

SWISSAIR



Geschäftsbericht
und
Rechnung 1965

Bericht

des Verwaltungsrates der Swissair
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft
an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre
vom 29. April 1966
über das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1965

Verwaltungsrat

Präsident	Ernst Schmidheiny Ing. Fritz Gugelmann	Industrieller, Céligny (bis 29.9.1965) Industrieller, Langenthal (ab 29.9.1965)
Vizepräsidenten	*Prof. Eduard Amstutz Edgar Primault	Direktionspräsident der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer und der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung, Bern
Delegierter des Verwaltungsrates	Dr. Walter Berchtold	Direktionspräsident der Swissair, Zürich
Mitglieder	Dr. h. c. Jos. R. Belmont Guillaume Bordier *Dr. Charles-Frédéric Ducommun * Emile Dupont Dr. Emmanuel Failletaz Ing. Georg Fischer Dr. Ernst R. Froelich *Dr. Brenno Galli *Dr. Hugo Gschwind Eric Handschin * Henri Huber Dr. F. Emmanuel Iselin *Dr. Emil Landolt *Dr. Markus Redli Peter Reinhart Arnold Rösselet Ing. Jacques de Saugy *Dr. Alfred Schaller Felix W. Schulthess Theodore E. Seiler Georg Sulzer Dr. Victor Umbricht Rudolf Wild Robert Zoelly Dr. Hans P. Zschokke *Dr. Robert Zumbühl	Generaldirektor der Basler Transport-Versicherungs-Gesellschaft, Basel (bis 23. 4. 1965) Banquier, Genève Generaldirektor der Schweizerischen Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe, Bern Conseiller d'Etat, Genève Administrateur délégué du Comptoir Suisse, Lausanne Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Maag-Zahnräder und -Maschinen AG, Zürich (bis 23. 4. 1965) Küsnacht (bis 23. 4. 1965) Präsident des Bankrates der Schweizerischen Nationalbank, Lugano Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern Industrieller, Liestal Regierungsrat, Bern Advokat und Notar, Basel (ab 23. 4. 1965) Stadtpräsident, Zürich Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Bern in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur Generaldirektor der Schweizerischen Bankgesellschaft, Zürich Directeur général de la Société genevoise d'instruments de physique, Genève Regierungsrat, Basel Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel Präsident des Verwaltungsrates der Gebrüder Sulzer AG, Winterthur Industrieller, Basel (ab 23. 4. 1965) Generaldirektor der Helvetia Versicherungs-Gesellschaft, St. Gallen (ab 23. 4. 1965) Direktor der Linoleum AG, Giubiasco (ab 23. 4. 1965) Direktor der Firma J. R. Geigy AG, Basel (bis 23. 4. 1965) Regierungsrat, Zürich

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

Ausschuss des Verwaltungsrates

Ernst Schmidheiny Fritz Gugelmann Prof. Eduard Amstutz Edgar Primault Dr. Walter Berchtold Dr. Brenno Galli Eric Handschin	Präsident (bis 29.9.1965) Präsident (ab 29.9.1965) Vizepräsident Vizepräsident
---	---

Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel/Zürich

Direktion

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

Direktion für die
Westschweiz

Willy Wyler

Ergebnisse 1965 zusammengefasst

Verkehrsleistungen

	1965	1964
Anzahl Flüge	41 755	38 696
Flugkilometer	46 551 188	44 058 684
Flugstunden	80 609	76 596
Angeborene tkm	546 588 619	493 525 307
Ausgelastete tkm	292 228 633	256 484 868
davon Passagier-tkm	223 825 959	200 254 259
Fracht-tkm	56 424 780	45 266 565
Post-tkm	11 977 894	10 964 044
Beförderte Etappenpassagiere	2 203 434	1 941 088
Durchschnittliche Reise eines Passagiers, in km	1287	1328
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	53,6 %	52,3 %
Sitzplatzauslastung	54,7 %	54,0 %

Kosten und Ertrag

	1965 Fr.	1964 Fr.
Kosten ohne Abschreibungen	511 003 296	475 611 932
Gesamtertrag	633 308 527	565 934 083
Betriebsüberschuss	122 305 231	90 322 151
Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen	103 691 231	75 460 151

Reingewinn des Geschäftsjahres

	1965 Fr.	1964 Fr.
	18 614 000	14 862 000

Sehr geehrte Aktionäre,

Am 30. Juli 1945 konnte die Swissair ihren Linienverkehr wieder aufnehmen, der im Laufe des Zweiten Weltkrieges hatte eingestellt werden müssen. Wenn wir Ihnen heute über ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr 1965 berichten, wollen wir daran zurückdenken, wie bescheiden jener Neubeginn vor zwanzig Jahren gewesen ist und welche bedeutende Entwicklung er eingeleitet hat.

I. Erfolg des Geschäftsjahres 1965

Die Tätigkeit der Swissair hat sich im Jahre 1965 unter besonders günstigen Umständen vollzogen. Wir setzten im wesentlichen die gleiche Flotte ein wie im Vorjahr; den einzigen Zugang bildete eine Fokker F-27 «Friendship», die wir der Balair zum Betrieb einiger Kurzstrecken in unserem Auftrag übergaben. Mit dieser Flotte haben wir das Angebot gegenüber 1964 um 11 Prozent auf 546,6 Millionen Tonnenkilometer gesteigert, unter anderem dank zweckmässigen Umbauten der Caravelle- und Coronado-Flugzeuge, die deren Fassungsvermögen erhöhten. Wie vor Jahresfrist angekündigt, erweiterten wir unser Liniennetz namentlich in Afrika. Die seit Beginn des Sommerflugplans beflogene Linie Schweiz-Abidjan-Monrovia und die Verlängerung der Linie Schweiz-Alger bis nach Casablanca haben sich befriedigend eingeführt. In Europa eröffneten wir eine Verbindung Zürich-Budapest. Auch Zagreb wurde während der Sommersaison in das Liniennetz aufgenommen.

Der Verkehr übertraf unsere Erwartungen. Allgemein hat der Weltluftverkehr einen neuen Aufschwung genommen, und wir konnten trotz scharfer Konkurrenz unseren Anteil wahren. Einen grossen Beitrag zu diesem Erfolg haben unsere vielen Stammkunden geleistet, die immer und überall zur Swissair stehen. Ihnen wie auch den Reiseagenturen und Speditionsfirmen, die in freundschaftlicher Weise mit uns zusammenarbeiten, danken wir aufrichtig.

Auf dem Nordatlantik hatte die Senkung der Tarife schon vor einem Jahr zu einer Verkehrsbelebung geführt, welche den Einnahmefall mehr als wettmachte, doch ist die volle Auswirkung dieser Verbilligung den Fluggesellschaften erst 1965 zugekommen. Eine besonders dynamische Entwicklung ist daneben in Europa zu verzeichnen. Auf dem ganzen Liniennetz erzielten wir eine weitere Verbesserung des mittleren Auslastungsgrades von 52,3 Prozent im Jahre 1964 auf 53,6 Prozent im Berichtsjahr. Die Zahl der ausgelasteten Tonnenkilometer nahm um 14 Prozent auf 292,2 Millionen zu. Beim Pas-

sagierverkehr verzeichneten wir eine Steigerung um 12 Prozent; in unseren Flugzeugen waren auf den regelmässigen Linien 54,7 Prozent der Sitze besetzt, verglichen mit 54 Prozent im Vorjahr. Die Frachttransporte brachten eine kräftige Zunahme um 25 Prozent, während der Zuwachs bei der Luftpost mit 9 Prozent weniger ausgeprägt war.

Aus dieser Verkehrsbelebung resultierte eine namhafte Verbesserung unserer Haupteinnahmen, der Streckenerträge. Auch die Nebenleistungen gestalteten sich ergebnisreicher. Wir hatten das Glück, von politischen und wirtschaftlichen Ereignissen verschont zu bleiben, die den Ertrag anhaltend gemindert hätten. Die erhebliche Teuerung des Jahres konnten wir durch eine ausreichende Expansionsrate und durch Rationalisierungsmassnahmen auffangen, die besonders im technischen Betrieb erfolgreich waren. So gelang es, die Gestehungskosten pro angebotenen Tonnenkilometer auf Fr. -.85 zu senken, gegenüber Fr. -.89 im Vorjahr.

Der erzielte Jahresabschluss ist mit einem Betriebsüberschuss von Fr. 122 305 231 der beste seit Bestehen der Gesellschaft. Dieses Ergebnis ermöglicht nicht nur, die für die weitere Entwicklung des Unternehmens so wichtige Politik zusätzlicher Abschreibungen fortzusetzen, sondern es gestattet dem Verwaltungsrat auch den Antrag, den Aktionären neben einer Dividende von 6 Prozent einen Bonus von 7 Franken pro Aktie auszurichten. Mit dieser zusätzlichen Gewinnausschüttung soll gleichzeitig daran erinnert werden, dass die Swissair auf zwanzig Jahre Nachkriegs-Luftverkehr zurückblicken kann und dass es nunmehr zwanzig Jahre her ist, seit der weittragende Entschluss gefasst wurde, die Tätigkeit unserer Gesellschaft auf den Langstreckenverkehr auszuweiten, der in der Folge eine so überragende Bedeutung gewinnen sollte. Dankbar anerkennen wir damit ferner die Treue der Aktionäre, die auch in schwierigen Zeiten immer zur Swissair gestanden sind und Opfer auf sich genommen haben.

II. Verkehr und Verkauf

Europa

Mit der Vermehrung der Sitzplätze in den Caravelle-Flugzeugen und dem verstärkten Einsatz von viermotorigen Strahlflugzeugen konnten wir unser Angebot in Europa von 1964 auf 1965 um 11 Prozent erhöhen. Der Verkehr hat sehr befriedigend zugenommen, so dass der Flugbetriebsgewinn in diesem Gebiet bedeutend höher ausfiel. Besonders gut haben sich die Ergebnisse der Kurse nach Deutschland, Frankreich, Österreich, Holland und Spanien entwickelt. Allgemein dürfen wir sagen, dass wir über eine gesunde Basis für die Einführung der DC-9 im laufenden Jahr verfügen.

Auf den Inlandverkehr treten wir in anderem Zusammenhang ein.

Nordatlantik

Wir stellen in diesem Verkehrsgebiet, wohl auch als Folge der Tarifsenkung von 1964, eine Ausdehnung der Reisesaison fest. Schon die Monate April und Mai brachten uns eine ausgeprägte Zunahme der Passagierzahlen im Linienvorkehr. In der Hauptsaison waren unsere Flugzeuge von und nach New York oft bis auf den letzten Platz besetzt. Der Verkehr nach Montreal-Chicago hat ebenfalls weiter zugenommen.

Wie schon im Vorjahr hielten wir Kapazität für Charterflüge zusätzlich zu den Kursflügen zwischen Europa und Nordamerika bereit. Auch dieses Chartergeschäft erfuhr eine starke Belebung, besonders im April und Mai. Die bessere Auslastung hat 1965 auch im Nordatlantikverkehr einen erhöhten Flugbetriebsgewinn herbeigeführt.

Südatlantik

Auf dieser Linie hat unser Verkehr nochmals leicht zugenommen. Da die Transferverluste aus der nach wie vor unruhigen Währungsfrage in Südamerika sich im eingerechneten Rahmen hielten, verblieb uns ein ansehnlicher Flugbetriebsgewinn.

Unsere Ergebnisse wurden allerdings in der zweiten Jahreshälfte etwas beeinträchtigt durch eine Ausweitung des Angebots seitens der Konkurrenz, die auch die Zahl der Zwischenlandungen reduzierte. Die Coronado-Flugzeuge werden allmählich zu klein für die Anforderungen des Südatlantikverkehrs; wir müssen daher ihre Ablösung durch DC-8 vorbereiten.

Mittlerer Osten

Nach der Aufgabe von Dhahran im Vorjahr haben wir im November 1965 aus den selben Gründen – Rückgang des Verkehrs wegen Ablösung der Ausländer durch Einheimische in den Ölgesellschaften – auch auf das Anfliegen von Abadan verzichtet. Wir konnten die Routenführung nach dem Mittleren Osten weiter vereinfachen, was zu einer Senkung der relativen Flugbetriebskosten und einer Verbesserung der Flugpläne führte. Das Abklingen der Spannung um Zypern förderte den Verkehr nach Griechenland und der Türkei. Auch unser Verkehr nach Beirut und Tel Aviv nimmt trotz starker Konkurrenz weiter zu.

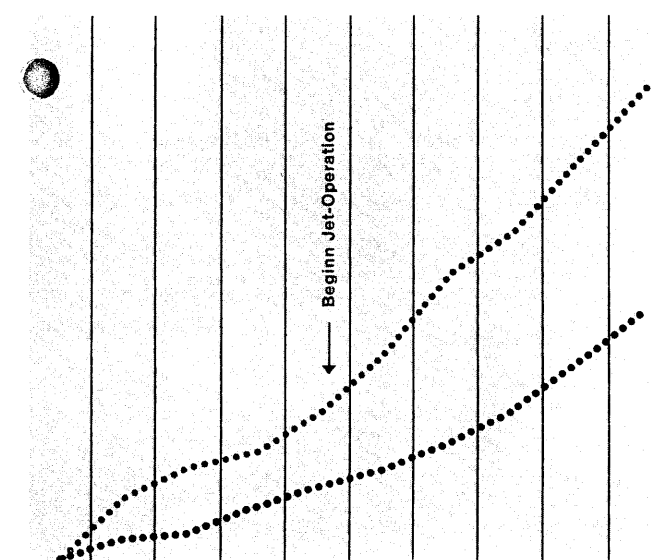
Insgesamt erzielten wir im Mittleren Osten eine namhafte Verbesserung unserer Flugbetriebsrechnung.

Ferner Osten

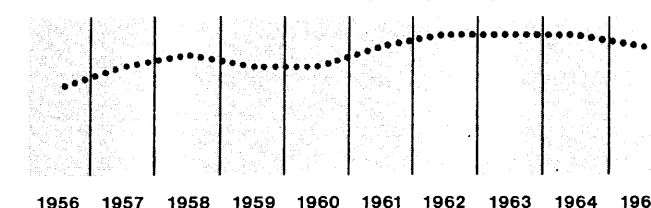
Im ersten Semester entsprach der Verkehr den Erwartungen. Nachher bewirkten die politischen Ereignisse und die kriegerischen Auseinandersetzungen in Süd- und Südostasien eine gewisse Abschwächung der Nachfrage. Wir sahen uns auch gezwungen, die Zahl der Zwischenlandungen in Karachi zu reduzieren. Insgesamt

Verkehrsentwicklung bei der Swissair und im Weltluftverkehr (Gesellschaften der ICAO-Staaten) 1956–1965

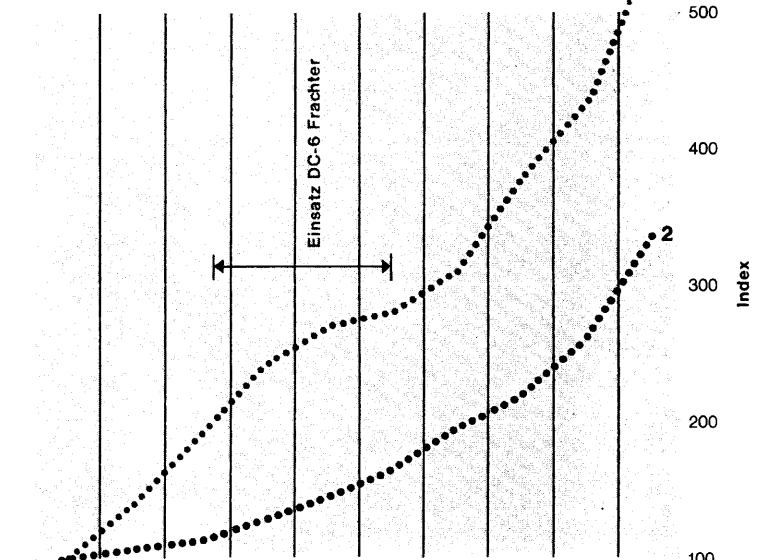
Passagier-km Swissair (1)
Passagier-km ICAO-Gesellschaften (2)



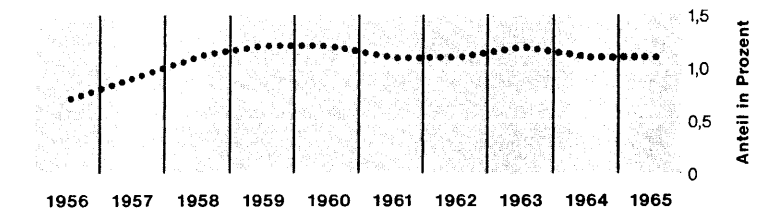
Anteil der Swissair am Weltluftverkehr (Passagier-km)



Fracht-tkm Swissair (1)
Fracht-tkm ICAO-Gesellschaften (2)



Anteil der Swissair am Weltluftverkehr (Fracht-tkm)



waren die Einbussen jedoch nicht sehr bedeutend. Eine Normalisierung der Verhältnisse auf unserer Linie zeichnete sich gegen Jahresende ab, und wir sahen keinen Anlass, vom Plan der Einführung eines vierten Wochenkurses im Jahre 1966 abzugehen.

Über das ganze Jahr genommen, warf dieses Verkehrsgebiet etwa den gleichen Gewinn ab wie im Vorjahr.

Afrika

In Nordafrika erfüllte die Verlängerung der Algier-Linie bis Casablanca unsere Erwartungen, die für die Anlaufzeit nicht zu hoch gespannt waren. Algier selber bedienten wir im Sommer zweimal wöchentlich; im Winter verhinderten leider verkehrsrechtliche Gründe diesen zweiten Kurs. Der unverminderte Touristenzustrom nach Tunis brachte uns eine hohe Auslastung. Auch im Verkehr mit Tripoli hielten wir uns gut, trotz zunehmender Konkurrenz.

In dem sich rasch entwickelnden Gebiet von Westafrika haben wir unser Angebot eindrücklich verstärkt. Der zweite Wochenkurs nach Lagos und Accra wie die neue Linie nach Abidjan—Monrovia stiessen auf erfreuliches Interesse. Dies bestärkt uns in der Entschlossenheit, in Afrika weiterhin eine dynamische Politik zu verfolgen.

Dass die durchschnittliche Auslastung unserer Kurse in Afrika zurückging, kann angesichts der Verdreifachung des Angebots von 1964 auf 1965 nicht erstaunen. Der Flugbetriebsgewinn hat sich dabei leicht erhöht.

Fracht und Post

Wie allgemein im Luftverkehr nahm das Frachtgeschäft, stimuliert durch Tarifreduktionen, auch bei uns im Berichtsjahr auf dem ganzen Liniennetz kräftig zu. Die Erkenntnis, dass viele Güter am vorteilhaftesten auf dem Luftweg transportiert werden, breitet sich rasch aus. Gegenüber 1964 konnten wir die Zahl der ausgelasteten Frachttonnenkilometer um 25 Prozent und den Ertrag um 23 Prozent steigern.

Auf dem auch für die Luftfracht wichtigsten Sektor Nordatlantik war die Nachfrage so stark, dass wir vielfach die Kapazitätsgrenze erreichten. Wir können unser Angebot an Frachtraum im Nordatlantikverkehr vorerst nur steigern durch ein kommerzielles Abkommen mit einer andern Gesellschaft oder durch Charterung geeigneten Flugmaterials; deshalb erwägen wir die Anschaffung eines eigenen Flugzeugs des Typs DC-8F in gemischter Passagier/Fracht-Version.

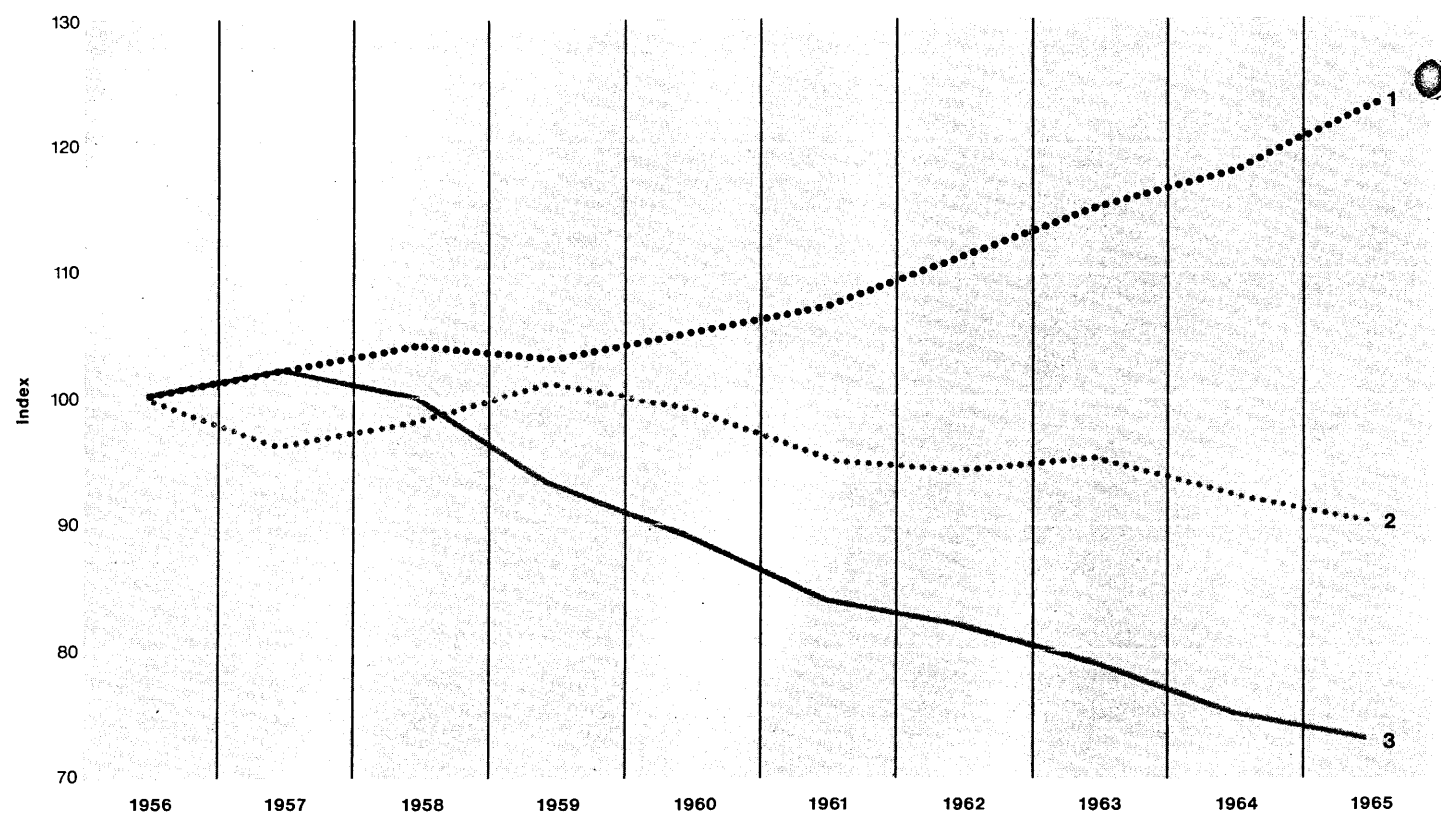
Zwischen der Schweiz und England setzen wir seit April 1965 ein DC-4-Frachtflugzeug der Balair mit grossen Ladetüren und einer Zuladung von über 8 Tonnen ein. Der Frachtverkehr hat auf dieser Linie erheblich zugenommen, so dass wir diesen Kurs nun gemeinsam mit der BEA sechsmal wöchentlich betreiben.

Im Vergleich mit dem Passagierverkehr und dem Frachtverkehr ergab sich bei der Luftpost eine geringere Zunahme. Angesichts des begrenzten schweizerischen Postpotentials und der starken Konkurrenz ist die Zuwachsrate von 9 Prozent gegenüber 1964 indes befriedigend.

Aussenvertretungen

Den Aussenvertretungen, auch an Orten ausserhalb unseres Streckennetzes, kommt für den Erfolg der Swissair eine unverändert grosse Bedeutung zu. Wir bauen die Aussenorganisation deshalb ständig aus. Im Berichtsjahr eröffneten wir Vertretungen in Abidjan, Monrovia, Casablanca, Budapest, Nairobi und Lyon. Nach der Aufgabe der Vertretung Saigon, wo eine lokale Gesellschaft unsere Interessen vertritt, hatten wir am Ende des Berichtsjahres 95 Aussenvertretungen, wozu noch die übergeordneten Regionalvertretungen kommen. Neue oder umgebaute Ladenlokale wurden bezogen in São Paulo, Karachi, Düsseldorf, Montreal und Tokio. In zehn Städten sind die Ladenlokale noch im Ausbau. Wir möchten besonders die «Swiss Centres» in London und New York hervorheben, wo die Swissair in Gemeinschaft mit der Schweizerischen Verkehrszentrale und andern

Indexvergleich Lebenskosten (1), Ertrag je Passagier-km (2), Ertrag je Fracht-tkm (3) 1956—1965





Bereit zum Abflug

schweizerischen Unternehmen unser Land repräsentiert. Die Beteiligung an solchen Zentren ist allerdings mit beträchtlichen finanziellen Aufwendungen verbunden.

Kommerzielle Zusammenarbeit

Wir hatten Ende 1965 mit 25 ausländischen Luftverkehrsgesellschaften Verträge über kommerzielle Zusammenarbeit. Es handelt sich dabei meistens um Poolverträge, die eine gegenseitige Abstimmung der Flugpläne mit sich bringen und damit auch den Interessen des Publikums dienen. Solche Vereinbarungen sind besonders in Europa häufig, doch hat die Swissair auch Poolpartner im Mittleren Osten, in Afrika und Asien. Die bekannte, nach wie vor erfolgreiche Zusammenarbeit mit SAS umfasst auch Poolabmachungen, ist jedoch viel weiter gespannt und hat ihre wichtigsten Auswirkungen auf den Gebieten der Flottenpolitik und der technischen Arbeitsteilung.

III. Flotte, Flugbetrieb, technischer Betrieb

Am Ende des Berichtsjahres bestand unsere Flotte für den kommerziellen Einsatz aus den folgenden 30 Einheiten:

4 DC-8	
6 CV-990 A	Coronado
8 SE-210	Caravelle
11 CV-440	Metropolitan
1 F-27	Friendship

Die Coronado-Flotte wird 1966 erweitert um die zwei Einheiten, die seit 1962 von SAS betrieben wurden. Dafür kehrt die seit Frühjahr 1964 gemietete Caravelle zur Air France zurück. Die verbleibenden sieben Caravelles sind nun alle Eigentum der Swissair, nachdem wir die vier Flugzeuge, die uns SAS zum Betrieb überlassen hatte, auf den 1. April 1965 zu Eigentum erworben haben. Die F-27 ist an die Balair vermietet.

Nur Schulungszwecken dienen drei DC-3 und fünf Piaggio P-149E-Flugzeuge, wovon wir zwei im Berichtsjahr erworben haben.

Mit häufigen Schneefällen im Winter, Stürmen im Sommer und ausgedehnten Nebelperioden im Herbst herrschten im Berichtsjahr besonders ungünstige Wetterbedingungen für den Flugbetrieb. Wir konnten die Regelmässigkeit dennoch leicht verbessern von 97,7 Prozent im Vorjahr auf 97,9 Prozent. Dagegen blieb die Pünktlichkeit (Ankünfte innerhalb von dreissig Minuten nach der flugplanmässigen Ankunftszeit), trotz grössten Anstrengungen unserer Betriebsdienste, mit 85,5 Prozent etwas unter dem Vorjahresstand von 85,9 Prozent. Eine Verbesserung der Pünktlichkeit versprechen wir uns vom Einsatz der DC-9, da diese schnellen Flugzeuge eine bessere Verteilung der Verkehrsbelastung in Zürich gestatten.

Unser Flugbetrieb hat sich ohne Unfall abgewickelt. In der Öffentlichkeit zeigte sich etwas Beunruhigung über Meldungen, wonach zu verschiedenen Malen bei der Landung Pneus zerstört wurden, insgesamt deren zwölf. Tatsächlich sind diese Vorfälle aber bei uns nicht häufiger als bei anderen Gesellschaften. Wir haben das Verhalten der Flugzeugbereifung im Betrieb dennoch näher untersucht und dabei festgestellt, dass bezüglich dieser Zusammenhänge wenig technische Grundlagen verfügbar sind. Deshalb führen wir in Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Luftamt und der EMPA St. Gallen ein systematisches Prüfprogramm durch, dessen Ergebnisse im Frühjahr 1966 der Fachwelt zugänglich gemacht werden sollen.

Die Vorbereitung auf die Einführung der DC-9 erforderte eine Anpassung und Vergrösserung verschiedener Werkstätten im technischen Betrieb. Gegen Ende des Berichtsjahres begannen wir mit dem Bau eines Warenannahme- und Lagergebäudes, das Mitte 1967 bezugsbereit sein soll.

Mit der KLM trafen wir eine Vereinbarung, wonach die Swissair die DC-9-Triebwerke und die KLM weiterhin die DC-8-Fan-Triebwerke beider Gesellschaften überholt. Daraus ergibt sich eine namhafte Einsparung an Investitionen für Triebwerkerteilteile und Überholungseinrichtungen.

Wie wir schon bei früheren Gelegenheiten hervorgehoben haben, ermöglicht eine gleichbleibende Zusammensetzung unserer im internationalen Verkehr eingesetzten Flotte eine Senkung der Flugzeugunterhaltskosten pro angebotenen Tonnenkilometer. Diese Einheitskosten liegen, trotz steigenden Löhnen und Materialpreisen, im Berichtsjahr unter denjenigen von 1958. Die laufende Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit hat dazu wesentlich beigetragen; wir konnten die Betriebsstunden zwischen den Kontrollen und Revisionen bei den Flugzeugen wie bei den Triebwerken beträchtlich erhöhen. Sodann wurde 1965 nach sorgfältiger Vorbereitung die Überholungszeit der Coronado-Flugzeuge von drei Wochen auf zwei Wochen pro Einheit reduziert. Für die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens ist dies ein bedeutender Fortschritt.

IV. Personelles

Am Ende des Berichtsjahres hatten wir einen Bestand von 8922 Mitarbeitern im In- und Ausland. Das sind 240 Personen oder 2,8 Prozent mehr als Ende 1964, bei

gleichzeitiger Erhöhung des Angebots an Tonnenkilometern um 11 Prozent. Der Anteil der kontrollpflichtigen Ausländer an dem in der Schweiz beschäftigten Personal, unter Einschluss der Besatzungen, betrug 6,2 Prozent. Die Swissair wurde, unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse im Luftverkehr, den Bundesratsbeschlüssen über die Beschränkung des Personalbestandes in der Schweiz und den Abbau der ausländischen Arbeitskräfte unterstellt und erhielt vom BIGA einen Höchstbestand vorgeschrieben, der eingehalten wurde. Um die notwendigen Ausländer für das Pilotenkörper anstellen zu können, mussten wir beim Bodenpersonal entsprechend mehr abbauen.

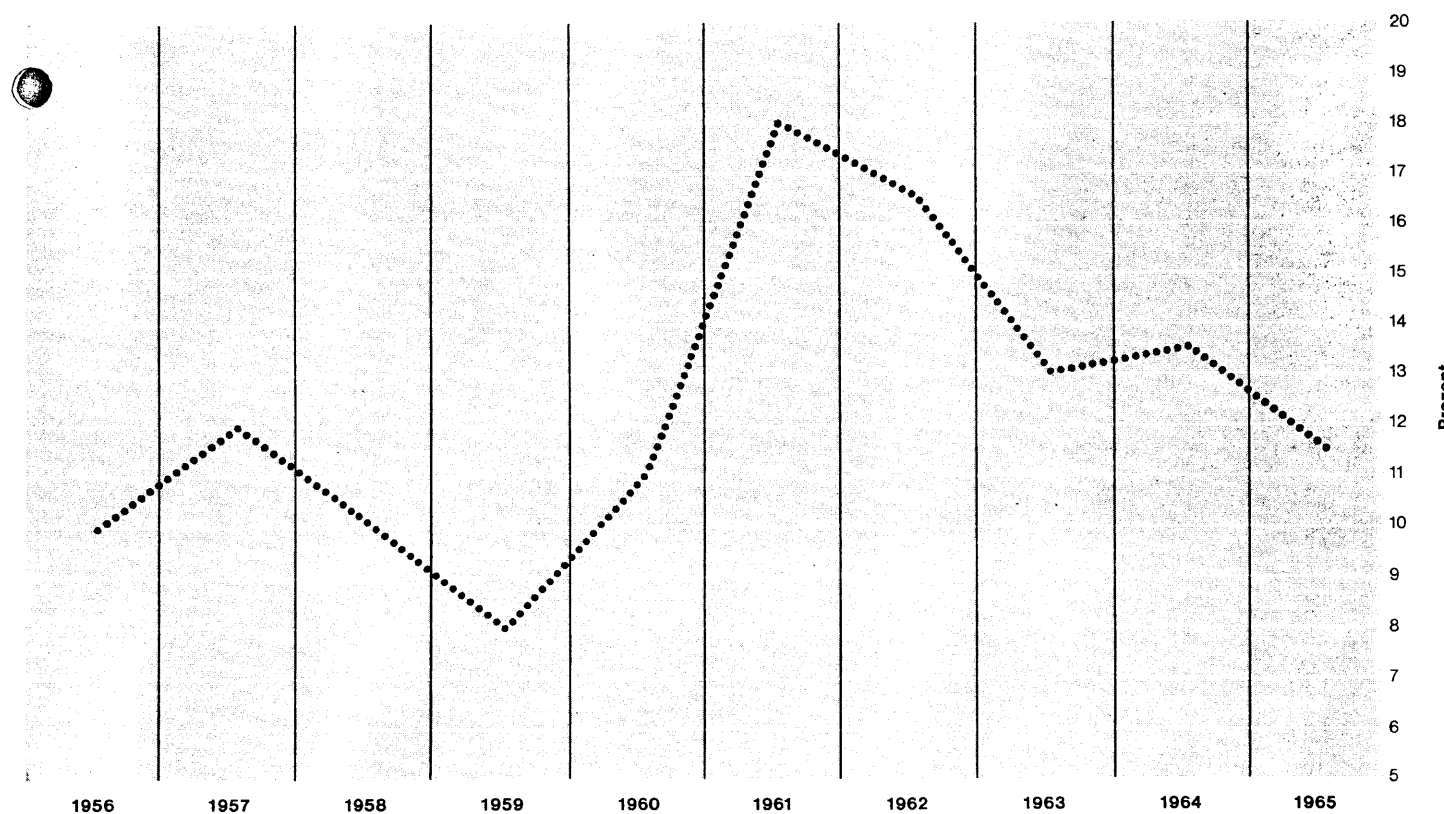
Der Personalwechsel ist erfreulicherweise wieder zurückgegangen von 13,5 Prozent im Vorjahr auf 11,5 Prozent. Auf die Entwicklung der Lohn- und Versicherungskosten und die Verhandlungen mit den Personalverbänden werden wir in anderem Zusammenhang eingehen. Hier dürfen wir festhalten, dass die Swissair ihren Bedarf an Bodenpersonal auch im Berichtsjahr ohne grössere Schwierigkeiten decken konnte.

Den Lehrlingsbestand haben wir um 19 Lehrlinge und Lehrtöchter erhöht; Ende 1965 erreichte unser Lehrlingswesen, einschliesslich eines Kadets von 13 Personen, einen Bestand von 261. Der Lehrabschlussprüfung unterzogen sich 61 Lehrlinge.

Die Beschaffung von Wohnraum für das Personal in der Umgebung des Flughafens wird immer wichtiger zur Gewinnung guter Arbeitskräfte. Die der Swissair nahestehende Siedlungsgenossenschaft Luftverkehr (SILU) hat Ende 1965 in Embrach eine Siedlung mit 184 Wohnungen eingeweiht. Nun hat sie mit unserer Hilfe begonnen, ein weiteres Projekt mit 204 Wohnungen in Bachenbülach zu verwirklichen.

Alle Mitarbeiter haben durch ihre stete Bereitschaft zum verantwortungsvollen Einsatz einen entscheidenden Beitrag zum grossen Erfolg dieses Berichtsjahres geliefert. Die Swissair spricht ihnen dafür den verdienten Dank und die Anerkennung aus.

Personalumschlag 1956-1965





V. Verwaltungsrat

Die Generalversammlung vom 23. April 1965 wählte in den Verwaltungsrat die Herren Dr. F. Emmanuel Iselin, Advokat und Notar, Basel; Dr. Victor Umbricht, Industrieller, Basel; Rudolf Wild, Generaldirektor der Helvetia-Gesellschaften, St. Gallen; Robert Zoelly, Direktor der Lino-leum AG, Giubiasco. Auf den 1. Januar 1966 wählte der Bundesrat als Nachfolger von Herrn Dr. Hugo Gschwind den neuen Präsidenten der Generaldirektion der SBB, Herrn Ing. Otto Wichser, in den Verwaltungsrat der Swiss-air. Herr Dr. Gschwind gehörte unserem Verwaltungsrat während dreizehn Jahren an. Für seine wertvollen Rat-schläge und die tatkräftige Mitarbeit in dieser Zeit sei ihm auch hier herzlicher Dank ausgesprochen.

An der ordentlichen Herbstsitzung des Verwaltungs-rates bat Herr Ernst Schmidheiny, ihn vom Verwaltungs-ratspräsidium zu entlasten, weil ihn seine zahlreichen anderweitigen Aufgaben zu sehr beanspruchen. Herr Schmidheiny hatte das Präsidium nach dem unerwarteten Ableben von Herrn Dr. Rudolf Heberlein im Januar 1958 übernommen. Er gab der Swissair einen wesentlichen Teil seiner Zeit und setzte sich unermüdlich für die Lö-sung aller grundlegenden Unternehmensprobleme ein. Seine überlegene Führung hat wesentlich dazu beigetragen, dass die Swissair den schwierigen Übergang von den Kolbenmotor- zu den Strahlflugzeugen gut bewältigt und ihre heutige gefestigte Stellung erreicht hat. Die Gesellschaft ist Herrn Schmidheiny zu tiefem Dank ver-pflichtet. Wir schätzen uns glücklich, dass er dem Ver-waltungsrat weiterhin angehören wird und sich auch als Mitglied des Ausschusses vorläufig noch zur Verfügung stellt. — Zu seinem neuen Präsidenten wählte der Ver-

waltungsrat Herrn Fritz Gugelmann, der seit 1958 Mit-glied des Rates ist und seit 1961 dem Ausschuss ange-hört.

Mit dem Datum der kommenden Generalversammlung läuft die Amtsdauer der folgenden Mitglieder des Ver-waltungsrates ab:

Dr. Emmanuel Failletaz und Ing. Jacques de Saugy.
Gemäss Artikel 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

VI. Was uns besonders beschäftigt hat

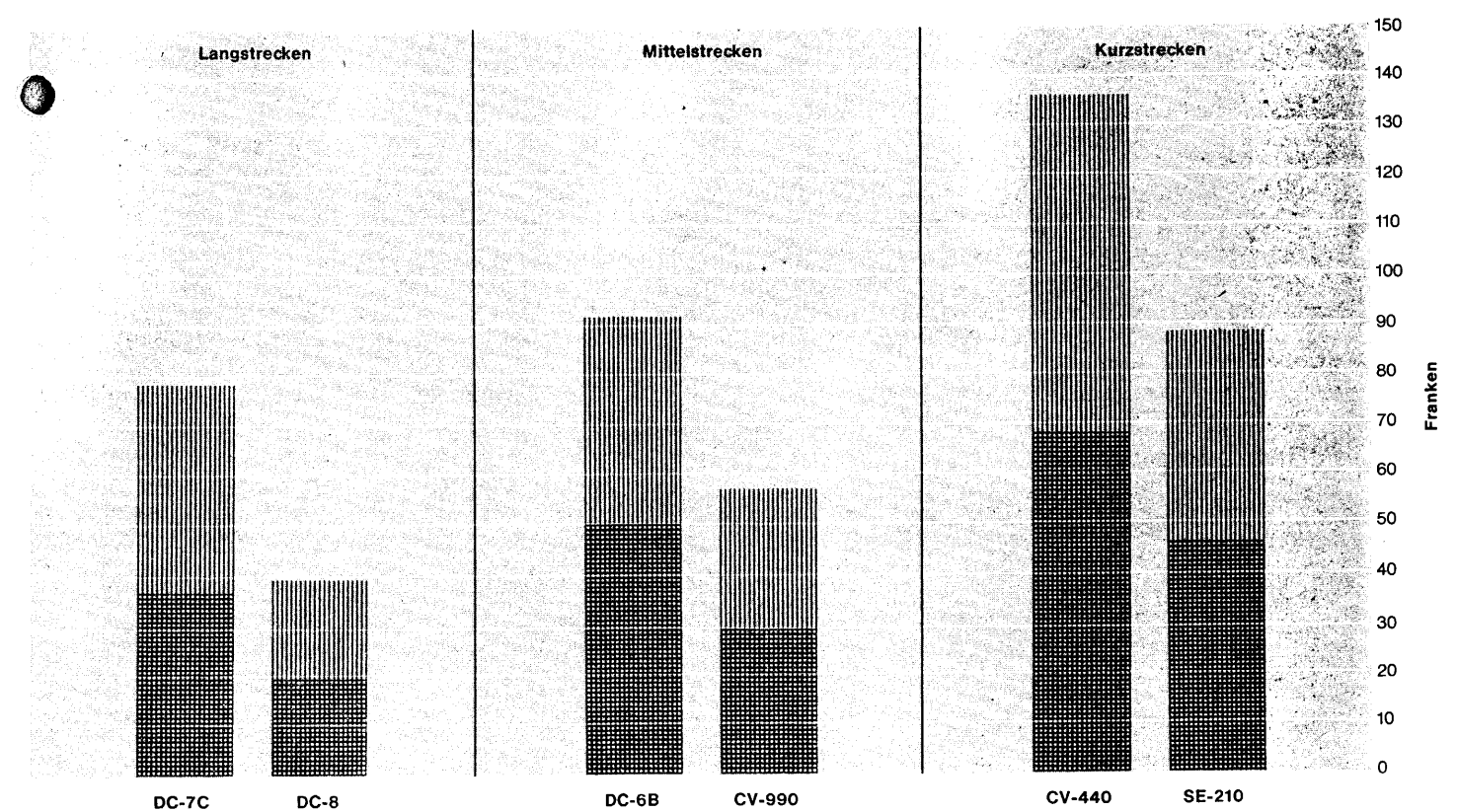
Anstieg der Kosten

Von der anhaltenden Teuerung blieb auch unser Unter-nehmen nicht verschont. Darüber hinaus werden an den Luftverkehr allgemein und an die Swissair im besonde-ren von vielen Seiten steigende Ansprüche gestellt. Wir greifen einige Beispiele heraus:

— Auf dem Personalgebiet zeichnete sich das Jahr 1965 durch intensive und langwierige Verhandlungen über die Erneuerung der verschiedenen kollektiven Arbeits-verträge aus. Die Verträge mit dem schweizerischen und dem ausländischen Pilotenverband waren auf Mitte des Jahres gekündigt. Ein neuer Vertrag, der frühestens auf Ende 1967 kündbar ist, konnte nach langen Bemühungen mit den Schweizer Piloten abge-schlossen werden, während die Verhandlungen mit den Ausländern sich noch über Neujahr hinzogen. Es wird den Piloten eine namhafte Verbesserung ihrer Saläre und insbesondere der Fürsorgeversicherungen

Streckenkosten pro 100 offerierte tkm je Flugzeugtyp
Propellerflugzeug/Strahlflugzeug
Basis: Letztes volles Betriebsjahr im Haupteinsatzgebiet

Fixe Kosten
Variable Kosten



zugestanden, die jedoch nicht unangemessen erscheint, wenn man berücksichtigt, wie die Verhältnisse bei andern europäischen Gesellschaften liegen und welche Aufbesserungen namentlich unser eigenes Bodenpersonal in den letzten Jahren erhalten hat. Auch bei den Bordmechanikern bedurfte die Verbesserung der Sozialversicherungen zusätzlicher Mittel. Die Verhandlungen mit den Verbänden des Kabinenpersonals und des Bodenpersonals drehten sich vor allem um den Teuerungsausgleich und um die Gewährung von Realloohnerhöhungen. Insgesamt ergibt sich für 1966 ein sehr bedeutender Anstieg unserer Personalkosten. Diese Entwicklung ist ein Gegenstand ernster Sorge.

- Während bei einzelnen amerikanischen Flugzeug- und Triebwerkherstellern die Ersatzteilpreise unverändert blieben, erhöhten andere amerikanische und europäische Lieferanten die Preise im Berichtsjahr um 4 bis 6 Prozent. Diese Verteuerung hält 1966 an. Ausserdem ist wegen des Vietnam-Konfliktes mit verlängerten Lieferfristen für amerikanisches Material zu rechnen. In der Schweiz verzeichneten wir 1965 im Durchschnitt eine Materialteuerung von 5 Prozent; die Liefertermine sind dafür im allgemeinen kürzer geworden.
- Nachdem die USA das Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr gekündigt haben, stehen die Haftpflichtgrenzen für den Passagierverkehr erneut in Diskussion. Es ist mit einer beträchtlichen Erhöhung der Haftpflichtversicherungsprämien zu rechnen.
- Im Berichtsjahr wurden auf neun von uns angeflogenen Flughäfen die Landegebühren erhöht um 15 bis 100 Prozent. Einer dieser Plätze hat für 1966 bereits eine neue Erhöhung angekündigt. Sieben andere Flughäfen setzen ebenfalls in den ersten Monaten des laufenden Jahres die Landegebühren hinauf, darunter Zürich und Genf, die sich allerdings mit einem etwas bescheideneren Aufschlag begnügen. In gewissen Ländern erhält man den Eindruck, dass die Gebührenerhöhungen über das hinausgehen, was zur vollen Kostendeckung notwendig wäre. Solche Gebührenpolitik läuft den Bestrebungen zuwider, die Tarife im Luftverkehr weiter zu senken. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass vielerorts auch die Mieten von Räumlichkeiten in den Flughäfen stärker erhöht werden, als es die Teuerung bedingt.

Basel und Bern. Die «Friendship»-Operation

Während im Berichtsjahr der Passagierverkehr der Swissair in Genf und Zürich um 13 bis 14 Prozent zunahm, konnte er in Basel um 26 Prozent gesteigert werden. Zu dem erfreulichen Aufholen Basels haben besonders die - in unserem Auftrag von der Balair versehene - neuen Fokker-«Friendship»-Liniendienste beigetragen. In unserer Planung ist eine weitere Verstärkung der Bedienung Basels vorgesehen. Wir erwarten für Basel auch in der nächsten Zeit einen überdurchschnittlichen Verkehrszuwachs.

Auf Jahresende wurde unsere Vertretung in Basel, angesichts des zunehmenden Geschäftsumfanges, zu einer Direktion ausgebaut, die dem Departement Verkehr und Verkauf an unserem Hauptsitz direkt untersteht.

In Bern hat die anfangs Juni 1965 angelaufene «Friendship»-Operation ungefähr die erwarteten Resultate ergeben. Die Flugzeuge waren während der Sommersaison zwischen Bern und Zürich etwa zur Hälfte, zwischen Bern und Genf wesentlich schwächer besetzt. Im Winter fielen die Ergebnisse stark zurück. Regelmässigkeit und Pünktlichkeit vermochten, wenn man die Verhältnisse auf dem für Dienste dieser Art nur knapp genügenden

Flugplatz Bern-Belpmoos in Betracht zieht, zu befriedigen. Man darf wohl erwarten, dass sich die Passagierzahlen auf den Kursen von und nach Bern im Jahre 1966, bei möglicher Verbesserung der Flugpläne, erhöhen werden und dass damit auch der Flugbetriebsverlust auf diesen Abschnitten etwas abnehmen wird.

Die Balair verdient unsere Anerkennung für die gute Abwicklung der «Friendship»-Operation. Deren Weiterführung ist vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement vorläufig bis zum 31. Oktober 1966 bewilligt worden. Studien über Anschaffung und Linieneinsatz einer weiteren «Friendship»-Einheit waren zu Ende des Berichtsjahres noch im Gange. An Begehren um Eröffnung zusätzlicher Kurzstreckendienste mit Flugzeugen dieser Klasse fehlt es nicht. Indessen ist die Swissair nach wie vor gezwungen, bei der Übernahme neuer Kleinaufgaben Zurückhaltung zu üben und eine wirtschaftlich nicht vertretbare Zersplitterung ihrer Kräfte zu vermeiden.

Die Qualität unseres Services

Die Entwicklung im Luftverkehr hat an den meisten Orten die Prognosen, die bei der Errichtung der Flughäfen gestellt wurden, weit überholt; die Einrichtungen für die Abfertigung der Passagiere wie für den Frachtumschlag sind zu klein geworden. Wir sehen mit Sorge, wie das Passagierservice am Boden unter diesen Verhältnissen leidet. Es ist uns nicht immer möglich, das Ungenügen der Einrichtungen durch Vermehrung unseres Stationspersonals auszugleichen. Dieses steht deshalb unter harten Anforderungen.

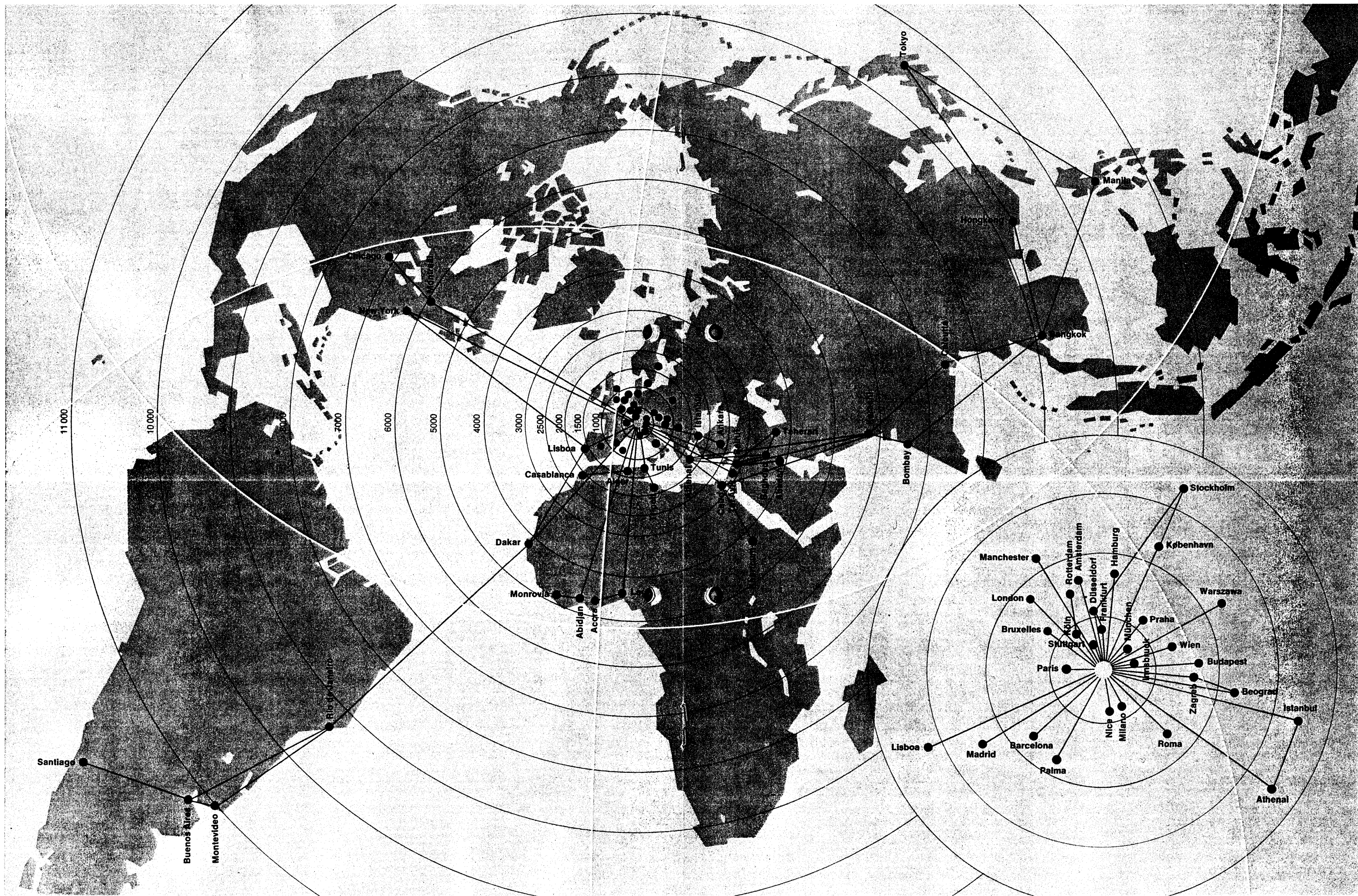
Schwierig sind die Arbeitsbedingungen besonders auf dem Flughafen Zürich, wo am Flughafen lange dauernde Erweiterungsarbeiten durchgeführt werden. Während dieser Zeit haben wir uns vermehrt mit Provisorien, Betriebsumlegungen und Engpässen abzufinden. Genf ist demgegenüber in einer besseren Lage, da der neue Flughafen, der auf Anfang 1968 fertig werden soll, neben dem bestehenden Gebäude erstellt werden kann.

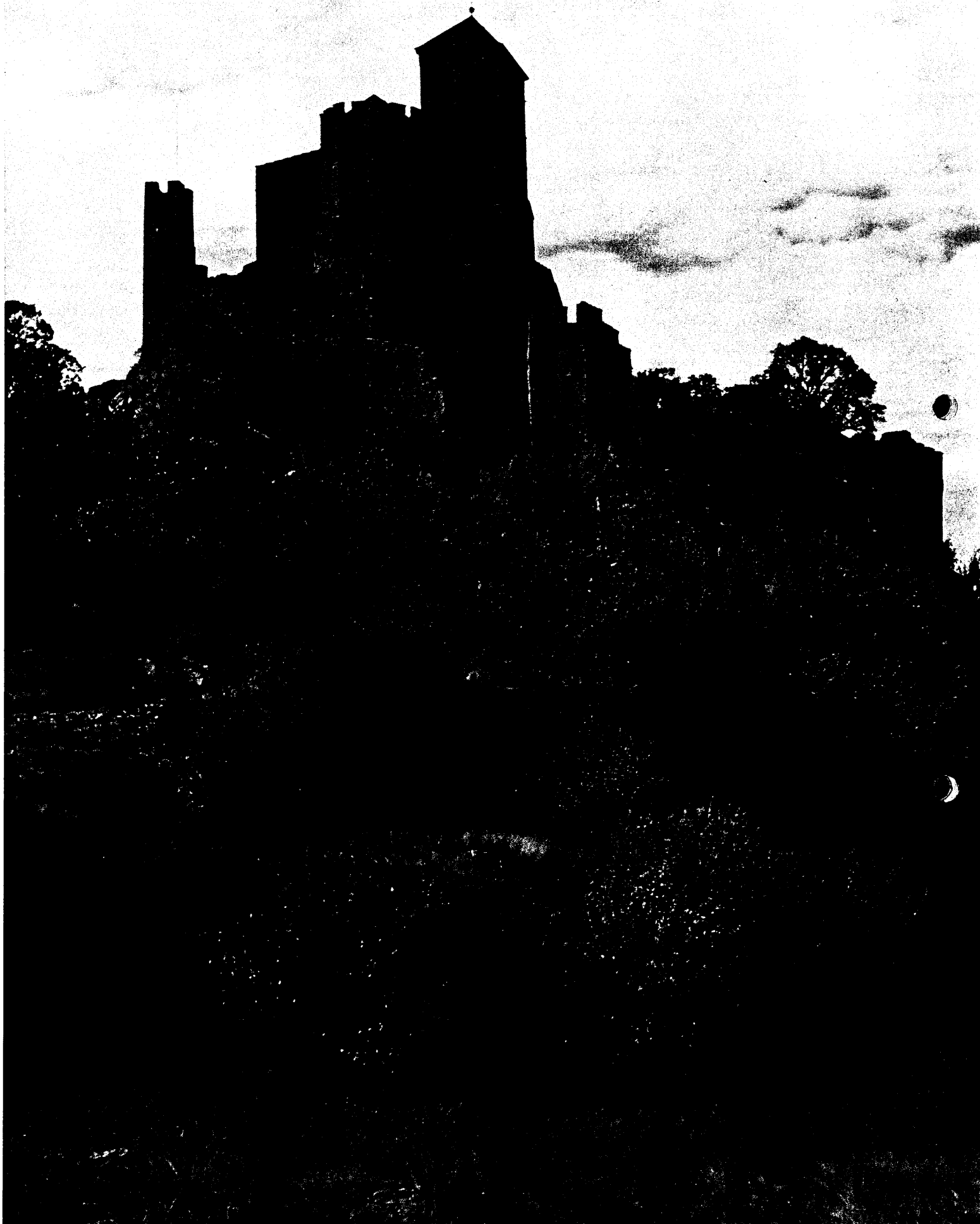
Den Service an Bord berührt die Frage der Unterhaltung der Passagiere durch Film- und Televisionsvorführungen in den Flugzeugen. Wir haben vor einem Jahr über die Auseinandersetzung in der IATA, welche auch die Tarife erfasste, berichtet. Die IATA hat sich inzwischen darauf geeinigt, dass solche Vorführungen grundsätzlich zulässig sind, aber nur gegen eine Benützergebühr. Die Zustimmung der Regierungen stand am Jahresende noch aus. Amerikanische Gesellschaften haben diese Bordunterhaltung bereits eingeführt. Einige europäische Gesellschaften werden ihnen 1966 voraussichtlich folgen, während andere sie grundsätzlich ablehnen. Wir verfolgen aufmerksam diese Entwicklung, die wir nicht für glücklich halten; auch im Hinblick auf die anhaltenden technischen Verbesserungen werden wir keine überstürzten Beschlüsse fassen.

Besatzungsprobleme

Vorbereitung und Schulung für den Einsatz der DC-9 und der zwei von SAS zurückkehrenden Coronados erreichten im Berichtsjahr die Anstellung zusätzlicher ausländischer Piloten. Der Anteil der Ausländer an unserem Pilotenbestand überschritt damit 30 Prozent. Die im letzten Geschäftsbericht angetönten Spannungen zwischen den Pilotenverbänden der Schweizer und der Ausländer über eine gerechte Regelung des beruflichen Aufstiegs verschärfen sich. Da die beiden Vereinigungen sich weder direkt noch durch Vermittlung der Swissair verständigen konnten, setzte die Geschäftsleitung im August von sich aus ein Senioritäts- und Beförderungssystem in Kraft, das nun auch in den neuen Kollektiv-







Eglise de Valère, Sion (Suisse)

arbeitsverträgen verankert wird. Wir hoffen, dass unser Pilotenkorps nach Beseitigung dieses Hindernisses zu einer geschlossenen Einheit zusammenwächst, und wollen auch anerkennen, dass unsere Besatzungen ungeachtet dieser Auseinandersetzung ausnahmslos ihren Dienst tadellos erfüllten, mit besonderem Einsatz während der Krise zwischen Indien und Pakistan.

Selbstverständlich bleibt es ein dringendes Anliegen, den Pilotenbestand, der für die Weiterentwicklung des Unternehmens von entscheidender Bedeutung ist, durch Nachwuchs von Schweizer Piloten aufzubauen. Wir haben zur Förderung dieses Nachwuchses ein Zehnjahresprogramm aufgestellt, das Investitionen von rund 12 Millionen Franken für den Ausbau der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) und jährliche Mehrausgaben, insbesondere für die Propagierung des Linienpilotenberufes, von 300 000 Franken vorsieht. Ziel ist die Deckung des jährlichen Nachwuchsbedarfes von 30 bis 40 Swissair-Piloten möglichst vollständig aus dem Inland. Dies kann nicht in einem Schritt erreicht werden. Immerhin sind aus der SLS im Berichtsjahr 23 Linienpiloten hervorgegangen, während es 1964 erst 16 waren.

Tariffragen

Nachdem sich die Senkung der Nordatlantiktarife vom Frühjahr 1964 so erfolgreich ausgewirkt hatte, beschloss die IATA auf 1966 weitere Ermässigungen. Von dieser für ein Gebiet intensiven Verkehrs angemessenen Entwicklung geht ein Druck auf die Tarife in andern Gebieten aus, wo die Verhältnisse weniger günstig liegen. In Europa zwangen indessen die steigenden Kosten auf mehreren Linien zu einer leichten Erhöhung der Flugpreise und Frachtraten. Daneben wurde der Verkehr auf touristisch interessanten Strecken jedoch mit Verbilligungen angespornt. Im Mittleren Osten blieb die Tarifsituation offen, zum Teil aus politischen Gründen.

Einen starken Aufschwung nehmen die Reisen «alles inbegriffen» mit ermässigten Beförderungspreisen. Besonders weit kann naturgemäss die Verbilligung gehen bei Vercharterung von Flugzeugen für Gruppen, die mit Pauschalarrangement reisen. Daraus haben namentlich zahlreiche Bedarfsverkehrsgesellschaften ein System gemacht, indem sie regelmässige Charterflugketten nach beliebigen Ferienorten anbieten. Da auch der Linienverkehr heute zu einem nicht unerheblichen Teil Pauschalreiseverkehr ist, stellt die Abgrenzung zwischen Linien- und Bedarfsverkehr ein aktuelles Problem dar.

Nach der bisherigen Praxis unserer Aufsichtsbehörden werden Charterflugketten «alles inbegriffen» dem Bedarfsverkehr zugerechnet, auch wenn sie eindeutig das Merkmal der Regelmässigkeit tragen. Die schweizerischen Bedarfsverkehrsgesellschaften können bis anhin solche Flugketten auf Grund einer blossen Betriebsbewilligung abwickeln und sind in der Gestaltung des Ablaufs und der Konditionen völlig frei, während der Linienverkehr der Swissair, durch welchen auch Hunderttausende von Passagieren mit Pauschalarrangements befördert werden, einer vielfältigen Reglementierung unterliegt. Mit dem Abgrenzungsproblem hat sich im abgelaufenen Jahr auch die Eidgenössische Luftfahrtkommission befasst, doch konnten sich die Mitglieder nicht einigen, ob die regelmässigen Charterflugketten der Konzessionspflicht zu unterstellen seien. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement als Konzessionsbehörde wird nun selber eine Lösung finden müssen. Unseres Erachtens kommt der Staat nicht darum herum, seine Ordnungsfunktion auf dem Gebiet des regelmässigen Luftverkehrs nach allen Seiten hin zu erfüllen. Dies wird um so wichtiger, je mehr der Pauschalreiseverkehr zunimmt und je aktiver die Swissair – wie es ihre Absicht ist – sich daran beteiligt.

Erhaltung der Wirtschaftlichkeit

Das unvermeidliche Ansteigen der Kosten bei eher sinkendem Tarifniveau zwingt zu einer ständigen Überwachung der Wirtschaftlichkeit, zumal unserer Expansion Grenzen gesetzt sind. Unsere Flottenplanung ist daher vor allem auf weitere Standardisierung ausgerichtet. Im Dezember beschloss der Verwaltungsrat, unsere beiden DC-8-Flugzeuge des Modells 32 auf das Frühjahr 1967 zu verkaufen und durch zwei DC-8 des Modells 62 zu ersetzen. Diese Flugzeuge sind mit den gleichen Doppelstromtriebwerken ausgerüstet wie unsere beiden DC-8 des Modells 53, haben aber eine verlängerte Kabine und können mehr Passagiere und Fracht im Direktflug über den Nordatlantik befördern. Wir erhalten damit eine erwünschte zusätzliche Kapazität in diesem Gebiet. Wenn wir demnächst weitere DC-8-Einheiten bestellen, werden es ebenfalls solche des Modells 62 sein.

Zu Beginn des Jahres 1966 entschloss sich auch SAS zur Bestellung von DC-9-Flugzeugen. Dies eröffnet günstige Perspektiven für die Fortsetzung der 1958 begründeten erfolgreichen Zusammenarbeit, zumal wir uns mit unseren skandinavischen Freunden auf eine einheitliche Spezifikation der DC-9 wie auch der von SAS ebenfalls bestellten DC-8-62 einigen konnten. Wir sind überzeugt, dass diese Vereinbarung beiden Gesellschaften helfen wird, ihren Betrieb weiter zu rationalisieren.

Die Automatisierung personalintensiver Betriebsvorgänge durch «Real Time Data Processing» folgt den Plänen, die wir im letzten Geschäftsbericht darstellten.

VII. Blick in die Zukunft

Ausbau unserer Tätigkeit

Mit der Einführung der DC-9 während der Jahre 1966 bis 1968 werden wir unsere Position im Europaverkehr, der einen raschen Aufschwung nimmt, in sehr erwünschter Weise verstärken. Wir hoffen auch, der Nachfrage entsprechend, einige zusätzliche Destinationen in unser Europanez aufnehmen zu können, namentlich im Osten und Norden. Der Einführung weiterer Frachtkurse auf europäischen Linien wird besondere Aufmerksamkeit zu widmen sein. Neue Möglichkeiten sehen wir ebenfalls auf dem afrikanischen Kontinent. Innerhalb der nächsten drei bis vier Jahre sollen auf unseren Linien nach Südamerika und dem Fernen Osten die Coronados etappenweise durch DC-8 abgelöst werden. Auf dem Nordatlantik gehen wir einer Periode verschärfter Konkurrenz entgegen. Unser Entwicklungsprogramm für die nächsten Jahre sieht vor, dass wir in diesem Verkehrsgebiet unser Angebot an Sitzplätzen schrittweise erhöhen werden. Die Anschaffung einer DC-8F «Trader» soll uns vor allem auch ermöglichen, uns am Frachtverkehr über den Nordatlantik vermehrt zu beteiligen.

Der Ausbau unseres Frachtgeschäftes erfordert besondere Massnahmen zur Verbesserung und Beschleunigung des Umschlages am Boden. Wir haben heute schon in Kloten Umschlagspitzen von über 100 Tonnen Fracht pro Tag und sind gezwungen, für die Zukunft

eine weitgehende Automatisierung der Frachtabfertigung zu planen. Diese Umstellung wird indessen einige Zeit erfordern.

Zukünftige Flugzeuge

An der Entwicklung der Projekte für ein Überschallverkehrsflugzeug wird in England und Frankreich wie in den USA weitergearbeitet. Wir haben in unseren Geschäftsberichten wiederholt unsere Einstellung zu diesen Projekten dargelegt; daran hat sich nichts geändert. Bei unbestreitbaren Fortschritten, namentlich in technischer Hinsicht, bestehen nach wie vor zu grosse Unsicherheiten hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit wie auch des Lärmproblems, als dass sich für die Swissair eine Option oder gar eine feste Bestellung von Überschallflugzeugen aufdrängen würde.

Dagegen haben die Pläne zum Bau von Grossflugzeugen mit Unterschallgeschwindigkeit konkretere Gestalt angenommen. Die amerikanischen Hersteller legen Studien vor über Langstreckenflugzeuge für 400 bis 500 Passagiere mit den Triebwerken des nun in Auftrag gegebenen Armeetransportflugzeuges C-5A. In Europa sind Besprechungen über ein Kurzstreckenflugzeug mit ähnlichem Fassungsvermögen, einen sogenannten «Airbus», im Gange. Wir verfolgen diese Projekte, die uns in absehbarer Zeit vor weittragende Entschlüsse stellen können, mit aller Aufmerksamkeit.

Finanzierungsprobleme

Die Umstellung des Verkehrs in Europa auf die DC-9, die Vergrösserung und Modernisierung der DC-8-Flotte sowie die dazu gehörenden Ersatzteile, Betriebseinrichtungen und Bauten erfordern schon bis 1970 sehr beträchtliche Geldmittel. In den folgenden Jahren dürfte unser Kapitalbedarf, angesichts der im vorangehenden Abschnitt erwähnten Entwicklung, noch um einiges ansteigen.

Diese grossen Investitionsbedürfnisse erheischen eine vorausschauende Finanzierungspolitik. Wir setzen uns zum Ziel, die benötigten Mittel zum grössten Teil selber

zu verdienen; mindestens vier Fünftel des Kapitalbedarfs sollten aus dem internen Geldrückfluss gedeckt werden können. Die Resultate der letzten Jahre geben uns die Zuversicht, dass dies möglich sein wird. Ohne zusätzliches Kapital wird indessen auch im günstigsten Fall nicht auszukommen sein. Die Verbreiterung unserer Kapitalbasis wird, dem zunehmenden Geschäftsumfang entsprechend, in systematischer Weise durchgeführt werden müssen. Trotz unserer gegenwärtigen Liquidität erscheint es daher gegeben, im laufenden Jahr unser Aktienkapital um 25 Prozent, also um 35 Millionen Franken, zu erhöhen. Wir stellen darüber der kommenden ordentlichen Generalversammlung gesondert Antrag. Das gute Resultat des Berichtsjahres ist im Lichte der Zukunftsaufgaben zu betrachten. Wir dürfen den schönen Erfolg mit Genugtuung registrieren, müssen uns aber klar darüber sein, dass unsere Gesellschaft neuen, sehr grossen Bewährungsproben entgegengeht, die den Einsatz aller Kräfte erfordern werden.

VIII. Bemerkungen zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Bereits das Jahr 1964 brachte eine wesentliche Verbesserung des Bilanzbildes. Diese Entwicklung setzte sich im Berichtsjahr fort. Der Gesamtzugang an Mitteln beträgt rund 141 Millionen Franken. Dabei ist die Selbstfinanzierung mit 139 Millionen Franken um 34 Millionen Franken höher als vor Jahresfrist. Von diesen Mitteln wurden 58 Millionen Franken zur Finanzierung von Neu-

und Ersatzinvestitionen verwendet. Ferner konnten die Vorauszahlungen für die ab 1966 zur Ablieferung gelangenden DC-9- und DC-8-Flugzeuge um rund 36 Millionen Franken erhöht werden. Die restlichen Mittel sind im Zuwachs des Umlaufvermögens gebunden; zu erwähnen sind hier besonders die Anlage eines Wertschriftenportefeuilles im Betrag von 21 Millionen Franken und eine namhafte Erhöhung der Festgeldanlagen bei den Banken.

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um 30 Millionen Franken erhöht. Sowohl auf der Aktiv- als auch auf der Passivseite ergeben sich dabei nennenswerte Verschiebungen.

Bei den **Aktiven** ist der Buchwert des Anlagevermögens nochmals um 13 Millionen Franken zurückgegangen. Neben den ordentlichen Abschreibungen von 54 Millionen Franken konnten ausserordentliche Abschreibungen im Betrage von 50 Millionen Franken vorgenommen werden, welche den Anlagenzuwachs und die geleisteten Vorauszahlungen für Flugzeuge mehr als kompensieren. Zur Hauptsache dienen die ausserordentlichen Abschreibungen wiederum dazu, die Dauer der Amortisation unserer Flotte zu verkürzen.

Den stärksten Zuwachs im Anlagevermögen weisen im Jahre 1965 die Immobilien auf; die Erstellung unseres Zentralverwaltungsgebäudes in Kloten hat rasche Fortschritte gemacht, die sich hier auswirken. Die Position «Flugzeugpark» enthält nun auch die vier von SAS übernommenen Caravelles, eine Fokker F-27 «Friendship» und zwei weitere Schulflugzeuge des Typs Piaggio-P-149E.

Die beträchtliche Vermehrung des gesamten Umlaufvermögens ergibt sich aus den erhöhten Beständen an verfügbaren Mitteln. Der Buchwert der Materialbestände hat sich um gut 3 Millionen Franken vermindert.

Auf der **Passivseite** wurden aus freigewordenen Rückstellungen 3 Millionen Franken in die spezielle Reserve übergeführt. Mit der letztjährigen Äufnung der statutarischen Reserven erhöhte sich daher das Eigenkapital um 5 Millionen Franken. Das Eigenkapital und das nur leicht verminderte langfristige Fremdkapital decken das Anlagevermögen zu 99 Prozent (Vorjahr 94 Prozent). Bei

der Würdigung dieses Deckungsverhältnisses ist zu berücksichtigen, dass im Saldo der offenen Passagen und Frachten von 77 Millionen Franken weitere langfristig verfügbare Mittel enthalten sind.

Die mittel- und kurzfristigen Schulden zeigen höhere Bestände bei den Kreditoren und der Personaldepositenkasse. Dem gegenüber konnte unsere Verpflichtung von 1,6 Millionen Franken aus der Eigenversicherung beim Bund abgetragen werden. Die Rückstellungen und Wertberichtigungen wurden zu Lasten der Betriebsrechnung um weitere 8,0 Millionen Franken erhöht. Wir haben ferner die Eigenversicherung um 1,9 Millionen Franken und die Rückstellungen für Kursrisiken und Delkrede um 3,5 Millionen Franken verstärkt.

Die bereits im Vorjahr gebildete Rücklage von 1 Million Franken im Hinblick auf die Einführung der DC-9-Flugzeuge wurde verdoppelt.

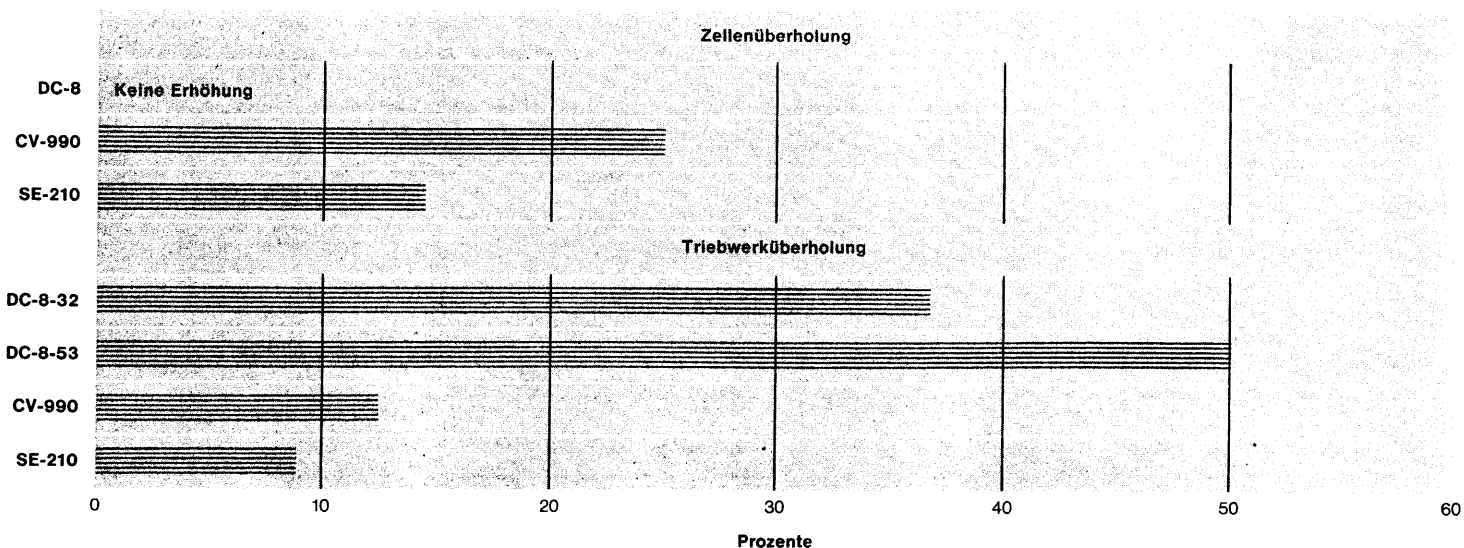
Dank den guten Ergebnissen der letzten Jahre hat die Swissair heute eine Bilanz, die ihr eine solide Ausgangslage für die Bewältigung der kommenden Probleme gibt.

Gewinn- und Verlustrechnung

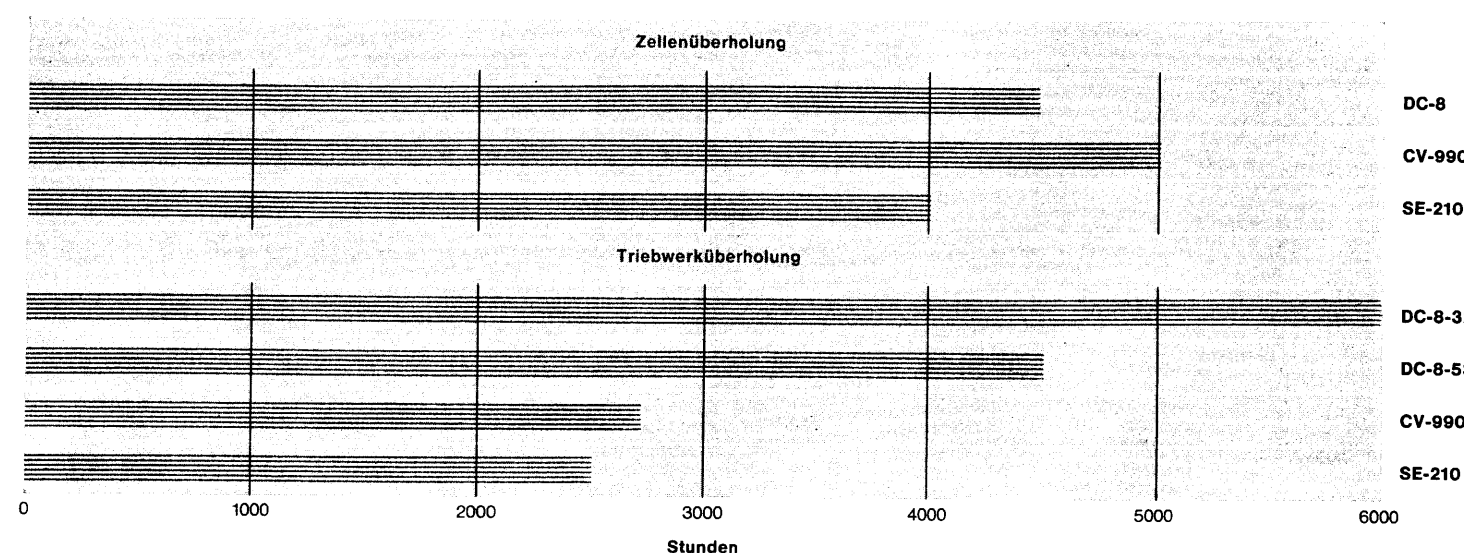
Die **Gesamtkosten** ohne die zusätzlichen Abschreibungen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 9 Prozent auf 565 Millionen Franken an. Es gelang, sie leicht unter den budgetmässigen Erwartungen zu halten.

Nach wie vor übt die Teuerung einen wesentlichen Einfluss auf die Kostenentwicklung aus. Dies gilt besonders für die Personalkosten, die gegenüber dem Vorjahr um 11 Prozent stiegen, obschon die Zunahme des durchschnittlichen Personalbestandes lediglich 3 Prozent betrug. Da die Personalkosten nahezu ein Drittel der Gesamtkosten ausmachen, lässt sich die Bedeutung dieses Kostenauftriebes für die gesamte Unternehmung leicht ermessen. In den Personalkosten sind die laufenden Beiträge der Swissair an die Pensionskassen enthalten. Sie bezifferten sich im Berichtsjahr auf 12,4 Millionen Franken. Auch auf andern Gebieten wirkte sich die Teuerung empfindlich aus, vor allem bei den Bordbuffet- und Liegenschaftskosten sowie bei den allgemeinen Betriebs- und Verwaltungskosten.

Erhöhung der Betriebsstunden zwischen den Revisionen in Prozent pro 1965



Betriebsstunden zwischen den Revisionen Ende 1965



Glücklicherweise entwickelten sich auch einige Kosten-
gruppen entgegengesetzt. Es sind dies vor allem die
Treibstoffkosten, welche bei einem Mehrkonsum von
6 Prozent lediglich um 1,8 Prozent anstiegen. Die Ver-
sicherungskosten gingen dank Prämienreduktionen um
rund ein Viertel zurück. Trotz gestiegenen Ersatzteil-
preisen konnten auch die Material- und Überholungs-
kosten gegenüber dem Vorjahr gesenkt werden, was zur
Hauptsache auf die Verlängerung der zulässigen Lauf-
zeiten der Triebwerke zurückzuführen ist. Der Kosten-
rückgang bei den Finanz- und Steuerkosten ist dagegen
ausschliesslich dem Umstand zuzuschreiben, dass im
Jahre 1964, im Zusammenhang mit der Erhöhung des
Aktienkapitals, besondere Finanzierungskosten entstan-
den waren.

Stärker als die Gesamtkosten haben die **Gesamterträge**
zugenommen, nämlich um 12 Prozent oder 67,4 Millio-
nen Franken. Davon entfallen 58 Millionen Franken auf
vermehrte Streckenerträge. Die einzelnen Verkehrsge-
biete waren an der Ertragssteigerung wie folgt beteiligt:

Gebiete	Veränderung der Erträge gegenüber 1964 (unter Berücksichtigung der Poolergebnisse)	
	in Mio Fr.	in Prozent
Europa	+ 25,3	+ 15
Nordatlantik	+ 15,4	+ 11
Südatlantik	+ 1,6	+ 6
Mittlerer Osten	+ 6,1	+ 13
Ferner Osten	- 1,6	- 3
Afrika	+ 11,2	+ 123

Die Verteilung der Streckenerträge auf die einzelnen
Ladekategorien blieb gegenüber dem Vorjahr praktisch
unverändert. Auf die Passagen entfielen 85 Prozent, auf
die Fracht 10 Prozent und auf die Post 5 Prozent.
Da die Charterflüge für die Ghana Airways im Berichts-
jahr wegfielen, reduzierten sich die Einnahmen aus
Charter-, Sonder- und Rundflügen um 8 Millionen Fran-
ken auf weniger als die Hälfte des Vorjahreswertes.
Die Erträge aus Nebenleistungen erfuhren im Jahre 1965
wieder eine erfreuliche Verbesserung. Sie liegen um
6,8 Millionen Franken oder 11 Prozent höher als im Vor-
jahr. Vor allem die Bordbuffetdienste und die technischen
Leistungen für Dritte weisen namhafte Umsatzsteigerun-
gen auf. Auch die Bodenorganisationsdienste und die

Schulung von Besatzungen anderer Gesellschaften tru-
gen zum guten Ergebnis bei.
Bei den übrigen Erträgen fallen in erster Linie die um
2,9 Millionen Franken gestiegenen Zinserträge aus Geld-
anlagen ins Gewicht.
Mit einem Betriebsüberschuss von rund 122 Millionen
Franken haben wir die Ergebnisse aller unserer früheren
Geschäftsjahre übertroffen. Wirtschaftlichkeit und Er-
tragskraft unseres Betriebes dürfen sich auch im inter-
nationalen Vergleich sehen lassen, obschon die Swissair
nicht zu den grossen Luftverkehrsgesellschaften gehört.



IX. Anträge des Verwaltungsrates

Wir unterbreiten der Generalversammlung der Aktionäre folgende Anträge zur Beschlussfassung:

1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1965 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1965 Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1965 von Fr. 18 614 000
folgende Zuweisungen vorzunehmen:
 - a) an den statutarischen Reservefonds Fr. 2 000 000
 - b) an die Personalversicherungskassen der Swissair Fr. 5 000 000 Fr. 7 000 000
vom verbleibenden Gewinn von Fr. 11 614 000
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1965 Fr. 777 490
insgesamt somit von Fr. 12 391 490
 - c) eine Dividende von brutto 6 Prozent auszurichten, zahlbar vom 30. April 1966 an gegen Coupon Nr. 20 auf dem Aktienkapital von Fr. 140 000 000 mit Fr. 21.— pro Aktie, abzüglich 30 Prozent Coupon- und Verrechnungssteuer Fr. 8 400 000
 - d) einen Bonus von Fr. 7.— pro Aktie, abzüglich 30 Prozent Coupon- und Verrechnungssteuer, auszurichten, zahlbar vom 30. April an gegen Coupon Nr. 20, bei 400 000 Aktien Fr. 2 800 000
 - e) den Saldo von Fr. 1 191 490
auf neue Rechnung vorzutragen.

Zürich, den 16. März 1966

Namens des Verwaltungsrates
Der Präsident:
J. F. Gugelmann

X. Bericht der Kontrollstelle

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

Sehr geehrte Herren,

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1965 abgeschlossene Jahresrechnung geprüft.

Wir bestätigen, dass die Bilanz mit einem Total von Fr. 550 080 857 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 1965 wird ein Gewinn von	Fr. 18 614 000
ausgewiesen. Zusammen mit dem Gewinnvortrag aus dem Vorjahr von	<u>Fr. 777 490</u>
ergibt sich ein verfügbarer Gewinn von	<u>Fr. 19 391 490</u>

Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die Jahresrechnung 1965 zu genehmigen. Wir empfehlen ferner, dem im Geschäftsbericht enthaltenen Vorschlag des Verwaltungsrates betreffend die Verwendung des verfügbaren Gewinnes zuzustimmen.

Zürich, den 17. März 1966

Mit vorzüglicher Hochachtung
Schweizerische Treuhandgesellschaft
Stahelin **Fehlmann**

Bilanz per 31. Dezember 1965

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven	Anfangsbestand 1. 1. 1965	Anschaffungswert		Endbestand 31. 12. 1965
	Fr.	Zugang: Neuerwerb / Verschiebung Fr.	Abgang: Verkauf / Liquidation Fr.	Fr.
Anlagevermögen				
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen	67 548 532	23 461 860	930 270	90 080 122
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	65 493 627	5 229 893	1 432 226	69 291 294
Flugzeugpark				
Flugzeuge	337 907 460	25 087 700	160 000	362 835 160
Reservetriebwerke und -motoren	23 148 518	—	—	23 148 518
Flugzeugwechselteile*	65 091 784	2 317 818	2 412 053	64 997 549
Halbfabrikate (Eigenaufträge)	424 384	— 122 905	—	301 479
	(426 572 146)	(27 282 613)	(2 572 053)	(451 282 706)
Beteiligungen	3 278 802	447 886	15 148	3 711 540
Vorauszahlungen für Flugzeuge und Material				
Total Anlagevermögen				
Umlaufvermögen				
Materialbestände*	31 329 647	279 957	1 761 609	29 847 995
Debitoren und transitorische Aktiven				
Wertschriften	—	21 543 184	—	21 543 184
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	Buchwert	%	Passiven	Buchwert	%
	Fr.	Fr.		Fr.	
31 835 694	58 244 428		Eigenkapital		
50 935 533	18 355 761		Aktienkapital	140 000 000	
			Reserven		
			Statutarische	8 000 000	
			Spezielle	11 000 000	
				(19 000 000)	
206 068 157	156 767 003		Total Eigenkapital	159 000 000	29
12 781 580	10 366 938		Fremdkapital		
41 806 393	23 191 156		Langfristige Schulden		
—	301 479		Obligationenanleihen	160 000 000	
(260 656 130)	(190 626 576)		Darlehen der AHV	14 000 000	
3 711 539	1			(174 000 000)	
	69 055 899	61	Mittel- und kurzfristige Schulden		
	336 282 665		Dividenden und Obligationenzinsen	304 041	
			Kreditoren und transitorische Passiven	75 501 329	
			Personaldepositenkasse	12 300 864	
				(88 106 234)	
			Offene (verkaufte, aber noch nicht abge- flogene oder verrechnete) Passagen und Frachten	77 142 422	
			Total Fremdkapital	339 248 656	62
			Diverse Passiven		
			Rückstellungen und Wertberichtigungen	30 761 856	
			Barkautionen (erhalten)	1 678 855	
			Total diverse Passiven	32 440 711	6
			Gewinnsaldo		
	8 716 474		Gewinnsaldo	19 391 490	3
	573 315				
	9 289 789	2			
	550 080 857	100		550 080 857	100
			Eventualverpflichtungen	Fr. 4 472 647	

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1965

Aufwand

	Fr.	Fr.
Personalkosten		
Saläre, spezielle Entschädigungen und übrige Personalkosten	162 927 585	
Personalversicherungen	19 851 767	182 779 352
Treibstoffkosten		54 994 065
Material- und Überholungskosten		
Eigener Materialaufwand für Flugzeuge	12 781 336	
Leistungen von Dritten für Flugzeuge	23 332 138	
Leistungen für Dritte	7 535 587	
Übrige Materialkosten	8 348 270	51 997 331
Bodenorganisations-Fremdkosten		37 817 884
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		15 612 829
Bordbuffet- und diverse Passagierkosten, inkl. Materialkosten der Drittleistungen und der Taxfree-Shop-Verkäufe		29 041 111
Versicherungskosten		9 958 554
Liegenschaftskosten		14 568 376
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten		
Finanzkosten	9 679 756	
Steuern	4 619 620	
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	39 338 127	53 637 503
Propaganda- und diverse Verkaufskosten		15 019 344
Provisionskosten		45 576 947
Abschreibungen		
Ordentliche auf Immobilien, Betriebseinrichtungen, Werkzeugen, Mobiliar und Fahrzeugen	12 711 177	
auf Flugzeugpark und Ersatzteillager	40 980 054	53 691 231
Ausserordentliche auf Immobilien, Betriebseinrichtungen, Werkzeugen, Mobiliar und Fahrzeugen	7 000 000	
auf Flugzeugpark und Ersatzteillager	43 000 000	50 000 000
Gewinn- und Verlustkonto		
Gewinnvortrag vom Vorjahr	777 490	
Gewinn aus 1965	18 614 000	19 391 490
		<u>634 086 017</u>

Ertrag

	Fr.	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahr		777 490
Erträge:		
Streckenerträge	517 623 176	
Erträge aus Charter-, Sonder-, Rund- und Alpenflügen	5 127 334	
Übrige Verkehrserträge	19 960 137	
Einnahmen aus Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial	8 832 356	
Erträge aus Nebenleistungen	65 763 766	
Übrige Erträge	16 001 758	633 308 527
		<u>634 086 017</u>

Vergleich der Ergebnisse in den letzten fünf Jahren

	1961	1962	1963	1964	1965
Verkehrsleistungen					
Flugstunden	76 171	69 699	72 378	76 596	80 609
Angebotene tkm in 1000	304 202	385 075	424 046	493 525	546 589
Ausgelastete tkm in 1000	166 813	199 551	219 141	256 485	292 229
Ausgelastete Passagier-tkm in 1000	128 350	159 365	171 285	200 254	223 826
Ausgelastete Fracht-tkm in 1000	30 188	31 274	38 223	45 267	56 425
Ausgelastete Post-tkm in 1000	8 275	8 912	9 633	10 964	11 978
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	54,8%	51,9%	51,8%	52,3%	53,6%
Nutzwelle*	56,3%	50,4%	49,4%	48,3%	47,5%
Flugbetriebskosten je offerierten tkm	1.08	-.97	-.94	-.89	-.85
Sitzplatzbelegung	51,3%	52,7%	52,7%	54,0%	54,7%
Personalbestand					
per Ende Jahr	7 458	8 039	8 471	8 682	8 922
Kosten und Erträge in 1000 Franken					
Verkehrserträge	333 477	395 628	433 635	490 765	542 710
Übrige Erträge	43 554	66 783	75 613	75 169	90 598
Gesamterträge	377 031	462 411	509 248	565 934	633 308
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)	351 858	402 706	437 004	475 612	511 003
Betriebsüberschuss	25 173	59 705	72 244	90 322	122 305
Ordentliche Abschreibungen	24 647	43 469	43 168	44 460	53 691
Ausserordentliche Abschreibungen	400	8 595	19 429	31 000	50 000
Total Abschreibungen	25 047	52 064	62 597	75 460	103 691
Reinergebnis	126	7 641	9 647	14 862	18 614
Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung) in 1000 Franken					
Bilanzsumme	419 425	497 139	495 015	520 533	550 081
Aktiven					
Anlagevermögen	294 964	367 948	358 279	349 055	336 283
Umlaufvermögen	113 070	122 580	129 608	163 977	204 508
Diverse Aktiven	11 391	6 611	7 128	7 501	9 290
Passiven					
Aktienkapital	105 000	105 000	105 000	140 000	140 000
Reserven	7 800	8 700	12 000	16 000	21 000
Fremdkapital	289 494	364 897	356 732	337 816	355 449
Diverse Passiven	16 553	17 974	20 668	25 940	32 441
Gewinnvortrag	578	568	615	777	1 191

* Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten genügt.