

Unsere Destinationen

(Sommer 1970)

Europa

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

Nordamerika

| | | |
|---------|----------|----------|
| Chicago | Montreal | New York |
|---------|----------|----------|

Südamerika

| | |
|----------------|-----------|
| Buenos Aires | Santiago |
| Rio de Janeiro | São Paulo |

Mittlerer Osten

| | |
|--------|----------|
| Ankara | Damascus |
| Bagdad | Teheran |
| Beirut | Tel Aviv |
| Cairo | |

Ferner Osten

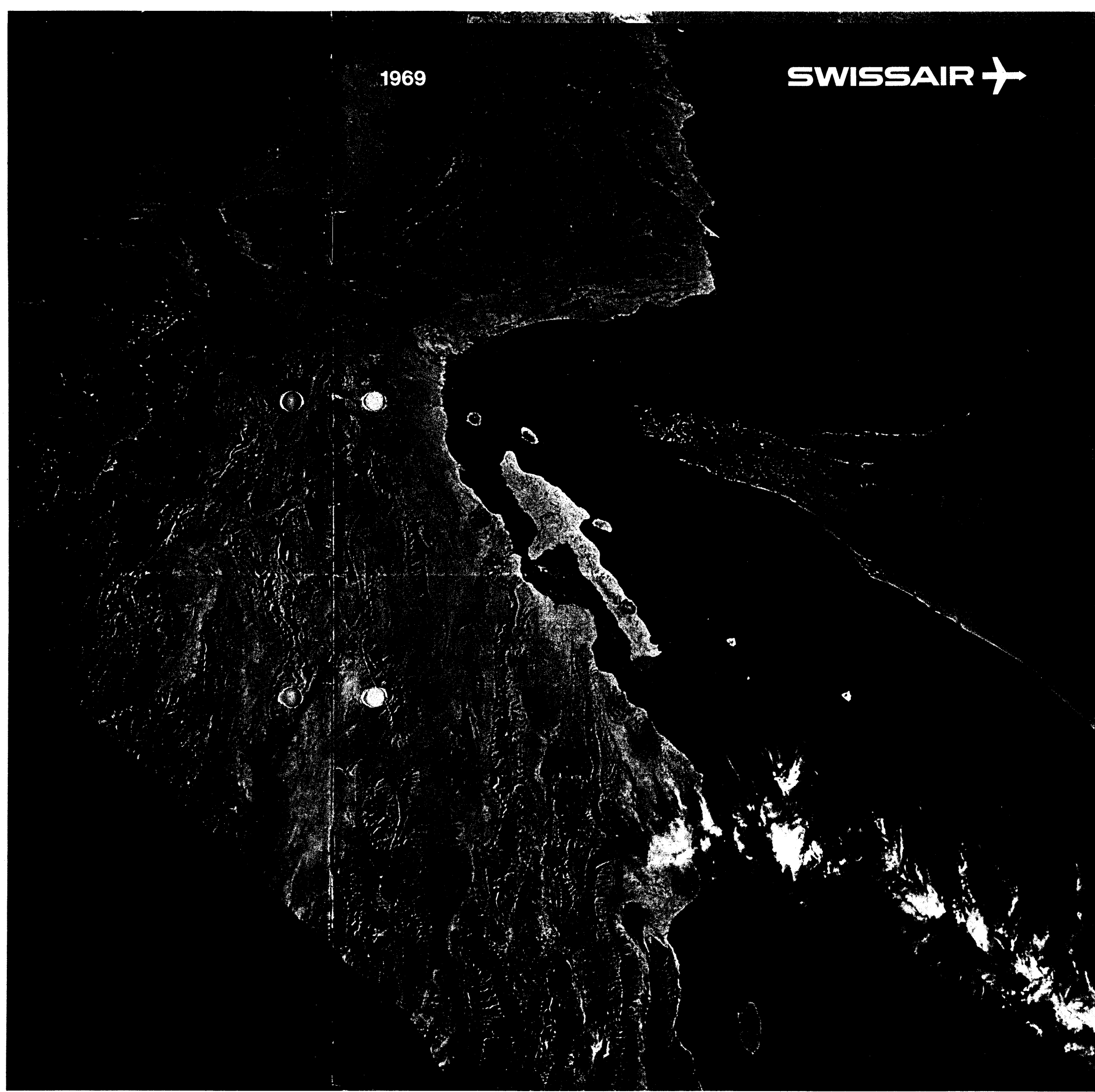
| | |
|----------|-----------|
| Bangkok | Karachi |
| Bombay | Manila |
| Colombo | Singapore |
| Hongkong | Tokio |

Afrika

| | | |
|------------|---------------|----------|
| Abidjan | Dar es Salaam | Lagos |
| Accra | Douala | Monrovia |
| Alger | Johannesburg | Nairobi |
| Casablanca | Kinshasa | Tripoli |
| Dakar | Khartoum | Tunis |

1969

SWISSAIR 



Das Jahr 1969 im Überblick

| Verkehrsleistungen | 1969 | 1968 |
|--|---------------|-------------|
| Anzahl Flüge | 60 876 | 56 392 |
| Angebotene tkm | 969 670 033 | 797 708 014 |
| Ausgelastete tkm | 523 015 560 | 416 257 573 |
| davon Passagier-tkm | 346 030 245 | 298 513 033 |
| Fracht-tkm | 159 789 768 | 102 352 742 |
| Post-tkm | 17 195 547 | 15 391 798 |
| Durchschnittliche Reise eines Passagiers, in km | 1094 | 1102 |
| Beförderte Etappenpassagiere | 3 571 442 | 3 059 769 |
| Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs | 54,0 % | 52,2 % |
| Sitzplatzauslastung | 53,0 % | 53,1 % |
| Kosten und Ertrag | 1969 | 1968 |
| | Fr. | Fr. |
| Kosten ohne Abschreibungen | 874 428 561 | 745 110 531 |
| Gesamtertrag | 1 066 944 561 | 882 182 531 |
| Betriebsüberschuss | 192 516 000 | 137 072 000 |
| Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen | 161 000 000 | 110 000 000 |
| Reingewinn des Geschäftsjahres | 31 516 000 | 27 072 000 |
| Dividende pro Aktie | 30 * | 28 |

* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Sehr geehrte Aktionäre,

Der Rückblick auf das für unsere Gesellschaft erfreulich verlaufene Jahr 1969 wird leider überschattet durch die Katastrophe vom 21. Februar 1970, in der beim Absturz unserer Coronado HB-ICD in Würenlingen achtunddreissig Passagiere und neun Besatzungsmitglieder den Tod fanden. Beim Abschluss dieses Berichtes ist die Unfalluntersuchung noch im Gange; es besteht aber der dringende Verdacht eines Sabotageaktes.

Angesichts dieses Unglücks müssen wir um so dankbarer sein, dass die Swissair im Berichtsjahr von schlimmen Behinderungen verschont geblieben ist. Wir konnten unsere Flotte voll einsetzen und unsere Stellung in der internationalen Konkurrenz festigen. Erstmals in der Geschichte der Swissair haben die Gesamterträge eines Jahres mehr als eine Milliarde Franken betragen; darin liegt nicht zuletzt ein bedeutender Erfolg unserer Verkaufsorganisation.

Unter günstigen Bedingungen hat sich der Verkehr im Berichtsjahr namentlich in Europa entwickeln können. Die DC-9-Flugzeuge, die wir um drei Einheiten vermehrt haben, erfreuen sich grosser Beliebtheit, und ihr Einsatz hat sich auf die Betriebskosten günstig ausgewirkt. Wir haben deshalb weitere vier DC-9 bestellt, die bis Ende 1970 zur Ablieferung gelangen. Dannzumal werden die letzten Caravelles aus unserem Betrieb ausscheiden.

Das über Erwarten gute Betriebsergebnis in Europa hat sich auf den Gesamterfolg des Geschäftsjahres wesentlich ausgewirkt. Die Langstrecken haben recht unterschiedlich abgeschnitten. Zufrieden sind wir mit den Resultaten im Nordatlantik- und Afrikaverkehr. Südatlantik und Ferner Osten liessen bis in den Herbst hinein zu wünschen übrig; immerhin war in diesen beiden Gebieten die Tendenz gegen Ende des Berichtsjahres ermutigend. Der Mittelostverkehr litt zu einem Teil unter den politischen Spannungen; gewisse Linien in diesem Gebiet haben sich jedoch sehr gut entwickelt.

Gesamthaft haben wir das Transportangebot im Vergleich zum Vorjahr um 22 Prozent auf 970 Millionen Tonnenkilometer erhöht und eine Zunahme der verkauften Tonnenkilometer um 26 Prozent auf 523 Millionen erzielt. Der mittlere Auslastungsgrad im Linienverkehr stieg von 52,2 Prozent im Vorjahr auf 54 Prozent im Berichtsjahr. Die gesamten Verkehrserträge erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 145 Millionen Franken; zu dieser Verbesserung steuerten die Passagen 110,5 Millionen, die Frachterträge 31 Millionen und die Posteinnahmen 3,5 Millionen Franken bei. Die Einnahmen aus den Nebenleistungen haben verhältnismässig noch stärker zugenommen als diejenigen aus dem Hauptgeschäft. Auf der andern Seite ist es der Geschäftsleitung gelungen,

die Kosten in befriedigender Weise unter Kontrolle zu halten. Die Gesteungskosten pro angebotenen Tonnenkilometer konnten von Fr. -.85 im Vorjahr auf den bisher tiefsten Stand von Fr. -.81 gesenkt werden.

Der finanzielle Erfolg des Jahres ist hochehrfreulich. Angesichts der besonders günstigen Zahlen drängt sich immerhin die Feststellung auf, dass in einem Luftverkehrsbetrieb wie dem unsrigen gewisse Schwankungen der Ergebnisse unvermeidlich sind. Man darf nicht erwarten, dass jedes Jahr das vorangehende überbiete; Ertragskraft und Erfolg der Gesellschaft lassen sich sinnvoll nur über längere Zeiträume beurteilen.

Die Swissair geht einer Periode entgegen, in der sie, einmal mehr, alle ihre Kräfte wird anspannen müssen. Der unverkennbare Zug zum Massentourismus einerseits, der ständige Kostenauftrieb bei gleichzeitig anhaltendem Druck auf die Flugpreise andererseits erfordern den Einsatz einer neuen Kategorie von Flugzeugen, der Grossraumflugzeuge. Während wir mitten in den Vorbereitungen für den Einsatz der beiden anfangs 1971 bei uns eintreffenden Boeing 747 B stehen, haben wir bereits einen weiteren wichtigen Schritt zum Ausbau unserer Flotte beschlossen, indem wir uns die im Jahre 1972 beginnende Ablieferung von sechs dreimotorigen Grossflugzeugen des Typs DC-10-30 sicherten. Diese Einheiten werden 250 Passagiere fassen und dazu sehr grosse Frachträume aufweisen. Jedes dieser Flugzeuge wird etwa doppelt soviel kosten wie eine DC-8.

Bezüglich der Unternehmungsgrösse liegt die Swissair in der Rangordnung der international tätigen Luftverkehrsgesellschaften über der Mitte. Um die Probleme des Betriebes der Grossraumflugzeuge besser lösen zu können, suchen aber selbst die grössten Gesellschaften die technisch-operationelle Zusammenarbeit mit Partnern. Wir können hierfür auf der seit einem Jahrzehnt bewährten Zusammenarbeit mit SAS aufbauen. Ist diese schon für die Boeing 747 auf die KLM ausgedehnt worden, so hat sich für die gemeinsame Bestellung und die technische Arbeitsteilung bei den DC-10 nun noch die französische Gesellschaft UTA angeschlossen, womit die sogenannte KSSU-Gruppe gebildet wurde. Wir werden im Rahmen dieser Vereinbarungen namentlich die Überholung der DC-10-Zellen besorgen und haben unseren technischen Betrieb in Zürich darauf vorzubereiten.

Allgemein bedingt die Beschaffung der Grossraumflugzeuge und der zugehörigen Betriebseinrichtungen Investitionen einer Grössenordnung, wie wir sie bisher nicht gekannt haben. Unser Investitionsbedarf erreicht in den Jahren 1970 bis 1975 eine Summe von rund zwei Milliarden Franken. Den Grundstock der Finanzierung werden die selbst erwirtschafteten Mittel zu bilden haben; die Swissair wird aber weiterhin regelmässig an den Kapitalmarkt gelangen müssen. Hier dürften wir indessen an Grenzen unserer Möglichkeiten in der Schweiz stossen. Deshalb nehmen wir im Zusammenhang mit Flugzeugbestellungen erstmals bei der amerikanischen Export-Import-Bank und den Lieferanten einen langfristigen Kredit in der Höhe von rund 78 Millionen Dollar auf. Eine gewisse Entlastung streben wir ferner dadurch an, dass wir einzelne Flugzeuge mieten, statt sie zu kaufen.

Die Generalversammlung 1969 hat eine Erhöhung des Aktienkapitals auf rund 300 Millionen Franken sowie die Ausgabe einer Wandelanleihe von 78,1 Millionen Franken beschlossen. Der Kapitalerhöhung war ein voller Erfolg beschieden, während die Wandelanleihe in einem allerdings ungünstigen Börsenklima vorerst auf eine gewisse Zurückhaltung der Anleger stiess. Im Hinblick auf die grossen Investitionsvorhaben

erachtet es der Verwaltungsrat als notwendig, die Kapitalbasis der Gesellschaft im laufenden Jahre erneut zu verbreitern. Der Generalversammlung 1970 wird deshalb wiederum ein Antrag auf Erhöhung des Aktienkapitals gestellt.

In den kommenden Monaten wird der Volksentscheid über den weiteren Ausbau des Flughafens Zürich fallen. Es liegt auf der Hand, dass die Swissair in hohem Masse an der Bewilligung des Ausbaukredites interessiert ist. Eine Verwerfung der Vorlage hätte für den Luftverkehr Zürichs und der Schweiz sehr nachteilige Folgen; auch die Swissair müsste unter ihr leiden.

Der gute Abschluss des Geschäftsjahres 1969 ermöglicht es erfreulicherweise, die Treue unserer Aktionäre auch mit der Ausschüttung einer erhöhten Dividende zu anerkennen. Der Verwaltungsrat unterbreitet der Generalversammlung die folgenden Anträge zur Beschlussfassung:

1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1969 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1969 Entlastung zu erteilen;

| | Fr. | Fr. |
|--|----------|----------|
| 3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1969 von folgende Zuweisungen vorzunehmen: | | 31516000 |
| a) an den statutarischen Reservefonds | 5187500 | |
| b) an Fürsorgeeinrichtungen für das Personal der Swissair | 4000000 | 9187500 |
| vom verbleibenden Gewinn von | | 22328500 |
| zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1969 | | 1863490 |
| insgesamt somit von | | 24191990 |
| c) auf die 625000 alten Namen- und Inhaberaktien eine Dividende von brutto 30 Franken pro Aktie und auf die 156250 im Jahre 1969 ausgegebenen Namen- und Inhaberaktien eine Dividende von brutto Fr. 22.50 pro Aktie | 18750000 | 22265625 |
| auszurichten, zahlbar abzüglich 30% Verrechnungssteuer vom 27. April 1970 an gegen Coupon Nr. 27 | 3515625 | |
| d) den Saldo von | | 1926365 |
| auf neue Rechnung vorzutragen. | | |

Zürich, den 16. März 1970

Namens des Verwaltungsrates

Der Präsident

(J. F. GUGELMANN)

Der Delegierte

(DR. W. BERCHTOLD)

Bemerkungen zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

Einen Überblick über die Beschaffung und Verwendung der Mittel gibt die untenstehende Tabelle, deren wichtigste Punkte im folgenden kurz kommentiert werden.

Im Berichtsjahr erreichte unsere Selbstfinanzierung die Rekordhöhe von 210,8 Millionen Franken, womit der Zuwachs des Anlagevermögens zu 95 Prozent gedeckt werden konnte. Hinzu kam die Erhöhung des Eigenkapitals um 62,5 Millionen Franken (inklusive Agio) im Frühling 1969. Die Fremdfinanzierung war gekennzeichnet durch die im Sommer begebene Wandelanleihe von 78,1 Millionen Franken. Insgesamt, unter Berücksichtigung der Veränderungen bei den übrigen Passiven, erreichte der Zugang an Mitteln 343 Millionen Franken. Davon wurden nahezu zwei Drittel in das Anlagevermögen investiert.

Cash Flow

| | Mio Fr. | Mio Fr. | |
|---|---------|---------|--------------------------|
| Selbstfinanzierung: | | | |
| Reingewinn | 31,5 | | |
| Abschreibungen | 161,0 | | |
| Rückstellungen und Bewertungskorrekturen | 18,3 | 210,8 | |
| Aktienkapitalerhöhung und Agio | | 62,5 | Beschaffung der Mittel |
| Fremdfinanzierung: | | | |
| Wandelanleihe | 78,1 | | |
| Veränderung der übrigen Passiven | - 8,4 | 69,7 | |
| Gesamtzugang an Mitteln | | 343,0 | |
| Anlagevermögen: | | | |
| Flugzeugpark | 143,7 | | |
| Vorauszahlungen | 20,4 | | |
| Übrige Anlagen | 58,1 | 222,2 | |
| Umlaufvermögen: | | | Verwendung der Mittel |
| Flüssige Mittel | 72,4 | | |
| Debitoren | 31,3 | | |
| Übriges Umlaufvermögen | 15,8 | 119,5 | |
| Diverse Aktiven | | 1,3 | |
| Gesamtvermögenszuwachs | | 343,0 | |
| Diesem Vermögenszuwachs von | | 343,0 | |
| stehen folgende Vermögensverminderungen gegenüber: | | | |
| Verkauf oder Abgang von Vermögenswerten | 7,2 | | |
| Abschreibungen | 161,0 | | |
| Bewertungskorrekturen | 2,8 | - 171,0 | |
| Für Wandlung reserviertes Aktienkapital | | 27,3 | |
| Die Erhöhung der Bilanzsumme beträgt somit | | 199,3 | Änderung der Bilanzsumme |

Bilanz

Die Bilanzsumme hat sich auf 1166 Millionen Franken erhöht.

Aktiven
Umlaufvermögen Während vor Jahresfrist der Bilanzzuwachs in erster Linie eine Folge des grösseren Anlagevermögens war, nahm 1969 vor allem das Umlaufvermögen zu. Dieses stieg um 142,5 Millionen Franken, woran die flüssigen Mittel mit 72,4 Millionen Franken teilhaben. Daneben fiel auch die Erhöhung der Debitoren um 31,3 Millionen auf 175,6 Millionen Franken ins Gewicht. In diesem Betrag ist ein Guthaben von 15,5 Millionen Franken bei einer kanadischen Finanzierungsgesellschaft enthalten, der wir eine unserer DC-9 verkauft, von ihr aber wieder zurückgemietet haben.

Anlagevermögen Im Vergleich zur Bilanz per Ende 1968 ist der Buchwert des Anlagevermögens dank namhaften Abschreibungen nur um 55,4 Millionen Franken gestiegen.

Bei den Immobilien beträgt der Zuwachs 18,4 Millionen Franken. Er umfasst namentlich Landkäufe im Raume Rümlang-Opfikon, den Ankauf des Bogenhangars in Kloten von der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft, die Erweiterung des Borddienstgebäudes in Kloten und Einbauten in den Flughafengebäuden Genf und Zürich.

Der Buchwert der Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge hat um 11,5 Millionen Franken zugenommen; zu erwähnen sind hier die Ergänzung der Ausrüstung unseres Reservationssystems und die neue Gepäcksortieranlage im Flughafen Kloten.

Obschon der Flugzeugpark im Berichtsjahr um je zwei DC-8- und DC-9-Flugzeuge vergrößert wurde (wozu noch die Miete einer dritten DC-9 kam), ist bei dieser wichtigsten Anlagekategorie eine Buchwerterhöhung von nur 3,4 Millionen Franken festzustellen. Die Zugänge sind durch die Abschreibungen von 135,6 Millionen Franken fast ausgeglichen worden. Der Buchwert des Flugzeugparks beträgt per Ende 1969 41 Prozent des Anschaffungswertes. Ohne die kumulierten Zusatzabschreibungen würde er 65 Prozent des Anschaffungswertes ausmachen.

Der um 2,1 Millionen Franken auf 10,8 Millionen Franken gestiegene Nominalwert unserer Beteiligungen an anderen Unternehmungen setzt sich wie folgt zusammen:

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

Einen Zuwachs von 20,4 Millionen Franken verzeichnen die Vorauszahlungen für Anlagen. Sie standen per Ende 1969 auf 139 Millionen Franken. Davon sind 34 Millionen Franken freiwillige zinstragende Vorauszahlungen an Boeing; die restlichen 105 Millionen Franken betreffen vertragliche Anzahlungen für bestellte Flugzeuge und das zugehörige Material.

Passiven Die Verstärkung des Eigenkapitals macht auf der Passivseite rund die Hälfte des Bilanzzuwachses aus. Im Mai 1969 wurde das Aktienkapital um 54,7 Millionen Franken erhöht, wovon 43,8 Millionen Franken auf Namen- und 10,9 Millionen Franken auf Inhaberaktien entfallen. Im Zusammenhang mit der Begebung der Wandelanleihe mussten für weitere 27,3 Millionen Franken Inhaberaktien bereitgestellt werden. Die statutarischen Reserven wurden aus dem Gewinn 1968 und dem Agio der erwähnten Aktienkapitalerhöhung um 5,0 beziehungsweise 7,8 Millionen Franken erhöht. Ferner konnten den speziellen Reserven aus verfallenen Passagen und Frachten sowie aus ausserordentlichen Erträgen 5,0 Millionen Franken zugewiesen werden.

Der Zuwachs beim Fremdkapital ist vornehmlich der Wandelanleihe und der Erhöhung der transitorischen Passiven zuzuschreiben. Auch die Personaldepositenkasse und die offenen Passagen und Frachten weisen

| | |
|----------------|--|
| Bilanz | Die Bilanzsumme hat sich auf 1166 Millionen Franken erhöht. |
| Aktiven | Während vor Jahresfrist der Bilanzzuwachs in erster Linie eine Folge des grösseren Anlagevermögens war, nahm 1969 vor allem das Umlaufvermögen zu. Dieses stieg um 142,5 Millionen Franken, woran die flüssigen Mittel mit 72,4 Millionen Franken teilhaben. Daneben fiel auch die Erhöhung der Debitoren um 31,3 Millionen auf 175,6 Millionen Franken ins Gewicht. In diesem Betrag ist ein Guthaben von 15,5 Millionen Franken bei einer kanadischen Finanzierungsgesellschaft enthalten, der wir eine unserer DC-9 verkauft, von ihr aber wieder zurückgemietet haben. |
| Umlaufvermögen | Im Vergleich zur Bilanz per Ende 1968 ist der Buchwert des Anlagevermögens dank namhaften Abschreibungen nur um 55,4 Millionen Franken gestiegen. |
| Anlagevermögen | Bei den Immobilien beträgt der Zuwachs 18,4 Millionen Franken. Er umfasst namentlich Landkäufe im Raume Rümlang—Opfikon, den Ankauf des Bogenhangars in Kloten von der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft, die Erweiterung des Borddienstgebäudes in Kloten und Einbauten in den Flughafengebäuden Genf und Zürich. Der Buchwert der Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge hat um 11,5 Millionen Franken zugenommen; zu erwähnen sind hier die Ergänzung der Ausrüstung unseres Reservationssystems und die neue Gepäcksortieranlage im Flughafen Kloten. Obschon der Flugzeugpark im Berichtsjahr um je zwei DC-8- und DC-9-Flugzeuge vergrössert wurde (wozu noch die Miete einer dritten DC-9 kam), ist bei dieser wichtigsten Anlagekategorie eine Buchwerterhöhung von nur 3,4 Millionen Franken festzustellen. Die Zugänge sind durch die Abschreibungen von 135,6 Millionen Franken fast ausgeglichen worden. Der Buchwert des Flugzeugparks beträgt per Ende 1969 41 Prozent des Anschaffungswertes. Ohne die kumulierten Zusatzabschreibungen würde er 65 Prozent des Anschaffungswertes ausmachen. Der um 2,1 Millionen Franken auf 10,8 Millionen Franken gestiegene Nominalwert unserer Beteiligungen an anderen Unternehmungen setzt sich wie folgt zusammen: |
| | <ul style="list-style-type: none"> – 4,0 Millionen Franken an der Balair AG, Basel – 5,3 Millionen Franken an Hotels – 1,5 Millionen Franken an anderen Gesellschaften |
| | Einen Zuwachs von 20,4 Millionen Franken verzeichnen die Vorauszahlungen für Anlagen. Sie standen per Ende 1969 auf 139 Millionen Franken. Davon sind 34 Millionen Franken freiwillige zinstragende Vorauszahlungen an Boeing; die restlichen 105 Millionen Franken betreffen vertragliche Anzahlungen für bestellte Flugzeuge und das zugehörige Material. |
| Passiven | Die Verstärkung des Eigenkapitals macht auf der Passivseite rund die Hälfte des Bilanzzuwachses aus. Im Mai 1969 wurde das Aktienkapital um 54,7 Millionen Franken erhöht, wovon 43,8 Millionen Franken auf Namen- und 10,9 Millionen Franken auf Inhaberaktien entfallen. Im Zusammenhang mit der Begebung der Wandelanleihe mussten für weitere 27,3 Millionen Franken Inhaberaktien bereitgestellt werden. Die statutarischen Reserven wurden aus dem Gewinn 1968 und dem Agio der erwähnten Aktienkapitalerhöhung um 5,0 beziehungsweise 7,8 Millionen Franken erhöht. Ferner konnten den speziellen Reserven aus verfallenen Passagen und Frachten sowie aus ausserordentlichen Erträgen 5,0 Millionen Franken zugewiesen werden. Der Zuwachs beim Fremdkapital ist vornehmlich der Wandelanleihe und der Erhöhung der transitorischen Passiven zuzuschreiben. Auch die Personaldepositenkasse und die offenen Passagen und Frachten weisen |

einen höheren Stand auf als im Vorjahr. Das Darlehen der AHV und die Kreditoren dagegen sind zurückgegangen.
Die Rückstellungen und Wertberichtigungen schliesslich mussten, dem grösseren Geschäftsvolumen entsprechend, erhöht werden.

Wir erzielten im Berichtsjahr einen Betriebsüberschuss von 192,5 Millionen Franken; die Zielsetzung des Budgets wurde damit deutlich übertroffen. Im Hinblick auf die grossen Finanzierungsbedürfnisse der kommenden Jahre ist dieses gute Ergebnis besonders willkommen.
Die Abschreibungen stellen sich auf 161 Millionen Franken, verglichen mit 110 Millionen Franken im Vorjahr. Zur Deckung des normalen, kalkulatorischen Abschreibungsbedarfes wären 101,7 Millionen Franken notwendig. Mit den restlichen 59,3 Millionen Franken wird die Abschreibungsdauer der Flugzeuge und des zugehörigen Materials weiter verkürzt.
Nach Vornahme dieser Abschreibungen verbleibt ein Reingewinn von 31,5 Millionen Franken; das sind 4,4 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Zur Entwicklung der Kosten und Erträge ist folgendes zu bemerken:
Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Gesamtkosten um 129,3 Millionen Franken oder 17,4 Prozent erhöht. Diese Zunahme ist, gemessen an der Ausdehnung unserer Flugtätigkeit, verhältnismässig gross. Zur Begründung ist einerseits auf die allgemeine Teuerung, andererseits auf den Umstand zu verweisen, dass der Umsatz an Nebenleistungen besonders stark zugenommen hat. Dies wirkte sich vor allem in den Material-, Überholungs- und Verpflegungskosten aus. Absolut gesehen trug wiederum der Personalaufwand am meisten zur Kostensteigerung bei, nämlich 42,8 Millionen Franken, was gegenüber 1968 einer Zunahme von 15,2 Prozent entspricht. Die Erhöhung der Treibstoff-, Bodenorganisations- und Provisionskosten steht in direktem Zusammenhang mit der vermehrten Flugtätigkeit. Stark überdurchschnittlich nahmen die Liegenschaftskosten, die Finanz- und Steuerkosten sowie die Werbe- und diversen Verkaufskosten zu. Die Liegenschaftskosten sind infolge Teuerung und wegen zusätzlich gemieteter Räumlichkeiten im In- und Ausland um 36 Prozent gestiegen. Die Erhöhung der Finanz- und Steuerkosten um 25 Prozent war bedingt durch die Beschaffung weiterer Geldmittel zur Finanzierung der Grossraumflugzeuge. Verschiedene Ausgabenpositionen der Gewinn- und Verlustrechnung sind bereits durch die Vorbereitungen auf den Einsatz der Boeing 747-Flugzeuge beeinflusst.
Trotz der starken absoluten Steigerung der Gesamtkosten konnten die Gestehungskosten pro offerierten Tonnenkilometer von Fr. –.85 im Vorjahr auf den Tiefstand von Fr. –.81 gesenkt werden, da die Mehrproduktion eine bessere Fixkostenverteilung ermöglichte und zudem die DC-8-62- und DC-9-Flugzeuge im Betriebe besonders wirtschaftlich sind. Die zur Deckung der Flugbetriebskosten notwendige Auslastung (Nutzschwelle) ermässigte sich von 49,9 Prozent auf 49,4 Prozent, obwohl das durchschnittliche Ertragsniveau, vor allem infolge des grösseren Anteiles der niedrig tarifierten Fracht an den Gesamterträgen, weiter absank.
Die Gesamterträge weisen gegenüber dem Vorjahr einen Zuwachs von 184,8 Millionen Franken oder 20,9 Prozent auf. Abgesehen von den Einnahmen aus Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial, die im Vorjahr dank der Vermietung von DC-9-Flugzeugen an SAS einen ausserordentlich hohen Stand erreicht hatten, trugen alle Ertragspositionen zu dieser erfreulichen Entwicklung bei.
Hervorzuheben sind die Streckenerträge, die um 145,2 Millionen Franken gestiegen sind, was einer Veränderung von 20,7 Prozent entspricht. Die einzelnen Gebiete sind daran wie folgt beteiligt:

Gewinn- und Verlustrechnung

| |
|--|
| Betriebsüberschuss |
| Abschreibungen |
| Reingewinn |
| Aufwand |
| Kosten pro offerierten Tonnenkilometer |
| Nutzschwelle |
| Ertrag |
| Streckenerträge |

Bilanz per 31. Dezember 1969
(vor Gewinnverteilung)

| Aktiven | Anschaffungswert | | | Endbestand 31. 12. 1969 Fr. | Kumulative Abschreibungen bzw. Minderbewertung Fr. | Buchwert | | % | Passiven | | |
|---|-------------------------------------|---|--|-----------------------------------|--|---------------|-----|---|---|----------------|-----|
| | Anfangsbestand 1. 1. 1969 Fr. | Zugang: Neuerwerb / Verschiebung Fr. | Abgang: Verkauf / Liquidation Fr. | | | Fr. | % | | Buchwert Fr. | % | |
| Anlagevermögen | | | | | | | | | Eigenkapital | | |
| Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen (Versicherungswert 171,14 Mio Fr.) | 157 040 504 | 31 746 453 | 2 860 001 | 185 926 956 | 60 706 145 | 125 220 811 | | | Aktienkapital | | |
| Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge (Versicherungswert 170,35 Mio Fr.) | 123 431 264 | 24 669 753 | 7 293 814 | 140 807 203 | 73 903 312 | 66 903 891 | | | Namenaktien | 218 750 000 | |
| Flugzeugpark | | | | | | | | | Inhaberaktien | 82 031 250 | |
| Flugzeuge | 684 638 609 | 116 806 000 | 19 216 609 | 782 228 000 | 441 172 500 | 341 055 500 | | | (300 781 250) | | |
| Reservetriebwerke und -motoren | 35 307 125 | 6 135 000 | 693 872 | 40 748 253 | 27 811 749 | 12 936 504 | | | Reserven | | |
| Flugzeugwechselteile * | 118 850 228 | 18 655 607 | 9 614 774 | 127 891 061 | 92 498 787 | 35 392 274 | | | Statutarische | 38 812 500 | |
| Halbfabrikate (Eigenaufträge) (Versicherungswert 955,02 Mio Fr.) | 2 059 221 | 2 467 073 | — | 4 526 294 | — | 4 526 294 | | | Spezielle | 30 000 000 | |
| Beteiligungen | 8 716 111 | 2 157 055 | 43 238 | 10 829 928 | 4 667 427 | 6 162 501 | | | (68 812 500) | | |
| Vorauszahlungen für Anlagen | | | | | | 139 004 955 | | | Total Eigenkapital | 369 593 750 | 32 |
| Total Anlagevermögen | | | | | | 731 202 730 | 63 | | Fremdkapital | | |
| Umlaufvermögen | | | | | | | | | Langfristige Schulden | | |
| Materialbestände * (Versicherungswert 47,77 Mio Fr.) | 38 211 066 | 7 701 747 | 1 466 428 | 44 446 385 | 34 977 424 | 9 468 961 | | | Obligationenanleihen | 300 000 000 | |
| Debitoren und transitorische Aktiven | | | | | | 199 279 878 | | | Wandelanleihe | 78 125 000 | |
| Wertschriften | 4 112 725 | 149 197 | 180 587 | 4 081 335 | 446 879 | 3 634 456 | | | Darlehen der AHV | 8 000 000 | |
| Bankkonto Wandelanleihe | | | | | | 27 343 750 | | | Bankdarlehen | 50 000 000 | |
| Flüssige Mittel | | | | | | | | | (436 125 000) | | |
| Kassen und Postcheck | | | | | | 2 076 188 | | | Mittel- und kurzfristige Schulden | | |
| Bankguthaben und Gelder unterwegs | | | | | | 31 476 034 | | | Dividenden und Obligationenzinsen | 1 864 487 | |
| Festgeldanlagen bei Banken | | | | | | 148 489 403 | | | Kreditoren und transitorische Passiven | 144 700 899 | |
| Total Umlaufvermögen | | | | | | 421 768 670 | 36 | | Personaldepotitenkasse | 20 056 020 | |
| Diverse Aktiven | | | | | | | | | Offene (verkaufte, aber noch nicht abgeflogene oder verrechnete) Passagen und Frachten | | |
| Swissair-Eigenversicherung beim Bund | | | | | | 11 783 974 | | | 114 272 074 | | |
| Barkautionen (geleistet) | | | | | | 1 057 363 | | | Total Fremdkapital | 717 018 480 | 61 |
| Total diverse Aktiven | | | | | | 12 841 337 | 1 | | Diverse Passiven | | |
| | | | | | | 1 165 812 737 | 100 | | Rückstellungen und Wertberichtigungen | 43 572 943 | |
| | | | | | | | | | Barkautionen (erhalten) | 2 248 074 | |
| | | | | | | | | | Total diverse Passiven | 45 821 017 | 4 |
| | | | | | | | | | Unternehmungsgewinn | | |
| | | | | | | | | | Gewinnvortrag aus dem Vorjahr | 1 863 490 | |
| | | | | | | | | | Reingewinn 1969 | 31 516 000 | |
| | | | | | | | | | Total Unternehmungsgewinn | 33 379 490 | 3 |
| | | | | | | | | | Eventualverpflichtungen | Fr. 15 579 819 | |
| | | | | | | | | | | | 100 |

* Zugang = Materialeingang ÷ Materialverbrauch
Abgang = Lagerliquidation

Gewinn- und Verlustrechnung
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1969

| Aufwand | Fr. | | Ertrag | Fr. | |
|--|-------------|---------------|--------|-----|---------------|
| | | | | | |
| Personalkosten | | | | | |
| Saläre, spezielle Entschädigungen und übrige Personalkosten | 277 554 820 | | | | |
| Personalversicherungen | 45 953 623 | 323 508 443 | | | |
| Treibstoffkosten | | 78 709 015 | | | |
| Material- und Überholungskosten | | | | | |
| Eigener Materialaufwand für Flugzeuge | 18 130 359 | | | | |
| Leistungen von Dritten für Flugzeuge | 19 939 710 | | | | |
| Leistungen für Dritte | 18 560 002 | | | | |
| Übrige Materialkosten | 21 034 554 | 77 664 625 | | | |
| Bodenorganisations-Fremdkosten | | 70 614 723 | | | |
| Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial | | 25 184 406 | | | |
| Bordbuffet- und diverse Passagierkosten, inkl. Materialkosten für Drittleistungen, Taxfree-Shops und Personalrestaurants | | 60 919 144 | | | |
| Versicherungskosten | | 17 311 785 | | | |
| Liegenschaftskosten | | 24 046 481 | | | |
| Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten | | | | | |
| Finanzkosten | 29 004 629 | | | | |
| Steuern | 9 275 776 | | | | |
| Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten | 43 143 450 | 81 423 855 | | | |
| Verbindungskosten | | 16 101 161 | | | |
| Werbe- und diverse Verkaufskosten | | 27 112 234 | | | |
| Provisionskosten | | 71 832 689 | | | |
| Total Kosten vor Abschreibungen | | (874 428 561) | | | |
| Betriebsgewinn | | (192 516 000) | | | |
| Abschreibungen | | | | | |
| auf Immobilien, Betriebseinrichtungen und Fahrzeugen | 25 450 000 | | | | |
| auf Flugzeugpark und Ersatzteillager | 135 550 000 | 161 000 000 | | | |
| Total Abschreibungen | | (161 000 000) | | | |
| Unternehmungsgewinn | | | | | |
| Gewinnvortrag aus dem Vorjahr | 1 863 490 | | | | 1 863 490 |
| Reingewinn 1969 | 31 516 000 | 33 379 490 | | | |
| Total Unternehmungsgewinn | | (33 379 490) | | | |
| | | 1 068 808 051 | | | 1 068 808 051 |

einen höheren Stand auf als im Vorjahr. Das Darlehen der AHV und die Kreditoren dagegen sind zurückgegangen.

Die Rückstellungen und Wertberichtigungen schliesslich mussten, dem grösseren Geschäftsvolumen entsprechend, erhöht werden.

Wir erzielten im Berichtsjahr einen Betriebsüberschuss von 192,5 Millionen Franken; die Zielsetzung des Budgets wurde damit deutlich übertroffen. Im Hinblick auf die grossen Finanzierungsbedürfnisse der kommenden Jahre ist dieses gute Ergebnis besonders willkommen.

Die Abschreibungen stellen sich auf 161 Millionen Franken, verglichen mit 110 Millionen Franken im Vorjahr. Zur Deckung des normalen, kalkulatorischen Abschreibungsbedarfes wären 101,7 Millionen Franken notwendig. Mit den restlichen 59,3 Millionen Franken wird die Abschreibungsdauer der Flugzeuge und des zugehörigen Materials weiter verkürzt.

Nach Vornahme dieser Abschreibungen verbleibt ein Reingewinn von 31,5 Millionen Franken; das sind 4,4 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Zur Entwicklung der Kosten und Erträge ist folgendes zu bemerken:

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Gesamtkosten um 129,3 Millionen Franken oder 17,4 Prozent erhöht. Diese Zunahme ist, gemessen an der Ausdehnung unserer Flugtätigkeit, verhältnismässig gross. Zur Begründung ist einerseits auf die allgemeine Teuerung, andererseits auf den Umstand zu verweisen, dass der Umsatz an Nebenleistungen besonders stark zugenommen hat. Dies wirkte sich vor allem in den Material-, Überholungs- und Verpflegungskosten aus. Absolut gesehen trug wiederum der Personalaufwand am meisten zur Kostensteigerung bei, nämlich 42,8 Millionen Franken, was gegenüber 1968 einer Zunahme von 15,2 Prozent entspricht. Die Erhöhung der Treibstoff-, Bodenorganisations- und Provisionskosten steht in direktem Zusammenhang mit der vermehrten Flugtätigkeit. Stark überdurchschnittlich nahmen die Liegenschaftskosten, die Finanz- und Steuerkosten sowie die Werbe- und diversen Verkaufskosten zu. Die Liegenschaftskosten sind infolge Teuerung und wegen zusätzlich gemieteter Räumlichkeiten im In- und Ausland um 36 Prozent gestiegen. Die Erhöhung der Finanz- und Steuerkosten um 25 Prozent war bedingt durch die Beschaffung weiterer Geldmittel zur Finanzierung der Grossraumflugzeuge. Verschiedene Ausgabenpositionen der Gewinn- und Verlustrechnung sind bereits durch die Vorbereitungen auf den Einsatz der Boeing 747-Flugzeuge beeinflusst.

Trotz der starken absoluten Steigerung der Gesamtkosten konnten die Gesteungskosten pro offerierten Tonnenkilometer von Fr. -.85 im Vorjahr auf den Tiefstand von Fr. -.81 gesenkt werden, da die Mehrproduktion eine bessere Fixkostenverteilung ermöglichte und zudem die DC-8-62- und DC-9-Flugzeuge im Betriebe besonders wirtschaftlich sind. Die zur Deckung der Flugbetriebskosten notwendige Auslastung (Nutzschwelle) ermässigte sich von 49,9 Prozent auf 49,4 Prozent, obwohl das durchschnittliche Ertragsniveau, vor allem infolge des grösseren Anteiles der niedrig tarifierten Fracht an den Gesamterträgen, weiter absank.

Die Gesamterträge weisen gegenüber dem Vorjahr einen Zuwachs von 184,8 Millionen Franken oder 20,9 Prozent auf. Abgesehen von den Einnahmen aus Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial, die im Vorjahr dank der Vermietung von DC-9-Flugzeugen an SAS einen ausserordentlich hohen Stand erreicht hatten, trugen alle Ertragspositionen zu dieser erfreulichen Entwicklung bei.

Hervorzuheben sind die Streckenerträge, die um 145,2 Millionen Franken gestiegen sind, was einer Veränderung von 20,7 Prozent entspricht. Die einzelnen Gebiete sind daran wie folgt beteiligt:

Gewinn- und Verlustrechnung

Betriebsüberschuss

Abschreibungen

Reingewinn

Aufwand

Kosten pro offerierten
Tonnenkilometer

Nutzschwelle

Ertrag

Streckenerträge

| Gebiete | Streckenerträge 1969 in Mio Franken | Zuwachs gegenüber 1968 | |
|-----------------|--|------------------------|------|
| | | in Mio Franken | in % |
| Europa | 349,7 | 72,6 | 26 |
| Nordatlantik | 230,2 | 34,6 | 18 |
| Südatlantik | 40,5 | 1,7 | 4 |
| Mittlerer Osten | 76,9 | 7,0 | 10 |
| Ferner Osten | 87,8 | 13,2 | 18 |
| Afrika | 60,4 | 16,1 | 36 |

(Poolergebnisse in den Erträgen berücksichtigt)

Noch stürmischer als im Vorjahr ging die Entwicklung der Luftfracht vor sich. Aus dieser Ladekategorie flossen uns 1969 Mehrerträge von 31,3 Millionen Franken oder 38,8 Prozent zu. Der Anteil der Frachterträge an den gesamten Streckenerträgen stieg zu Lasten der Passagen und der Post von 11,5 Prozent auf 13,2 Prozent an. Der Anteil der Passagenerträge beträgt nun noch 82,3 Prozent, derjenige der Posterträge 4,5 Prozent.

Erträge aus Nebenleistungen

Der Umsatz der Nebenleistungen stieg gegenüber dem Vorjahr um 31,5 Prozent auf 149,6 Millionen Franken. Unsere wichtigsten Nebenleistungen sind Flugzeugrevisionen sowie Bodenorganisations- und Verpflegungsdienste für Dritte. Alle diese Sparten haben sich positiv entwickelt. In den übrigen Erträgen sind unter anderem die Buchgewinne aus dem Verkauf von vier CV-440 Metropolitan, zwei DC-3 und einer SE-210 Caravelle sowie Zinserträge von 12,6 Millionen Franken enthalten.

Übrige Erträge

Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1969 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 17. März 1970

Schweizerische Treuhandgesellschaft
Fehlmann Rau

Vergleich der Ergebnisse in den letzten zehn Jahren

| | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 |
|--|-----------------|---------|-----------|----------|----------|--------------------------------|----------|----------|----------|-------------|
| Verkehrsleistungen | | | | | | | | | | |
| Flugstunden | 80 546 | 76 171 | 69 699 | 72 378 | 76 594 | 80 609 | 84 458 | 88 911 | 96 006 | 104 758 |
| Angebotene tkm | 243 003 | 304 202 | 385 075 | 424 046 | 493 525 | 546 589 | 590 292 | 650 972 | 797 708 | 969 670 |
| Ausgelastete tkm | 141 917 | 166 813 | 199 551 | 219 141 | 256 485 | 292 229 | 326 914 | 358 179 | 416 258 | 523 016 |
| Ausgelastete Passagier-tkm | 106 797 | 128 350 | 159 365 | 171 286 | 200 254 | 223 826 | 246 194 | 276 060 | 298 513 | 346 030 |
| Ausgelastete Fracht-tkm | 28 169 | 30 188 | 31 274 | 38 223 | 45 267 | 56 425 | 68 270 | 68 596 | 102 353 | 159 790 |
| Ausgelastete Post-tkm | 6 951 | 8 275 | 8 912 | 9 633 | 10 964 | 11 978 | 12 450 | 13 523 | 15 392 | 17 196 |
| Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs | 58,6% | 54,8% | 51,9% | 51,8% | 52,3% | 53,6% | 55,4% | 55,0% | 52,2% | 54,0% |
| Nutzwelle * | 60,0% | 56,3% | 50,4% | 49,4% | 48,3% | 47,5% | 49,2% | 51,8% | 49,9% | 49,4% |
| Flugbetriebskosten je offerierten tkm | 1.18 | 1.08 | -.97 | -.94 | -.89 | -.85 | -.88 | -.91 | -.85 | -.81 |
| Sitzplatzbelegung | 58,2% | 51,3% | 52,7% | 52,7% | 54,0% | 54,7% | 55,8% | 56,7% | 53,1% | 53,0% |
| Personalbestand | | | | | | | | | | |
| per Ende Jahr | 7 332 | 7 458 | 8 039 | 8 471 | 8 682 | 8 922 | 9 408 | 10 356 | 11 185 | 12 071 |
| Kosten und Erträge | | | | | | | | | | |
| | in 1000 Franken | | | | | | | | | |
| Verkehrserträge | 296 059 | 333 477 | 395 628 | 433 635 | 490 765 | 542 710 | 605 095 | 653 527 | 730 499 | 883 866 |
| Übrige Erträge | 32 987 | 43 554 | 66 783 | 75 613 | 75 169 | 90 598 | 94 875 | 117 273 | 151 683 | 183 078 |
| Gesamterträge | 329 046 | 377 031 | 462 411 | 509 248 | 565 934 | 633 308 | 699 970 | 770 800 | 882 182 | 1 066 944 |
| Gesamtkosten (ohne Abschreibungen) | 298 464 | 351 858 | 402 706 | 437 004 | 475 612 | 511 003 | 566 418 | 651 252 | 745 110 | 874 428 |
| Betriebsüberschuss | 30 582 | 25 173 | 59 705 | 72 244 | 90 322 | 122 305 | 133 552 | 119 548 | 137 072 | 192 516 |
| Abschreibungen | 25 663 | 25 047 | 52 064 | 62 597 | 75 460 | 103 691 | 110 900 | 95 000 | 110 000 | 161 000 |
| Reinergebnis | 4 919 | 126 | 7 641 | 9 647 | 14 862 | 18 614 | 22 652 | 24 548 | 27 072 | 31 516 |
| Bilanz | | | | | | | | | | |
| per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung) | | | | | | | | | | |
| Bilanzsumme | in 1000 Franken | | | | | | | | | |
| Bilanzsumme | 403 480 | 419 425 | 497 139 | 495 015 | 520 533 | 550 081 | 612 296 | 715 863 | 966 477 | 1 165 813 |
| Aktiven | | | | | | | | | | |
| Anlagevermögen | 261 493 | 294 964 | 367 948 | 358 279 | 349 055 | 336 283 | 359 326 | 468 419 | 675 756 | 731 203 |
| Umlaufvermögen | 134 663 | 113 070 | 122 580 | 129 608 | 163 977 | 204 508 | 243 137 | 236 886 | 279 223 | 421 769 |
| Diverse Aktiven | 7 324 | 11 391 | 6 611 | 7 128 | 7 501 | 9 290 | 9 833 | 10 558 | 11 498 | 12 841 |
| Passiven | | | | | | | | | | |
| Aktienkapital | 105 000 | 105 000 | 105 000 | 105 000 | 140 000 | 140 000 | 175 000 | 218 750 | 218 750 | 300 781 |
| Reserven | 7 800 | 7 850 | 8 700 | 12 000 | 16 000 | 21 000 | 30 000 | 46 000 | 56 000 | 74 000 ** |
| Fremdkapital | 274 813 | 289 494 | 364 897 | 356 732 | 337 816 | 355 449 | 367 260 | 408 664 | 647 328 | 743 285 ** |
| Diverse Passiven | 15 416 | 16 553 | 17 974 | 20 668 | 25 940 | 32 441 | 38 792 | 41 158 | 42 536 | 45 821 |
| Gewinnvortrag | 451 | 528 | 568 | 615 | 777 | 1 191 | 1 244 | 1 291 | 1 863 | 1 926 ** |
| Dividende je Aktie | Fr. 14.- | — | Fr. 17.50 | Fr. 21.- | Fr. 21.- | Fr. 21.- + Fr. 7.- Bonus | Fr. 28.- | Fr. 28.- | Fr. 28.- | Fr. 30.- ** |

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

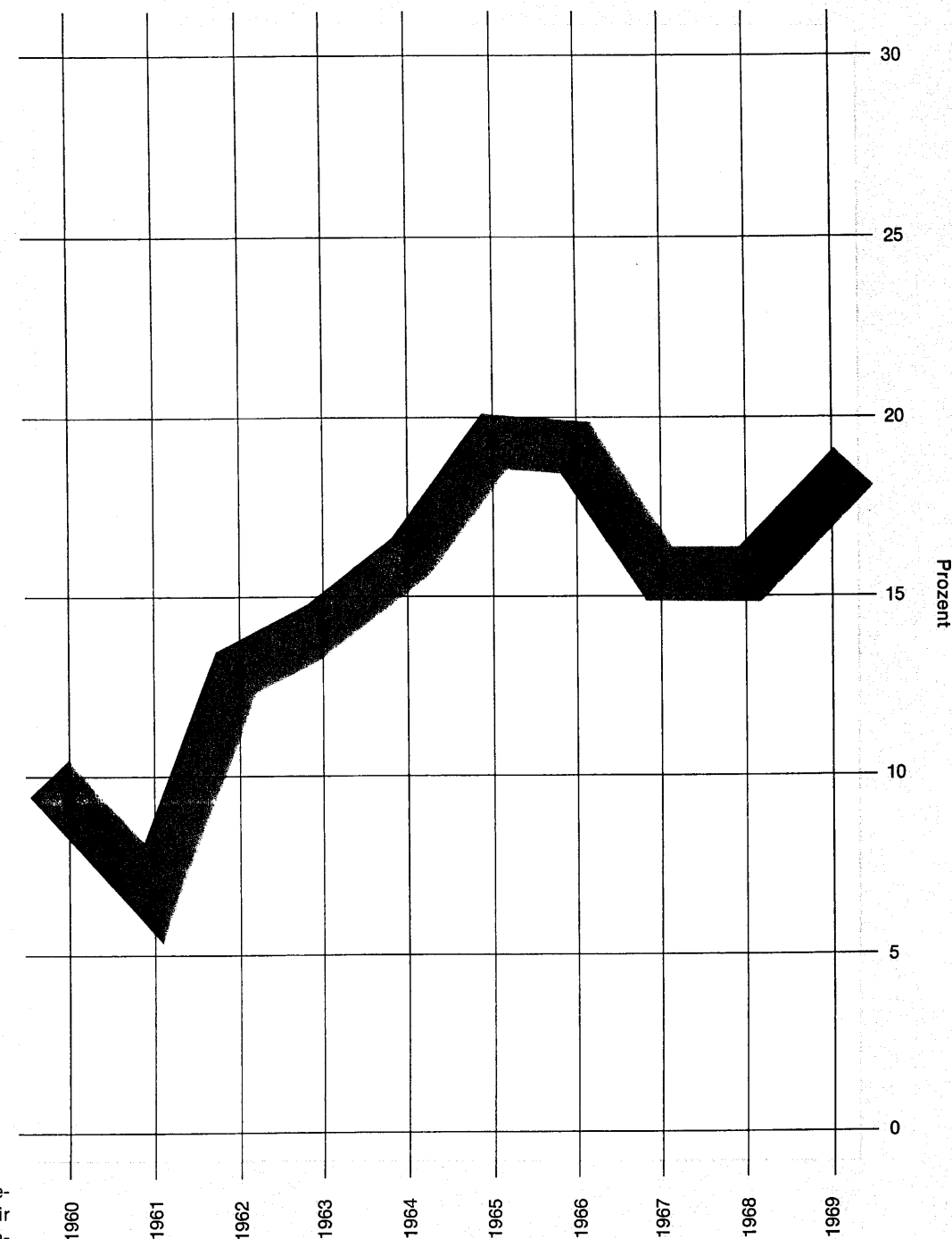
Verkehr und Verkauf

In verschiedenen Sektoren hat sich unser *Passagierverkehr* während des Berichtsjahres über Erwarten günstig entwickelt. Vor allem trifft dies auf *Europa* zu, wo es gelungen ist, die Kabinenbesetzung auf dem Stand des Vorjahres zu halten, obschon das Sitzplatzangebot um fast ein Fünftel erhöht wurde. Unsere kommerzielle Organisation hat die günstige Entwicklung der Nachfrage auszunutzen gewusst. Zum aussergewöhnlich guten finanziellen Resultat der Verkehrsregion Europa haben zudem, neben der Wirtschaftlichkeit der DC-9-Flotte, auch Tarifanpassungen und die Korrektur besonders belastender Poolverträge beigetragen. Unser neuer Tageskurs nach Rotterdam und Manchester erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Der Anflug Innsbrucks, das wir seit 1951 bedienten, musste aus operationellen Gründen leider aufgegeben werden. – Dass im *Nordatlantikverkehr*, vor allem in der zweiten Jahreshälfte, die Nachfrage der Angebotssteigerung vorausseilte, erfüllt uns mit Genugtuung. Obschon das Ertragsniveau nirgends so tief ist wie auf dem Nordatlantik, haben wir hier dank hoher Auslastung ein recht gutes Flugbetriebsergebnis erzielen können. Der Touristenstrom hat von Nordamerika nach Europa mehr zugenommen als in umgekehrter Richtung. Leider bereitet die weitere Entwicklung auf dem Nordatlantik einige Sorgen. Zwar besteht seit 1. März 1970 unter den IATA-Gesellschaften wieder eine Tarifvereinbarung; indessen wird der Durchschnittsertrag pro Passage nochmals weiter absinken. Auf der andern Seite zeichnet sich in diesem Verkehrsgebiet die Gefahr einer vorübergehenden Überkapazität ab, nicht nur wegen des Einsatzes von Grossraumflugzeugen durch die Liniengesellschaften, sondern auch wegen des zu rasch wachsenden Platzangebots der Chartergesellschaften, vorab der amerikanischen, die ihre Tätigkeit immer mehr auf den Nordatlantik verlegen. Dabei ist der Ferienreiseverkehr über den Nordatlantik in hohem Masse konjunkturabhängig. Auf jeden Fall wird sich die Konkurrenz weiter verschärfen, und der Druck auf die Ertragsmargen dürfte für alle Beteiligten anhalten. Die Linie Zürich–Frankfurt–New York haben wir seit 1. November 1969 nicht mehr beflogen, dafür aber die Bedienung von Montreal und Chicago verbessert. – Unser Verkehr nach *Südamerika* entsprach zunächst nicht unseren Erwartungen. Während der Sommermonate blieb die Anzahl der beförderten Passagiere ungefähr auf dem Vorjahresniveau; eine Belegung zeichnete sich erst gegen Jahresende ab. Der Konkurrenzkampf in diesem Verkehrsgebiet wird mit aller Härte geführt. Immerhin hat der Südatlantikverkehr einen ansehnlichen, wenn auch gegenüber dem Vorjahr etwas verminderten Flugbetriebsergebnis erbracht. – Die politische Lage im *Mittleren Osten* hat zu einer gewissen Verkehrsverlagerung innerhalb der Region geführt. Deutlich bessere Ergebnisse wiesen die Linien nach Athen und weiter nach Istanbul und Teheran auf. Sonst aber war der Verkehr gehemmt. Insgesamt vermochten die Erträge des Mittelostverkehrs die Flugbetriebskosten nicht ganz zu decken. – Das Ergebnis unserer Dienste nach dem *Fernen Osten* ist diesmal nur mässig gut ausgefallen. Der kräftigen Angebotserhöhung durch den zusätzlichen Kurs nach Colombo und Singapur sowie namentlich durch den Einsatz von DC-8-Flugzeugen auf den Linien nach Hongkong und Tokio ab Ende August folgte die Nachfrage zunächst eher zögernd. Auch hier machte uns der Konkurrenzdruck – unter anderem von seiten direkterer Routen und durch die Kettenflüge von Chartergesellschaften – zu schaffen; Probleme aus der wirtschaftlichen und politischen Labilität des asiatischen Raumes



Für die Reise nach Genf zum Besuch des Internationalen Arbeitsamtes wählte Papst Paul VI. die Swissair.

Betriebsgewinn in Prozent des Umsatzes 1960–1969



Ohne das «Programmed Airline Reservation System» (PARS) wären wir nicht mehr in der Lage, einen einwandfreien Kundendienst zu gewährleisten.



fügten sich an. Trotzdem erzielten wir gegen Ende des Jahres ansprechende Zuwachsraten, dank denen die Verminderung des Flugbetriebs-erfolgs gegenüber dem Vorjahr nicht zu empfindlich ausfiel. Wir hoffen, dass diese Tendenz anhält; positive Impulse erwarten wir einmal vom kräftig vermehrten Angebot an Frachtraum, besonders aber von unseren neuen Expressdiensten auf der Südroute nach Hongkong und Tokio, die auch zur Verkürzung der Reisezeit Schweiz-Bombay und Schweiz-Bangkok führen. – In *Afrika* erreichten wir insgesamt unsere Verkaufsziele, in Nordafrika wurden sie deutlich übertroffen. Auf den vielversprechenden Beginn unseres Direktkurses nach Tripolis folgte eine Abschwächung, als auch Libyen von politischer Unrast erfasst wurde. Sehr günstig lauten die Resultate unseres Westafrikaverkehrs. Die Linie nach Ost- und Südafrika hat die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt, doch waren der Verkehrsentwicklung recht enge Grenzen gesetzt, weil wir hier im Berichtsjahr nur einen Wochenkurs führen konnten. Als Ganzes hat das Verkehrsgebiet Afrika einen gegenüber 1968 deutlich erhöhten Einnahmenüberschuss abgeworfen.

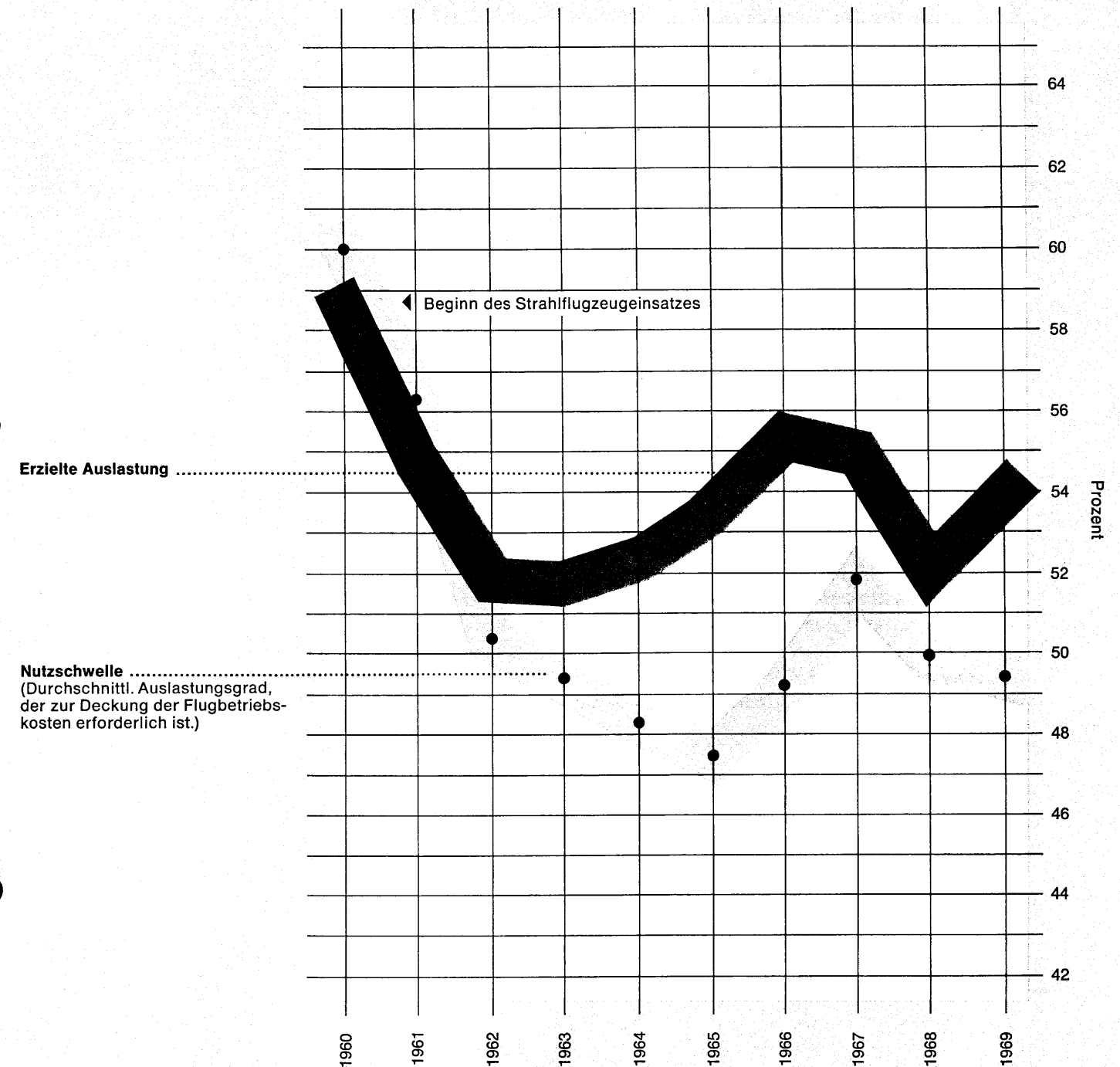
Die günstige Konjunktur in den meisten Industriestaaten brachte auch uns wiederum einen sehr starken Zuwachs an *Frachtverkehr*, wozu der New Yorker Dockerstreik anfangs des Jahres noch einen besonderen Akzent setzte. Eine Zunahme der gesamten ausgelasteten Frachttonnenkilometer um 56 Prozent innerhalb eines Jahres muss als aussergewöhnlich gewertet werden. Die Geschäftswelt veranschlagt immer mehr die «gesamten Verteilungskosten», eine Betrachtungsweise, die denn auch in zunehmendem Masse zur Benützung des Luftweges für den Gütertransport führt. Unserem Kundendienst kam zugute, dass wir nun zwei DC-8-62F «Jet Trader» in kombinierter Passagier-Fracht-Version sowie in Europa ein DC-9-33F-Frachtflugzeug einsetzen können. Auch der Transport von *Luftpost* hat, namentlich auf Langstrecken, in befriedigendem Masse zugenommen.

Das Aushandeln der *Tarife* im Rahmen der IATA, des internationalen Luftverkehrsverbandes, gestaltet sich immer schwieriger. Erst anfangs 1969 kam – nach mehrfach unterbrochenen Versuchen und auch dann nicht für alle Verkehrsgebiete – eine Einigung über die ab 1. April geltenden Passagertarife zustande. Sie brachte den Wegfall der bisher gewährten Rückflugermässigung von 5 Prozent, ferner einzelne Erhöhungen innerhalb Europas. Im Langstreckenverkehr stand, zur Förderung des Tourismus, die Einführung sehr billiger neuer Gruppentarife (Contract Bulk Fares) im Vordergrund, die es den Veranstaltern von Pauschalreisen ermöglichen, über einen grösseren Teil der Kabine von Linienflugzeugen fest zu verfügen; damit wird eine vorteilhafte Alternative zu den Charterflügen geschaffen. Die ursprünglich bis zum Frühjahr 1971 vereinbarten Nordatlantiktarife wurden im Oktober 1969 plötzlich durch eine Mitgliedgesellschaft der IATA gekündigt. Dies machte neue, überaus mühsame Verhandlungen notwendig; erst Mitte Dezember konnte eine Einigung gefunden werden, dahin gehend, dass für den touristischen Einzelreise- und Gruppenverkehr zusätzliche Erleichterungen gewährt werden. Damit wird einem Anliegen der Swissair entsprochen, da wir seit Jahren besonders den Gruppenverkehr über den Nordatlantik in beiden Richtungen durch preisgünstige Angebote zu fördern trachten. – Weniger Schwierigkeiten bereitete die Ratenfestlegung für die Fracht. Viele Grundtarife wurden etwas angehoben, andererseits die palettisiert angelieferten Sendungen begünstigt. Diese Massnahmen bilden einen Ansatz, um die Rentabilität des Frachtverkehrs zu verbessern.



Der Flughafen Basel erhält 1970 neue Passagier- und Frachtabfertigungsgebäude.

Erzielte Auslastung und Nutzschwelle des regelmässigen Linienverkehrs 1960–1969



Ohne wohlorganisierte Bodendienste ist kein geordneter Flugbetrieb denkbar.



Der auf Anfang der siebziger Jahre geplante Einsatz von Grossflugzeugen der Typen B-747 und DC-10 wird zu einer Kapazitätsausweitung ausserordentlichen Ausmasses führen; sie wird zwischen 1970 und 1975 unser Platzangebot verdoppeln. Mit den traditionellen Verkaufsmethoden allein wird sich eine solche Expansion nicht mehr bewältigen lassen. Neue Verkehrsquellen, namentlich in der Richtung des Gruppen-, Kongress- und Pauschalreiseverkehrs, sind zu erschliessen, und bestehende Märkte sind auf neue Weise zu aktivieren. Ermutigende Anfangserfolge liegen bereits vor. Beispielsweise hat unsere Aktion, die Schweiz als «Snow Beach» (Schneestrand) zu propagieren, eine ansehnliche Zahl von Reisenden aus Ländern, wo nie Schnee fällt, in die Schweiz geführt und hat uns auch Passagiere gebracht, die sich gar nicht in erster Linie für Wintersport im engeren Sinne interessieren. Weitere Möglichkeiten liegen in der stärkeren Kanalisierung der Verkehrsströme durch die Schweiz, was allerdings voraussetzt, dass in unserem Lande und besonders in den Flughafenstädten genügend Hotelunterkünfte und Konferenzräume bereitstehen.



Das Hotel Atlantis, an dem die Swissair beteiligt ist, nimmt im Jahre 1970 seinen Betrieb auf.

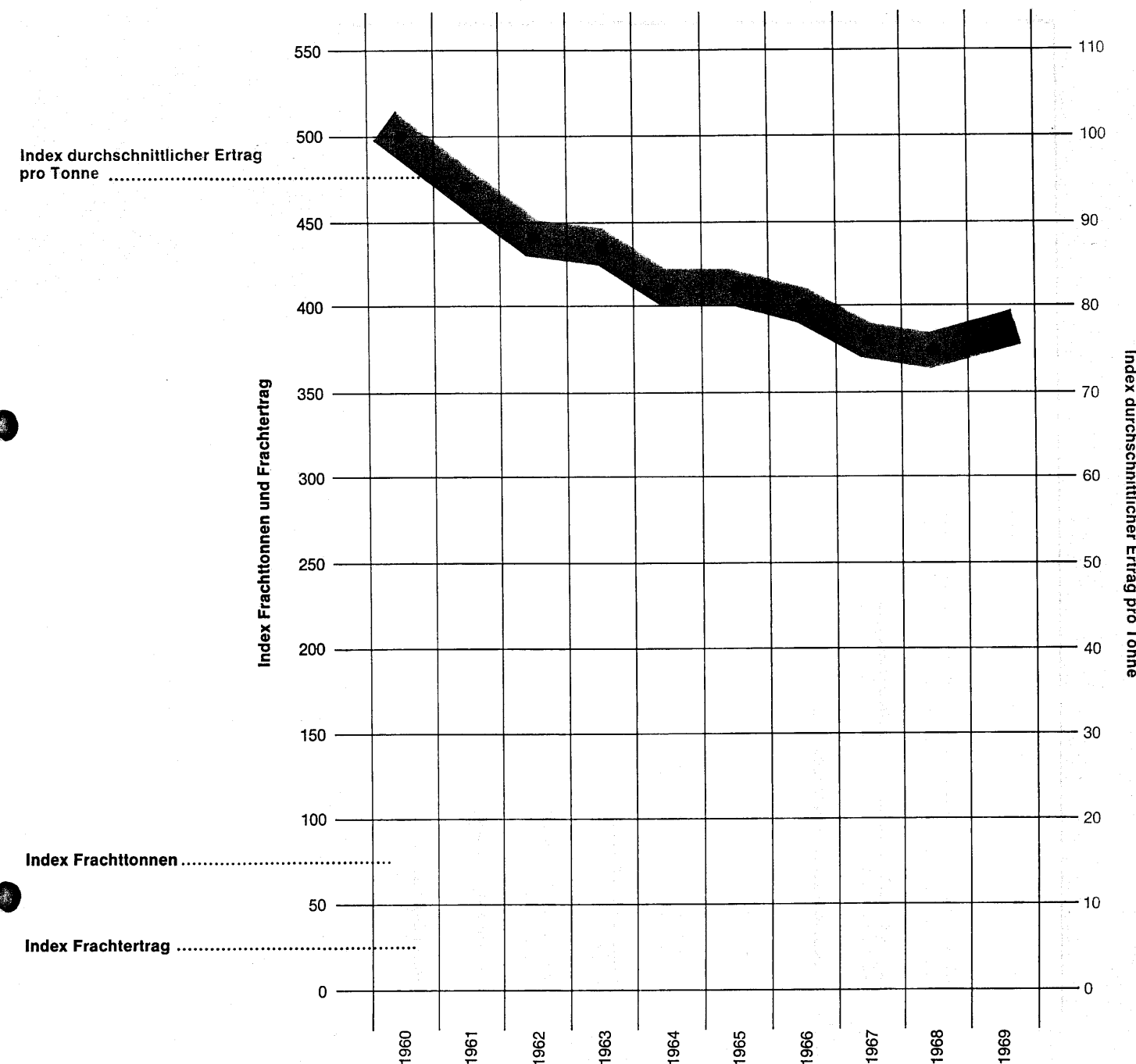
Die Swissair ist an den drei Zürcher Hotels «Atlantis», «Zürich» und «International» beteiligt, die in den Jahren 1970, 1971 und 1972 eröffnet werden sollen. Zusammen mit diesen Hotels haben wir die «Prohotel, Aktiengesellschaft für Hotel und Reisen» geschaffen. Damit ist die angestrebte Zusammenarbeit mit der Hotellerie auf den Gebieten Marketing, Reservation, Nebenbetriebe, Einkauf und anderen vorerst auf dem Platze Zürich eingeleitet. Ferner haben wir uns entschlossen, zusammen mit den Fluggesellschaften Alitalia, BEA, BOAC und Deutsche Lufthansa sowie fünf Banken eine Hotelkette aufzubauen, die unter dem Namen «European Hotel Corporation» in einer ersten Phase Hotels der mittleren Preisklasse in London, Paris, Frankfurt, München, Zürich und Rom errichtet wird. So soll eine Lücke geschlossen werden, die sich vor allem mit dem Einsatz der Grossraumflugzeuge hindernd auf den Tourismus auswirken würde.

Die Schaffung eines Kongressdienstes am Hauptsitz, die gezielte Verstärkung der ergiebigsten Aussenvertretungen und besondere Aktionen zur Belebung der Vor- und Nachsaison im Langstreckenverkehr sind weitere Beispiele für die Neuorientierung unserer Verkaufspolitik.

Unser Augenmerk muss aber in der heutigen Situation namentlich der zunehmenden Konkurrenzierung des Linienverkehrs durch die Chartergesellschaften gelten. Der sich aus West- und Nordeuropa nach dem Mittelmeerraum bewegende Flugtourismus wird bereits zum grossen Teil von solchen Gesellschaften absorbiert. Der Swissair ist es immerhin gelungen, ihren traditionellen Marktanteil nach einzelnen Destinationen zu sichern. Grössere Sorge bereitet hingegen der Einbruch des regelmässigen Bedarfsverkehrs in den interkontinentalen Flugtourismus. Die Preisangebote der Chartergesellschaften sind oftmals so tief, dass man sich fragen kann, ob sie noch auf einer realistischen Kostenkalkulation beruhen. Wir haben dagegen Gruppenpauschalreisen anzubieten, deren Preise zwar etwas höher liegen, die jedoch den Kunden auch einen höheren Gegenwert sichern. Die Sorge um einen wirtschaftlichen Einsatz der kommenden Grossflugzeuge im Langstreckenverkehr gebietet uns, alle Anstrengungen zu unternehmen, um einen sicheren Absatz der Swissair-Pauschalreisen zu gewährleisten.

Der Charterkettenverkehr – über eine bestimmte Zeitdauer planmässig offerierte Sonderleistungen – weist eine eigene Betriebsstruktur auf, die sich mit derjenigen des Linienverkehrs nicht immer verträgt. Die

Transportiertes Frachtgewicht und Frachtertrag 1960–1969



Der Umschlag von Luftfracht erfolgt schnell und sicher mit Paletten.



Bestimmungsort eintrafen. Die hohen Aufwendungen für immer leistungsfähigere Landehilfen bei schlechter Sicht machen sich bezahlt.

Die *Schweizerische Luftverkehrsschule* hatte sich mit dem Problem zu befassen, einen Ersatz für die ausscheidenden zweimotorigen DC-3 zu finden, auf denen bis anhin die Pilotenschüler des dritten Semesters im Instrumentenflug ausgebildet wurden. Die beste und wirtschaftlichste Lösung fand sich in einer Umgestaltung dieses Ausbildungsabschnittes: Die Blindflugschulung wurde – unter unserer Aufsicht – der Oxford Air Training School in England anvertraut und die direkte Vorbereitung auf die Jet-Operation in einen zu diesem Zweck neu geschaffenen Simulator, den sogenannten Jet-Trainer, verlegt.

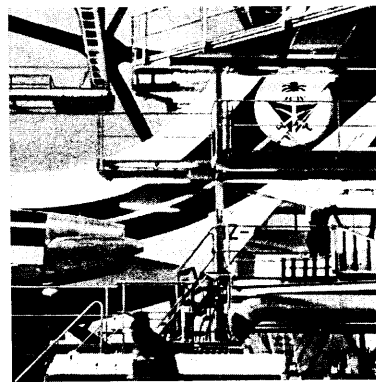
Unser *technischer Betrieb* löst mit Erfolg seine Aufgabe, auf rationelle Weise die Betriebsbereitschaft der Flugzeuge zu gewährleisten. Daneben gilt es, im Rahmen der KSSU-Zusammenarbeit die Einführung der Grossflugzeuge vorzubereiten. Die Vergrösserung der Werft I auf dem Flughafen Zürich-Kloten ist abgeschlossen, und die Projektierungsarbeiten für eine dritte Werft schreiten voran.

Im Frühjahr begannen wir mit dem Betrieb des «Programmed Airline Reservation System» (PARS), unseres bisher grössten Systems innerhalb der *elektronischen Datenverarbeitung*. Die ersten Erfahrungen sind vorzüglich; schrittweise werden nun die Aussenstationen unseres Netzes angeschlossen. Das PARS ermöglicht uns, ständig 300 000 Buchungsdaten zu überblicken, um in kürzester Zeit Buchungsaufträge zu verarbeiten, die Buchungsstände für sämtliche Flüge nachzuführen, die jeweilige Platzverfügbarkeit bekanntzugeben und alle Vorbereitungsarbeiten für den Abflug zu erledigen. Die Studien für Automatisierungsprojekte bei der Materialbewirtschaftung, der Produktionsplanung und -kontrolle und im Bereiche der Passagierabfertigung gehen weiter.

Intensiv beschäftigte uns eine grosse Zahl von *Bauten*, seien es eigene, seien es solche, an denen wir beteiligt sind. Unter ihnen sind neben den Werften zu nennen: die Borddienstgebäude in Zürich und Genf; die Energiezentrale, das zentrale Lagergebäude, der Frachthof, das Schulgebäude und der Triebwerkprüfstand in Zürich; der Flughafen und der Frachthof in Basel (Ausbau der von uns benützten Räume); zahlreiche Luftreisebüros in der Schweiz und im Ausland.

Personelles

Das Personal der Swissair umfasste am Jahresende 12071 Mitarbeiter; damit hat der Bestand seit dem letzten Jahr um 886 Personen oder 7,9 Prozent zugenommen. Bei der Rekrutierung geeigneter Leute stossen wir auf immer grössere Schwierigkeiten, da der Arbeitsmarkt in der Schweiz nahezu ausgetrocknet ist. Diesen Verhältnissen ist es im



Mit der Übernahme von Arbeiten für andere Gesellschaften verbessern wir die Auslastung unseres technischen Betriebes.



Was in der Praxis klappen soll, wird am besten zuerst am Modell geübt.

Unserem ärztlichen Dienst obliegt die medizinische Betreuung des Personals.



wesentlichen auch zuzuschreiben, dass der Personalwechsel leider von 11,1 Prozent auf 13,7 Prozent des Bestandes angestiegen ist. Überdies hatten wir am Ende des Vorjahres bei der Anpassung des Salärniveaus eine gewisse Zurückhaltung ausgeübt, um gemäss den Anforderungen unserer Landesbehörden der Inflation etwas entgegenzuwirken. Im Berichtsjahr nahmen dann aber die Kündigungen eindeutig zu. Wir haben deshalb die Saläre für das Bodenpersonal in der Schweiz namhaft erhöhen müssen, und zwar in einem ersten Schritt schon auf den 1. November 1969, während der zweite Schritt am 1. Mai 1970 folgen wird. Nach schwierigen Verhandlungen erreichten wir auch eine dreijährige vertragliche Abmachung mit unserem gewerkschaftlich organisierten Personal in den USA. – Beim fliegenden Personal stellte uns die Festlegung der Saläre für die Cockpit-Besatzungen der kommenden Grossflugzeuge vor nicht einfache Fragen. Auch hier fand sich aber eine angemessene Lösung. Der vor einem Jahr angekündigte Zusammenschluss der beiden Pilotenverbände ist zustande gekommen. Wir freuen uns, dass dieses seit langem angestrebte Ziel erreicht ist. Unsere ausländischen Piloten geniessen nunmehr die gleichen Rechte wie ihre schweizerischen Kollegen. Alle Cockpit-Besatzungsmitglieder können jetzt auch den gleichen Versicherungseinrichtungen angehören. – Erneut sind die Gespräche mit unsern Sozialpartnern in gutem Einvernehmen vor sich gegangen. Wir betrachten dieses Verhältnis einer sinnvollen Polarität anstelle eines bitteren Antagonismus nicht als selbstverständlich. Den leitenden Organen unserer Personalverbände sind wir deshalb dankbar für das Verständnis, das sie unseren Problemen entgegenbringen. – Für unser rasch wachsendes Unternehmen wird die Fortbildung der Mitarbeiter aller Stufen immer wichtiger. Zu den regelmässig durchgeführten Kursen für Führungskräfte trat im Berichtsjahr die neu geschaffene Swissair-Abendschule, die erfreulich rege besucht wird. – Die von uns geförderten Personalorganisationen entwickeln sich weiterhin gut. In der Umgebung des Flughafens Zürich verfügt die «Siedlungsgenossenschaft Luftverkehr» nun über 475 preisgünstige Wohnungen, während die «Freizeitorganisation des Personals der Swissair» mit dem Bau einer grossen Sportanlage bei Bassersdorf begonnen hat.

Angesichts des guten Geschäftsergebnisses stellt der Verwaltungsrat dankbar fest, dass die Anstrengungen des Personals über Erwarten erfolgreich waren. Er spricht allen Mitarbeitern seine Anerkennung und sein volles Vertrauen aus.

Verwaltungsrat

Im Berichtsjahr hat sich die Zusammensetzung des Verwaltungsrates nicht verändert. Mit dem Datum der kommenden Generalversammlung läuft die Amtsdauer der Herren Fritz Gugelmann und Eric Handschin ab. Gemäss Artikel 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.



Der Ausbau des Flughafens Zürich-Kloten

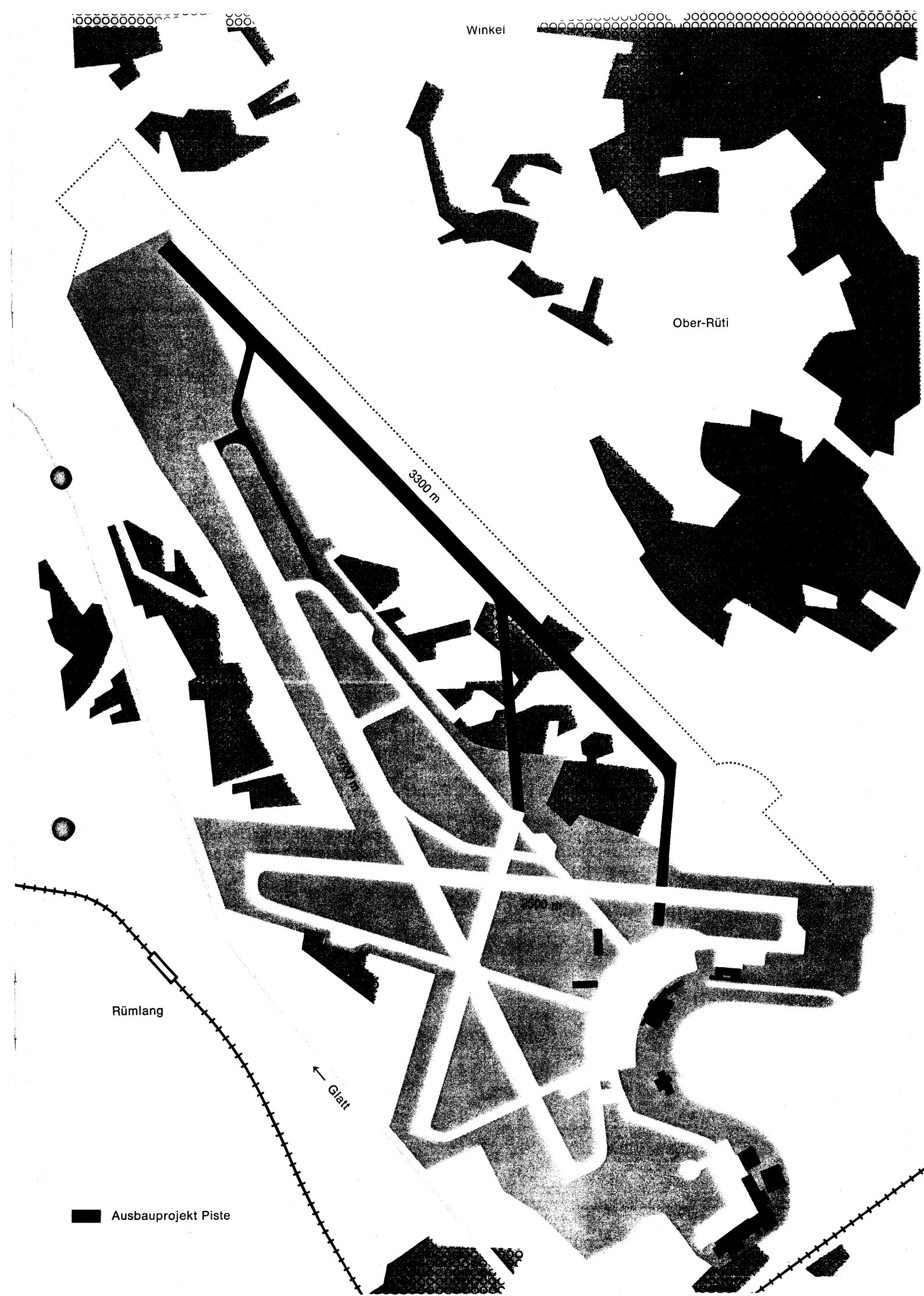
Die meisten grösseren Flughäfen der Welt genügen schon heute nicht mehr, um den rasch sich entwickelnden Verkehr reibungslos und sicher zu bewältigen.

In der Schweiz ist der Flughafen Genf-Cointrin mit den modernsten Abfertigungsanlagen ausgerüstet, obschon sie für die Grossflugzeuge auch noch nicht genügen. Basel-Mülhausen ist im Ausbau begriffen. Besonders fühlbar ist aber die Enge unserer wichtigsten Basis, *Zürich-Kloten*, geworden. Die Bauten der zweiten Ausbautappe, die in der Volksabstimmung vom Jahr 1958 bewilligt worden war, gehen heute ihrer Vollendung entgegen, bleiben aber schon wieder hinter den Erfordernissen zurück. Wenn der Flughafen Zürich seine Aufgaben als tragendes Element der zürcherischen und der schweizerischen Volkswirtschaft weiterhin erfüllen soll, gilt es, auf dem Erreichten weiterzubauen.

Die Pläne für die dritte Ausbautappe liegen bereit: Eine neue Piste soll die mögliche Zahl von Flugzeugstarts und -landungen in Spitzenstunden wesentlich erhöhen. Mehr Standplätze, besonders für die Abfertigung der Grossflugzeuge B-747 und DC-10, sollen geschaffen werden. sieht man doch voraus, dass Ende der siebziger Jahre über 10 Millionen Passagiere – mehr als doppelt so viele wie heute – auf ihrer Reise Zürich berühren werden. Die Investitionen für den Ausbau werden vom Kanton Zürich als Flughafenhalter, vom Bund, von der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft und von der Swissair getragen. Die Kredite für die Tiefbauten und für die technischen Anlagen des Flughafenhalters unterliegen der Zustimmung des Zürcher Volkes, das in den nächsten Monaten erneut zu entscheiden hat. Wir haben nie bestritten, dass der Betrieb eines Flughafens für dessen nahe Umgebung ausser den offensichtlichen Vorteilen auch gewisse Nachteile mit sich bringt, vorab ein einstweilen unvermeidliches Ausmass an Fluglärm. Die Swissair darf aber mit gutem Gewissen für sich in Anspruch nehmen, in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden die berechtigten Interessen der Bevölkerung um den Flughafen nach bestem Können zu berücksichtigen. Wir hoffen deshalb, dass der die Nachteile weit überwiegende Nutzen des Luftverkehrs von der Öffentlichkeit anerkannt werde und dass die Stimmbürger auch die Notwendigkeit des Flughafenbaus bejahen.



In Spitzenzeiten genügen die Anlagen des Flughafens Kloten schon heute dem Ansturm der Passagiere nicht mehr.



Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 16. März 1970 genehmigt.

Verwaltungsrat

| | | |
|----------------------------------|---|---|
| Präsident | Fritz Gugelmann | Industrieller, Langenthal |
| Vizepräsidenten | * Prof. Dr. h. c. Eduard Amstutz Dr. Emmanuel Faillettaz | alt Direktionspräsident der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich Vizepräsident der Câbleries et Tréfileries de Cossonay und Präsident des Comptoir Suisse, Lausanne |
| Delegierter des Verwaltungsrates | Dr. Walter Berchtold | Direktionspräsident der Swissair, Zürich |
| Mitglieder | Dr. Claude Barbey * Rudolf Bieri Guillaume Bordier * 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 Theodore E. Seiler Georg Sulzer Rudolf Suter Dr. Dr. h. c. Victor Umbricht * Dr. h. c. Otto Wichser Rudolf Wild * Dr. Edmund Wyss Robert Zoelly | Direktor, Lacoray S. A., Genève Fürsprecher, Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Bern Banquier, Genève Industrieller, Genève Präsident des Bankrates der Schweizerischen Nationalbank, Lugano Regierungsrat, Zürich Industrieller, Liestal Regierungsrat, Bern Advokat und Notar, Basel Generaldirektor der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich Stadtrat, Zürich Generaldirektor der Schweizerischen Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe, Bern in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur Präsident des Verwaltungsrates der Continentalen Linoleum Union, Zürich Generaldirektor der Société genevoise d'instruments de physique, Genève Industrieller, Céligny Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, Basel Präsident des Verwaltungsrates der Gebrüder Sulzer AG, Winterthur Nationalrat, Präsident der Verwaltungsdelegation des Migros-Genossenschaftsbundes, Zürich Industrieller, Basel Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern Generaldirektor der Helvetia Versicherungs-Gesellschaften, St. Gallen Regierungsrat, Basel Industrieller, Zürich |

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

| | | |
|---------------------------------------|--|---|
| Ausschuss des Verwaltungsrates | Fritz Gugelmann Prof. Dr. h. c. Eduard Amstutz Dr. Emmanuel Faillettaz Dr. Walter Berchtold Dr. Brenno Galli Eric Handschin Rudolf Wild | Präsident Vizepräsident Vizepräsident |
|---------------------------------------|--|---|

| | |
|-----------------------|---|
| Kontrollstelle | Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel/Zürich |
|-----------------------|---|

| | | |
|------------------|--|---|
| Direktion | Dr. Walter Berchtold Armin Baltensweiler Dr. Heinz Haas Hans Schneider Hans Aeppli Albert G. Fischer Franz Roth Isidor Lack Emil Koch | Direktionspräsident Stellvertreter des Direktionspräsidenten Generalsekretär Departement Finanzen Departement Verkehr und Verkauf Departement Operation Departement Technik 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
 Photos: GGK, Comet
 Umschlag: Gemini XII-Satellitenaufnahme der NASA