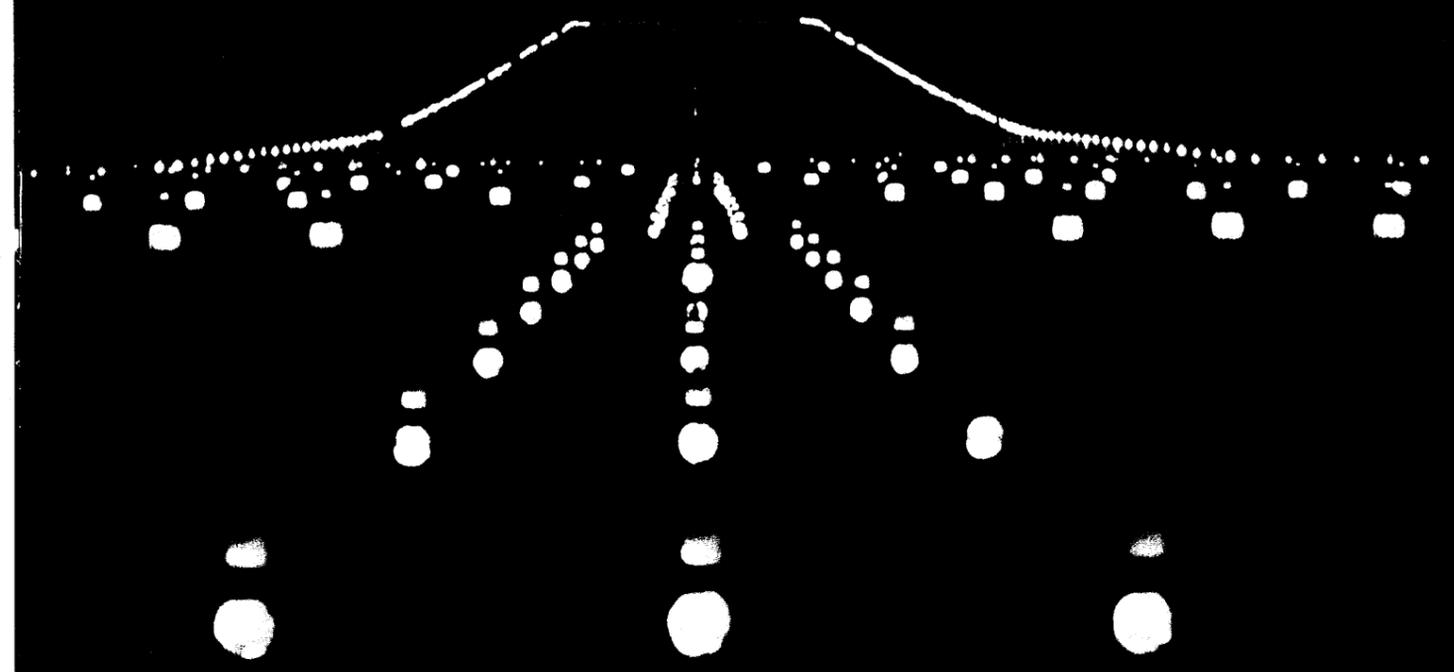


1968

SWISSAIR ✈





Das Jahr 1968 im Überblick

Verkehrsleistungen	1968	1967
Anzahl Flüge	56 392	52 234
Angebote tkm	797 708 014	650 971 852
Ausgelastete tkm	416 257 573	358 178 623
davon Passagier-tkm	298 513 033	276 060 417
Fracht-tkm	102 352 742	68 595 300
Post-tkm	15 391 798	13 522 906
Durchschnittliche Reise eines Passagiers, in km	1 102	1 279
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	52,2 %	55,0 %
Sitzplatzauslastung	53,1 %	56,7 %
Kosten und Ertrag	1968	1967
	Fr.	Fr.
Kosten ohne Abschreibungen	745 110 531	651 252 241
Gesamtertrag	882 182 531	770 800 241
Betriebsüberschuss	137 072 000	119 548 000
Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen	110 000 000	95 000 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	27 072 000	24 548 000
Dividende pro Aktie	28 *	28

* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Sehr geehrte Aktionäre,

Gleich wie andere Fluggesellschaften sah sich die Swissair 1968 einer härteren Belastungsprobe ausgesetzt als in den vorangegangenen Jahren. Es erfüllt uns aber mit Befriedigung, feststellen zu können, dass unsere Gesellschaft die für das Berichtsjahr gesteckten Ziele gesamthaft erreicht hat.

Der Passagierverkehr über den Nordatlantik verzeichnete diesmal nur eine geringe Zuwachsrate. Die offiziellen Aufforderungen an die Amerikaner, mit Reisen nach Europa Zurückhaltung zu üben, haben sich empfindlich ausgewirkt. Vom Wegbleiben zahlreicher Amerikaner ist der Verkehr innerhalb Europas, der ohnehin durch die Unruhen in verschiedenen Ländern wie auch durch die politischen Ereignisse in der Tschechoslowakei beeinträchtigt wurde, ebenfalls betroffen worden. Dass im Europaverkehr doch eine Ertragssteigerung von 15 Prozent erzielt wurde, darf man unter diesen Umständen als ein erfreuliches Resultat werten. In den meisten andern Regionen hat die Swissair gut gearbeitet. Einen unerwartet starken Aufschwung nahm der Luftfrachtverkehr; sein Anteil an den gesamten Transporteinnahmen hat sich deutlich erhöht.

Die fristgemäss abgelieferten neuen Flugzeuge der Typen DC-8-62 und DC-9-32 bewähren sich und haben die Wirtschaftlichkeit der Flotte verbessert. Nicht zu vermeiden war allerdings, dass vorübergehend ein etwas zu grosses Sitzplatzangebot entstand, insbesondere auf den Nordatlantikrouten und auf einigen Strecken unseres europäischen Netzes. Die Erhöhung des Angebots an Frachtraum hingegen kam gerade zur richtigen Zeit. Im Südamerikaverkehr konnten wir unseren Betrieb auf DC-8 umstellen; der gleiche Flugzeugtyp bedient zudem unsere neue Linie nach Ost- und Südafrika. Das gesamte Transportangebot ist im Vergleich zum Vorjahr um 23 Prozent auf 798 Millionen Tonnenkilometer angestiegen. Mit dieser kräftigen Erhöhung hielt die Nachfrage, wie erwartet, nicht ganz Schritt. Wir erzielten gegenüber 1967 immerhin eine Zunahme der verkauften Tonnenkilometer um 16 Prozent auf 416 Millionen, womit der mittlere Auslastungsgrad im Linienverkehr 52,2 Prozent erreichte, während er im Vorjahr 55 Prozent betragen hatte. Die Entwicklung der Ladekategorien verlief unterschiedlich: Während wir nur 11 Prozent

mehr Passagierkilometer verzeichneten als im Vorjahr – was die durchschnittliche Sitzbelegung von 56,7 Prozent auf 53,1 Prozent zurückgehen liess –, betrug die Zuwachsraten bei der Fracht 49 Prozent und bei der Post 14 Prozent. Die gesamten Verkehrserträge stiegen gegenüber dem Vorjahr um 77 Millionen Franken, blieben aber etwas unter den hochgesteckten Erwartungen. Dafür fielen einige Nebeneinnahmen ergiebiger aus.

Der Rückgang der Verkehrseinnahmen pro ausgelasteten Tonnenkilometer hat sich im Berichtsjahr, wenn auch verlangsamt, fortgesetzt, und wir müssen mit dieser Tendenz auch in Zukunft rechnen. Von wesentlicher Bedeutung ist deshalb, dass es uns gelungen ist, die Gesteungskosten pro angebotenen Tonnenkilometer erstmals seit drei Jahren wieder zu senken, und zwar von Fr. –.91 im Vorjahr auf Fr. –.85 im Berichtsjahr. Die grösseren und leistungsfähigeren Flugzeuge haben viel zu diesem Erfolg beigetragen. Im Jahre 1968 wurden zwei DC-8-62, eine DC-8-62F «Jet Trader» und dreizehn DC-9-32 in Dienst gestellt, während eine DC-8-32, ein Convair 990 «Coronado», fünf DC-9-15, die gemietete BAC-111, die restlichen Convair 440 «Metropolitans» sowie – auf Jahresende – drei Caravelles aus dem Betrieb ausschieden. Wir haben nun ausschliesslich Strahlflugzeuge im Einsatz.

Immer mehr beschäftigen uns die Vorbereitungen für den Einsatz der Grossflugzeuge Boeing 747. Im nächsten Jahrzehnt wird unser Betrieb viel höheren Anforderungen genügen müssen als bisher. Die im Berichtsjahr vereinbarte Verlängerung der bekannten Zusammenarbeit mit SAS um weitere zehn Jahre und die Ausdehnung der technisch-operationellen Zusammenarbeit auf die KLM werden uns die Lösung der Aufgabe sehr erleichtern.

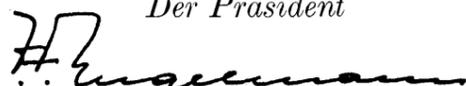
Der Kapitalbedarf unseres Unternehmens steigt weiter an. Vorsorglich haben wir deshalb Ende August 1968 eine neue Obligationenanleihe von 80 Millionen Franken aufgenommen, die erfreulicherweise wieder überzeichnet wurde. Daneben gewährten uns zwei Kantonalbanken ein langfristiges Darlehen von 50 Millionen Franken. Als nächste Schritte sehen wir eine Erhöhung des Aktienkapitals und die Ausgabe einer Wandelanleihe vor. Der Generalversammlung wird hierüber gesondert Antrag gestellt.

Unser Betriebsüberschuss des Geschäftsjahres 1968 beträgt 137 Millionen Franken. Nach Vornahme von Abschreibungen von 110 Millionen Franken verbleibt ein Reingewinn von 27 Millionen Franken. Damit hat unsere Gesellschaft einmal mehr ihre Leistungsfähigkeit bewiesen.

Zürich, den 19. März 1969

Namens des Verwaltungsrates

Der Präsident



(J. F. GUGELMANN)

Der Delegierte



(DR. W. BERCHTOLD)

Bemerkungen zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

Im Jahre 1968 haben wir 324 Millionen Franken in unser Anlagevermögen investiert. Auch die Beschaffung von Mitteln erreichte mit 372,6 Millionen Franken in einem Jahr eine in der Geschichte der Swissair noch nie dagewesene Höhe. Von dieser Summe stammen 155 Millionen Franken aus der Selbstfinanzierung. Da der Gesamtzugang an Mitteln grösser war als die Investitionen, konnten wir die bei den Banken angelegten Festgelder, die zusammen mit den Vorauszahlungen von 119 Millionen Franken für künftige Investitionen zur Verfügung stehen, um 33 Millionen Franken auf 88 Millionen Franken erhöhen.

Ein Überblick über die Beschaffung und Verwendung der Mittel ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

	Mio Fr.	Mio Fr.
Beschaffung der Mittel		
Selbstfinanzierung:		
Reingewinn	27,1	
Abschreibungen	110,0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen	18,1	155,2
Fremdfinanzierung:		
Obligationenanleihen	140,0	
Bankdarlehen	50,0	
Veränderung der übrigen Passiven	27,4	217,4
Gesamtzugang an Mitteln		372,6
Verwendung der Mittel		
Anlagevermögen:		
Flugzeugpark	269,8	
Erhöhung der Vorauszahlungen	3,7	
Übrige Anlagen	50,5	324,0
Umlaufvermögen:		
Flüssige Mittel	34,8	
Debitoren	24,7	
Übriges Umlaufvermögen	– 11,9	47,6
Diverse Aktiven:		1,0
Gesamtvermögenszuwachs		372,6
Diesem Vermögenszuwachs von		372,6
stehen folgende Vermögensverminderungen gegenüber:		
Abnahme der Aktiven (Abgänge)	14,3	
Abschreibungen	110,0	
Bewertungskorrekturen	– 2,3	122,0
Die Erhöhung der Bilanzsumme beträgt somit		250,6

Bilanz

Die Bilanzsumme hat im Berichtsjahr um 251 Millionen Franken auf 966 Millionen Franken zugenommen. Bei den Aktiven weist vor allem das

Bemerkungen zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

Im Jahre 1968 haben wir 324 Millionen Franken in unser Anlagevermögen investiert. Auch die Beschaffung von Mitteln erreichte mit 372,6 Millionen Franken in einem Jahr eine in der Geschichte der Swissair noch nie dagewesene Höhe. Von dieser Summe stammen 155 Millionen Franken aus der Selbstfinanzierung. Da der Gesamtzugang an Mitteln grösser war als die Investitionen, konnten wir die bei den Banken angelegten Festgelder, die zusammen mit den Vorauszahlungen von 119 Millionen Franken für künftige Investitionen zur Verfügung stehen, um 33 Millionen Franken auf 88 Millionen Franken erhöhen.

Ein Überblick über die Beschaffung und Verwendung der Mittel ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

	Mio Fr.	Mio Fr.
Beschaffung der Mittel		
Selbstfinanzierung:		
Reingewinn	27,1	
Abschreibungen	110,0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen	18,1	155,2
Fremdfinanzierung:		
Obligationenanleihen	140,0	
Bankdarlehen	50,0	
Veränderung der übrigen Passiven	27,4	217,4
Gesamtzugang an Mitteln		372,6
Verwendung der Mittel		
Anlagevermögen:		
Flugzeugpark	269,8	
Erhöhung der Vorauszahlungen	3,7	
Übrige Anlagen	50,5	324,0
Umlaufvermögen:		
Flüssige Mittel	34,8	
Debitoren	24,7	
Übriges Umlaufvermögen	- 11,9	47,6
Diverse Aktiven:		1,0
Gesamtvermögenszuwachs		372,6
Diesem <i>Vermögenszuwachs</i> von		372,6
stehen folgende <i>Vermögensverminderungen</i> gegenüber:		
Abnahme der Aktiven (Abgänge)	14,3	
Abschreibungen	110,0	
Bewertungskorrekturen	- 2,3	122,0
Die Erhöhung der Bilanzsumme beträgt somit		250,6

Bilanz

Die Bilanzsumme hat im Berichtsjahr um 251 Millionen Franken auf 966 Millionen Franken zugenommen. Bei den *Aktiven* weist vor allem das

Anlagevermögen einen namhaften Zuwachs auf. Trotz Vornahme von Abschreibungen im Betrage von 110 Millionen Franken ist der Buchwert des Anlagevermögens um 207 Millionen Franken gestiegen. Durch den Ausbau und die Modernisierung unserer Flotte hat sich der Anschaffungswert des Flugzeugparks von 611 Millionen Franken auf 841 Millionen Franken erhöht. Der Buchwert beträgt 390 Millionen Franken oder 46 Prozent des Anschaffungswertes. In diesem günstigen Verhältnis kommen die früher und im Berichtsjahr vorgenommenen Zusatzabschreibungen deutlich zum Ausdruck, betrüge doch der Buchwert unserer Flotte bei Berücksichtigung nur der normalen kalkulatorischen Abschreibungen 68 Prozent des Anschaffungswertes. Die aus dem Verkehr gezogenen, aber noch nicht verkauften vier Convair 440- und drei Caravelle-Flugzeuge sind in der Bilanz unter der Position Flugzeugpark mit dem Restbuchwert von einem Franken (Convair 440) beziehungsweise 10 Prozent des Anschaffungswertes (Caravelle) enthalten.

Die übrigen Positionen des Anlagevermögens weisen gleichfalls höhere Buchwerte auf als vor einem Jahr. Bei den Immobilien ist der Zuwachs im Vergleich mit früheren Jahren zwar mit rund 6 Millionen Franken verhältnismässig bescheiden ausgefallen. Mehr als verdoppelt hat sich hingegen der Buchwert der Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge; neben dem normalen Ersatz und Zuwachs sind daran vor allem der neue DC-8-62-Flugsimulator und das IBM-Computer-System 360/65 beteiligt. Der Buchwert der Beteiligungen ist um 2,5 Millionen Franken auf 4,5 Millionen Franken gestiegen. Insgesamt sind wir mit nominell 8,7 Millionen Franken an anderen Unternehmungen beteiligt, nämlich mit:

- 4,0 Millionen Franken an der Balair AG, Basel
- 3,2 Millionen Franken an Hotels
- 1,5 Millionen Franken an anderen Gesellschaften

Die Vorauszahlungen für Anlagen enthalten vertraglich vereinbarte Anzahlungen von 49 Millionen Franken und freiwillige Vorauszahlungen von 70 Millionen Franken, vor allem für später abzuliefernde Flugzeuge. Schliesslich weist auch der Buchwert des Umlaufvermögens eine namhafte Zunahme von 42 Millionen Franken auf. Mit Ausnahme der transitorischen Aktiven und der Wertschriften sind alle Positionen daran beteiligt.

Bei den *Passiven* weisen insbesondere die langfristigen Schulden einen starken Zuwachs auf. Die beiden Anleihen von 60 und 80 Millionen Franken erhöhten unsere Obligationenschuld auf 300 Millionen Franken. Hinzu kommt der langfristige Kredit von 50 Millionen Franken, den uns zwei Kantonalbanken zur Verfügung stellten. Die langfristigen Schulden stiegen damit insgesamt auf 359,5 Millionen Franken. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

- 30 Millionen Franken Obligationenanleihe 1956, rückzahlbar 1971
- 30 Millionen Franken Obligationenanleihe 1958, rückzahlbar 1973
- 50 Millionen Franken Obligationenanleihe 1960, rückzahlbar 1976
- 50 Millionen Franken Obligationenanleihe 1960, rückzahlbar 1978
- 60 Millionen Franken Obligationenanleihe 1968, rückzahlbar 1983
- 80 Millionen Franken Obligationenanleihe 1968, rückzahlbar 1984
- 50 Millionen Franken Bankkredite 1968, rückzahlbar 1978
- 9,5 Millionen Franken Darlehen der AHV 1959/60, ratenweise rückzahlbar bis 1973

Bilanz per 31. Dezember 1968
(vor Gewinnverteilung)

Aktiven	Anschaffungswert				Kumulative Abschreibungen bzw. Minderbewertung	Buchwert		Passiven	Buchwert	
	Anfangsbestand 1. 1. 1968	Zugang: Neuerwerb / Verschiebung	Abgang: Verkauf / Liquidation	Endbestand 31. 12. 1968		Fr.	%		Fr.	%
Anlagevermögen								Eigenkapital		
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen (Versicherungswert 151,39 Mio Fr.)	147 374 887	9 714 002	48 385	157 040 504	50 233 127	106 807 377		Aktienkapital		
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge (Versicherungswert 145,38 Mio Fr.)	93 613 801	37 844 957	8 027 494	123 431 264	68 067 246	55 364 018		Namensaktien	175 000 000	
Flugzeugpark								Inhaberaktien	43 750 000	
Flugzeuge	471 374 609	244 744 000	31 480 000	684 638 609	343 670 902	340 967 707		Reserven		
Reservetriebwerke und -motoren	33 109 786	2 531 195	333 856	35 307 125	23 961 515	11 345 610		Statutarische	26 000 000	
Flugzeugwechselteile *	101 828 347	26 904 513	9 882 632	118 850 228	82 729 915	36 120 313		Spezielle	25 000 000	
Halbfabrikate (Eigenaufträge) (Versicherungswert 869,33 Mio Fr.)	4 562 677 (610 875 419)	÷ 2 503 456 (271 676 252)	— (41 696 488)	2 059 221 (840 855 183)	— (450 362 332)	2 059 221 (390 492 851)		Total Eigenkapital	269 750 000	28
Beteiligungen	6 258 433	2 506 285	48 607	8 716 111	4 216 110	4 500 001		Fremdkapital		
Vorauszahlungen für Anlagen						118 592 010		Langfristige Schulden		
Total Anlagevermögen						675 756 257	70	Obligationenanleihen	300 000 000	
Umlaufvermögen								Darlehen der AHV	9 500 000	
Materialbestände * (Versicherungswert 41,18 Mio Fr.)	33 403 702	6 623 713	1 816 349	38 211 066	31 724 849	6 486 217		Bankdarlehen	50 000 000	
Debitoren und transitorische Aktiven						159 428 280		(359 500 000)		
Wertschriften	17 639 427	403 220	13 929 922	4 112 725	437 844	3 674 881		Mittel- und kurzfristige Schulden		
Flüssige Mittel								Dividenden und Obligationenzinsen	466 971	
Kassen und Postcheck						2 981 412		Kreditoren und transitorische Passiven	137 556 058	
Bankguthaben und Gelder unterwegs						18 732 268		Personaldepositenkasse	18 772 764	
Festgeldanlagen bei Banken						87 920 000		(156 795 793)		
Total Umlaufvermögen						279 223 058	29	Offene (verkaufte, aber noch nicht abgeflogene oder verrechnete) Passagen und Frachten	109 531 677	
Diverse Aktiven								Total Fremdkapital	625 827 470	65
Swissair-Eigenversicherung beim Bund						10 852 077		Diverse Passiven		
Barkautionen (geleistet)						645 348		Rückstellungen und Wertberichtigungen	40 320 808	
Total diverse Aktiven						11 497 425	1	Barkautionen (erhalten)	2 214 972	
						966 476 740	100	Total diverse Passiven	42 535 780	4
								Gewinnsaldo		
								Gewinnsaldo	28 363 490	3
									966 476 740	100
								Eventualverpflichtungen	Fr. 5 321 358	

* Zugang = Materialeingang ÷ Materialverbrauch
Abgang = Lagerliquidation

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1968

Aufwand		Ertrag		
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personalkosten			Gewinnvortrag vom Vorjahr	1 291 490
Saläre, spezielle Entschädigungen und übrige Personalkosten	242 558 806		Erträge:	
Personalversicherungen	<u>37 880 841</u>	280 439 647	Streckenerträge	700 309 035
Treibstoffkosten		72 321 596	Erträge aus Charter-, Sonder-, Rund- und Alpenflügen	5 141 660
Material- und Überholungskosten			Übrige Verkehrserträge	25 048 637
Eigener Materialaufwand für Flugzeuge	15 666 771		Einnahmen aus Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial	12 145 388
Leistungen von Dritten für Flugzeuge	17 585 149		Erträge aus Nebenleistungen	111 839 884
Leistungen für Dritte	12 395 461		Übrige Erträge	<u>27 697 927</u>
Übrige Materialkosten	<u>19 090 441</u>	64 737 822		882 182 531
Bodenorganisations-Fremdkosten		59 072 982		
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		27 901 826		
Bordbuffet- und diverse Passagierkosten, inkl. Materialkosten für Drittleistungen und Taxfree-Shops		44 263 861		
Versicherungskosten		15 019 964		
Liegenschaftskosten		17 742 225		
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten				
Finanzkosten	21 325 693			
Steuern	9 299 170			
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>36 786 694</u>	67 411 557		
Verbindungskosten		13 751 397		
Werbe- und diverse Verkaufskosten		22 402 150		
Provisionskosten		60 045 504		
Abschreibungen				
auf Immobilien, Betriebseinrichtungen, Werkzeugen, Mobiliar und Fahrzeugen	13 400 000			
auf Flugzeugpark und Ersatzteillager	<u>96 600 000</u>	110 000 000		
Gewinn- und Verlustkonto				
Gewinnvortrag vom Vorjahr	1 291 490			
Gewinn aus 1968	<u>27 072 000</u>	28 363 490		
		<u>883 474 021</u>		<u>883 474 021</u>

Das Eigenkapital erhöhte sich um 9,75 Millionen Franken, wovon 4,75 Millionen Franken der letztjährigen Äufnung der statutarischen Reserven entstammen; weitere 5 Millionen Franken konnten den speziellen Reserven aus verfallenen Passagen und Frachten und durch Auflösen eines Teils der in den Vorjahren gebildeten Rückstellungen zugewiesen werden. Der Buchwert des Anlagevermögens war Ende 1968 zu 93 Prozent durch Eigenkapital und langfristige Schulden gedeckt. Dabei sind die offenen Passagen und Frachten in der Höhe von 109,5 Millionen Franken nicht berücksichtigt. Am Zuwachs der mittel- und kurzfristigen Schulden sind die Kreditoren mit 25 Millionen Franken und die Personaldepositenkasse mit 2 Millionen Franken beteiligt. Schliesslich sind die Rückstellungen und Wertberichtigungen um 1,2 Millionen Franken auf 40,3 Millionen Franken gestiegen.

Gewinn- und Verlustrechnung

Mit 27,1 Millionen Franken übertrifft der *Reingewinn* des Berichtsjahres das Ergebnis des Vorjahres um 2,6 Millionen Franken. Dabei übersteigen die auf unseren Anlagen vorgenommenen *Abschreibungen* von 110 Millionen Franken ihrerseits den Vorjahresbetrag um 15 Millionen Franken. Der normale kalkulatorische Abschreibungsbedarf, ohne Berücksichtigung früher getätigter Zusatzabschreibungen, beziffert sich für das Jahr 1968 auf 81 Millionen Franken. Er basiert beim Flugzeugpark auf einer 10jährigen Abschreibungsdauer mit 10 Prozent Restwert. Dank den diesjährigen und früheren Zusatzabschreibungen haben wir erreicht, dass unsere Flugzeuge durchschnittlich in 6 Jahren auf den Restwert von 10 Prozent abgeschrieben werden. Auch die Abschreibungsdauer für die übrigen Anlagegegenstände hat sich wesentlich verkürzen lassen.

Der *Betriebsüberschuss* von 137,1 Millionen Franken darf als gut bewertet werden. Er entspricht praktisch der im Budget enthaltenen Zielsetzung.

Hinsichtlich der Kosten- und Ertragsentwicklung dürfen wir folgendes hervorheben:

Die *Gesamtkosten* ohne Abschreibungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 93,9 Millionen Franken oder 14,4 Prozent erhöht. Absolut gesehen beanspruchten wiederum die Personalkosten den grössten Anteil an dieser Kostensteigerung. Die Aufwendungen für unser Personal stiegen im Jahre 1968 um 39,4 Millionen Franken oder 16,3 Prozent. Zu dieser starken Erhöhung führten neben der Bestandesvermehrung von nahezu 9 Prozent die dem Personal Ende 1967 gewährte Reallohnerrhöhung und der Teuerungsausgleich. Daneben verzeichnen vor allem die Finanz- und Steuerkosten, die Bodenorganisationsfremdkosten sowie die Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial namhafte Mehrbelastungen. Bei den Finanz- und Steuerkosten, die um 11,2 Millionen Franken oder 58 Prozent gestiegen sind, fielen die Finanzierungskosten und die höheren Zinsbelastungen aus der Beschaffung weiterer langfristiger Fremdkapitalien ins Gewicht. Da die uns zugeflossenen zusätzlichen Mittel erst zum Teil für Investitionen benötigt wurden, der Rest aber zu günstigen Bedingungen zinsbringend angelegt werden konnte, sind andererseits auch die Zinserträge gegenüber dem Vorjahr stark gestiegen. Die Zuwachsrate von 16,8 Prozent bei den Bodenorganisationsfremdkosten wurde sowohl durch die Zunahme der Flugzeugbewegungen als auch durch höhere Landtaxen und Abfertigungsgebühren bestimmt. Bei den Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial ist die Erhöhung von 26,9 Prozent zum Teil auf die nunmehr beendete Miete von fünf DC-9-15 von McDonnell

Douglas zurückzuführen. Ferner ist mit dem Einsatz der dritten F-27 «Friendship» die der Balair zu bezahlende Entschädigung für Dienste in unserem Auftrag gestiegen. Bei den Material- und Überholungskosten ist der Zuwachs mit 2,9 Prozent erfreulich gering ausgefallen. In dieser Entwicklung zeigt sich das Resultat jahrelanger Rationalisierungsanstrengungen, aber auch der verhältnismässig geringe technische Aufwand für die neu abgelieferten Flugzeuge.

Werden von den Gesamtkosten die Aufwendungen für die Nebenleistungen abgezogen, so ergibt sich für den Flugbetrieb eine Kostensteigerung von 74,1 Millionen Franken oder 12,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Pro angebotenen Tonnenkilometer dagegen konnten die Gestehungskosten um 8 Prozent auf Fr. —.85 gesenkt werden. Obschon gleichzeitig das Ertragsniveau auch etwas zurückging, sank die zur vollen Kostendeckung notwendige Auslastung (Nutzwelle) von 51,8 Prozent auf 49,9 Prozent. Damit haben wir für die kommenden Jahre eine günstige Ausgangsbasis gewonnen.

Die *Gesamterträge* sind im Vergleich zum Vorjahr um 111 Millionen Franken oder 14,5 Prozent auf 882 Millionen Franken gestiegen. Von diesem Zuwachs entfielen 77 Millionen Franken auf die Streckenerträge, welche damit 700,3 Millionen Franken betragen. In den einzelnen Gebieten sind folgende Veränderungen zu verzeichnen:

Gebiete	Streckenerträge 1968 in Mio Fr.	Veränderung gegenüber 1967	
		in Mio Fr.	in Prozent
Europa	277,1	+36,7	+15
Nordatlantik	195,6	+11,9	+6
Südatlantik	38,8	+8,2	+27
Mittlerer Osten	69,9	+10,4	+18
Ferner Osten	74,6	-3,2	-4
Afrika	44,3	+12,9	+41

(Poolergebnisse in den Erträgen berücksichtigt)

Der unerwartet starke Aufschwung der Frachttransporte, die uns eine Ertragssteigerung von 18,9 Millionen Franken oder 31 Prozent einbrachten, ließ ihren Anteil an den gesamten Streckenerträgen von 9,9 auf 11,5 Prozent ansteigen. Der Anteil der Passagen ist auf 83,5 Prozent zurückgegangen, derjenige der Post mit 5 Prozent konstant geblieben. Die Einnahmen aus der Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial haben sich mehr als verdreifacht. Dieser starke Zuwachs ist vor allem bedingt durch die Vermietung eines Convair 990 «Coronado» an die Balair und die Mietbeträge, die uns das SAS für fünf vorübergehend überlassene DC-9-32 zu bezahlen hatte. Auch die Nebenleistungen brachten wiederum erhebliche Mehrerträge. Insgesamt flossen uns unter diesem Titel im Berichtsjahr 111,8 Millionen Franken zu, 23,1 Millionen Franken oder 26 Prozent mehr als im Vorjahr. An dieser erfreulichen Entwicklung sind alle Sparten der Nebenleistungen beteiligt. Die Position «Übrige Erträge» enthält unter anderem Buchgewinne aus dem Verkauf von zwei Convair 440 und einer DC-8-32 sowie von Reservematerial. Auch die Zinserträge von 10,1 Millionen Franken sind darin enthalten.

Douglas zurückzuführen. Ferner ist mit dem Einsatz der dritten F-27 «Friendship» die der Balair zu bezahlende Entschädigung für Dienste in unserem Auftrag gestiegen. Bei den Material- und Überholungskosten ist der Zuwachs mit 2,9 Prozent erfreulich gering ausgefallen. In dieser Entwicklung zeigt sich das Resultat jahrelanger Rationalisierungsanstrengungen, aber auch der verhältnismässig geringe technische Aufwand für die neu abgelieferten Flugzeuge.

Werden von den Gesamtkosten die Aufwendungen für die Nebenleistungen abgezogen, so ergibt sich für den Flugbetrieb eine Kostensteigerung von 74,1 Millionen Franken oder 12,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Pro angebotenen Tonnenkilometer dagegen konnten die Gestehungskosten um 8 Prozent auf Fr. —.85 gesenkt werden. Obschon gleichzeitig das Ertragsniveau auch etwas zurückging, sank die zur vollen Kostendeckung notwendige Auslastung (Nutzschwelle) von 51,8 Prozent auf 49,9 Prozent. Damit haben wir für die kommenden Jahre eine günstige Ausgangsbasis gewonnen.

Die *Gesamterträge* sind im Vergleich zum Vorjahr um 111 Millionen Franken oder 14,5 Prozent auf 882 Millionen Franken gestiegen. Von diesem Zuwachs entfielen 77 Millionen Franken auf die Streckenerträge, welche damit 700,3 Millionen Franken betragen. In den einzelnen Gebieten sind folgende Veränderungen zu verzeichnen:

Gebiete	Streckenerträge 1968 in Mio Fr.	Veränderung gegenüber 1967	
		in Mio Fr.	in Prozent
Europa	277,1	+36,7	+15
Nordatlantik	195,6	+11,9	+6
Südatlantik	38,8	+8,2	+27
Mittlerer Osten	69,9	+10,4	+18
Ferner Osten	74,6	-3,2	-4
Afrika	44,3	+12,9	+41

(Poolergebnisse in den Erträgen berücksichtigt)

Der unerwartet starke Aufschwung der Frachttransporte, die uns eine Ertragssteigerung von 18,9 Millionen Franken oder 31 Prozent einbrachten, ließ ihren Anteil an den gesamten Streckenerträgen von 9,9 auf 11,5 Prozent ansteigen. Der Anteil der Passagen ist auf 83,5 Prozent zurückgegangen, derjenige der Post mit 5 Prozent konstant geblieben. Die Einnahmen aus der Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial haben sich mehr als verdreifacht. Dieser starke Zuwachs ist vor allem bedingt durch die Vermietung eines Convair 990 «Coronado» an die Balair und die Mietbeträge, die uns das SAS für fünf vorübergehend überlassene DC-9-32 zu bezahlen hatte. Auch die Nebenleistungen brachten wiederum erhebliche Mehrerträge. Insgesamt flossen uns unter diesem Titel im Berichtsjahr 111,8 Millionen Franken zu, 23,1 Millionen Franken oder 26 Prozent mehr als im Vorjahr. An dieser erfreulichen Entwicklung sind alle Sparten der Nebenleistungen beteiligt. Die Position «Übrige Erträge» enthält unter anderem Buchgewinne aus dem Verkauf von zwei Convair 440 und einer DC-8-32 sowie von Reservematerial. Auch die Zinserträge von 10,1 Millionen Franken sind darin enthalten.

Anträge des Verwaltungsrates

Zum Jahresabschluss unterbreitet der Verwaltungsrat der Generalversammlung folgende Anträge zur Beschlussfassung:

- den vorliegenden Jahresbericht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1968 zu genehmigen;
- den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1968 Entlastung zu erteilen;
- vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1968 von folgende Zuweisungen vorzunehmen:

	Fr.	Fr.
		27 072 000
a) an den statutarischen Reservefonds	5 000 000	
b) an Fürsorgeeinrichtungen für das Personal der Swissair	4 000 000	9 000 000
vom verbleibenden Gewinn von		18 072 000
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1968		1 291 490
insgesamt somit von		19 363 490
c) eine Dividende von brutto 28 Franken pro Aktie, abzüglich 30% Verrechnungssteuer, auszurichten, zahlbar vom 28. April 1969 an gegen Coupon Nr. 25		17 500 000
d) den Saldo von		1 863 490
auf neue Rechnung vorzutragen.		

Zürich, den 19. März 1969

Namens des Verwaltungsrates
Der Präsident:
J. F. Gugelmann

Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1968 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellen fest, dass

- die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen,
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfungen beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ferner bestätigen wir, dass der Vorschlag des Verwaltungsrates über die Gewinnverwendung Gesetz und Statuten entspricht.

Zürich, den 20. März 1969

Schweizerische Treuhandgesellschaft
Fehlmann ppa. Rau

Vergleich der Ergebnisse in den letzten fünf Jahren

	1964	1965	1966	1967	1968	
Verkehrsleistungen						
Flugstunden	76 596	80 609	84 458	88 911	96 006	
Angebotene tkm	in 1000	493 525	546 589	590 292	650 972	797 708
Ausgelastete tkm	in 1000	256 485	292 229	326 914	358 179	416 258
Ausgelastete Passagier-tkm	in 1000	200 254	223 826	246 194	276 060	298 513
Ausgelastete Fracht-tkm	in 1000	45 267	56 425	68 270	68 596	102 353
Ausgelastete Post-tkm	in 1000	10 964	11 978	12 450	13 523	15 392
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs		52,3 %	53,6 %	55,4 %	55,0 %	52,2 %
Nutzwelle *		48,3 %	47,5 %	49,2 %	51,8 %	49,9 %
Flugbetriebskosten je offerierten tkm		-.89	-.85	-.88	-.91	-.85
Sitzplatzbelegung		54,0 %	54,7 %	55,8 %	56,7 %	53,1 %
Personalbestand per Ende Jahr						
		8 682	8 922	9 408	10 356	11 185
Kosten und Erträge in 1000 Franken						
Verkehrserträge		490 765	542 710	605 095	653 527	730 499
Übrige Erträge		75 169	90 598	94 875	117 273	151 683
Gesamterträge		565 934	633 308	699 970	770 800	882 182
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)		475 612	511 003	566 418	651 252	745 110
Betriebsüberschuss		90 322	122 305	133 552	119 548	137 072
Abschreibungen		75 460	103 691	110 900	95 000	110 000
Reinergebnis		14 862	18 614	22 652	24 548	27 072
Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung) in 1000 Franken						
Bilanzsumme		520 533	550 081	612 296	715 863	966 477
Aktiven						
Anlagevermögen		349 055	336 283	359 326	468 419	675 756
Umlaufvermögen		163 977	204 508	243 137	236 886	279 223
Diverse Aktiven		7 501	9 290	9 833	10 558	11 498
Passiven						
Aktienkapital		140 000	140 000	175 000	218 750	218 750
Reserven		16 000	21 000	30 000	46 000	56 000**
Fremdkapital		337 816	355 449	367 260	408 664	647 328**
Diverse Passiven		25 940	32 441	38 792	41 158	42 536
Gewinnvortrag		777	1 191	1 244	1 291	1 863**
Dividende je Aktie		Fr. 21.-	Fr. 21.-	Fr. 28.-	Fr. 28.-	Fr. 28.-**
			+ Fr. 7.-			
			Bonus			

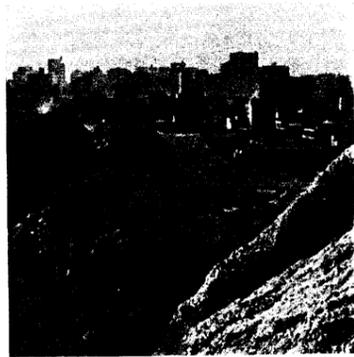
* Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist
 ** Nach Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates



Verkehr und Verkauf

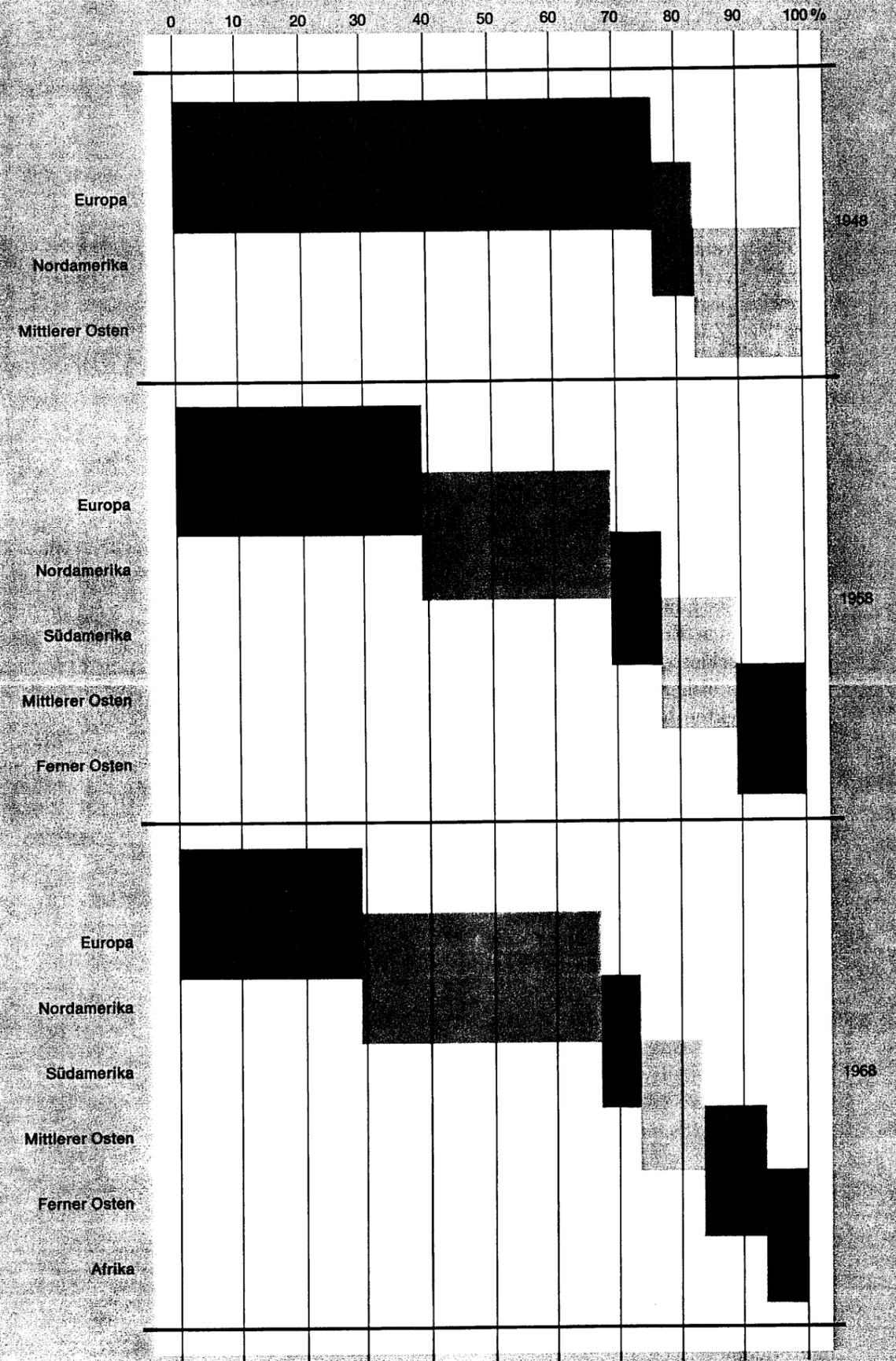
Die eingangs erwähnten wirtschaftlichen und politischen Störungen haben im Berichtsjahr die Entwicklung des *Passagierverkehrs* gedämpft. Einmal mehr wurde daher unsere Verkaufsorganisation vor schwierige Aufgaben gestellt. In *Europa* gelang es unter Ausnützung der gesteigerten Leistungsfähigkeit unserer Kurzstreckenflotte, schliesslich recht nahe an die Budgetziele heranzukommen. Erfreulich war die Zunahme des Englandverkehrs; gut entwickelt hat sich auch die Linie Genf-Paris. Im ganzen ergab sich in *Europa*, bei beträchtlich erhöhtem Platzangebot, eine schwächere Sitzauslastung als im Vorjahr. Zum leicht verminderten Verlust aus dem Betrieb der europäischen Linien haben die als Zubringerdienste notwendigen, aber notorisch defizitären Flüge im schweizerischen Binnenverkehr erheblich beigetragen. Auf stärkere Hindernisse stiessen unsere korrektiven Massnahmen im *Nordatlantikverkehr*. Wir bemühten uns sehr, den Ausfall an amerikanischen Fluggästen durch vermehrten Verkehr von *Europa* nach *Nordamerika* zu kompensieren, doch gelang dies nicht im erwünschten Ausmass, zumal wir im Vorjahr mehrere tausend Passagiere zum Besuch der EXPO nach Montreal befördert hatten. Ein unfreiwilliger Frequenzabbau auf der Linie über Lissabon und die noch schwachen Ergebnisse der Kurse via Frankfurt nach New York trugen mit dazu bei, dass unser gesamter Passagierverkehr über den Nordatlantik gegenüber 1967 um nur 1.8 Prozent zunahm und der Flugbetriebserfolg in diesem Sektor deutlich zurückging. – Der Verkehr auf unserer *Südatlantikklinie* stand im Zeichen der Ablösung der Convair 990 «Coronados» durch die DC-8, die eine Erhöhung unseres Angebotes um rund 50 Prozent mit sich brachte. Erwartungsgemäss hat sich der Verkehr nicht sofort im gleichen Masse belebt. Trotzdem war der Verkaufserfolg befriedigend, und da gleichzeitig die Gestehungskosten pro Tonnenkilometer zurückgingen, ergab sich ein beträchtlich höherer Flugbetriebserfolg. – Im *Mittleren Osten* beruhigte sich – relativ betrachtet – die Lage etwas, was bei fast unverändertem Flugprogramm eine ansehnliche Verkehrszunahme gegenüber dem Kriegsjahr 1967 und entsprechend bessere Ergebnisse bewirkte. Weniger günstig entwickelte sich der Passagierverkehr nach dem *Fernen Osten*, wo uns die aktiver auftretenden lokalen Gesellschaften, wie auch grosse Konkurrenten mit kürzeren Flugrouten, etwelche Probleme aufgaben. Wir erwarten eine Verkehrszunahme aus der 1969 beginnenden Umstellung auf DC-8-Flugzeuge in diesem Gebiet, wo wir überdies unsere Dienste um eine neue Verbindung über Bombay und Colombo nach Singapore erweitern werden. – Trotz da und dort gestörten Verhältnissen in *Afrika* erzielten wir in dieser Region einen guten Erfolg, wozu die neue Route nach Ostafrika und Johannesburg einen positiven Beitrag geleistet hat. Die Dienste nach dem afrikanischen Kontinent nehmen in unserem Liniennetz einen immer wichtigeren Platz ein.

Die Zunahme des *Frachtverkehrs* übertraf alle Erwartungen; es gibt dazu in der Vergangenheit überhaupt keine Parallele. Die wesentlich höheren Einnahmen aus dem Gütertransport haben einen Teil der Ausfälle im Passagiergeschäft ausgeglichen. Im Nordatlantikverkehr war die



Johannesburg, das wir seit 1968 wieder anfliegen, verdankt seine Entstehung den Goldminen. Ihre Schutthügel ragen bis in die Stadt hinein.

Verteilung des Transportangebots auf die Verkehrsgebiete



Entwicklung so explosiv, dass nicht einmal die neu eingesetzte DC-8 «Jet Trader» genügte, um der Nachfrage völlig zu entsprechen. Mangel an Frachtkapazität auf der Fernroute führte zu einer fühlbaren Verkehrsabwanderung zu anderen Gesellschaften. Der Einsatz von DC-8-Flugzeugen wird auch für den Frachtverkehr in diesem Gebiet Erleichterung schaffen. Unsere Ertragserwartungen wurden auch auf dem Gebiet der *Postbeförderung* übertroffen. Es gelang uns, den Zuwachs bei der Post gegenüber den letzten Jahren etwas zu steigern.

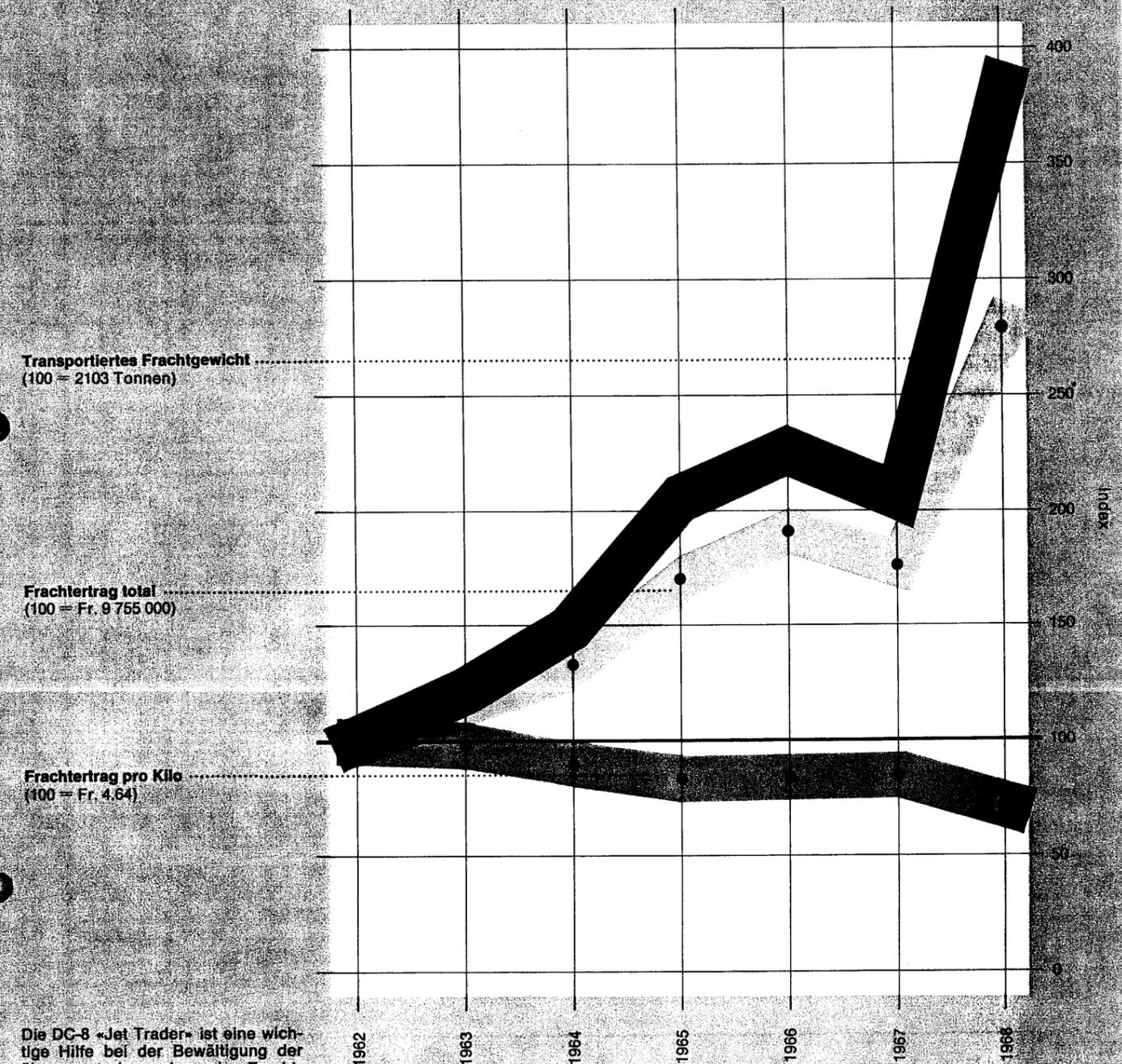


Obwohl auch der Frachtverlad immer mehr automatisiert wird, besteht Gewähr dafür, dass besonders empfindlichen Gütern individuelle Sorgfalt zukommt.

Rasch sich ändernde Marktverhältnisse, vor allem aber auch das vor uns liegende Zeitalter der Grossflugzeuge, zwingen uns, neue Wege der Marktpolitik zu suchen. Sicher dürfen wir uns nicht auf die nachlassende Zugkraft veralteter Schlagworte, etwa von der Schweiz als Drehscheibe Europas, verlassen. Manche Gegebenheiten ausserhalb unseres Einflussbereiches begünstigen eher die Luftverkehrsgesellschaften grosser Länder. Der Zug zum Massentourismus wie auch die Bedeutung der Schweiz als Handelszentrum und als Ferienland lassen sich aber noch vermehrt unseren Zwecken dienstbar machen, wenn die dafür notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden. So haben wir uns innerhalb der IATA energisch für die mittlerweile beschlossene Einführung neuer Tarifklassen für Gruppenreisen im Nordatlantikverkehr eingesetzt. Diese Tarife liegen so niedrig, dass sie unsere Konkurrenzfähigkeit im Massentourismus zwischen Nordamerika und Europa erheblich verbessern werden. Allerdings kann, wegen der fortlaufenden Geldentwertung, eine weitere generelle Senkung der Flugpreise nicht in Frage kommen. Es handelt sich um eine Differenzierung, in deren Rahmen auch einzelne Erhöhungen nicht zu umgehen sind. – Wir haben uns ferner entschlossen, bei der Behebung des Hotelbettenmangels in Zürich aktiver als bisher mitzuwirken. Heute ist die Swissair an drei Zürcher Hotelprojekten beteiligt. Diese Häuser werden zusammen an die 1500 Betten und die notwendigen Konferenzräume aufweisen; ihre Eröffnung ist für die Jahre 1970, 1971 und 1972 vorgesehen. Darüber hinaus streben wir an – zunächst in Zürich –, eine Zusammenarbeit zwischen Hotels und Swissair in der Reservation und später auch in der Werbung und auf weiteren Gebieten zu erreichen. Zeichnet sich beim Bettenangebot der oberen und obersten Preisklasse eine Besserung ab, so müssen wir uns vermehrt noch um Unterkunftsöglichkeiten für gemässigtere Ansprüche bemühen. Mit diesem Ziel beteiligt sich die Swissair an einer Studiengesellschaft, welche die Errichtung von Hotels der oberen Mittelklasse in verschiedenen europäischen Städten unter lokaler Beteiligung verfolgt. Gerne sähen wir es auch, wenn unser Land vermehrt als Zentrum, Ausgangs- oder Endpunkt für Europareisen überseeischer Touristen gewählt würde. Viele Reiseorganisatoren nehmen aber preisgünstige Arrangements im Busreiseverkehr zum Anlass, ihre Programme ausserhalb der Schweiz durchzuführen.

Die Entwicklung des sogenannten Kettencharterverkehrs, der den eigentlichen Linienverkehr zu unterwandern droht, wird von uns mit ständiger Aufmerksamkeit verfolgt. Einerseits haben die zahlreichen Zusammenbrüche von Chartergesellschaften in jüngster Vergangenheit gezeigt, dass auch solche Unternehmungen die Gebote der wirtschaftlichen Vernunft auf die Dauer nicht missachten können. Andererseits schalten sich nun amerikanische Gesellschaften, die über reichliche Finanzierungs-

Entwicklung des Frachttransportes auf Swissair-Flugzeugen über den Nordatlantik



Die DC-8 «Jet Trader» ist eine wichtige Hilfe bei der Bewältigung der überaus stark zunehmenden Frachttransporte.



In den Jahren 1963–1968 hat die Swissair zusätzliche Fracht durch andere Gesellschaften transportieren lassen.

quellen verfügen, vermehrt in den interkontinentalen Kettenverkehr ein. Das Problem, wie die Wettbewerbsbedingungen zwischen Linien- und Kettenverkehr zu ordnen sind, löst sich nicht von selber, sondern wird sich immer schärfer stellen.

Mit der Überlassung eines Strahlflugzeuges vom Typ CV-990 «Coronado» an die Balair haben wir die Zusammenarbeit mit dieser Gesellschaft verstärkt. Sie versieht nach wie vor zu unserer Zufriedenheit gewisse Kurzstreckendienste in unserem Auftrag.

Im Rahmen des Ausbaus unserer Verkaufstätigkeit im Ausland – über 70 Prozent unserer Verkehrseinnahmen bringen wir jenseits unserer Landesgrenzen auf – haben wir neue Vertretungen in Denver und Dar es Salaam geschaffen, ferner Verkaufsstellen in Durban, Kapstadt und Jerusalem. Neue oder umgestaltete Verkaufsräume bezogen wir in Frankfurt, Wien, Oslo, Mailand, Prag, Johannesburg, Nairobi, Dakar. Dar es Salaam, Jerusalem und Singapore. Hatten die Schweizerische Verkehrszentrale und die Swissair schon bisher ihre Tätigkeit in geeigneten Fällen aufeinander abgestimmt, so soll unsere Auslandorganisation in Zukunft noch vermehrt in den Dienst dieser Zusammenarbeit gestellt werden.



Unsere Passagiere finden die neue «Lunchbox», die wir auf gewissen Europastrecken abgeben, zweckmässig und praktisch.

Flotte und Betrieb

Die Veränderungen im Bestand unserer *Flotte*, über die im einzelnen die Grafik rechts Aufschluss gibt, sind gekennzeichnet durch das Ausscheiden der letzten Kolbenmotorflugzeuge und durch den Zugang weiterer DC-8- und DC-9-Einheiten. Für die Schulung unseres Pilotennachwuchses stehen derzeit bei der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) 5 Piaggio- und 8 SIAT-Kleinflugzeuge im Dienst, während die DC-3 nun auch hierfür ausscheiden.

Im ganzen verlief der kommerzielle *Flugbetrieb* ohne schwerwiegende Störungen. Vor allem die starken Schneefälle im Januar, dann aber auch der Streik des Flugsicherungspersonals in Frankreich im Mai und Juni führten indessen dazu, dass wir lediglich 96,3 Prozent aller geplanten

Zur sorgfältigen Ausbildung unserer Hostessen gehört auch die Vertrautheit mit der Notausrüstung unserer Flugzeuge.



Zusammensetzung der Flotte im kommerziellen Einsatz der Swissair

	Bestand 31. Dezember 1968 ● Zugänge 1968	1968 ausgeschieden	Bestellte, aber noch nicht gelieferte Einheiten
CV-440 Metropolitan		● ● ● ● ● ●	
SE-210 Caravelle	● ● ● ●	● ● ●	
DC-9-15		● ● ● ● ●	
DC-9-32	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●		● ●
DC-9-33 F			●
CV-990 Coronado	● ● ● ● ● ● ●	●	
DC-9-32		●	
DC-9-53	● ●		
DC-9-62	● ● ●		● ●
DC-9-62 F	●		●
Boeing 747			● ●

Abflüge (im Vorjahr 97,2 Prozent) durchführen konnten. Ähnliche Gründe und dazu betriebliche Anfangsschwierigkeiten im neuen Flughafengebäude in Genf, die Verkehrsüberlastung der Flughäfen in New York und Chicago und der Bummelstreik des Flugsicherungspersonals in Deutschland bewirkten, dass nur 79,2 Prozent (im Vorjahr 84,8 Prozent) der Flüge mit einer Verspätung von nicht mehr als 15 Minuten ihr Ziel erreichten. Der schrittweise durchgeführte Ausbau der Flugzeuginstrumentierung für schlechte Sichtverhältnisse und die entsprechende Ausrüstung der Flughäfen sind zwar kostspielig, fördern aber die Regelmässigkeit des Flugbetriebes in Nebelperioden und haben uns bereits beträchtliche Einbussen erspart.

Bei der *Bedienung der Passagiere* an Bord unserer Flugzeuge standen wir – und an vorderster Front unser Kabinenpersonal – vor der schwierigen Aufgabe, die zusammengeschrumpften Flugzeiten im Europaverkehr zu berücksichtigen, dabei aber unseren traditionellen Servicestandard zu wahren. Die in diesem Zusammenhang auf gewissen Kurzstrecken eingeführte «Lunchbox» fand bei unseren Fluggästen sehr guten Anklang.

Die alle Prognosen übertreffende Entwicklung des *Frachtverkehrs* stellte auch unsere Bodendienste, namentlich in Zürich, Genf und New York, vor ausserordentliche Probleme, die sich, wie zum Beispiel die Raumnot, nicht über Nacht beseitigen lassen. Unseren Kunden gebührt Dank für das Verständnis, das sie uns in dieser Lage entgegengebracht haben.

Die *Schweizerische Luftverkehrsschule* vollendete 1968 ihr 10. Betriebsjahr. Von den in dieser Zeit aufgenommenen 299 Schülern – davon 42 allein im Jahre 1968 – konnte die Swissair deren 246 als angehende Copiloten übernehmen. Dieser Ausbildungserfolg zeugt für die Qualität der angewandten Auswahl- und Schulungsverfahren. Die beharrliche Werbung für den Verkehrspilotenberuf trägt ihre Früchte, kann doch heute der grösste Teil des Besatzungsnachwuchses im Inland rekrutiert werden.

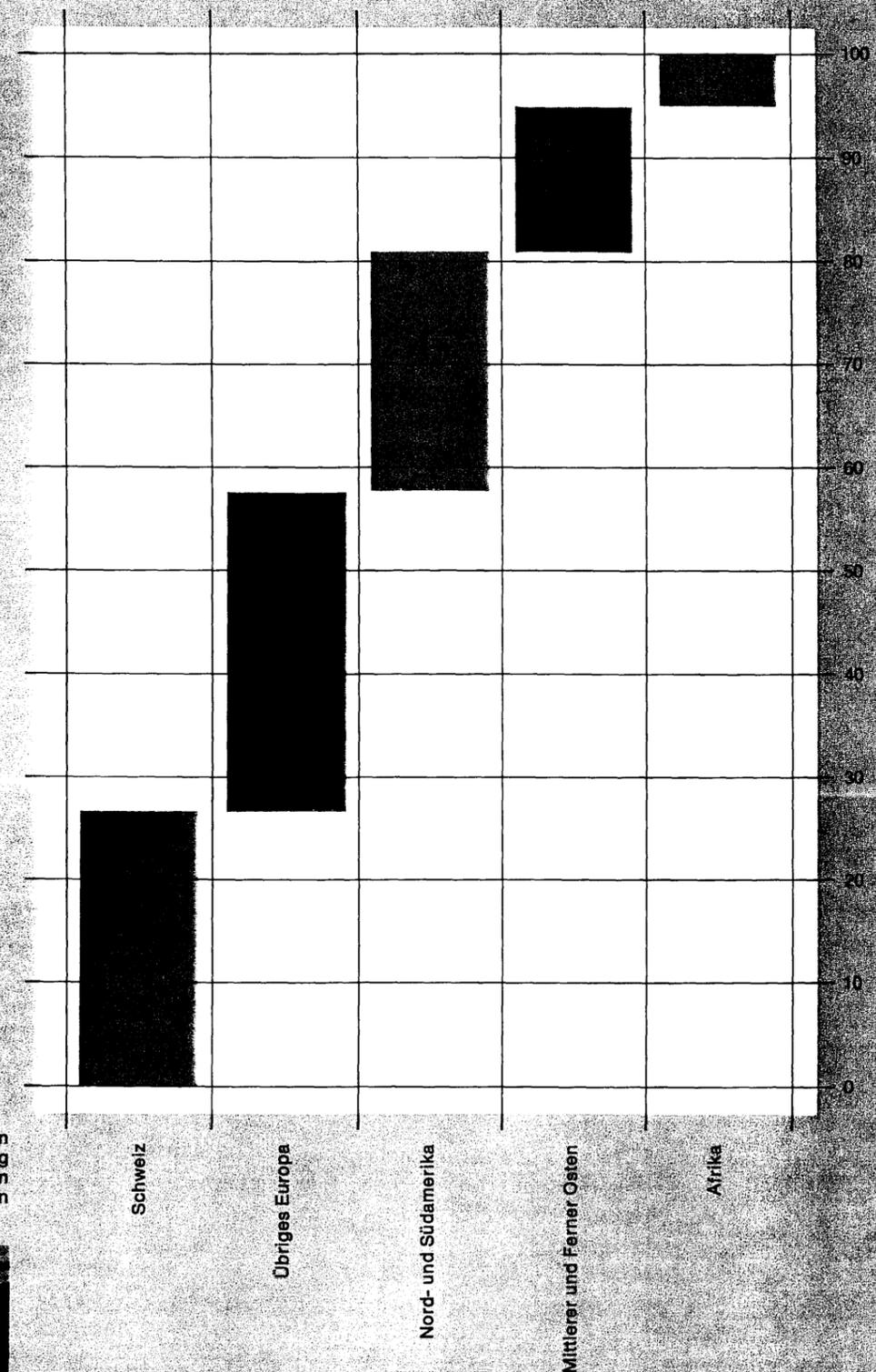
Unser *technischer Betrieb* hat die Eingliederung der neuen Flugzeuge erfolgreich bewältigt. Als erfreulich ist die Tatsache zu vermerken, dass beim Einsatz der DC-9 von Anfang an eine besonders hohe Regelmässigkeit erzielt wurde. Da unsere Coronados immer mehr im Mittel- und Kurzstreckenverkehr eingesetzt werden, sehen wir vor, die Sitzkapazität dieser Flugzeuge von 100 auf 121 Sitze zu erhöhen.

Unsere grossen *Automatisierungsprojekte* verwirklichen sich planmässig. Auf dem Flughafen Genf sind nun, wie in Zürich, die Ladeberechnung und die Erstellung der Ladepapiere automatisiert; damit ist die erste Phase der «Real Time»-Verarbeitung abgeschlossen. Im Frühjahr 1968 wurden die leistungsfähigen Systeme IBM 360/65 installiert. Gross war unser Arbeitsaufwand im Hinblick auf die nächste Stufe: Die automatische Platzreservation soll ab Frühjahr 1969 schrittweise in Betrieb genommen werden. Auf dem Gebiet der kommerziell-technischen Aufgaben bereiten wir insbesondere automatisierte Verfahren für die Materialbewirtschaftung vor.



Die Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS), die wir im Auftrage des Bundes betreiben, vermittelt die Basis für die berufliche Laufbahn unserer Linienpiloten.

Auftellung der Einnahmen aus Flugscheinverkäufen auf die Verkaufsgebiete



Auch unser Luftreisebüro in Wien vermittelt nach seiner Neugestaltung nun jenen Eindruck, den wir in allen unseren neueren Verkaufsräumen erwecken möchten.



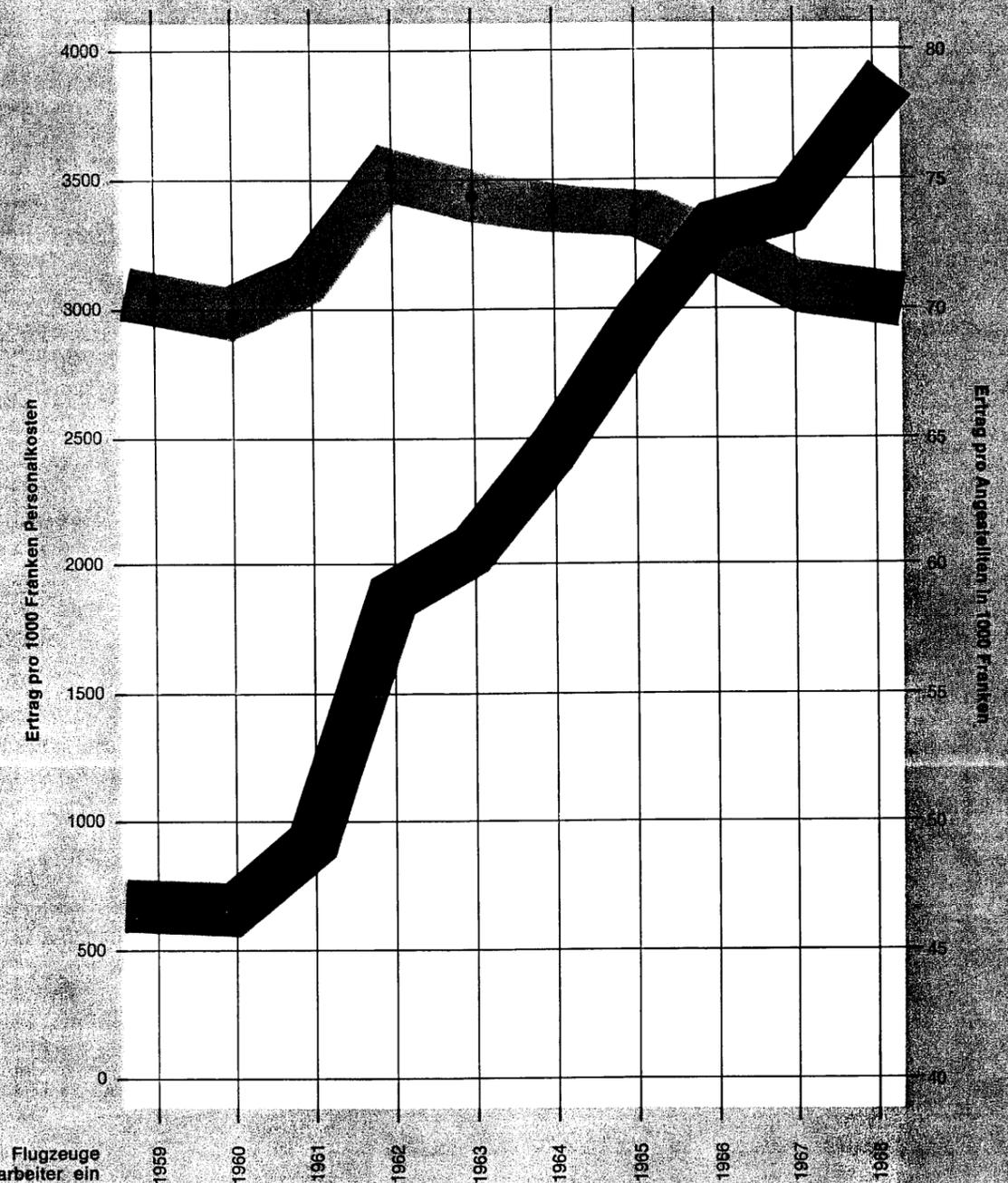
Personelles

Der Personalbestand der Swissair ist von 10356 Mitarbeitern Ende Dezember 1967 auf 11185 Ende Dezember 1968 angestiegen. Der Zuwachs beträgt somit 8 Prozent, verglichen mit einer Zunahme der angebotenen Tonnenkilometer um 23 Prozent. Angesichts des steigenden Investitionsaufwands sollte dieses Verhältnis in Zukunft noch günstiger werden. Mit Befriedigung dürfen wir vermerken, dass der Personalwechsel nur 11 Prozent des Bestandes betrug. Dem Unternehmen bleibt damit ein grosses Erfahrungspotential erhalten. Die Vertragsverhandlungen mit den Verbänden des Bodenpersonals im Herbst konnten rasch und in gutem Einvernehmen abgeschlossen werden. Sie brachten neben dem vollen Teuerungsausgleich und gezielten Lohnerhöhungen bei zahlreichen Funktionen eine grundsätzliche Neuerung für Mitarbeiter mit unregelmässiger Arbeitszeit: Diese erhalten neben den üblichen Zulagen bis zu fünf zusätzliche freie Tage im Jahr. Mit den beiden Pilotenverbänden schlossen wir zu Beginn des Berichtsjahres eine bis Ende 1969 geltende Vereinbarung ab, die unsere Aufwendungen an Löhnen und Versicherungsbeiträgen in zwei Schritten auf eine auch im internationalen Vergleich angemessene Höhe bringt. Begrüssenswert sind die im Berichtsjahr begonnenen Vorarbeiten für einen Zusammenschluss der beiden Verbände der schweizerischen und der ausländischen Piloten, der im nächsten Sommer zustande kommen sollte.

Unsere Personaldienste sind straffer organisiert worden. Ihre Leitung hat auf den 1. September 1968 Herr Emil Koch übernommen, den der Verwaltungsrat gleichzeitig zum Mitglied der Geschäftsleitung ernannte.

Das abgelaufene Jahr hat an die Mitarbeiter aller Stufen im Inland und im Ausland hohe Anforderungen gestellt. Die Aufgaben werden weiter zunehmen und beim Schritt ins Zeitalter der Grossflugzeuge die Anspannung aller Kräfte erfordern. Der Verwaltungsrat hat volles Zutrauen in die Bereitwilligkeit und Fähigkeit des Personals, diese Aufgaben zu erfüllen, und spricht allen Mitarbeitern für ihre Leistung im Berichtsjahr seinen Dank und seine Anerkennung aus.

Ertrag pro 1000 Franken Personalkosten und Ertrag pro Angestellten 1959—1968



Die Sicherheit unserer Flugzeuge verlangt von jedem Mitarbeiter ein Höchstmass an Verantwortungsbewusstsein und Genauigkeit.



Verwaltungsrat

Die Generalversammlung vom 26. April 1968 beschloss eine Änderung der Statuten, wonach die Gesamtzahl des Verwaltungsrates von 27 auf höchstens 30 Mitglieder erhöht wird. Zurzeit umfasst der Verwaltungsrat 28 Mitglieder. Neu gewählt wurden von der Generalversammlung die Herren Claude Barbey, Direktor der Lacoray S.A., Genf, Robert H. Lutz, Generaldirektor der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich, und Nationalrat Rudolf Suter, Präsident der Verwaltungsdelegation des Migros-Genossenschaftsbundes, Zürich. Auf den 1. Januar 1969 delegierte der Bundesrat den neuen Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Herrn Fürsprecher Rudolf Bieri, in den Verwaltungsrat der Swissair. Sein Amtsvorgänger, Herr Dr. Markus Redli, nunmehr Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Post-, Telefon- und Telegraphenbetriebe, gehört dem Verwaltungsrat weiterhin an, während Herr Dr. Charles F. Ducommun ausgeschieden ist. Durch seine frühere Tätigkeit als Personaldirektor der Swissair mit den Belangen unserer Gesellschaft schon vertraut, hat Herr Dr. Ducommun ihr in den acht Jahren seiner Mitwirkung im Verwaltungsrat weitere wertvolle Dienste geleistet, wofür ihm auch hier herzlicher Dank ausgesprochen sei.

Mit dem Datum der kommenden Generalversammlung läuft die Amtsdauer der Verwaltungsratsmitglieder Dr. Emmanuel Faillettaz und Ing. Jacques de Saugy ab. Gemäss Art. 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 19. März 1969 genehmigt.

Unsere Destinationen

(Sommer 1969)

Europa

Amsterdam	London
Athenai	Madrid
Barcelona	Malaga
Basel	Manchester
Beograd	Moskva
Bern	Milano
Bonn	München
Bruxelles	Nice
Bucuresti	Oslo
Budapest	Palma
Düsseldorf	Paris
Frankfurt	Praha
Genève	Roma
Hamburg	Rotterdam
Helsinki	Stockholm
Innsbruck	Stuttgart
Istanbul	Warszawa
København	Wien
Köln	Zagreb
Lisboa	Zürich

Nordamerika

Chicago	New York
Montreal	

Südamerika

Buenos Aires	Santiago
Rio de Janeiro	São Paulo

Mittlerer Osten

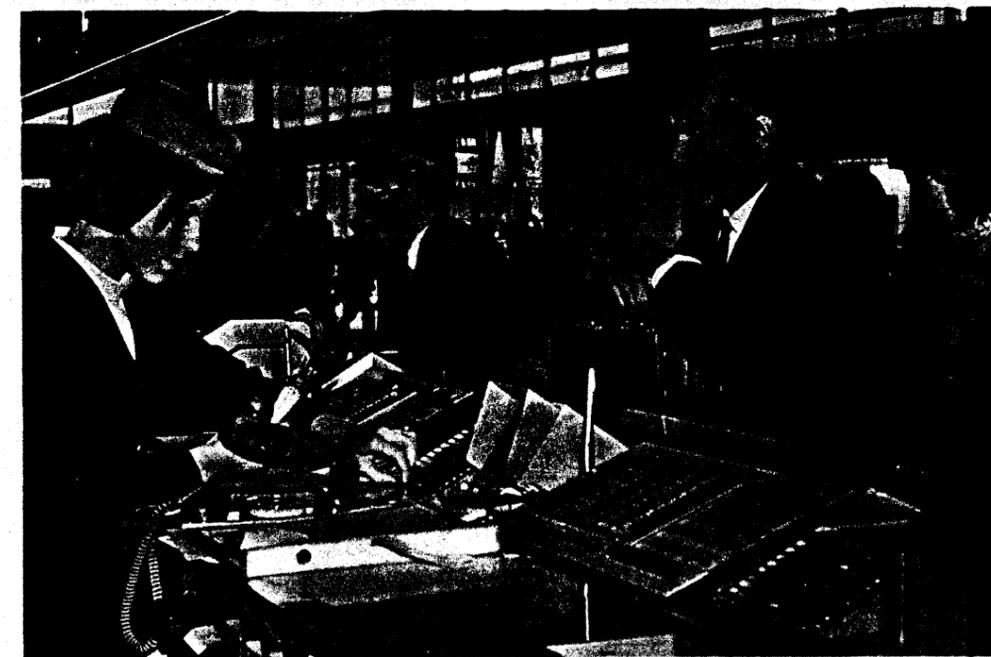
Ankara	Cairo
Baghdad	Teheran
Beirut	Tel Aviv

Ferner Osten

Bangkok	Karachi
Bombay	Manila
Colombo	Singapore
Hongkong	Tokio

Afrika

Abidjan	Khartoum
Accra	Lagos
Alger	Monrovia
Casablanca	Nairobi
Dakar	Tripoli
Dar es Salaam	Tunis
Johannesburg	

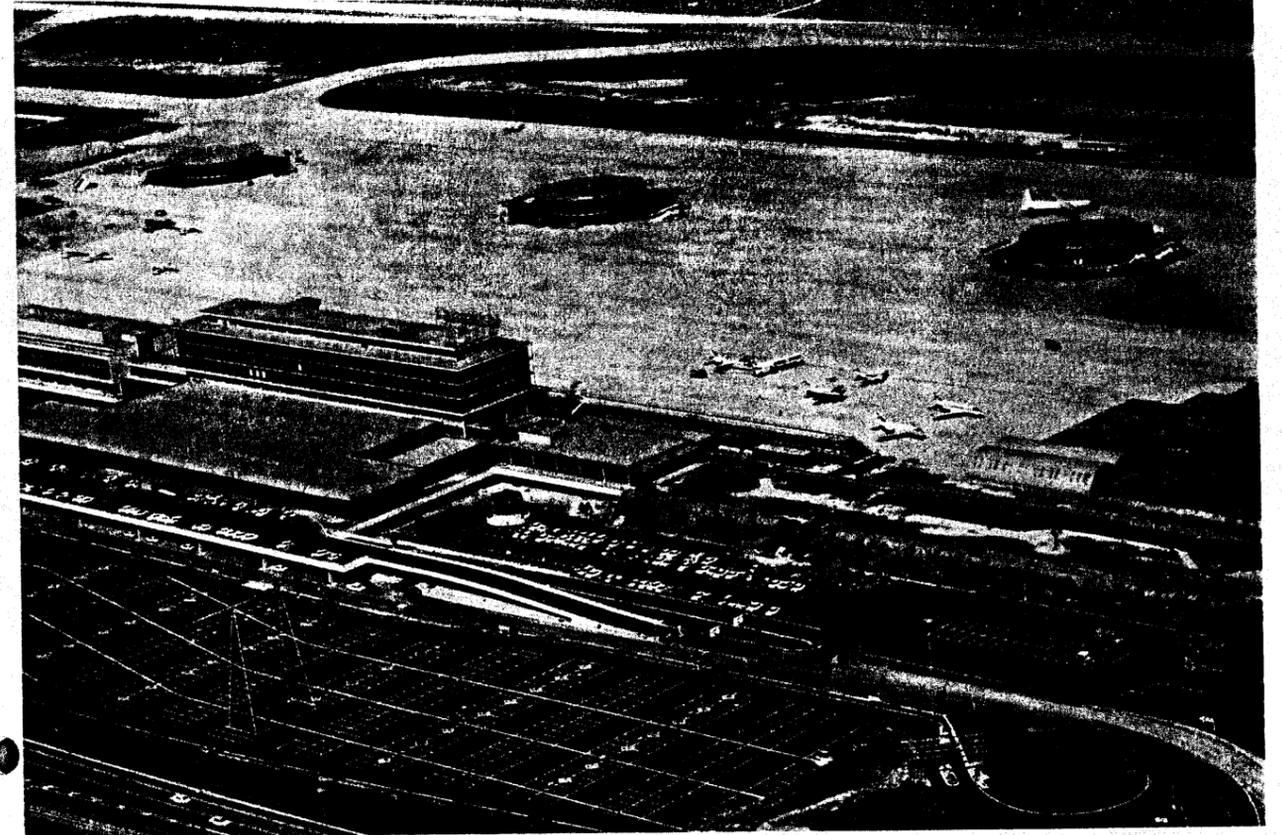


Verwaltungsrat

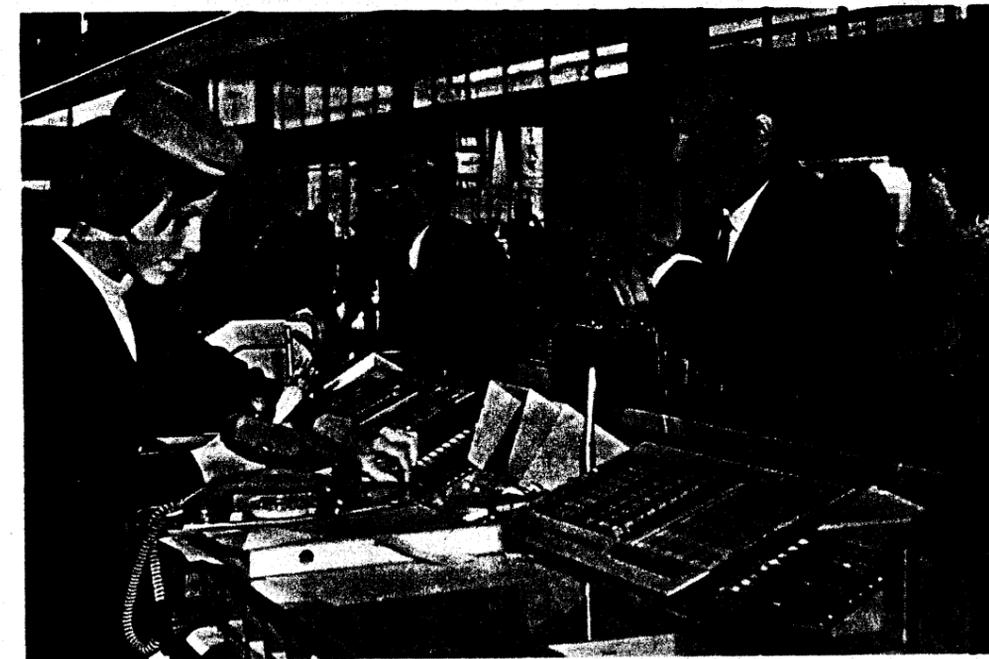
Die Generalversammlung vom 26. April 1968 beschloss eine Änderung der Statuten, wonach die Gesamtzahl des Verwaltungsrates von 27 auf höchstens 30 Mitglieder erhöht wird. Zurzeit umfasst der Verwaltungsrat 28 Mitglieder. Neu gewählt wurden von der Generalversammlung die Herren Claude Barbey, Direktor der Lacoray S.A., Genf, Robert H. Lutz, Generaldirektor der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich, und Nationalrat Rudolf Suter, Präsident der Verwaltungsdelegation des Migros-Genossenschaftsbundes, Zürich. Auf den 1. Januar 1969 delegierte der Bundesrat den neuen Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Herrn Fürsprecher Rudolf Bieri, in den Verwaltungsrat der Swissair. Sein Amtsvorgänger, Herr Dr. Markus Redli, nunmehr Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe, gehört dem Verwaltungsrat weiterhin an, während Herr Dr. Charles F. Ducommun ausgeschieden ist. Durch seine frühere Tätigkeit als Personaldirektor der Swissair mit den Belangen unserer Gesellschaft schon vertraut, hat Herr Dr. Ducommun ihr in den acht Jahren seiner Mitwirkung im Verwaltungsrat weitere wertvolle Dienste geleistet, wofür ihm auch hier herzlicher Dank ausgesprochen sei.

Mit dem Datum der kommenden Generalversammlung läuft die Amtsdauer der Verwaltungsratsmitglieder Dr. Emmanuel Faillettaz und Ing. Jacques de Saugy ab. Gemäss Art. 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

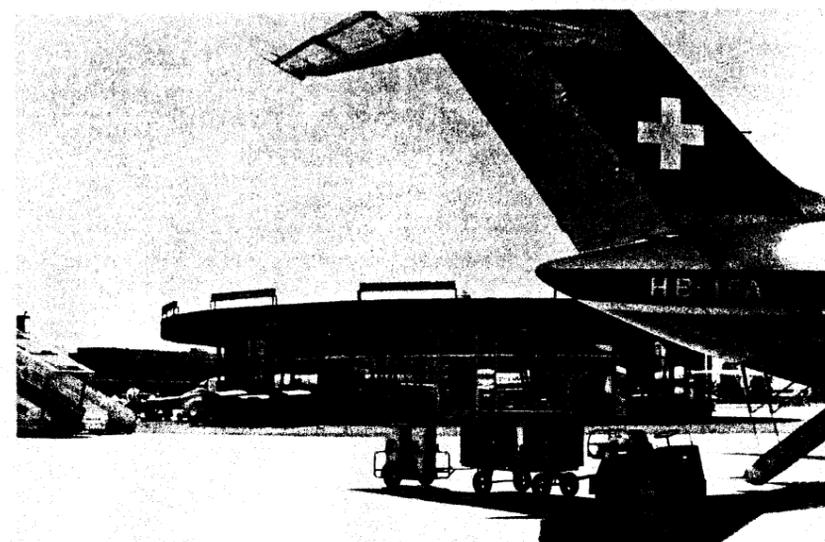
Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 19. März 1969 genehmigt.



Im Sommer 1968 konnte das neue Flughafengebäude Genf dem Betrieb übergeben werden. Mit ihren Satelliten gehören die Genfer Anlagen heute zu den modernsten Abfertigungseinrichtungen in Europa. Zu den vielfältigen Bauaufgaben, an denen wir 1968 beteiligt waren oder die wir selbständig bearbeiteten, zählen überdies der Ausbau des Flughafes und die Erweiterung des Frachthofes in Zürich-Kloten, die Vergrößerung der Borddienste in Zürich und Genf und der Neubau des Flughafengebäudes in Basel-Mülhausen.

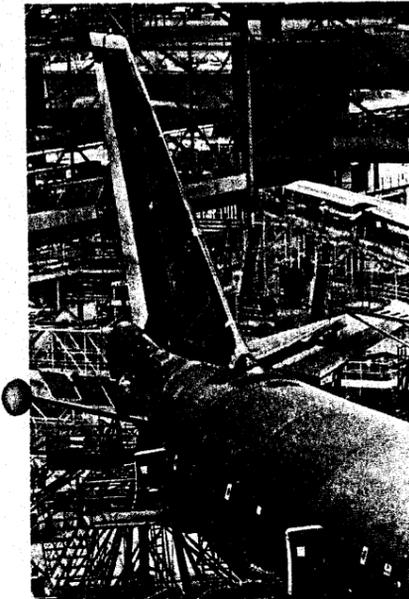


Die Erstellung der Ladepapiere für die Flugzeuge, die wir abfertigen, erfolgt nun, wie in Zürich, auch in Genf automatisch. Die Daten über die abfliegenden Passagiere werden von unserem Abfertigungspersonal über die Tastaturen der «Check-in Sets» zur elektronischen Verarbeitung weitergegeben.



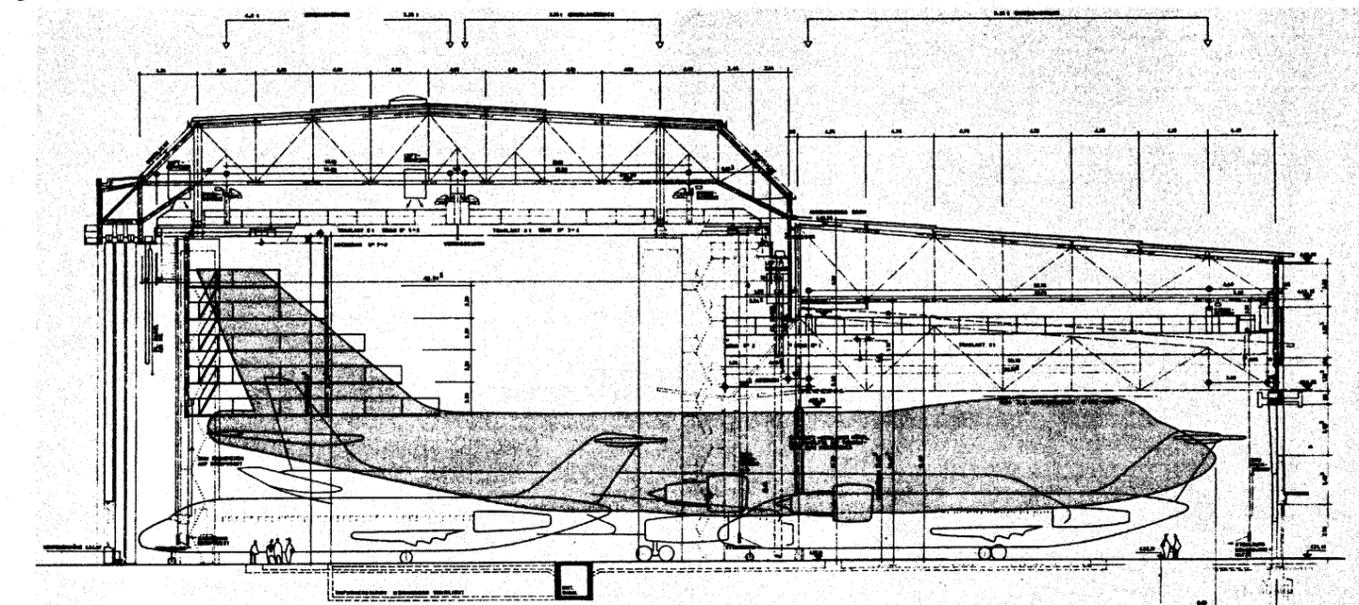
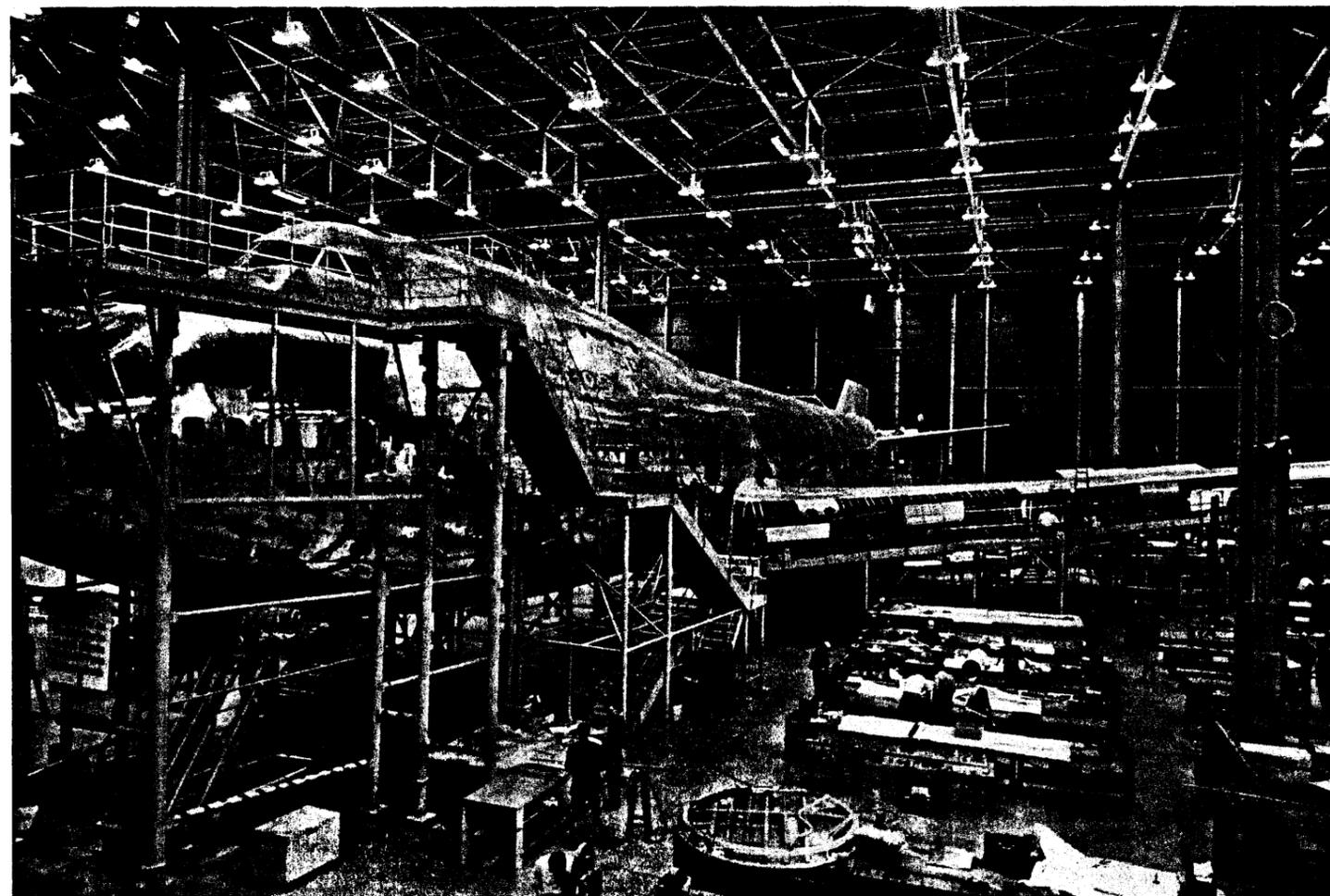


Für die Fabrikation der Boeing 747 hat der Hersteller in Everett (Washington) einen eigenen Industriekomplex errichtet. Bevor auch nur ein einziges Flugzeug den Hangar verlassen hatte, befanden sich schon ganze Serien in der Montage. Metallatrappe und Leitwerk vermitteln einen Begriff von der Gröszenordnung dieser Flugzeuge. Am 9. Februar 1969 fand der Erstflug einer Boeing 747 statt.



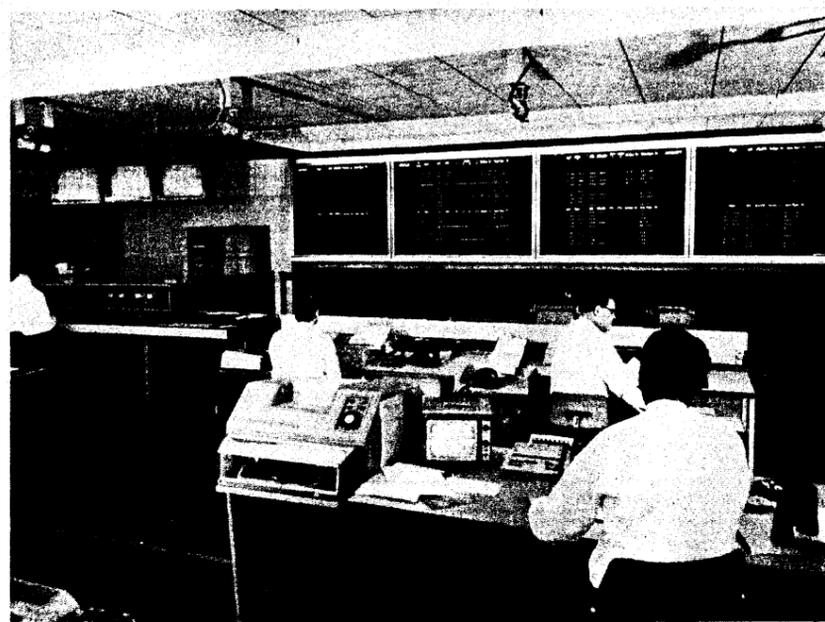
Unsere Bodendienste bemühen sich mit Hilfe von Modellversuchen um die Lösung der komplizierten Abfertigungsprobleme. An der Abfertigung einer einzigen Boeing 747 werden beispielsweise über zwanzig Fahrzeuge beteiligt sein, darunter ein 50 Tonnen schwerer Flugzeugschlepper.

Der kommerzielle Einsatz der Boeing 747, der auf April 1971 vorgesehen ist, bedingt umfangreiche und kostspielige Vorarbeiten in einer Vielzahl von Fachgebieten. So musste die Werfthalle I auf dem Flughafen Zürich vergrössert und ihr Dach um 6 Meter angehoben werden, damit die Boeing 747 Platz findet.





Der Unterzeichnung der Verträge über die technische und operationelle Zusammenarbeit zwischen Swissair, SAS und KLM am 13. Januar 1969 in Zürich waren zahlreiche Verhandlungen im Verlauf des Jahres 1968 vorausgegangen. Von rechts nach links: Dr. G. van der Wal, Direktionspräsident KLM, unser Direktionspräsident Dr. W. Berchtold und sein Stellvertreter A. Baltensweiler, K. Nilsson, Direktionspräsident SAS, E. Norman, Generalsekretär SAS, und K. Hagrup, SAS.



Gerade in der Abwicklung des Massereiseverkehrs zeigt sich die Notwendigkeit, Situationen, die vom «Normalablauf» abweichen, besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Um Passagiere, die sich im Gewirr des Flughafens nicht zurechtfinden oder sonstwie der Hilfe bedürfen, bemühen sich seit einiger Zeit besonders eingekleidete Empfangshostessen. Eine Krankenschwester betreut unsere kleinsten Kunden oder kranke Passagiere.

In der nach modernsten Prinzipien neu eingerichteten Stationszentrale (Station Control Center) im Flughafen Zürich-Kloten wird die tägliche Betriebsabwicklung der Bodendienste koordiniert und überwacht.

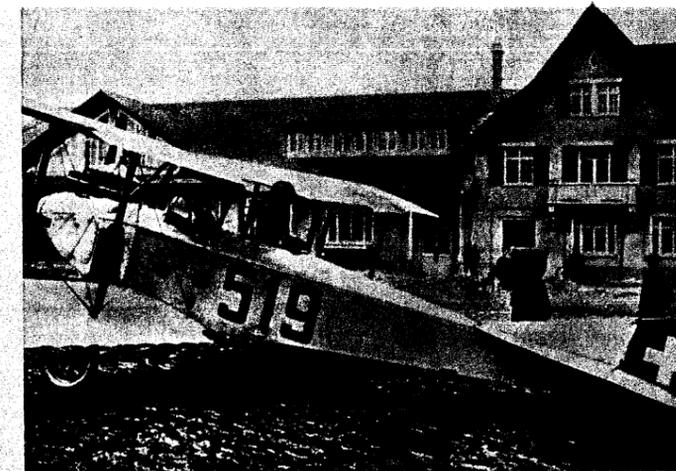
50 Jahre schweizerischer Luftverkehr

Um die Nützlichkeit von Militärflugzeugen auch für friedliche Zwecke zu zeigen und um unsern Milizpiloten vermehrte Gelegenheit zur Absolvierung ihres obligatorischen Monatstrainings zu bieten, richtete der damalige Kommandant der schweizerischen Fliegertruppe, Major i. Gst. Arnold Isler, ab 8. Januar 1919 einen täglichen Kurierdienst zwischen Zürich-Dübendorf und Bern-Oberlindach ein. Zum Transport mit den einmotorigen Häfeli-DH-3-Flugzeugen kam zunächst ausschliesslich die Dienstpost zwischen der Flugplatzdirektion und der Generalstabsabteilung. Vom 1. Februar an wurde die Verbindung bis Lausanne-La Blécherette verlängert und gleichzeitig im Einvernehmen mit der Oberpostdirektion in den Dienst der Öffentlichkeit gestellt. Am 30. April wurde der Dienst bis zum Genfer Flugplatz St-Georges ausgedehnt und die ganze Linie flugplanmässig beflogen.

In Anlehnung an ausländische Beispiele unternahm Major Isler Anfang Juni einen weiteren Schritt, indem er die Beförderung von Passagieren gestattete. Sofern es das Wetter – geflogen wurde nur im Sommer und bei schöner Witterung – und der Umfang der postalischen Fracht zuliesse, war es möglich, im offenen Beobachtersitz der Häfeli-DH-3 einen Fluggast unterzubringen.

Es handelte sich von Anfang an um einen Versuch; am 1. November 1919 wurde der Betrieb wieder eingestellt, nachdem in den vorausgegangenen sechs Monaten insgesamt 23 530 Briefschaften, 35 Pakete und eine nicht bekannte Anzahl von Passagieren auf dieser ersten schweizerischen Luftpost- und Passagierlinie befördert worden waren. Major Isler hatte keineswegs die Absicht gehabt, eine zivile Staatsfliegerei zu schaffen, vielmehr war es sein Bestreben, durch ein praktisches Beispiel die private Initiative anzuregen.

Der Funke zündete: Zwischen April und Dezember 1919 wurden in Zürich und Genf drei private Gesellschaften ins Leben gerufen, die sich in der Folge zur «Ad Astra Schweizerische Luftverkehrs A.-G. (Aviation suisse S.A.)» mit Hauptsitz in Zürich und einer Zweigniederlassung in Genf zusammenschlossen. Die vor 50 Jahren gegründete Ad Astra war eine der beiden Vorgängerinnen der 1931 entstandenen Swissair.



Verlad eines Postsacks. Gegen einen Zuschlag von 50 Rappen, der durch den Kauf der ersten schweizerischen Luftpostmarke zu entrichten war, wurden vorerst Briefe bis 250 g und später, auf Begehren der Wirtschaftskreise, auch Pakete bis zu 750 g Gewicht angenommen.

Subscriptions-Liste

des
Initiativ-Komitees für eine schweiz. Gesellschaft
für
Lufttourismus.

—

Die auf der Rückseite Unterzeichneten erklären, der Gesellschaft für Lufttourismus einen Beitrag à fond perdu, zahlbar wenn irgend möglich bis Ende Juli 1919, leisten zu wollen. Die Gesellschaft verpflichtet sich ihrerseits, nachdem sie ihren Betrieb eröffnet hat und in der Lage sein wird, über die zukünftigen Ergebnisse sich ein klares Bild zu machen, die Zeichner von Beiträgen à fond perdu, auf deren Wunsch an der Gesellschaft zu beteiligen, in derjenigen Form, welche nach der endgültigen finanziellen Organisation kundlich erscheint.

Für das Initiativ-Komitee:
Oskar Bider
W. F. Rühner

Dübendorf, im Juli 1919.

Subskriptionsliste (mit Rückseite) für die Gründung der Ad Astra. Zuoberst die Unterschrift Oskar Biders.

Name & Vorname	Adresse	Wohnort	Summe in Franken	Nachträgliche Unterschrift
Initiativ-Komitee der Gesellschaft für Lufttourismus			40'000.-	i. V. <i>Oskar Bider</i>
<i>P. Leuzly-Dünner</i>		Naldis	10'000.-	<i>P. Leuzly-Dünner</i>
<i>E. Wagny-Gebert</i>	Rivoli-Str.		20'000.-	<i>E. Wagny-Gebert</i>
<i>H. Hummel</i>		Basel	5'000.-	<i>H. Hummel</i>
<i>A. Isler</i>		Basel	5'000.-	<i>A. Isler</i>

Verwaltungsrat

Präsident	Fritz Gugelmann	Industrieller, Langenthal
Vizepräsidenten	* Prof. Eduard Amstutz Edgar Primault Dr. Emmanuel Faillietaz	Direktionspräsident der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich Präsident der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung, Bern (bis 26. 4. 68) Vizepräsident der Câbleries et Tréfileries de Cossonay und Präsident des Comptoir Suisse, Lausanne (seit 26. 4. 68)
Delegierter des Verwaltungsrates	Dr. Walter Berchtold	Direktionspräsident der Swissair, Zürich
Mitglieder	Dr. Claude Barbey Guillaume Bordier * Dr. Charles-Frédéric Ducommun * Emile Dupont * Dr. Brenno Galli * Alois Günthard Eric Handschin * Henri Huber Dr. F. Emmanuel Iselin Robert H. Lutz * Adolf Maurer * Dr. Markus Redli Peter Reinhart Arnold Rösselet Jacques de Saugy Dr. h. c. Ernst Schmidheiny Felix W. Schulthess Theodore E. Seiler Georg Sulzer Rudolf Suter Dr. Victor Umbricht * Otto Wichser Rudolf Wild * Dr. Edmund Wyss Robert Zoelly	Direktor, Lacoray S.A., Genève (seit 26. 4. 68) Banquier, Genève Generaldirektor der Schweizerischen Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe, Bern Industrieller, Genève Präsident des Bankrates der Schweizerischen Nationalbank, Lugano Regierungsrat, Zürich Industrieller, Liestal Regierungsrat, Bern Advokat und Notar, Basel Generaldirektor der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich (seit 26. 4. 68) Stadtrat, Zürich Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Bern in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur Präsident des Verwaltungsrates der Continentale Linoleum Union, Zürich Generaldirektor der Société genevoise d'instruments de physique, Genève Industrieller, Céligny Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich (bis 26. 4. 68) Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel Präsident des Verwaltungsrates der Gebrüder Sulzer AG, Winterthur Nationalrat, Präsident der Verwaltungsdelegation des Migros-Genossenschaftsbundes, Zürich (seit 26. 4. 68) Industrieller, Basel Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern Generaldirektor der Helvetia Versicherungsgesellschaften, St. Gallen Regierungsrat, Basel Industrieller, Zürich

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

Ausschuss des Verwaltungsrates	Fritz Gugelmann Prof. Eduard Amstutz Edgar Primault Dr. Emmanuel Faillietaz Dr. Walter Berchtold Dr. Brenno Galli Eric Handschin Dr. h. c. Ernst Schmidheiny Rudolf Wild	Präsident Vizepräsident Vizepräsident (bis 26. 4. 68) Vizepräsident (seit 26. 4. 68) (bis 26. 4. 68) (seit 26. 4. 68)
Kontrollstelle	Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel/Zürich	
Direktion	Dr. Walter Berchtold Armin Baltensweiler Hans Schneider Hans Aeppli Albert G. Fischer Franz Roth Dr. Heinz Haas Isidor Lack Emil Koch	Direktionspräsident Stellvertreter des Direktionspräsidenten Departement Finanzen Departement Verkehr und Verkauf Departement Operation Departement Technik Generalsekretär Bauwesen Personaldienste und Organisation
Direktion für die Westschweiz	Willy Wyler	
Direktion für Basel	Hermann Sommer	

Gestaltung: E. und M. Lenz, VSG, Zürich
 Druck: Druckerei Winterthur AG
 Fotos: Y. Dalain, G. Gerster, G. Laurents, F. Mayer, Photopress, Swissair Photo AG,
 R. Schröter (Umschlag), A. Weider, P. Zanetti