausstellung in Montreal, einen neuen Aufschwung, der bei termingemässer Ablieferung der DC-8-62-Flugzeuge noch besser hätte ausgenützt werden können. Günstig entwickelte sich auch der Verkehr nach dem Fernen Osten. Insgesamt hat unser Passagierverkehr befriedigende Resultate erzielt. Er nahm gegenüber dem durch aussergewöhnliche Ereignisse begünstigten Vorjahr um 12 Prozent zu; waren damals 55,8 Prozent der auf den regelmässigen Kursflügen angebotenen Sitze belegt, so betrug dieser Faktor im Berichtsjahr 56,7 Prozent. Die Entwicklung des Luftfrachtverkehrs ergab bei den meisten Luftverkehrsgesellschaften 1967 eine Abflachung im Vergleich zu den beiden vorausgegangenen Jahren. Hier musste die Swissair sogar eine Stagnation in Kauf nehmen, weil sie das speziell auf die Luftfracht ausgerichtete Angebot nur unwesentlich steigern konnte. Der Zuwachs bei der Luftpost hielt sich mit 9 Prozent im Rahmen der gewohnten Entwicklung. Im Berichtsjahr verzeichneten wir gesamthaft gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme der ausgelasteten Tonnenkilometer um annähernd 10 Prozent auf 358 Millionen, was einen mittleren Auslastungsgrad im Linienvorjahr von 55 Prozent gegenüber 55,4 Prozent im Vorjahr ergab. Wie unsere Aktionäre wissen, mussten wir das finanzielle Ziel für das Berichtsjahr im Vergleich zu den vorangegangenen Rekordjahren etwas zurückstecken, da wir nicht erwarten konnten, den Kostenauftrieb erneut auf der Einnahmenseite voll wettzumachen. In der Tat betrug unsere Gestehungskosten pro angebotenen Tonnenkilometer Fr. -.91 gegenüber Fr. -.88 im Vorjahr. Demgegenüber fiel bei den Streckenerträgen ausser den erwähnten Verkehrseinbussen auch ins Gewicht, dass wir pro ausgelasteten Tonnenkilometer weniger einnahmen als im Vorjahr, zum Teil als Folge von Währungsabwertungen in verschiedenen Ländern (vgl. graphische Darstellungen auf Seite 20). Im ganzen entsprachen aber die Verkehrserträge den Erwartungen. Der Betriebsüberschuss blieb zwar mit 119,5 Millionen Franken um 10,6 Prozent unter dem Vorjahresstand. Nach Vornahme von Abschreibungen in der Höhe von 95 Millionen Franken erlaubt er aber doch, für das Jahr 1967 den Antrag auf Ausschüttung einer Dividende von 8 Prozent auf das wiederum erhöhte Aktienkapital zu stellen.



Eine DC-9-32 zwischen zwei Flügen

II. Verkehr und Verkauf

Vorbemerkung: Die folgenden Angaben über die einzelnen Gebiete beziehen sich auf den Passagierverkehr, während über den Fracht- und Postverkehr anschliessend für das ganze Netz berichtet wird. Wo aber das Flugbetriebsresultat eines Verkehrsgebietes erwähnt ist, muss beachtet werden, dass hier die gesamten Streckeneinnahmen aus Passagen, Fracht und Post den gesamten Kosten des Linienbetriebs gegenübergestellt sind.

Europa

Die Ablösung weiterer Metropolitans durch die neuen DC-9 und die gecharterte BAC-111, verbunden mit der Einführung eines Systems, das die Ankünfte und Abflüge in Zürich über mehrere Verkehrsspitzen verteilt, führte zu einer Erhöhung des Sitzplatzangebots um 17 Prozent. Besonders im Sommer litt der Verkehr unter den Auswirkungen der Ereignisse in Griechenland und im Mittleren Osten, nachdem schon die wirtschaftliche Lage namentlich in Deutschland und Grossbritannien Enttäuschungen gebracht hatte. Die regere Nachfrage im Herbst war zum Teil dem intensiveren Gruppenverkehr zu verdanken, der aber auf das Ertragsniveau drückte. Auf den neuen Linien nach Helsinki und Moskau entwickelte sich der Verkehr zunächst zögernd, während die neuen Verbindungen mit Bukarest und Malaga von Anfang an erfreulich beansprucht wurden. Die Direktverbindung Berns mit Paris wurde nur mässig benützt. Im Inlandverkehr verzeichnete vor allem die Hauptverkehrsachse zwischen Zürich und Genf eine weitere Zunahme der Nachfrage, doch fand auch die verstärkte Bedienung von Basel und Bern den erwarteten Anklang. Es bestätigte sich aber, dass die Inlandflüge vorwiegend im Anschluss an das internationale Netz benützt werden; der reine Binnenverkehr bleibt bescheiden. Insgesamt mussten wir in Europa einen deutlichen Flugbetriebsverlust hinnehmen, nachdem dieses Gebiet in den letzten Jahren Gewinne eingetragen hatte. Die Gründe dieses Rückschlags liegen auf der Einnahmenseite wie auch auf der Kostenseite. Auslastung und Ertragsniveau sind etwas abgesunken, während die Kosten, grösstenteils bedingt durch die teure Einführung der DC-9, kräftig anstiegen.

Nordatlantik

Im Mai 1947 hatten wir unsere regelmässigen Nordatlantikdienste eröffnet. Die damals verschiedentlich gehegten Zweifel am Erfolg eines solchen Unterfangens sind inzwischen gründlich widerlegt worden. Auch im Berichtsjahr behaupteten wir unsere Stellung in diesem umworbenen Verkehrsgebiet, obschon wir mit der bisherigen DC-8-Flotte nur 5 Prozent mehr Sitze anbieten konnten als im Vorjahr. Sehr deutlich hat die «Expo» den Verkehr beeinflusst; nach Montreal beförderten wir rund 6000 Passagiere mehr. Die Führung von nun 6 wöchentlichen Direktflügen von Genf nach New York im Sommer brachte ebenfalls eine erfreuliche Belebung. Die ab April 1967 geltenden neuen Tarife bewirkten ein erneutes Ansteigen des Pauschal- und Gruppenreiseverkehrs gegenüber dem individuellen Verkehr. Unter diesen Umständen ergab die verbesserte Sitzbelegung in unseren Flugzeugen nicht entsprechende Mehreinnahmen. Der Flugbetriebsgewinn ging etwas zurück.

Südatlantik

Einem Auftrieb vor allem zu Beginn des Jahres folgten Sommermonate, in welchen der Verkehr hinter dem des Vorjahres zurückblieb. Die neuen Tarife zur Förderung des Verkehrs in der Nachsaison haben aber im Herbst stimulierend gewirkt. Viele unserer Flüge auf dieser Linie waren ausgebucht. Wir sind daher froh, ab März 1968 die DC-8-62 auch hier einsetzen zu können. Die Abwertungsverluste in den von uns angeflogenen südamerikanischen Ländern bilden die Hauptursache für die auch hier eingetretene Abnahme des Flugbetriebsgewinnes gegenüber dem Vorjahr.

Mittlerer Osten

Der Verkehr in diesem Gebiet wurde sowohl durch die Ereignisse in Griechenland wie durch den Israel-Konflikt betroffen. Hellas verlor vorübergehend an Anziehungskraft für den Tourismus. Während der Verkehr mit Bagdad, Beirut und Kairo sich im Berichtsjahr vom Rückschlag nicht mehr erholte, nahm der Passagierverkehr mit Israel, der Türkei und dem Iran über das ganze Jahr genommen zu. Im ganzen verzeichneten wir aber eine verschlechterte Auslastung unserer Mittelostkurse und mussten entsprechende Einnahmehinnehme hinnehmen. Der Flugbetriebsgewinn ging zurück.

Ferner Osten

Obschon auch hier einige Auswirkungen des Kriegs im Mittleren Osten spürbar waren und die zeitweiligen Unruhen in Hong Kong nicht völlig ohne Einfluss auf den Luftverkehr blieben, hat der Ferne Osten im ganzen erfreulich gut abgeschnitten. Unsere Gesellschaft hat sich in diesem Gebiet, das in rascher Entwicklung begriffen ist, eine gute Position errungen. Der Ferne Osten ist die einzige Region, in welcher die Swissair im Jahre 1967 den Flugbetriebsgewinn zu erhöhen vermochte.

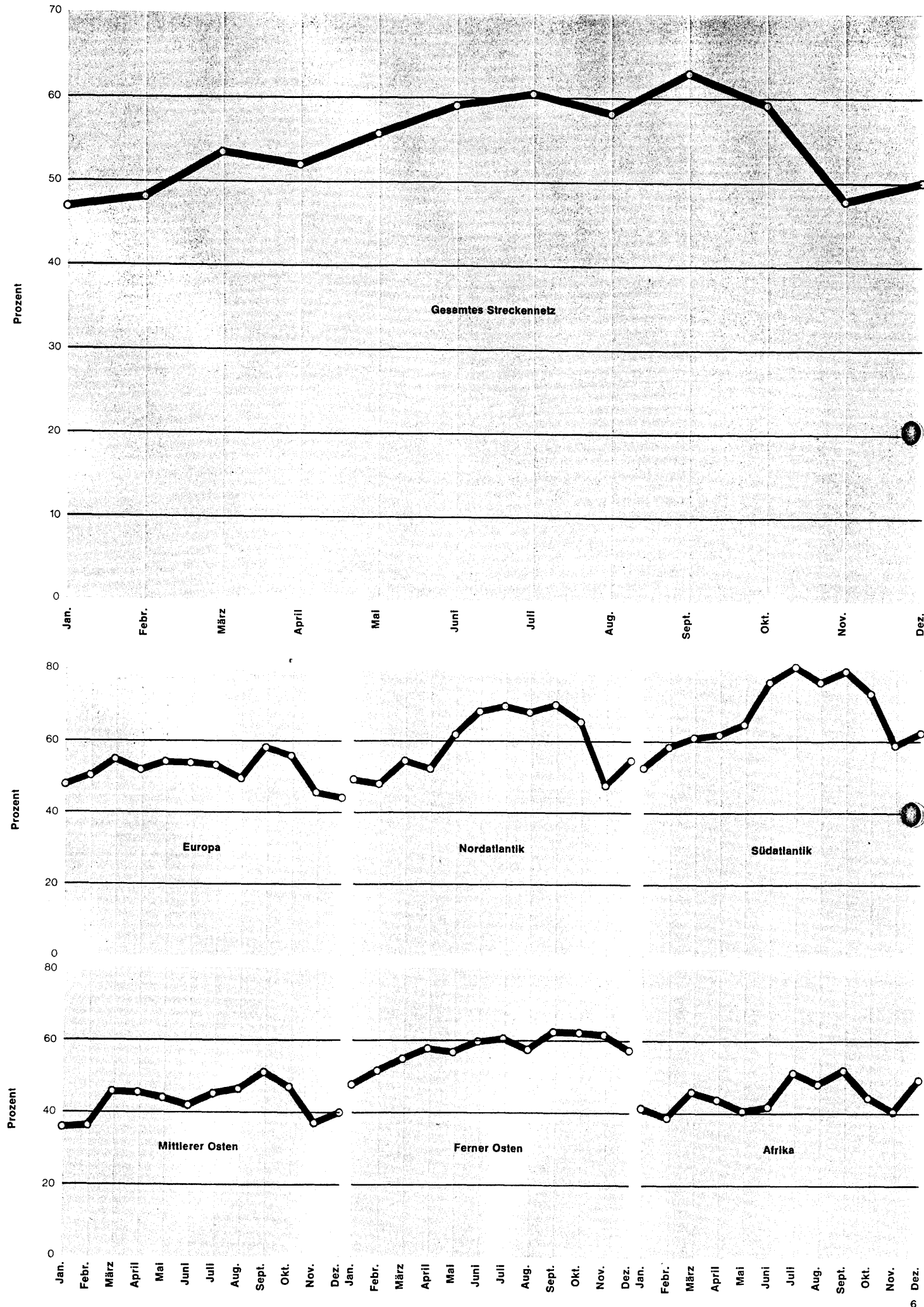
Afrika

In Nordafrika führten wir auch im Sommer den zweiten Coronado-Kurs nach Tunis und Tripoli und bedienten Casablanca von Genf aus ohne Zwischenlandung. Vom November hinweg schalteten wir auf dem Weg nach Casablanca eine Zwischenlandung in Malaga ein. Unser Passagierverkehr zwischen der Schweiz und Marokko hat ordentlich zugenommen, während die Entwicklung in Tunesien und Libyen langsamer als erwartet fortschreitet. Der Israel-Konflikt hat auch einen Teil des Verkehrs nach Nordafrika negativ beeinflusst. Vor allem unsere Passagierzahlen zwischen der Schweiz und Algerien gingen zurück. Die Hoffnungen auf eine Beruhigung der politischen Lage in ganz Westafrika haben sich im Berichtsjahr nicht erfüllt; vielmehr erschwerte der Bürgerkrieg in Nigeria den Flugbetrieb und wirkte sich auch in rückläufigen Passagierzahlen nach Lagos aus. Hingegen waren die Flüge nach Accra besser belegt. Die Linie nach Abidjan und Monrovia brachte etwa die gleichen Resultate wie im Vorjahr. Konnte 1966 in Afrika insgesamt noch ein bescheidener Flugbetriebsgewinn erzielt werden, so mussten wir im Berichtsjahr einen kleinen Verlust hinnehmen.

Fracht und Post

Parallel zu den wirtschaftlichen Stagnationserscheinungen vor allem in den westeuropäischen Industriestaaten war im Berichtsjahr eine deutliche Abflachung der Entwicklung der Luftfracht festzustellen. Gleichzeitig haben

Auslastung gesamtes Streckennetz und je Verkehrsregion 1967



aber zahlreiche Luftverkehrsgesellschaften das Angebot an Frachtraum stark erweitert, weshalb sich im Luftfrachtgeschäft ein typischer Käufermarkt herausgebildet hat. Der Kunde bevorzugt die Gesellschaft, die ihm zu der gewünschten Zeit das beste Transportangebot stellt. Im Berichtsjahr hat die Swissair, verglichen mit 1966, nur wenig mehr Frachtraum anbieten können; überdies müssen wir ausserhalb Europas die Fracht immer noch ausschliesslich in den Laderäumen der Passagierflugzeuge befördern, was die Zuladungsmöglichkeiten wie die Flugpläne bestimmt. Unter diesen Umständen litten wir unter der verschärften Konkurrenz und mussten uns damit zufriedengeben, auf unsern eigenen Diensten gleich viel ausgelastete Frachttonnenkilometer wie im Vorjahr zu erzielen.

Auf dem Nordatlantik haben sich wegen der Zunahme des Passagier- und Postverkehrs die Zulademöglichkeiten für Fracht auf unseren eigenen Flugzeugen verringert, besonders stark auf der Linie nach Montreal und Chicago während der Dauer der «Expo». Erneut haben wir uns damit beholfen, von einer amerikanischen Luftverkehrsgesellschaft Frachtraum zu mieten, um unser unzulängliches Angebot zu ergänzen. Erfreulicher war für uns die Entwicklung in Europa, zum Teil dank neuen Frachterstrecken nach Manchester, Wien und Stuttgart, welche die Balair mit DC-4-Flugzeugen für uns betreibt. In Fernen Osten besteht ein deutliches Bedürfnis nach Erhöhung unserer Frachtkapazität; wegen Mangels an Laderaum konnte der Frachtertrag in diesem Gebiet nur knapp auf der Vorjahreshöhe gehalten werden. Auch auf dem Südatlantik hat sich der Coronado für den Frachttransport vielfach als zu klein erwiesen; zudem bringen die mengenmässig beachtlichen Fleischtransporte verhältnismässig wenig ein. Der Ertrag war hier rückläufig, wie auch im Mittleren Osten, wo infolge der politischen Spannung der Geschäftsgang stagnierte. Afrika brachte ungefähr die erwarteten Resultate.

Insgesamt haben sich unsere Frachterträge gegenüber

dem Vorjahr um 3,7 Prozent erhöht. Die Swissair hat im Frachtverkehr offensichtlich einen gewissen Rückstand aufzuholen. Einen wichtigen Schritt in dieser Richtung werden wir im Laufe des Jahres 1968 tun, wenn wir auf dem Nordatlantik unser erstes DC-8-Flugzeug des Modells «Jet Trader» einsetzen, das für den Transport von Paletten eingerichtet ist. Unsere Flottenpolitik ist auch sonst auf eine vermehrte Berücksichtigung der Bedürfnisse des Frachtgeschäfts ausgerichtet.

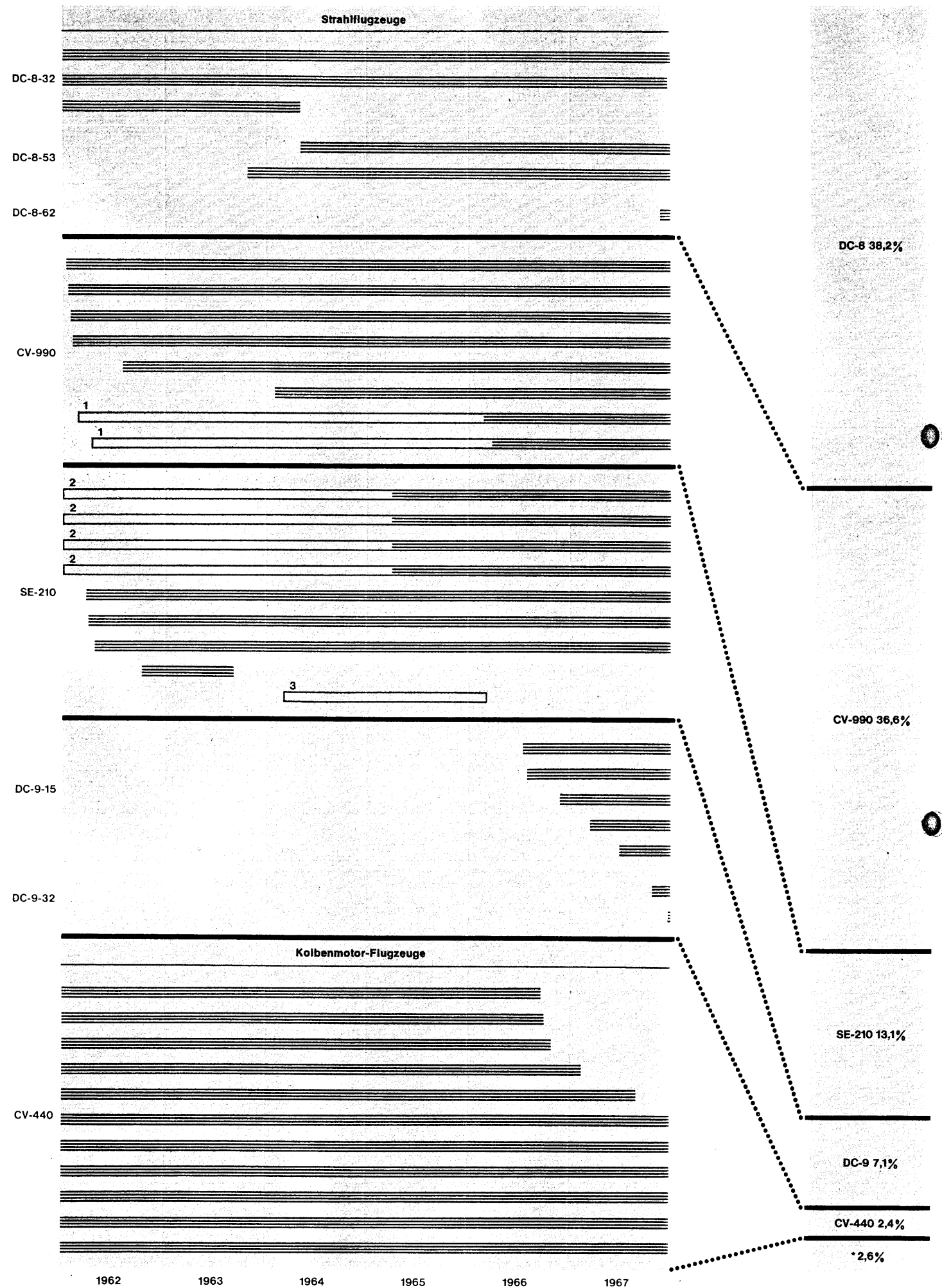
Der Zuwachs bei der Luftpost hielt sich trotz weiter verschärfter Konkurrenz im bisherigen Rahmen. Es gelang, mit dem Ausbau des eigenen Liniennetzes zusätzliche schweizerische und ausländische Luftposttransporte zu erhalten. Der gesamte Ertrag aus Luftpostbeförderung hat die Erwartungen erfreulicherweise übertroffen.

Aussenvertretungen

Wir eröffneten neue Vertretungen in Albany (New York), Minneapolis (Minnesota) und St. Louis (Missouri), wodurch wir unsere Stellung in den USA weiter verstärkten, obschon wir vorerst nur New York und Chicago anfliegen. In Europa erhielten Bukarest, Moskau und Strassburg eine Swissair-Vertretung, während in Malaga einstweilen eine Verkaufsstelle geführt wird. Am Ende des Berichtsjahres unterhielten wir 109 Aussenvertretungen, einschliesslich der übergeordneten Regional- und Gebietsvertretungen. Im Berichtsjahr wurden umgebaute Ladenlokale in Paris und Madrid bezogen; an der Bahnhofstrasse in Zürich eröffneten wir ein Luftreisebüro. Bereits beschlossen ist der Ausbau von Lokalen in Johannesburg, Nairobi und Wien.

Unsere Verkaufsorganisation hatte im Berichtsjahr eine grosse Aufgabe zu bewältigen, denn es galt, trotz den unvorhersehbaren Schwierigkeiten die weit gesteckten Verkaufsziele zu erreichen. Mit vorbildlichem Einsatz im In- und Ausland ist sie zu einem Erfolg gelangt, der besonders gewürdigt zu werden verdient.





1 Charter an SAS 2 Charter von SAS 3 Charter von AF * Diverse Typen

III. Flotte und Betrieb

Zu Beginn des Berichtsjahres standen 22 Strahlflugzeuge und 8 Kolbenmotorflugzeuge im kommerziellen Einsatz, wozu noch die von der Balair betriebene F-27 «Friendship» kam. Am Ende des Berichtsjahres waren es 27 Strahlflugzeuge, zuzüglich der von British Eagle gecharterten BAC-111, 6 Kolbenmotorflugzeuge und 2 von der Balair betriebene F-27. Über die Flottenentwicklung in den Jahren 1962–1967 gibt im einzelnen die Graphik auf der gegenüberstehenden Seite Auskunft. Schulungszwecken dienten unverändert 3 DC-3 und 5 Piaggio P-149 E. Während in der Flugschulung der Unfall vom 10. Februar zu beklagen war, verlief der kommerzielle Flugbetrieb auch 1967 ohne nennenswerten Zwischenfall. Auf die Regelmässigkeit unserer Flüge wirkten sich aber neben der Schlechtwetterperiode vom Oktober und November in Europa auch die besonderen Verhältnisse im Mittleren Osten hemmend aus. Wir konnten immerhin 97,2 Prozent aller geplanten Abflüge durchführen, gegenüber 97,8 Prozent im Vorjahr. Mit einer Verspätung nicht mehr als 15 Minuten auf die im Flugplan publizierte Ankunftszeit trafen 84,7 Prozent unserer Flüge am Bestimmungsort ein. Die Anknüpfungspunktlichkeit ist gegenüber den 78,5 Prozent des Vorjahres deutlich verbessert worden.

Durch den Einsatz von Strahlflugzeugen sind auf vielen europäischen Strecken die Flugzeiten derart kurz geworden, dass es nicht mehr möglich ist, den Passagieren Mahlzeiten mit der gewohnten Sorgfalt anzubieten. Nach Fühlungnahme mit anderen Luftverkehrsgesellschaften mussten wir uns deshalb entschliessen, die Bordverpflegung auf solchen Strecken zu vereinfachen. Wir zählen auf das Verständnis der Reisenden für diese unvermeidliche Massnahme.

Die Einführung der neuen Flugzeugtypen DC-9-32 und DC-8-62 in den Flugbetrieb wie auch die damit verbundene Ausbildung und Schulung des Wartungspersonals wickelte sich reibungslos ab, doch waren die hierfür aufgewendeten Kosten sehr hoch.

Die Rekrutierung und Ausbildung einer genügenden Anzahl von Besatzungen ist im Hinblick auf die nachstehend behandelten Pläne zum Ausbau der Flotte eine Aufgabe von entscheidender Bedeutung. Auch hier haben Swissair und Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) die gesteckten Ziele erreicht. 1967 traten 42 erfolgreiche Absolventen der SLS zur Swissair über; ferner wurden 14 ausländische Berufspiloten zu Swissair-Copiloten ausgebildet. Die SLS nahm 50 neue schweizerische Pilotenanwärter auf. Daneben wurden 13 Bordmechaniker geschult, während am Ende des Berichtsjahres noch 10 Navigatoren und 13 Dispatcher in der SLS-Ausbildung standen.

Für Theorieunterricht an Cockpit- und Kabinenpersonal wurden in 285 Kursen mit insgesamt 3418 Teilnehmern 10 600 Instruktorstunden aufgewendet.

Mit dem Wachstum des Unternehmens ist eine ständige Bautätigkeit verbunden. Bis zum Februar 1967 war das Zentralverwaltungsgebäude «Balsberg» vollständig bezogen. In unserem technischen Areal auf dem Flughafen Zürich wurde im September 1967 das aus vorfabrizierten Bauelementen erstellte Zentralmagazin dem Betrieb übergeben. Zur Unterbringung der DC-9 und später der B-747 wird zurzeit die Werfthalle I um 6900 m² erweitert, wobei auch das Dach um 6 m gehoben werden muss. Südlich der Werfthalle II ist ferner ein Schulflugzeughangar im Bau. Diverse Werkstätten wurden den durch Einsatz neuer Flugzeugtypen geänderten Erfordernissen

angepasst. In Zürich und Genf ist auch der Ausbau der Borddienstgebäude im Gang.

Die Automatisierung hat weitere Fortschritte zu verzeichnen. Von den Projekten des «Real Time Data Processing» (Sofortverarbeitung von Informationen mittels des elektronischen Rechenzentrums) wurde Ende September das erste, nämlich die automatische Fernschreibvermittlung in Zürich, verwirklicht. Obschon uns die Hersteller der Computer die Programme lieferten, erfordern Einführung, Unterhalt und Betrieb des Systems einen beträchtlichen eigenen Einsatz. Seit Beginn des Winterflugplanes 1967/68 erstellen wir in Zürich die Ladepapiere im Zusammenhang mit der Passagier- und Flugzeugabfertigung automatisch. In Genf beabsichtigen wir, vom Frühling 1968 hinweg das gleiche Verfahren einzuführen. Die auf 1969 zur Einführung vorgesehene automatische Platzbuchung wird eine grössere Rechenanlage notwendig machen, welche bestellt ist. Die Bereitstellung der Programme und der Rahmenorganisation ist im Gange.

IV. Personelles

Der Personalbestand der Swissair im In- und Ausland hat im Berichtsjahr die Zahl von 10 000 Mitarbeitern überschritten; er betrug Ende Dezember 1967 10 356 Personen gegenüber 9408 am Ende des Vorjahres. Dieser Zuwachs um 948 Personen macht 10,1 Prozent des Bestandes aus und entspricht damit der Vermehrung der angebotenen Tonnenkilometer. Dieses Verhältnis ist unbefriedigend. Angesichts des hohen Lohnniveaus in der Schweiz muss es unser dringendes Anliegen bleiben, die Leistung soweit als möglich ohne erhebliche Personalvermehrung zu steigern. Andererseits lag der Personalwechsel in unserem Betrieb mit 11,2 Prozent leicht unter demjenigen des Vorjahres. 384 Personen oder 4,7 Prozent der in der Schweiz beschäftigten Mitarbeiter einschliesslich Besatzungen sind kontrollpflichtige Ausländer.

Für Schulung und Instruktion des Personals gibt die Swissair Jahr für Jahr erhebliche Summen aus. Unser Gesamtaufwand dafür betrug im Jahre 1966 19,4 Millionen Franken, im Berichtsjahre 25,6 Millionen Franken. Wohl entfällt der Hauptteil dieser Ausgaben auf die Ausbildung des fliegenden Personals, doch wird auch der Schulung des Bodenpersonals aller Dienstzweige grosse Beachtung geschenkt. So führen wir nunmehr auch für die Vorgesetzten der unteren Stufen eigene Kurse über Führungsfragen durch.

Nach längeren Verhandlungen mit den Behörden konnte die uns nahestehende Siedlungsgenossenschaft Luftverkehr (SILU) mit dem Bau der Wohnsiedlung «Bächliwies» in Bachenbülach beginnen. Obschon in der Umgebung des Flughafens Zürich ungeachtet des Fluglärms eine lebhaftige Bautätigkeit herrscht, besteht ein Mangel an Wohnungen, insbesondere an preiswerten Einzelzimmern, der die Gewinnung neuer Mitarbeiter erschwert.

Die Verhandlungen mit den Verbänden des Bodenpersonals im Herbst 1967 standen wiederum im Zeichen der Teuerung und der Begehren auf eine allgemeine Realloohnerhöhung über die vertraglich vereinbarten jährlichen Aufbesserungen hinaus. Die schliesslich erreichte Verständigung enthält einen weiteren Teuerungsaus-

gleich, der diesmal etwas reichlicher ausfiel als vor einem Jahr, sowie die durch den Arbeitsmarkt bedingten Lohnerhöhungen, ferner eine Zulage für unregelmässigen Dienst beim nichttechnischen Personal. Die Vereinbarungen mit den Verbänden des Kabinenpersonals folgen diesen Linien. Mit der Vereinigung der schweizerischen Piloten und Navigatoren wurden während des ganzen Jahres Verhandlungen über die Ausgestaltung der Versicherungseinrichtung zur Fürsorge für Alter und Hinterbliebene geführt. Eine grundsätzliche Einigung konnte hier erreicht werden, wogegen am Jahresende die Verhandlungen mit beiden Verbänden des Cockpitpersonals über neue Löhne und Versicherungsbeiträge noch im Gange waren. Wir stehen auch hier Forderungen auf beträchtliche Erhöhung unserer Leistungen gegenüber.

Die Entwicklung unserer Lohnkosten kann nicht ohne erhebliche Sorgen betrachtet werden. Andererseits dürfen wir festhalten, dass das treue und zuverlässige Personal ein wesentliches Aktivum unseres Unternehmens darstellt. Der Verwaltungsrat spricht allen Mitarbeitern im In- und Ausland seinen Dank und seine Anerkennung dafür aus, dass sie mit ihrem Einsatz auch unter weniger günstigen Umständen die für das Berichtsjahr gesetzten Ziele erreicht haben.

V. Verwaltungsrat

Am 24. August 1967 bestimmte der Regierungsrat des Kantons Zürich als Nachfolger von Herrn Dr. Robert Zumbühl in unserem Verwaltungsrat Herrn Regierungsrat Alois Günthard. Der Baudirektor des Kantons Zürich, dem der Flughafen Zürich untersteht, leistet im Verwaltungsrat der Swissair eine wichtige Mitarbeit. Wir möchten Herrn Dr. Zumbühl auch an dieser Stelle unseren besten Dank aussprechen.

Auf die kommende Generalversammlung hat Herr Edgar Primault aus Altersgründen seinen Rücktritt aus dem Verwaltungsrat angekündigt. Er wurde von der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre vom 27. Februar 1947 in den damals neu konstituierten Verwaltungsrat gewählt. Dieser ernannte ihn am gleichen Tag zu einem Vizepräsidenten, in welcher Eigenschaft Herr Primault seither dem Ausschuss des Verwaltungsrates angehört hat. Die Entwicklung der Swissair in diesen 21 Jahren erforderte nicht zuletzt von den Mitgliedern des Ausschusses einen grossen Aufwand an Zeit und Arbeit. Herr Primault, einer der Pioniere des schweizerischen Luftverkehrs, hat mit seiner fliegerischen Erfahrung als ehemaliger Kommandant der Flugwaffe wie auch mit seinen mannigfachen Verbindungen zu Industrie und Tourismus der Swissair immer wieder wertvolle Dienste geleistet. Er hat zudem mit anerkannter Kompetenz den Stiftungsrat der Versicherungseinrichtungen unseres fliegenden Personals präsiert. Für seinen unentwegten Einsatz sind wir ihm zu grossem Dank verpflichtet.

Zu unserem Bedauern hat auch Herr Felix W. Schulthess darauf verzichtet, sich an der kommenden Generalversammlung zur Wiederwahl zu stellen. Herr Schulthess gehört dem Verwaltungsrat seit dem 9. April 1959 an. Ob schon er vier Jahre später in der Schweizerischen Kredit-

anstalt mit dem Präsidium des Verwaltungsrates zusätzliche Verpflichtungen übernahm, stellte er der Swissair weiterhin seine aktive und hingebende Mitarbeit zur Verfügung. Auch ihm gilt unser lebhafter Dank für alles, was er für die Swissair tat.

Mit dem Datum der Generalversammlung 1968 läuft überdies die Amtsdauer der folgenden Mitglieder des Verwaltungsrates ab:

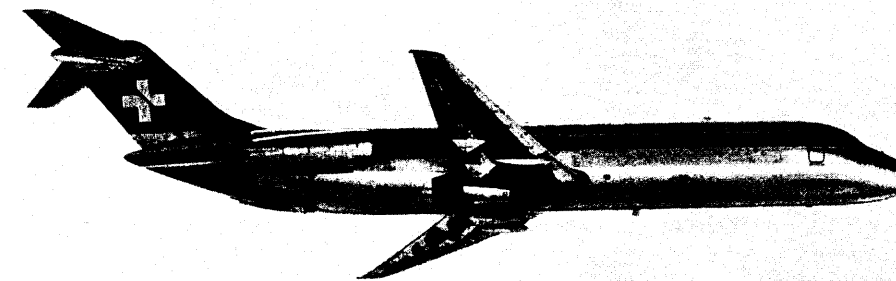
Dr. Walter Berchtold	Theodore E. Seiler
Guillaume Bordier	Georg Sulzer
Dr. F. Emmanuel Iselin	Dr. Victor Umbricht
Peter Reinhart	Rudolf Wild
Arnold Rösselet	Robert Zoelly
Ernst Schmidheiny	

Gemäss Art. 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

VI. Unsere Stellung heute und morgen

Unsere Konkurrenzposition

Von den beschriebenen Ereignissen des Berichtsjahres wurde unser Verkehr wohl spürbar betroffen, aber doch weniger stark als derjenige einzelner ausländischer Fluggesellschaften. Wir dürfen in dieser Tatsache einen Beweis für unsere unverminderte Konkurrenzfähigkeit und für die Treue unserer langjährigen Stammkundschaft erblicken. Diesen Kunden, den Reiseagenturen und den Spediteuren gilt wiederum unser besonderer Dank. Unsere Strahlflugzeugflotte hält jeden Vergleich mit der Konkurrenz aus. Die laufend sich ändernden Marktverhältnisse erfordern indessen eine ständige Anpassung unserer Verkaufsorganisation an die sich abzeichnenden Bedürfnisse neuer Benützerschichten. Eine besondere Förderung erfuhrt der Pauschalreiseverkehr; sein Anteil am Gesamtverkehr ist weiterhin im Ansteigen. Dank der Vermittlung preisgünstiger Ferienarrangements durch mit der Swissair zusammenarbeitenden IATA-Reisebüros ist es gelungen, der zunehmenden Konkurrenz durch die Chartergesellschaften zu begegnen. Unsere verkaufsfördernden Initiativen richten sich nun vermehrt auch auf die Belebung des Verkehrs in den Wintermonaten. Bei ihren Bestrebungen, weitere Schichten von Reisenden für einen Aufenthalt in der Schweiz zu gewinnen, hofft die Swissair auf die Unterstützung durch die schweizerische Hotellerie und die übrigen am Fremdenverkehr interessierten Kreise. Leider ist es aber heute mit neuen Hotelbauten in einigen unserer Städte nicht zum besten bestellt. Während in Genf in den letzten Jahren mehrere moderne Grosshotels entstanden sind, die der Nachfrage genügen, mangelt es besonders in Zürich an Hotels, welche die Durchführung grosser Kongresse mit der Beherbergung ihrer Teilnehmer unter dem gleichen Dach ermöglichen. Wir haben verschiedentlich feststellen müssen, dass Zürich schon heute dadurch Verkehr entgeht. Der erwarteten Entwicklung des Luftverkehrs in den siebziger Jahren wären die bestehenden Hotels erst recht nicht gewachsen. In ihrem eigenen Interesse hat sich die Swissair entschlossen, aktiver als bisher neue Hotelprojekte zu fördern und dafür angemessene finanzielle Mittel einzusetzen. Da das dringlichste



Problem in Zürich liegt, konzentrieren sich unsere Beteiligungen zunächst auf diesen Platz.

Nächste Pläne zum Ausbau der Tätigkeit

Nachdem wir im März 1968 auf der Südatlantiklinie die Coronado-Flugzeuge durch DC-8-62 abgelöst haben, planen wir auf 1969/70 eine entsprechende Umstellung und Kapazitätserhöhung im Fernen Osten. Der mit seinen Mantelstrom-Triebwerken noch sehr moderne und beim Reisepublikum beliebte Coronado wird weiterhin im Mittleren Osten, in Nord- und Westafrika sowie auf gewissen europäischen Linien eingesetzt werden.

Im Zuge unserer langfristigen Pläne werden wir im laufenden Jahr eine neue Linie nach Ostafrika und Südafrika mit DC-8-Flugzeugen eröffnen. Die Modernisierung unserer Europa-Flotte kommt in diesem Jahr vorläufig zum Abschluss, indem die letzten CV-440 «Metropolitan» durch DC-9 abgelöst werden. Dies ermöglicht uns die Verstärkung einzelner Linien des europäischen Netzes.

Flottenplanung

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahr eine Anzahl wichtiger Beschlüsse über den Ausbau der Flotte gefasst. Zunächst genehmigte er die Bestellung zweier weiterer DC-8-62 und dreier zusätzlicher DC-9-32. Die beiden DC-8-62 sollen in der zweiten Hälfte des Jahres 1969 abgeliefert werden und in erster Linie die Coronados auf der Fernostlinie ablösen. Die zweite dieser beiden Einheiten wird, wie eine der im laufenden Jahr auf dem Nordatlantik zum Einsatz gelangenden DC-8-62, als «Jet Trader» für gemischten Passagier- und Frachttransport ausgestaltet sein; wir benötigen, wie oben erwähnt, auch im Fernen Osten vermehrte Frachtkapazität. Auch die drei zusätzlichen DC-9-32 sind 1969 abzuliefern. Sie werden in Europa eingesetzt.

Der Generalversammlung vom 28. April 1967 wurde ferner bekanntgegeben, dass der Verwaltungsrat am gleichen Tag beschlossen hatte, zwei Grossflugzeuge des Typs Boeing 747 zur Ablieferung im Jahre 1971 reservieren zu lassen. Nachdem in längeren Verhandlungen mit dem Herstellerwerk die Mindestgarantien für die Leistungen dieser Flugzeuge im Einsatz auf unseren Nordatlantikklinien bereinigt worden waren, konnte der Kaufvertrag Ende 1967 unterzeichnet werden. In der Swissair-Version wird die B-747 bei einer 19köpfigen Besatzung 32 Passagiere in der ersten Klasse, 321 Passagiere in der Economy-Klasse und bis 10 Tonnen Fracht im Direktflug Schweiz-New York befördern können. Die Reisegeschwindigkeit wird gegen 920 km/Std. betragen.

Mit diesen Flugzeugen beginnt für unser Unternehmen eine neue Entwicklungsstufe. Wir haben schon im letzten Geschäftsbericht darauf hingewiesen, dass die Swissair den vor allem durch die Knappheit an Besatzungen und die Überlastung der Flugwege und Flughäfen bestimmten Zug zum Grossraumflugzeug mitmachen muss, um mit der Verkehrsentwicklung Schritt zu halten und die Konkurrenzfähigkeit zu wahren. Die für unsere Verhältnisse enormen Investitionen, welche nicht nur die Anschaffung der Flugzeuge selber, sondern auch die Anpassung der Wartungs- und Abfertigungsanlagen erfordern, werden indessen unsere Kräfte sehr stark anspannen.

Zur Flottenplanung sei schliesslich noch vermerkt, dass wir Ende des Jahres 1967 für die Basisausbildung in der Flugschulung 10 Flugzeuge vom Typ SIAT 223 «Flamingo» bestellt haben. Sie werden bis Mitte des laufenden Jahres bei uns eintreffen; zur Lärmverminderung erhalten sie die «Frankfurter Töpfe», die schon bei den Motoren unserer Piaggio-Schulflugzeuge eingebaut wurden.

Flughafenfragen

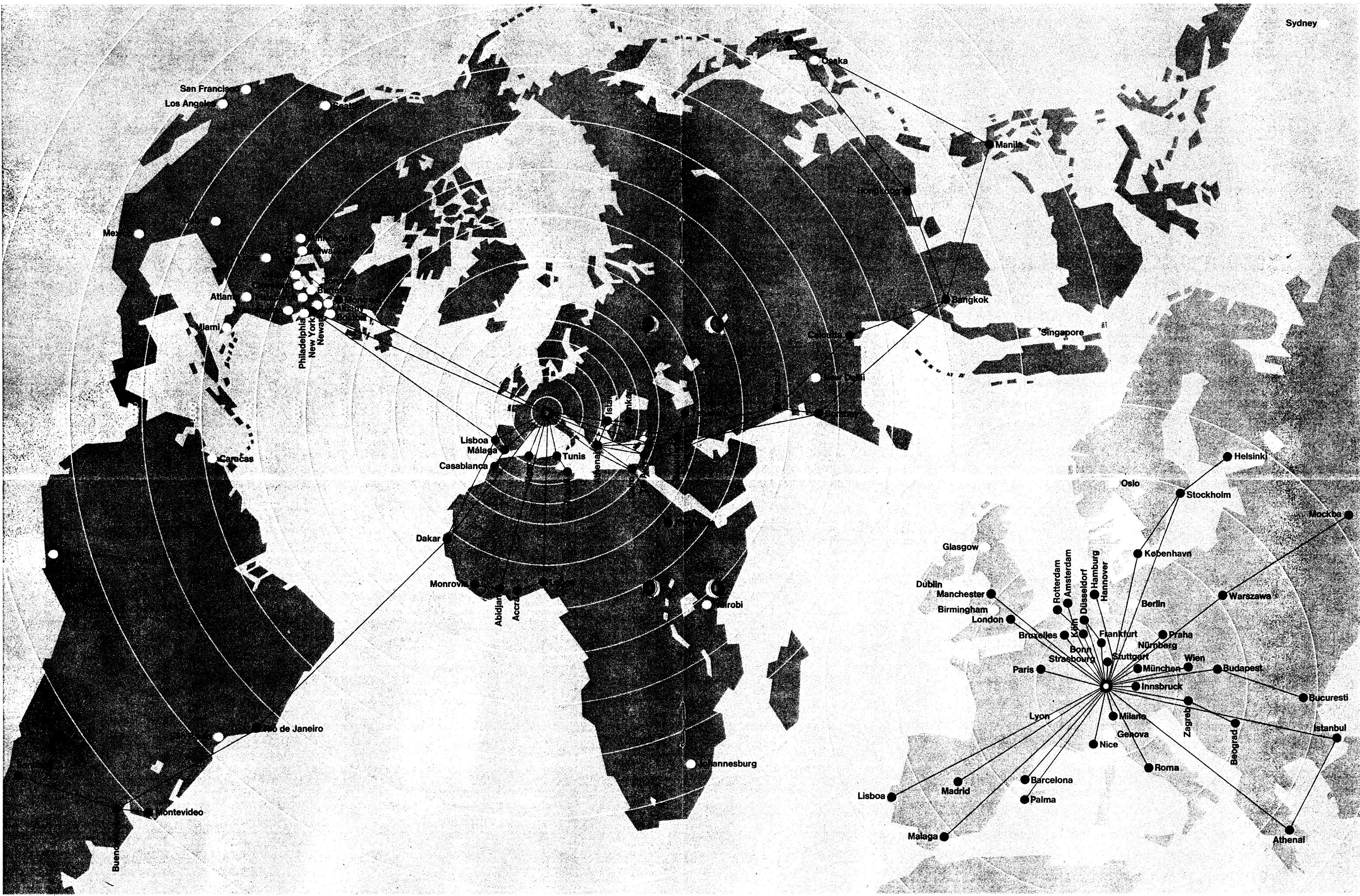
Die Flughäfen von Zürich, Genf und Basel nehmen im europäischen Vergleich wichtige Stellungen ein. Bei Abschluss dieses Berichtes lagen die Vergleichszahlen erst für das Jahr 1966 vor. Danach stand im Passagierverkehr Zürich mit 2 715 271 Passagieren an 8. Stelle, Genf mit 1 638 045 Passagieren an 19. Stelle und Basel mit 550 122 Passagieren an 35. Stelle der europäischen Flughäfen. Im Frachtverkehr nahm Zürich mit 45 061 Tonnen den 6. Rang, Genf mit 19 729 Tonnen den 16. Rang und Basel mit 7506 Tonnen den 31. Rang ein. Die Tatsache, dass die Schweiz in der Liste der 20 wichtigsten Flughäfen Europas zweimal vertreten ist, zeigt die eminente Bedeutung des Luftverkehrs für die Volkswirtschaft unseres Binnenlandes. So wie aber die Swissair ihren Rang in der Reihe der internationalen Luftverkehrsgesellschaften nicht geschenkt erhalten hat, sondern sich um die Erhaltung ihrer Konkurrenzfähigkeit unablässig bemühen muss, darf auch die zukünftige Stellung der schweizerischen Flughäfen nicht als gewährleistet gelten ohne stetige Anstrengungen zu ihrer Verbesserung. Auch unter den Flughäfen besteht eine Konkurrenz, namentlich im internationalen Verhältnis.

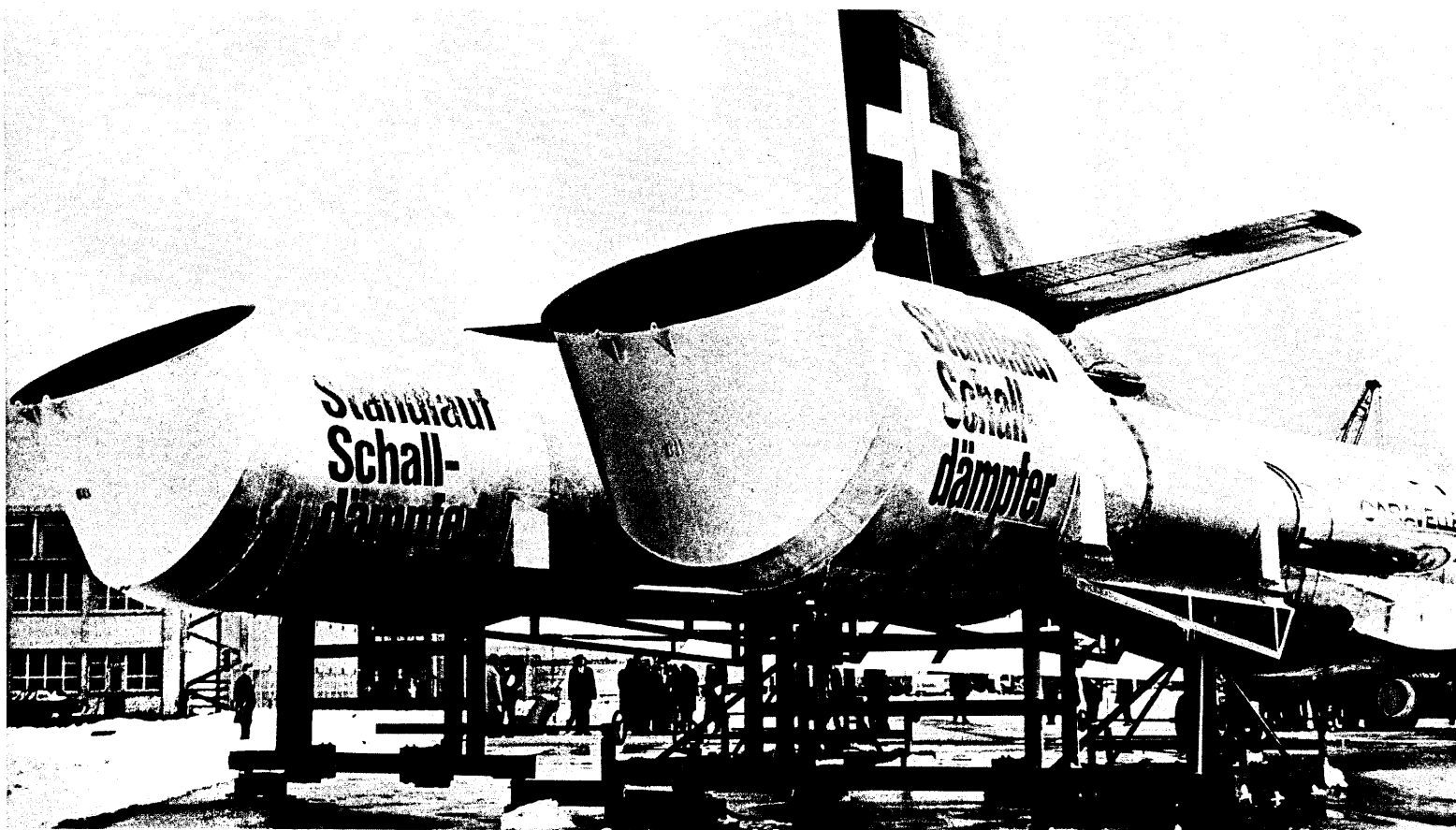
Der Ausbau der schweizerischen Flughäfen war Ende des Berichtsjahres verschieden fortgeschritten. Am günstigsten liegen die Verhältnisse in Genf. Hier konnte neben dem heutigen Flughafen, in welchem der Betrieb ungestört weiterging, ein grosszügiges neues Gebäude errichtet werden. Der neue Passagierterminal, der einen französischen Zollsektor einschliesst, ist durch einen Tunnel mit zunächst drei vorgeschobenen Satelliten verbunden, um welche die Abstellplätze der Flugzeuge gruppiert sind. Die Passagiere erreichen und verlassen das Flugzeug ohne Behinderung durch den Betrieb auf dem Flugsteig. Die gut konzipierte Anlage, mit welcher der Flughafen Genf dem künftigen Verkehr auch mit Grossraumflugzeugen gewachsen sein sollte, wird im Frühjahr 1968 betriebsbereit sein. Über die zukünftige Unterbringung des Frachtbetriebs sind gegenwärtig Studien im Gange; wir zweifeln nicht daran, dass Genf auch hierfür eine zweckmässige Lösung finden und innert nützlicher Frist verwirklichen wird.

Auf dem Flughafen Zürich wurden 1967 verschiedene Ausbauten im Flughafen zum Abschluss gebracht. Sie trugen vor allem dazu bei, den Ein- und Ausreiseverkehr aufzulockern. Weitere Ausbauten am Flughafen sind im Gange. Bis sie beendet und auch die Zu- und Vorfahrten mit dem Autobahnanschluss bereit sind, werden aber namentlich die räumlich beschränkten Abfertigungsanlagen einer zunehmenden Überlastung ausgesetzt sein. Auch die begonnene Vergrößerung des Frachthofes kann nur eine Übergangslösung sein. Da die Betriebsbauten schon in den ersten Jahren des nächsten Jahrzehnts nicht mehr genügen werden, zumal wenn die Passagieransammlung bei der Abfertigung der Grossraumflugzeuge berücksichtigt wird, und da das Pistensystem zu gewissen Tageszeiten bereits heute keine zusätzlichen Bewegungen mehr aufzunehmen vermag, sind von den Behörden im Laufe des Jahres 1967 die erforderlichen Planungsarbeiten für die künftige Ausgestaltung der Flughafenanlagen in die Wege geleitet worden.

Der Baufortschritt der neuen Betriebsanlagen auf dem Flughafen Basel-Mülhausen erfolgt planmässig. Flugzeugabstellplätze, Werftanlagen und zentrale Heizungsanlage sind betriebsbereit, während die Fertigstellung des neuen Passagieraufnahmegebäudes einschliesslich Vorfahrten auf 1970 geplant ist.







Das Problem des Fluglärms

Flugzeuge verursachen Lärm. Dieser Umstand hat im Berichtsjahr wachsende Kritik hervorgerufen, vor allem in der unmittelbaren Nachbarschaft der Flughäfen, weil sich hier die Geräuschentwicklung der Start- und Landeoperationen auswirkt.

Die Swissair befasst sich seit vielen Jahren mit diesem Problem und ist nach Kräften um seine Milderung bemüht. So hat sie sich von Anfang an aktiv an den Arbeiten beteiligt, welche die IATA zur Lärmbekämpfung unternimmt. Hier hat sie vor allem ein Start- und Steigflugverfahren entwickeln helfen, das auf die Überbauungsverhältnisse in der Umgebung der Flughäfen Rücksicht nimmt und den Lärmpegel im Gebiet unter dem Flugweg herabsetzt. Der Flughafen Zürich hat dieses Verfahren übernommen und für die Abflüge aller Strahlflugzeuge vorgeschrieben; ähnliche Vorschriften bestehen auch für den Flughafen Genf. Die Swissair geht von sich aus noch weiter, indem sie auf allen angeflogenen Flughäfen im Ausland die in Zürich geltenden Regeln anwendet, selbst wenn solche Schonung dort gar nicht verlangt wird — was übrigens die Regel ist. Langdauernde Bemühungen wurden auch darauf verwendet, den Lärm zu mindern, der entsteht, wenn ein am Flugzeug montiertes Triebwerk einen Prüflauf zur technischen Kontrolle absolvieren muss. In Zusammenarbeit mit der Wissenschaft wurden dafür während Jahren verschiedenartige Verfahren geprüft (so die Verwendung von Schallschluckplatten, die Erstellung hoher Mauern oder Wälle und der Bau eines eigentlichen Schallhangars auf der technischen Basis Zürich); nach vielen fruchtlosen Bemühungen ergab sich endlich der Schluss, dass eine wirksame und vom Betrieb zu bewältigende Lösung einzig in der Verwendung verbesserter mobiler Schalldämpfer liegt, die auf einem Chassis montiert sind und an die einzelnen Triebwerke angeschlossen werden. Eine solche Anlage konnte für die zweimotorigen Strahlflugzeuge Ende des Berichtsjahres in Betrieb genommen werden; im Laufe des Jahres 1968 soll eine entsprechende, technisch weiterentwickelte und wesentlich kostspieligere Einrichtung für die viermotorigen Flugzeuge ebenfalls bereit sein. Die ersten Betriebserfahrungen sind günstig und lassen erhoffen, dass der Standlaufärm bald nicht mehr zu Klagen Anlass geben wird.

Angesichts der Tendenz, immer grössere Flugzeuge zu bauen, ist die Entwicklung geräuschärmerer Triebwerke doppelt wichtig. Hieran arbeiten die Hersteller intensiv. Schon die heute verwendeten Doppelstrommotoren haben einen erfreulichen Fortschritt gebracht; so sind unsere DC-9 bereits erheblich leiser als die älteren Caravelles, und dasselbe gilt für die DC-8-53 und -62 im Vergleich zu den DC-8-32, die wir nun verkauft haben. Eine weitere Verbesserung steht bei der Boeing 747 in Aussicht, deren Triebwerke ausschliesslich für den Zivildbedarf entwickelt wurden. Das Verhältnis zwischen kaltem Mantelstrom und heissem Abgasstrom, das sich bisher auf etwa 1,5:1 stellte, wurde dabei auf 5:1 vergrössert, womit eine erhebliche Schalldämpfung erreicht wird.

Trotz allen Anstrengungen, den Fluglärm an der Quelle zu dämpfen, wäre die Annahme unrealistisch, dass die Technik den Weg zu geräuschlosen Flugzeugmotoren öffnen könnte und dass dies einfach eine Frage des guten Willens sei. Wir teilen durchaus die Auffassung, dass die laufenden Bestrebungen unentwegt weitergehen müssen, und die Swissair wird auch in Zukunft nach Kräften dazu beitragen, die Belästigung der Bevölkerung durch Lärmimmission zu mindern, soweit dies ohne Untergrabung der Sicherheit und Eigenwirtschaftlichkeit des Betriebes möglich ist. Indessen ist es unausweichlich, dass die grossen Vorteile, welche unser Land

und im besonderen die Flughafenkantone aus der Zivilluftfahrt ziehen, unter anderem durch die Duldung eines gewissen Lärms erkaufte werden müssen. In der modernen Zivilisation kann leider das Leben nicht mehr ganz so geruhsam ablaufen, wie es frühere Generationen gewohnt waren.

Zusammenarbeit mit anderen Gesellschaften

Die Balair leistete uns im Berichtsjahr wiederum gute Dienste mit dem regelmässigen und pünktlichen Betrieb einiger Kurzstrecken in unserem Auftrag. Da auch auf dem Gebiet des touristischen Charterverkehrs die Entwicklung zum Strahlflugzeug drängt, werden wir der Balair ab Frühjahr 1968 einen für ihre Bedürfnisse umgebauten CV-990 A Coronado vermieten, den sie mit eigenen Besatzungen fliegen wird.

Nach längeren Verhandlungen konnte im Berichtsjahr eine Einigung über die zukünftige technische Arbeitsteilung zwischen Swissair und SAS erzielt werden. Die beiden Gesellschaften haben grundsätzlich beschlossen, ihre Zusammenarbeitsverträge um zehn Jahre zu verlängern. Das gegenseitige Einverständnis ist gut, und wir sind überzeugt, dass solche Vereinbarungen sich unter den Verhältnissen des kommenden Jahrzehnts als besonders nützlich erweisen werden.

Auf dem Gebiet der Triebwerküberholung besteht eine Zusammenarbeit auch mit der KLM. Diese Gesellschaft ist mit der Revision der Mantelstrom-Triebwerke unserer DC-8 betraut, während wir die DC-9-Triebwerke der KLM überholen.

Zur Bewältigung der bevorstehenden grossen Betriebsaufgaben bei der Einführung der B-747-Flugzeuge sind Verhandlungen mit SAS und KLM, welche dieses Flugzeug ebenfalls bestellt haben, im Gange. Weitere europäische Luftverkehrsgesellschaften sind an diesen Rationalisierungsbestrebungen interessiert.

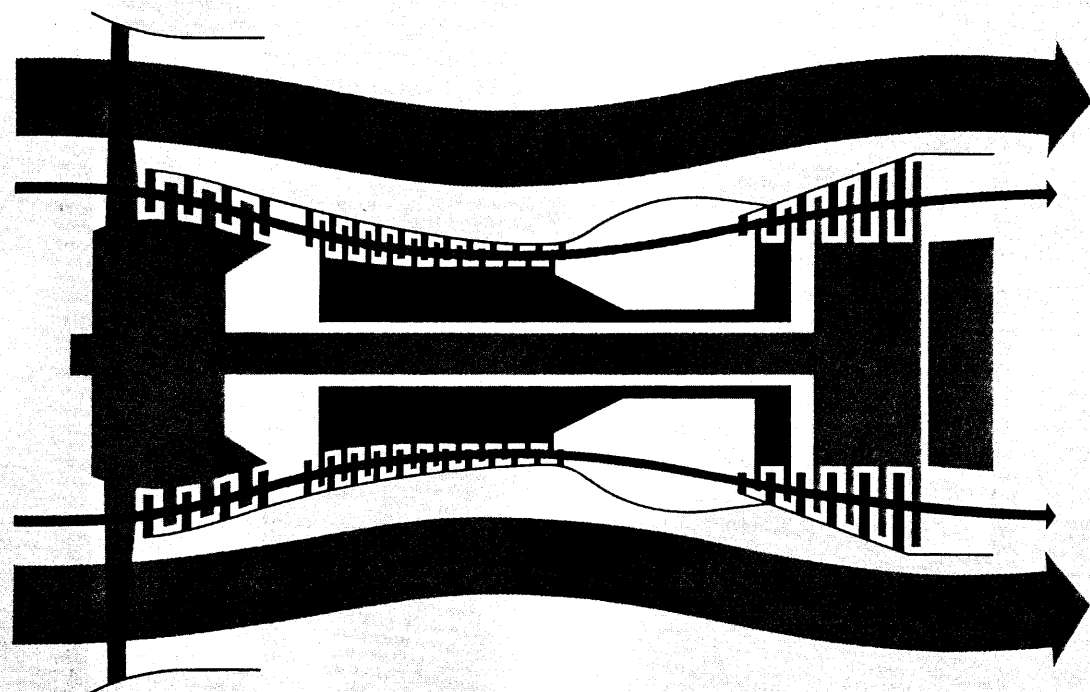
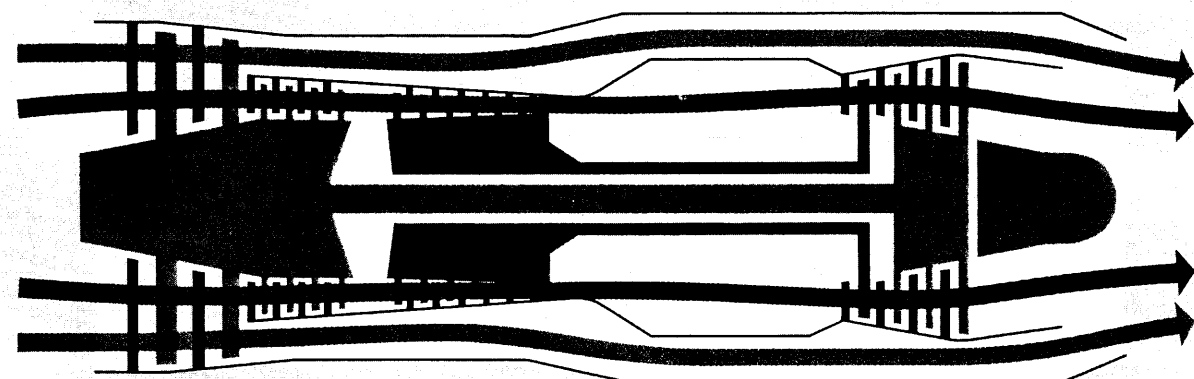
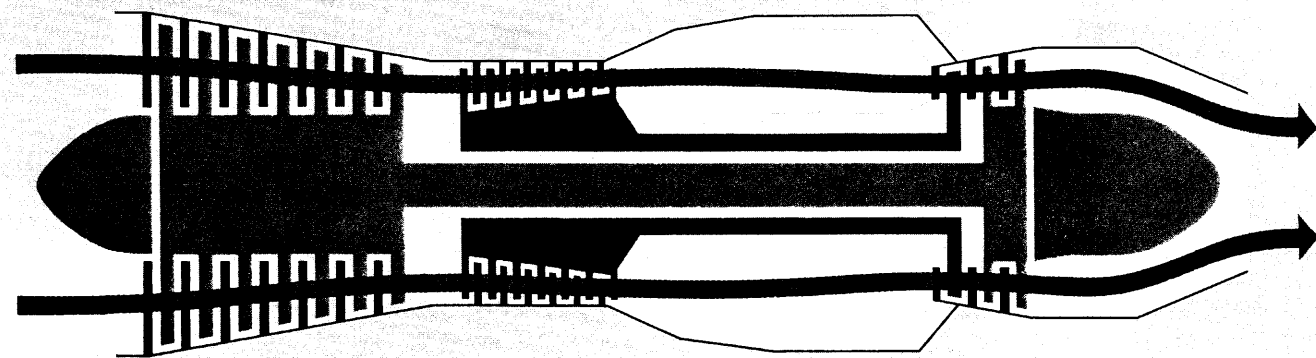
Tariffragen

Im Frühjahr 1967 wurden an der Frachtkonferenz der IATA in Puerto Rico wie üblich die Frachttarife und Beförderungsbestimmungen für zwei Jahre festgelegt. Die Konferenz reduzierte die allgemeinen Frachtraten für grössere Gewichtsstufen im Nord- und Südatlantikverkehr um etwa 10 Prozent, führte ein neues, standardisiertes Palettensystem ein und schuf eine weltweite einheitliche Klassifizierung der zu Spezialraten beförderten Güter.

Die Abwertung des englischen Pfundes und anderer Währungen im November 1967 führte zu einer Sonderkonferenz der IATA in London. Sie einigte sich rasch auf eine Erhöhung der Tarife im Verkehr mit den Abwertungsländern. Allerdings konnte mit Rücksicht auf die Konkurrenz durch die der IATA nicht angehörenden Gesellschaften für gewisse Pauschalreisen ab England und Irland nicht der volle Tarifausgleich erzielt werden. Immerhin erlitten wir durch die Fundabwertung bei weitem nicht so empfindliche Verluste wie im Jahre 1949.

In den nordischen Ländern und in Grossbritannien zeichnet sich die Tendenz ab, die Fluggastgebühren der Flughäfen nicht mehr beim Passagier, sondern bei den Fluggesellschaften einzuziehen, und zwar zusätzlich zu den ohnehin zum Teil schon beträchtlichen Landetaxen. Die Passagiertarife im Verkehr mit diesen Ländern mussten deshalb von Fall zu Fall kurzfristig erhöht werden. Sollte das Beispiel Schule machen, so wird schon deswegen um eine allgemeine Anpassung der Tarife an die gestiegenen Kosten nicht herumzukommen sein.

Die Konkurrenz durch die Chartergesellschaften hielt im Berichtsjahr unvermindert an. Dass der Staat seine Ordnungsfunktion auf dem Gebiet des regelmässigen Luft-



verkehrs auch gegenüber den Charterflugketten ausüben muss, wird nach gewissen bedauerlichen Vorfällen in zunehmendem Masse anerkannt.

Finanzierung

Die Generalversammlung der Aktionäre vom 28. April 1967 beschloss, das Aktienkapital von 175 auf 218,75 Millionen Franken zu erhöhen, und zwar erstmals durch Ausgabe von Inhaberaktien, die auch von Ausländern erworben werden können. Die entsprechend revidierten Statuten bestimmen aber, dass der Anteil der Inhaberaktien am gesamten Aktienkapital auch bei künftigen Kapitalerhöhungen ein Drittel nicht übersteigen darf, womit eine Überfremdung ausgeschlossen ist. Der Kapitalerhöhung wurde wieder ein voller Erfolg zuteil, und die neuen Aktien haben im Inland wie im Ausland erfreuliches Interesse gefunden.

Die oben dargestellten Pläne für die Modernisierung und den Ausbau der Flotte, ergänzt durch die entsprechenden Betriebseinrichtungen und Bauten, werden in der Periode 1968–1973 Investitionen von etwa 1,5 Milliarden Franken erfordern. Wir werden weiterhin alles daransetzen, einen Grossteil dieser Summe aus den eigenen Betriebsüberschüssen decken zu können, benötigen aber zusätzliche Mittel zur Finanzierung der auf jeden Fall verbleibenden Differenz. So beschloss der Verwaltungsrat, Ende 1967 eine zu 5½ Prozent verzinsliche Anleihe von 60 Millionen Franken aufzunehmen. Die Swissair reservierte sich davon für besondere Zwecke einen Betrag von 11 Millionen Franken. Der verbleibende Anleihensbetrag wurde stark überzeichnet; wir erblicken darin einen ermutigenden Vertrauensbeweis.

VII. Bemerkungen zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

Erstmals seit dem Jahre 1962 waren im vergangenen Jahr unsere Investitionen in Anlagevermögen grösser als die Selbstfinanzierung. Auch die Kapitalerhöhung vermochte die Differenz nicht ganz auszugleichen. Diese Verhältnisse hatten wir indessen vorausgesehen. Im Hinblick auf die bedeutenden Investitionsvorhaben hatten wir in früheren Jahren Festgeldanlagen bei Banken geöffnet, die nun um 47 Millionen Franken abgebaut worden sind. Die entsprechenden Mittel fanden zum Teil Verwendung für die Bezahlung unserer Anlagenzugänge und zum Teil für Vorauszahlungen mit günstiger Verzinsung. Die Art der Beschaffung und Verwendung der Geld-

Fortschritte im Triebwerkbau

Die Triebwerke unserer ersten DC-8-Flugzeuge (oben) arbeiteten lediglich mit einem Primärgasstrom (rot). Bei den Triebwerken der modernen DC-8- und DC-9-Flugzeuge (Mitte) umhüllt ein kalter Mantelstrom (blau) den Primärstrom im Verhältnis 1:1. Diese Proportion wird bei den Triebwerken der bestellten B-747 (unten) auf 5:1 anwachsen, womit nicht nur eine weitere Schubsteigerung erreicht wird, sondern vor allem auch eine ganz beträchtliche Dämpfung der Lärmentwicklung.

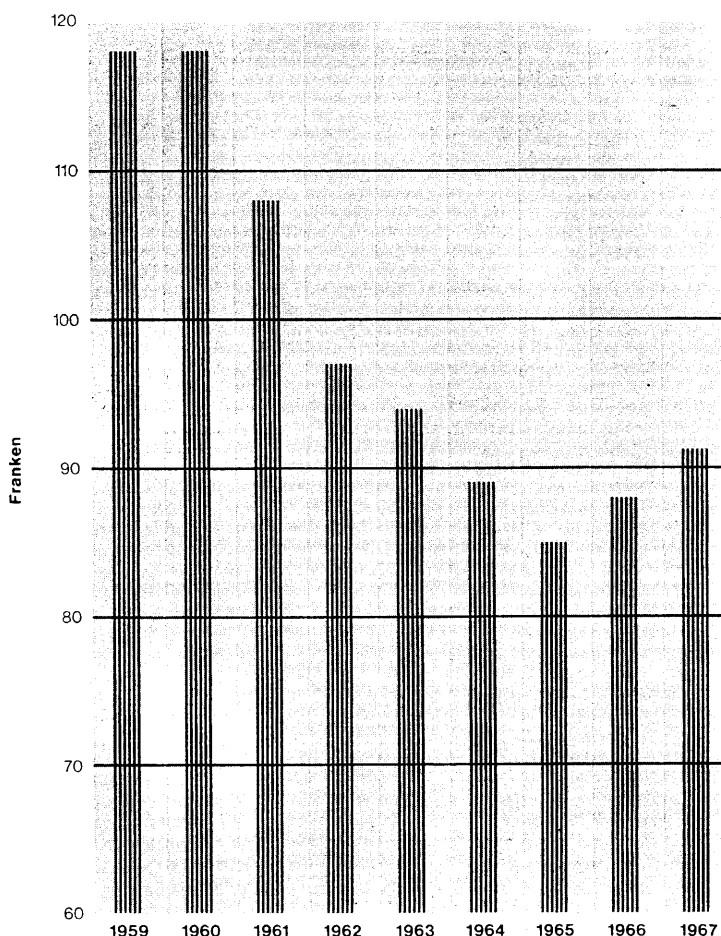
mittel im Jahre 1967 ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

	Mio sFr.	Mio sFr.
Beschaffung der Mittel		
Selbstfinanzierung:		
Reingewinn	24,5	
Abschreibungen	95,0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen	19,0	138,5
Erhöhung des Eigenkapitals		50,0
Fremdfinanzierung (Veränderung der übrigen Passiven)		21,8
Gesamtzugang an Mitteln		210,3
Verwendung der Mittel		
Anlagevermögen		
Flugzeugpark	147,2	
Vorauszahlungen	28,4	
Übrige Anlagen	35,9	211,5
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel	-47,4	
Debitoren	36,3	
Übrige	9,2	-1,9
Zuwachs an diversen Aktiven		0,7
Gesamtvermögenszuwachs		210,3
Diesem Vermögenszuwachs von 210,3 stehen folgende Vermögensvermindernngen gegenüber:		
Abnahme der Aktiven (Abgänge)	11,3	
Abschreibungen	95,0	
Bewertungskorrekturen	0,4	106,7
Die Erhöhung der Bilanzsumme beträgt somit		103,6

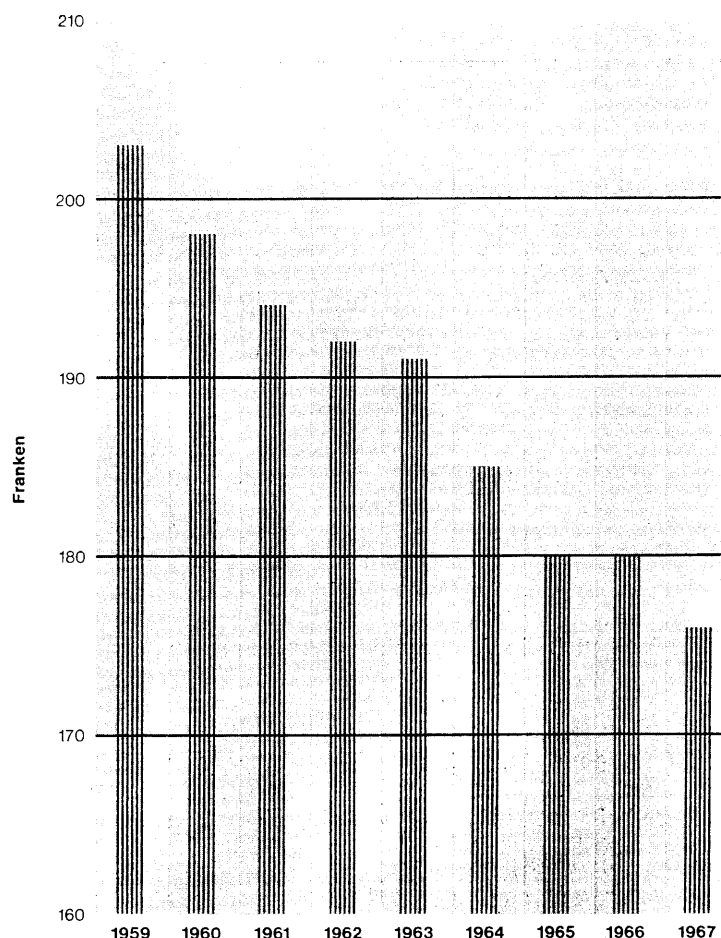
Bilanz

Mit der Zunahme um rund 104 Millionen Franken im Jahre 1967 stellt sich die Bilanzsumme auf 716 Millionen Franken. Der Zuwachs entspricht bei den **Aktiven** weitgehend der Erhöhung des Anlagevermögens, dessen Buchwert trotz den getätigten Abschreibungen um 109 Millionen Franken gestiegen ist. Sämtliche Positionen des Anlagevermögens sind an dieser Zunahme beteiligt. Bei den Grundstücken, Immobilien und baulichen Einrichtungen stieg der Buchwert um 12 Millionen Franken, was hauptsächlich der Fertigstellung des Zentralverwaltungsgebäudes, des Zentralmagazins und der Wohnüberbauung Balsberg zuzuschreiben ist. Die bereits kommentierten Veränderungen im Flugzeugpark bewirkten bei der entsprechenden Bilanzposition eine Buchwerterhöhung von 63 Millionen Franken. Die Beteiligungen haben sich um 2 Millionen Franken erhöht. Schliesslich weisen auch die Vorauszahlungen für Flugzeuge und Material einen Zuwachs von 28 Millionen Franken auf. Das Umlaufvermögen verminderte sich um 6 Millionen Franken, wobei die Materialbestände eine kleine, die Debitoren eine starke Zunahme verzeichnen, welche aber durch den Abbau bei den Wertschriften und insbesondere bei der Position «Flüssige Mittel» mehr als aufgewogen wird. Auf der **Passivseite** ergibt sich, wie bereits im vergangenen Jahr, die bedeutendste Änderung aus der neuerli-

Kosten des Flugbetriebes pro 100 off. tkm 1959–1967



Streckenertrag pro 100 ausgelastete tkm 1959–1967



chen Aktienkapitalerhöhung um 43,75 Millionen Franken. Das Agio von 6,25 Millionen Franken wurde den statutarischen Reserven zugewiesen, die aus dem Reingewinn 1966 bereits um 5 Millionen Franken verstärkt worden waren. Auch die speziellen Reserven erfuhren aus verfallenen Passagen und Frachten sowie aus einer nachträglichen Vergütung der General Dynamics, die noch mit dem seinerzeitigen Verkauf unserer DC-7C-Flugzeuge zusammenhängt, eine Erhöhung um 5 Millionen Franken. Mit Ausnahme der vertraglichen Rückzahlung auf das Darlehen der AHV sind unsere langfristigen Schulden unverändert geblieben.

Ohne Berücksichtigung der uns in der Form von offenen Passagen und Frachten langfristig zur Verfügung stehenden Mittel (95 Millionen Franken) ist das Anlagevermögen jetzt zu 92 Prozent durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

Die mittel- und kurzfristigen Schulden nahmen gegenüber dem Vorjahr um 15 Millionen Franken zu. Davon entfallen 13 Millionen Franken auf die Kreditoren und 2 Millionen Franken auf höhere Einlagen unserer Angestellten in die Personaldepositenkasse. Die Rückstellungen und Wertberichtigungen wurden um weitere 2 Millionen Franken erhöht.

Gewinn- und Verlustrechnung

Der **Betriebsüberschuss**, der sich im vorangegangenen Jahr auf 133,6 Millionen Franken gestellt hatte, beträgt im Berichtsjahr 119,5 Millionen Franken. Der Verwaltungsrat beantragt, davon 95 Millionen Franken für **Abschreibungen** zu verwenden. Entgegen der bisher geübten Praxis sind sie in der Gewinn- und Verlustrechnung nicht mehr in ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen unterteilt, sondern als Gesamtposition ausgewiesen. Diese Änderung drängte sich auf, weil die ausserordentlichen Abschreibungen früherer Jahre in zunehmendem Masse zu einer unrealistischen Verringerung der ordentlichen Abschreibungen führten. Die Beurteilung des tatsächlich erzielten Ergebnisses eines Geschäftsjahres wird dadurch immer mehr erschwert. Der normale rechnerische Abschreibungsbedarf bemisst sich nach dem Anschaffungswert und der erwarteten Nutzungsdauer der gesamten Anlagen, mit denen der Betrieb arbeitet. Für das Jahr 1967 beträgt er 64 Millionen Franken. Darüber hinaus sollen nach unserem Antrag 31 Millionen Franken den Abschreibungen zugewiesen werden. Die Dotierung, zusammen mit den bisher vorgenommenen ausserordentlichen Abschreibungen, ermöglicht es, die CV-990- und DC-8-53-Flugzeuge per Ende 1967 bis auf den Restwert von 10 Prozent abzuschreiben und die Buchwerte der erst kürzlich angeschafften DC-9 und DC-8-62 sowie weiterer Anlagen zusätzlich herabzusetzen. Unsere Caravelles stehen, wie erinnerlich, schon seit Ende 1966 nur noch mit dem Restwert von 10 Prozent zu Buch.

Die **Gesamtkosten** ohne Abschreibungen sind im Vergleich zum Vorjahr um 85 Millionen Franken oder 15 Prozent auf 651 Millionen Franken gestiegen. Wiederum genügte die Expansionsrate nicht zum Ausgleich des Kostenauftriebs. Neben der allgemeinen Teuerung wirkten sich im Berichtsjahr auch die mit der Einführung neuer Flugzeuge naturgemäss verbundenen besonderen Aufwendungen aus. So haben sich unsere Gestehungskosten pro angebotenen Tonnenkilometer von 88 auf 91 Rappen erhöht. Etwas mehr als ein Drittel der gesamten Kostenerhöhung machen die Personalkosten aus, welche um 32 Millionen Franken oder 15 Prozent zugenommen haben. Dieser bedeutende Zuwachs ergibt sich zu etwa gleichen Teilen aus der Vergrößerung des durchschnittlichen

Personalbestandes und aus den gewährten Lohnerhöhungen. Namhafte Mehrbelastungen sind aber auch bei einigen weiteren Kostenpositionen zu verzeichnen, so bei den Material- und Überholungskosten, welche um 13 Millionen Franken oder 27 Prozent gestiegen sind. Mehr als die Hälfte dieser Mehrkosten hängt mit den bei neuen Flugzeugen vorzunehmenden Einbauten zusammen. Daneben wirkte sich auch der grössere Umfang unserer technischen Dienste für Drittgesellschaften aus. Beiden Kostenpositionen stehen höhere Erträge gegenüber, denn die Einbauten werden zusammen mit den Flugzeugen aktiviert. Die Kosten des Unterhalts der eigenen Flotte haben sich nur um 8 Prozent erhöht. Nahezu eine Verdoppelung erfuhren die Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial; diese starke Erhöhung auf 22 Millionen Franken ist der Miete weiterer Flugzeuge zuzuschreiben. Das Versicherungskonto wurde zusätzlich belastet durch höhere Prämiensätze in der allgemeinen Passagierhaftpflichtversicherung, ferner durch Kriegsrisikoversicherungen für Operationen im Mittleren Osten und in Westafrika. Bei den Propaganda- und Verkaufskosten ist zu vermerken, dass unsere Spezialaktionen anlässlich der Weltausstellung in Montreal und die weiter intensivierte Werbung in der Schweiz einen grösseren Einsatz von Werbemitteln notwendig machten.

Die **Gesamterträge** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 71 Millionen auf 771 Millionen Franken. Die Streckenerträge sind am Zuwachs mit 45 Millionen Franken beteiligt. Ihre Verteilung auf die einzelnen Gebiete geht aus der folgenden Tabelle hervor:

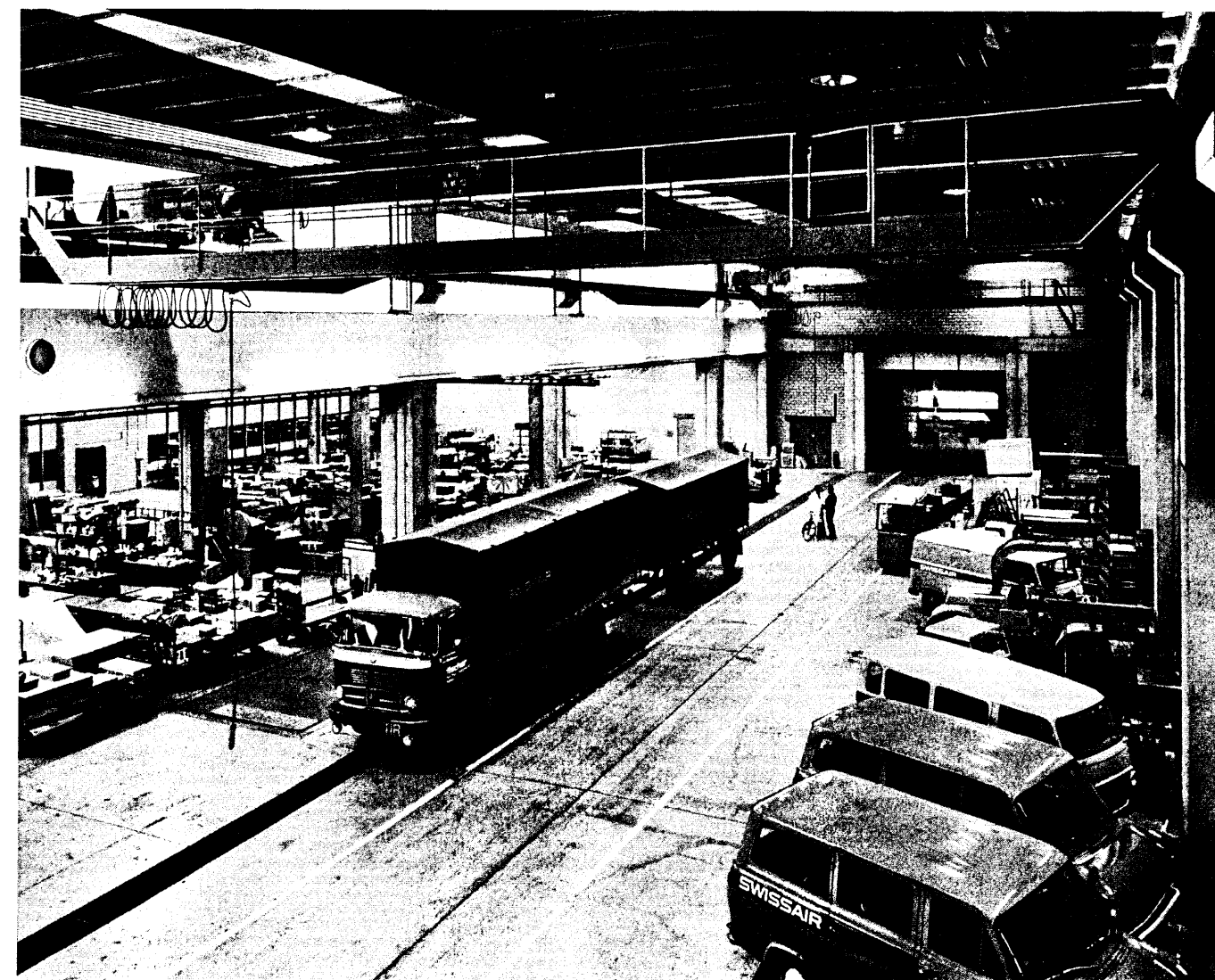
Gebiete	Veränderung gegenüber 1966		
	1967 in Mio Fr.	in Mio Fr.	in Prozent
Europa	240,5	+23,8	+11
Nordatlantik	183,7	+10,6	+6
Südatlantik	30,6	-1,1	-4
Mittlerer Osten	59,5	+1,8	+3
Ferner Osten	77,7	+7,3	+10
Afrika	31,4	+2,3	+8

(Poolergebnisse in den Erträgen berücksichtigt)

Die Anteile der einzelnen Ladekategorien an den Streckenerträgen haben sich leicht zugunsten der Passagier verschoben. Diese sind nun mit 85,1 Prozent, die Fracht mit 9,9 Prozent und die Post mit 5,0 Prozent an den gesamten Streckenerträgen beteiligt.

Ein erfreulicher Aufschwung ist bei den Erträgen aus Nebenleistungen zu verzeichnen. Sie konnten gegenüber dem Vorjahr um 19,6 Millionen Franken auf 88,7 Millionen Franken gesteigert werden und machen nun 11,5 Prozent der Gesamterträge aus. Am stärksten ins Gewicht fiel der Zuwachs im technischen Sektor, wo die Arbeiten für andere Luftverkehrsgesellschaften eine willkommene Umsatzsteigerung brachten. Die bereits erwähnten Einbauten in die neuen eigenen Flugzeuge wirkten sich ebenfalls in den Erträgen aus technischen Diensten aus. Auch die Bodenorganisations- und Bordbuffetdienste für Dritte brachten Mehreinnahmen.

In der Position «Übrige Erträge» sind unter anderem Buchgewinne aus dem Verkauf je einer CV-440 und DC-8-32 sowie aus Materialverkäufen enthalten.



Warenumschlag-Halle im neuen Zentralmagazin des technischen Betriebes

VIII. Anträge des Verwaltungsrates

Wir unterbreiten der Generalversammlung der Aktionäre folgende Anträge zur Beschlussfassung:

1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1967 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1967 Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1967 von Fr. 24 548 000
folgende Zuweisungen vorzunehmen:
 - a) an den statutarischen Reservefonds Fr. 4 750 000
 - b) an die Personalversicherungskassen der Swissair Fr. 4 000 000 Fr. 8 750 000
vom verbleibenden Gewinn von Fr. 15 798 000
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1967 Fr. 1 243 000
insgesamt somit von Fr. 17 041 490
 - c) eine Dividende von brutto 8 Prozent auszurichten, zahlbar vom 29. April 1968 an gegen Coupon Nr. 24 auf dem bisherigen Aktienkapital von Fr. 175 000 000 mit Fr. 28.— pro Aktie, abzüglich 30 Prozent Verrechnungssteuer auf dem neuen Aktienkapital von Fr. 43 750 000 mit Fr. 14.— pro Aktie, abzüglich 30 Prozent Verrechnungssteuer Fr. 15 750 000
 - d) den Saldo von Fr. 1 291 490
auf neue Rechnung vorzutragen.

Zürich, 15. März 1968

Namens des Verwaltungsrates
Der Präsident:
J. F. Gugelmann



IX. 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 1967 abgeschlossene Jahresrechnung geprüft.

Wir bestätigen, dass die Bilanz mit einem Total von Fr. 715 863 445 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 1967 wird ein Gewinn von	Fr. 24 548 000
ausgewiesen. Zusammen mit dem Gewinnvortrag aus dem Vorjahr von	<u>Fr. 1 243 490</u>
ergibt sich ein verfügbarer Gewinn von	<u>Fr. 25 791 490</u>

Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die Jahresrechnung 1967 zu genehmigen. Wir empfehlen ferner, dem im Geschäftsbericht enthaltenen Vorschlag des Verwaltungsrates betreffend die Verwendung des verfügbaren Gewinnes zuzustimmen.

Zürich, 15. März 1968

Mit vorzüglicher Hochachtung
Schweizerische Treuhandgesellschaft
Stahelin **Fehlmann**



Bilanz per 31. Dezember 1967

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven	Anfangsbestand 1. 1. 1967 Fr.	Anschaffungswert		Endbestand 31. 12. 67 Fr.
		Zugang: Neuerwerb / Verschiebung Fr.	Abgang: Verkauf / Liquidation Fr.	
Anlagevermögen				
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen (Versicherungswert 134,67 Mio Fr.)	128 037 263	20 582 653	1 245 029	147 374 887
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge (Versicherungswert 113,44 Mio Fr.)	85 194 419	12 317 644	3 898 262	93 613 801
Flugzeugpark				
Flugzeuge	395 557 565	176 988 773	101 171 729	471 374 609
Reservetriebwerke und -motoren	27 061 591	6 048 195	—	33 109 786
Flugzeugwechselteile *	77 381 165	24 850 261	403 079	101 828 347
Halbfabrikate (Eigenaufträge) (Versicherungswert 638,38 Mio Fr.)	1 153 913 (501 154 234)	3 408 764 (211 295 993)	— (101 574 808)	4 562 677 (610 875 419)
Beteiligungen	4 059 708	2 202 804	4 079	6 258 433
Vorauszahlungen für Flugzeuge und Material				
Total Anlagevermögen				
Umlaufvermögen				
Materialbestände * (Versicherungswert 35,94 Mio Fr.)	28 541 488	5 067 714	205 500	33 403 702
Debitoren und transitorische Aktiven				
Wertschriften	18 773 649	2 212	1 136 434	17 639 427
Flüssige Mittel				
Kassen und Postcheck				
Bankguthaben und Gelder unterwegs				
Festgeldanlagen bei Banken				
Total Umlaufvermögen				
Diverse Aktiven				
Swissair-Eigenversicherung beim Bund				
Barkautionen (geleistet)				
Total diverse Aktiven				

 * Zugang = Materialeingang ÷ Materialverbrauch
 Abgang = Lagerliquidation

Kumulative Abschreibungen bzw. Minderbewertung Fr.	Buchwert Fr.	%	Passiven	Buchwert Fr.	%
46 314 066	101 060 821		Eigenkapital		
66 212 495	27 401 306		Aktienkapital		
			Namenaktien	175 000 000	
			Inhaberaktien	43 750 000 (218 750 000)	
			Reserven		
292 806 806	178 567 803		Statutarische	21 250 000	
22 330 738	10 779 048		Spezielle	20 000 000 (41 250 000)	
72 648 206	29 180 141		Total Eigenkapital	260 000 000	36
— (387 785 750)	4 562 677 (223 089 669)		Fremdkapital		
4 258 432	2 000 001		Langfristige Schulden		
			Obligationenanleihen	160 000 000	
	114 867 286		Darlehen der AHV	11 000 000 (171 000 000)	
	468 419 083	65	Mittel- und kurzfristige Schulden		
			Dividenden und Obligationenzinsen	229 871	
			Kreditoren und transitorische Passiven	105 967 486	
			Personaldepotkasse	16 676 521 (122 873 878)	
27 754 216	5 649 486		Offene (verkaufte, aber noch nicht abge- flogene oder verrechnete) Passagen und Frachten	95 039 686	
681 234	16 958 193		Total Fremdkapital	388 913 564	54
	2 190 830		Diverse Passiven		
	17 765 222		Rückstellungen und Wertberichtigungen	39 144 402	
	54 896 000		Barkautionen (erhalten)	2 013 989	
	236 886 082	33	Total diverse Passiven	41 158 391	6
			Gewinnsaldo		
	10 003 273		Gewinnsaldo	25 791 490	4
	555 007				
	10 558 280	2			
	715 863 445	100		715 863 445	100

Eventualverpflichtungen Fr. 5 595 313

Vergleich der Ergebnisse in den letzten fünf Jahren

	1963	1964	1965	1966	1967
Verkehrsleistungen					
Flugstunden	72 378	76 596	80 609	84 458	88 911
Angebote tkm in 1000	424 046	493 525	546 589	590 292	650 972
Ausgelastete tkm in 1000	219 141	256 485	292 229	326 914	358 179
Ausgelastete Passagier-tkm in 1000	171 285	200 254	223 826	246 194	276 060
Ausgelastete Fracht-tkm in 1000	38 223	45 267	56 425	68 270	68 596
Ausgelastete Post-tkm in 1000	9 633	10 964	11 978	12 450	13 523
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	51,8 %	52,3 %	53,6 %	55,4 %	55,0 %
Nutzwelle *	49,4 %	48,3 %	47,5 %	49,2 %	51,8 %
Flugbetriebskosten je offerierten tkm	-.94	-.89	-.85	-.88	-.88
Sitzplatzbelegung	52,7 %	54,0 %	54,7 %	55,8 %	56,7 %
Personalbestand					
per Ende Jahr	8 471	8 682	8 922	9 408	10 356
Kosten und Erträge in 1000 Franken					
Verkehrserträge	433 635	490 765	542 710	605 095	653 527
Übrige Erträge	75 613	75 169	90 598	94 875	117 273
Gesamterträge	509 248	565 934	633 308	699 970	770 800
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)	437 004	475 612	511 003	566 418	651 252
Betriebsüberschuss	72 244	90 322	122 305	133 552	119 548
Abschreibungen	62 597	75 460	103 691	110 900	95 000
Reinergebnis	9 647	14 862	18 614	22 652	24 548
Bilanz per 31. Dezember in 1000 Franken					
(nach Gewinnverteilung)					
Bilanzsumme	495 015	520 533	550 081	612 296	715 863
Aktiven					
Anlagevermögen	358 279	349 055	336 283	359 326	468 419
Umlaufvermögen	129 608	163 977	204 508	243 137	236 886
Diverse Aktiven	7 128	7 501	9 290	9 833	10 558
Passiven					
Aktienkapital	105 000	140 000	140 000	175 000	218 750
Reserven	12 000	16 000	21 000	30 000	46 000
Fremdkapital	356 732	337 816	355 449	367 260	408 664
Diverse Passiven	20 668	25 940	32 441	38 792	41 158
Gewinnvortrag	615	777	1 191	1 244	1 291
Dividende je Aktie	6 %	6 %	6 % + 2 % Bonus	8 %	8 %**
	Fr. 21.—	Fr. 21.—	Fr. 28.—	Fr. 28.—	Fr. 28.—

Gestaltung: E. und M. Lenz, VSG, Zürich
 Druck: Druckerei Winterthur AG
 Photos: E. Saxer, Swissair, Comet, W. Wullschleger

* Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten genügt.
 ** Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung.