

0 0 0 0 0 0 0 0

SWISSAIR

SWISSAIR

1972

→ SWISSAIR

Bericht des Verwaltungsrates der Swissair,  
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft,  
über das Geschäftsjahr vom  
1. Januar bis 31. Dezember 1972

#### Das Jahr 1972 im Überblick

Verkehrsleistungen	1972	1971
Anzahl Flüge	64 985	67 349
Angebotene tkm	1 485 213 664	1 360 070 383
Ausgelastete tkm	739 147 518	668 740 330
davon Passagier-tkm	520 324 961	467 427 028
Fracht-tkm	198 518 428	182 225 070
Post-tkm	20 304 129	19 088 232
Durchschnittliche Reise eines Passagiers, in km	1 425	1 326
Beförderte Etappenpassagiere	4 646 224	4 489 890
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	49,8%	49,2%
Sitzplatzauslastung	52,9%	52,1%

Kosten und Ertrag	1972	1971
	Fr.	Fr.
Kosten ohne Abschreibungen	1 287 323 709	1 208 301 033
Gesamtertrag	1 493 342 709	1 402 360 033
Betriebsüberschuss	206 019 000	194 059 000
Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen	165 000 000	154 000 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	41 019 000	40 059 000
Dividende pro Aktie	30*	30

\* Antrag des  
Verwaltungsrates an die  
Generalversammlung

## Sehr geehrte Aktionäre,

Die Zivilluftfahrt hat über die letzte Dekade insgesamt einen kräftigen Aufschwung genommen. In den einzelnen Jahren war diese Entwicklung aber Schwankungen ausgesetzt, die sich auch in den Geschäftsabschlüssen vieler Fluggesellschaften auswirkten. Der Weltluftverkehr hat sich im Jahr 1972 von der Abschwächung des Vorjahres erholt, und die Resultate der Fluggesellschaften haben sich manchenorts verbessert. Mit ihrer stetiger verlaufenden Entwicklung hat die Swissair schon in den früheren Jahren anhaltend günstige Geschäftsabschlüsse vorlegen können, und wir dürfen Ihnen heute über ein weiteres erfreulich verlaufenes Jahr berichten.

Dabei war unser Unternehmen einem mindestens ebenso intensiven internationalen Wettbewerb ausgesetzt wie in der Vergangenheit. Das gilt für alle Verkehrsgebiete, besonders aber für den Nordatlantik. Hier stand das ganze Jahr im Zeichen einer noch immer andauernden Auseinandersetzung um die Flugpreise. Sie wird nicht nur unter den Liniengesellschaften, sondern auch mit den Charterfluggesellschaften ausserhalb der IATA geführt, wobei sich die Regierungen verschiedener Staaten beidseits des Nordatlantiks immer nachhaltiger mit eigenen politischen Zielen einschalten und damit eine vernünftige Einigung noch zusätzlich erschweren. Die Tarife des Nordatlantik-Linienverkehrs sind durch den Preiskampf auf ein Niveau hinuntergedrückt worden, das nur noch beim intensiven Einsatz sehr gut besetzter Grossflugzeuge die Kosten deckt. Bei dem beschleunigten Übergang aller Gesellschaften zum Grossflugzeug ist aber wohl noch für einige Zeit ein Überangebot an Kapazität unvermeidlich. Unter solchen Umständen wird es früher oder später – nicht nur auf dem Nordatlantik – zu einer neuen Marktordnung kommen müssen. Ihre Umriss sind aber im Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichtes noch kaum erkennbar, während bereits ein grosser Teil des Tarifgefüges der IATA-Gesellschaften ins Wanken geraten ist.

In dieser Lage hat sich die Swissair gut zu behaupten vermocht. Im Vergleich zu früheren Jahren erweiterten wir unser Angebot für das ganze Streckennetz nur bescheiden, nämlich um 9,2 Prozent. Daran hatten vorab die beiden Boeing 747 B Anteil, die nun ganzjährig, seit dem Sommer in 13 Wochenkursen, zwischen der Schweiz und New York verkehrten. Unser Streckennetz hat sich fast nicht verändert. Wir verbesserten die Bedienung einiger Destinationen, fliegen andererseits Ankara einstweilen nicht mehr an. Dass der mittlere Auslastungsgrad unserer Dienste wieder etwas gestiegen ist, nämlich von 49,2 Prozent auf 49,8 Prozent, zeigt, dass unser Angebot unter den gegebenen Verhältnissen im grossen ganzen marktkonform war. Obschon wir im Nordatlantikverkehr wesentlich mehr Passagiere als im Jahre 1971 beförderten, hat uns dieses Verkehrsgebiet wegen des zu tiefen Tarifniveaus einen Flugbetriebsverlust eingetragen, der

noch etwas höher war als im Vorjahr. Bessere Ergebnisse in den andern Verkehrsgebieten haben dies mehr als wettgemacht. Insgesamt haben die Erträge aus dem Flugbetrieb das recht hoch gesteckte Ziel noch knapp übertroffen. Dies wäre nicht möglich gewesen, wenn nicht die Abwertung des US-Dollars Anfang 1972 durch Tarifkorrekturen bezüglich des Verkehrs von und nach den USA praktisch kompensiert worden wäre; dagegen haben Paritätsänderungen anderer Währungen uns beträchtliche Einbussen gebracht, die jedoch verkraftet werden konnten.

Auf der andern Seite ist es gelungen, die Gestehungskosten pro angebotenen Tonnenkilometer nochmals zu senken, und zwar von Fr. –.79 auf Fr. –.77. Dieser Erfolg übertrifft unsere Erwartungen. Wir sind vor der allgemeinen Kosteninflation, die wir in verschiedenen Bereichen empfindlich spüren, keineswegs gefeit, dürfen aber feststellen, dass wir ihr im Berichtsjahr namentlich mit der entschlossenen Weiterführung der bereits 1971 eingeleiteten Rationalisierungsaktionen entgegenwirken konnten. Beigetragen haben auch eine Reihe weiterer Faktoren, darunter Entlastungen auf Ausgaben im Ausland durch Paritätsänderungen. Insgesamt ist die Erfolgsmarge im Flugbetrieb wieder gestiegen, was zusammen mit dem weiterhin guten Ergebnis der Nebenleistungen den erfreulichen Jahresabschluss ergab.

Über das ganze Jahr hatten sich die Betriebsstellen auf das Eintreffen unserer DC-10-30 vorzubereiten; sie konnten sich dabei auf die Erfahrungen mit den Boeing 747 B stützen. Die HB-IHA «St. Gallen» traf als erste DC-10-Einheit am 9. Dezember 1972 in Zürich ein und begann einige Tage später bereits den Streckendienst. Inzwischen ist auch schon die zweite Einheit dieses Typs im Betrieb. Das Publikum hat die neuen Grossraumflugzeuge sehr gut aufgenommen.

Am Ende des Berichtsjahres und im März des laufenden Jahres hat der Verwaltungsrat die Bestellung je eines weiteren DC-10-30-Flugzeuges genehmigt. Die beiden Einheiten sind wie die bisher bestellten sechs DC-10-30 für die Verwendung auf Lang- und Mittelstrecken vorgesehen. Auch in Europa brauchen wir neben den bewährten DC-9 auf verkehrsreichen Strecken Flugzeuge grösserer Kapazität, und wir setzen hier die von den Mittelstrecken bereits weitgehend zurückgezogenen CV-990 Coronados ein. Diese Flugzeuge werden jedoch spätestens Ende 1975 ganz aus unserer Flotte ausscheiden, während verschiedene Kurzstrecken-Grossraumflugzeuge heute erst im Projektstadium sind, so dass ein Gesamtangebot solcher Flugzeuge zur Auswahl des für unsere Bedürfnisse am besten geeigneten Typs Ende 1975 noch nicht verfügbar sein wird. Mit den beiden zusätzlichen DC-10-30-Flugzeugen, die der Swissair im Frühjahr 1975 abgeliefert werden, erhalten wir insgesamt genügend Flottenkapazität für Zwischenlösungen in Europa.



Dr. Heinz Haas, *Stellvertretender  
Direktionspräsident und Generalsekretär*

Hans Schneider  
*Departement Finanzen*

Isidor Lack  
*Besondere Aufgaben*

Armin Baltensweiler  
*Direktionspräsident*

Albert G. Fischer  
*Departement Operation*

Hans Aeppli  
*Departement Verkehr und Verkauf*

Franz Roth  
*Departement Technik*

Emil Koch  
*Personaldienste und Organisation*

1972 wurden von einigen Gesellschaften die ersten festen Bestellungen auf das Überschallverkehrsflugzeug Concorde aufgegeben. Es ist das Produkt einer zehnjährigen Arbeit und verkörpert technisch eine sehr bedeutende Entwicklung. Die Swissair bleibt bei ihrem schon früher gefassten Entscheid, kein Überschallverkehrsflugzeug der ersten Generation in die Flotte einzugliedern, wird aber das Auftreten eines neuen Konkurrenzelementes in ihren Plänen zu berücksichtigen haben.

Die internationale Zusammenarbeit mit unseren Partnern der bekannten KSSU-Gruppe (KLM, SAS, Swissair, UTA) macht weitere Fortschritte. War sie bisher vor allem auf technischem Gebiet erfolgreich, so gehen wir nun auch in einem neuen Bereich zusammen: Die Haftpflicht- und Kaskorisiken der Flotten von KLM, SAS und Swissair sind nun durch eine gemeinsame Versicherungspolice gedeckt, woraus sich grosse Einsparungen für die Partner ergeben.

Mit Austrian Airlines haben wir ein entwicklungsfähiges Rahmenabkommen über technische Zusammenarbeit abgeschlossen. Es regelt die Arbeitsteilung im Unterhalt der standardisierten DC-9-Flotten von Swissair und AUA. Die beiden Gesellschaften sind bestrebt, auch operationell und kommerziell sowie bei der Flottenplanung enger zusammenzuwirken.

Unsere Auffassung, dass der Charterverkehr eine nützliche Ergänzung des Linienverkehrs – aber kein Ersatz für ihn – ist, haben wir auch damit unterstrichen, dass wir anlässlich der 1972 erfolgten Kapitalerhöhung der Balair die Aktienmehrheit dieser Gesellschaft übernommen haben. Damit wurde es der Balair möglich, eine 250plätzig DC-8-63 zu beschaffen. Die Balair bleibt dabei als rechtlich und wirtschaftlich selbständiges Unternehmen erhalten.

Am 1. November 1972 ist auf den schweizerischen Flughäfen ein Nachtflugverbot in Kraft getreten. Die

Swissair konnte eine solche Massnahme, die ihr wirtschaftliche Einbussen verursacht und die öffentliche Verkehrsbedienung beeinträchtigt, nicht herbeiwünschen. Andererseits verschloss sie sich der Einsicht nicht, dass aus Gründen des Umweltschutzes eine tragbare Kompromisslösung gefunden werden musste. Als eine solche kann die getroffene Regelung angesprochen werden.

Der Geschäftsabschluss des Jahres 1972 hat uns eine gute Ausgangslage für die mit Problemen reichlich befrachtete Zukunft geschaffen. Im Hinblick auf die grossen Investitionsvorhaben soll aber auch die Kapitalbasis planmässig verbreitert werden. Entsprechende Vorschläge auf Erhöhung des Aktienkapitals werden den Aktionären gesondert unterbreitet.

Der ordentlichen Generalversammlung über das Geschäftsjahr 1972 unterbreitet der Verwaltungsrat die folgenden Anträge zur Beschlussfassung:

- |   |                  |  |
|---|------------------|--|
| 1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1972 zu genehmigen;   |                  |  |
| 2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1972 Entlastung zu erteilen;  | Fr.              | Fr.  |
| 3. vom ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1972 von folgende Zuweisungen vorzunehmen:   |                  | 41 019 000   |
| a) an den statutarischen Reservefonds   | 6 000 000        |  |
| b) an Fürsorgeeinrichtungen für das Personal der Swissair vom verbleibenden Gewinn von zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1972 insgesamt somit von   | <u>3 000 000</u> | <u>9 000 000</u><br><u>32 019 000</u><br><u>3 146 125</u><br><u>35 165 125</u> |
| c) auf die 1 025 486 Namen- und Inhaberaktien eine Dividende von brutto 30 Franken pro Aktie auszurichten, zahlbar abzüglich 30% Verrechnungssteuer vom 30. April 1973 an gegen Coupon Nr. 32 |                  | <u>30 764 580</u>  |
| d) den Saldo von auf neue Rechnung vorzutragen.   |                  | <u>4 400 545</u>   |

Zürich, den 15. März 1973

Im Auftrag des Verwaltungsrates

Der Präsident

*J. F. Gugelmann*  
(J. F. Gugelmann)

Der Direktionspräsident

*Armin Baltensweiler*  
(A. Baltensweiler)



## Bemerkungen zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

### Allgemeines

Auf der ganzen Welt hielt die Teuerung an, und in einzelnen Ländern, leider gerade auch in der Schweiz, war sie noch ausgeprägter als in früheren Jahren. Es mag darum zunächst erstaunen, dass unsere Kosten vor Abschreibungen, bei einer Erhöhung des Transportangebotes um 9 Prozent, nur um 6,5 Prozent zunahmen – also

Beschaffung der Mittel	Mio Fr.	Mio Fr.
<b>Selbstfinanzierung:</b>		
Reingewinn	41,0	
Abschreibungen	165,0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen	43,2	249,2
<b>Fremdfinanzierung:</b>		
Bankdarlehen	50,0	
US-Dollar-Kredite für Flugzeugbeschaffungen	56,9	
Veränderung der übrigen Passiven	36,4	143,3
<b>Gesamtzugang an Mitteln</b>		<b>392,5</b>
<b>Verwendung der Mittel</b>		
<b>Anlagevermögen:</b>		
Flugzeugpark	117,6	
Vorauszahlungen	15,7	
Übriges Anlagevermögen	118,5	251,8
<b>Umlaufvermögen:</b>		
Flüssige Mittel	38,3	
Wertschriften	62,9	
Debitoren	37,3	
Übriges Umlaufvermögen	0,8	139,3
Diverse Aktiven		1,4
<b>Gesamtvermögenszuwachs</b>		<b>392,5</b>
Diesem Vermögenszuwachs von		392,5
stehen folgende Vermögensverminderungen gegenüber:		
Verkauf oder Abgang von Vermögenswerten	23,7	
Abschreibungen	165,0	
Bewertungskorrekturen	-0,4	-188,3

### Änderung der Bilanzsumme

Die Erhöhung der Bilanzsumme beträgt demnach **204,2**

nicht mehr als die Erträge –, während sie 1971 um 16,4 Prozent gestiegen waren.

Bei dem grossen Anteil der Personalkosten an unseren gesamten Aufwendungen musste es sich deutlich auswirken, dass unser Personalbestand trotz der Ausweitung unserer Tätigkeit praktisch stabil gehalten werden konnte. Andere innerbetriebliche Massnahmen führten zu einer Senkung der relativen Verkaufs- und Verwaltungskosten. Ungefähr in gleichem Masse wirkte es sich aus, dass die Fokker F-27 unsere Betriebsrechnung nicht mehr belasteten und dass die beiden Boeing 747 B noch intensiver eingesetzt waren als im Vorjahr. Sodann stiegen die Kosten für Treibstoffe weniger stark, als wir erwartet hatten, und die Versicherungskosten waren sogar absolut tiefer als 1971. Änderungen in der Parität fremder Währungen verbilligten unseren Aufwand im Ausland.

### Kapitalfluss

Die nebenstehende Aufstellung zeigt, woher unsere Mittel im Berichtsjahr stammten und wie sie verwendet wurden. Der Gesamtzugang an Mitteln betrug 392,5 Millionen Franken oder 34,2 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Mit 249,2 Millionen Franken erreichte unsere Selbstfinanzierung einen neuen Höchststand. Die übrigen Mittel, nämlich 143,3 Millionen Franken, stammten aus Quellen ausserhalb der Unternehmung; zu nennen sind insbesondere ein langfristiges Bankdarlehen und die US-Dollar-Kredite im Zusammenhang mit der DC-10-Beschaffung.

Zwei Drittel der zugeflossenen Mittel wurden in das Anlagevermögen investiert, davon 117,6 Millionen Franken in den Flugzeugpark und 134,2 Millionen Franken in Betriebseinrichtungen, Immobilien, Bauten und Beteiligungen. Der höhere Anteil dieses übrigen Anlagevermögens ist dem Umstand zuzuschreiben, dass die betrieblichen Investitionen grösstenteils schon für die ganze DC-10-Flotte vorzunehmen waren, während der Flugzeugpark im Berichtsjahr nur um die erste abgelieferte DC-10-30 vermehrt wurde. Die weitere Verstärkung des Umlaufvermögens dient vorab dazu, Mittel für die Investitionen der kommenden Jahre bereitzuhalten.

## Bilanz

Die Bilanzsumme stieg um 204 Millionen Franken und beträgt nun etwas mehr als 1,7 Milliarden Franken. Zwei Drittel des Zuwachses der *Aktiven* entfielen auf das Umlaufvermögen. Auf der *Passivseite* haben die langfristigen Schulden mit über 100 Millionen Franken am stärksten zugenommen.

### Aktiven

In der Gruppe «Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen» ist der Bilanzzuwachs von 41,6 Millionen Franken grösstenteils dem Kauf von Landreserven und Wohnbauten zuzuschreiben. Bei den Betriebseinrichtungen, deren Buchwert per Saldo nur unwesentlich stieg, ist namentlich der Zugang des DC-10-Flugsimulators zu erwähnen. Mit der Ablieferung des ersten DC-10-Flugzeuges und der damit verbundenen Beschaffung von Ersatzteilen erhöhte sich der Anschaffungswert der Position Flugzeugpark um rund 110 Millionen Franken. Insgesamt ging aber der Buchwert unserer Flotte als Folge der im Berichtsjahr vorgenommenen Abschreibungen um 3,7 Millionen Franken zurück.

Erneut hat der Buchwert unserer Beteiligungen stark zugenommen: Die Übernahme der Kapitalmehrheit bei

der Balair, Schweizerische Gesellschaft für den Bedarfsluftverkehr, und eine Stammeinlage in die Grosshotel-Planungsgesellschaft m.b.H., Wien, liessen diesen Betrag auf 30,9 Millionen Franken vorrücken.

Beim Umlaufvermögen fällt das weitere Ansteigen der flüssigen Mittel und der Wertschriften um total rund 100 Millionen Franken besonders ins Gewicht. Diese Mittel wurden grösstenteils zintragend angelegt. Wiederum haben, entsprechend dem erweiterten Geschäftsumfang, auch die Kundenguthaben zugenommen.

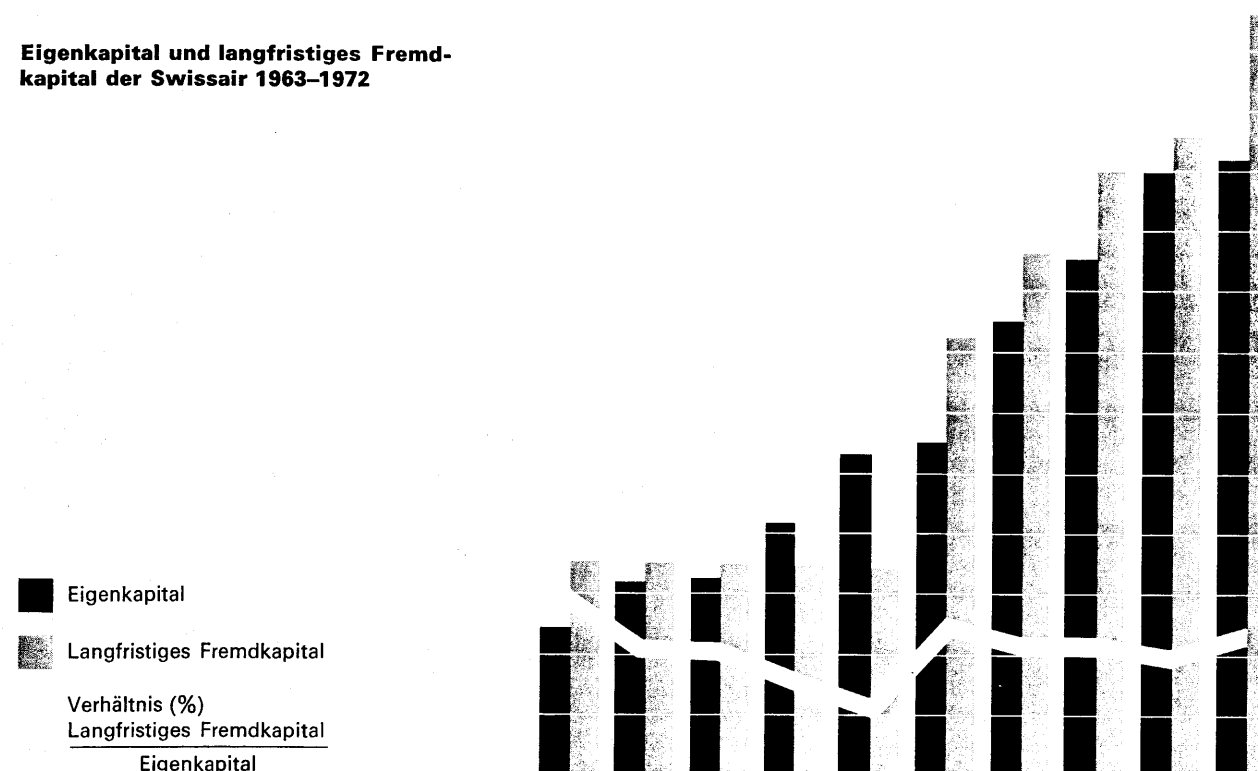
### Passiven

Das Aktienkapital blieb im Jahre 1972 unverändert. Dagegen nahmen die Reserven um 11,7 Millionen Franken zu.

Der Eigenfinanzierungsgrad, den wir nunmehr als Verhältnis des Eigenkapitals zur Bilanzsumme definieren, ist von 32 Prozent im Jahre 1971 auf 29 Prozent zurückgegangen. Die vorgeschlagene Erhöhung des Aktienkapitals soll das Verhältnis wieder verbessern.

Beim *Fremdkapital* vermehrten sich die langfristigen Schulden um ein Bankdarlehen von 50 Millionen Franken. Neu in der Bilanz erscheint die Position «US-Dollar-

**Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital der Swissair 1963–1972**



**Bilanz per 31. Dezember 1972 (vor Gewinnverteilung)**

Aktiven	Anschaffungswert				Kumulative Abschreibungen bzw. Minderbewertung	Buchwert		Passiven	Buchwert	
	Anfangsbestand 1. 1. 1972	Zugang: Neuwerb / Verschiebung	Abgang: Verkauf / Liq. / Lagervermind. nicht techn. Material	Endbestand 31. 12. 1972		31. 12. 1972	31. 12. 1971		31. 12. 1972	31. 12. 1971
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
<b>Anlagevermögen</b>								<b>Eigenkapital</b>		
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen (Versicherungswert exklusive Grundstücke 335,85 Mio Fr.)	271 780 016	54 334 266	1 802 000	324 312 282	89 722 490	234 589 792	192 959 197	Aktienkapital Namenaktien Inhaberaktien	287 109 550 99 128 750 (386 238 300)	287 109 550 99 128 750 (386 238 300)
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge (Versicherungswert aktivierter Anlagen: 201,67 Mio Fr., Versicherungswert nicht aktivierter Anlagen: 63,65 Mio Fr.)	167 150 126	33 131 368	2 566 190	197 715 304	120 709 501	77 005 803	76 247 202	Reserven statutarische spezielle	67 000 000 46 000 000 (113 000 000)	61 324 900 40 000 000 (101 324 900)
Flugzeugpark										
Flugzeuge	954 710 000	78 670 000	—	1 033 380 000	649 429 300	383 950 700	408 048 400			
Reservetriebwerke	59 133 636	1 856 000	5 880 805	55 108 831	45 600 725	9 508 106	12 121 401			
Flugzeugwechselteile*	123 002 632	35 470 997	2 226 829	156 246 800	106 705 405	49 541 395	29 389 029			
Halbfabrikate (Eigenaufträge) (Versicherungswert: 1169,39 Mio Fr.)	1 922 580 (1138 768 848)	2 876 975 (118 873 972)	— (8 107 634)	4 799 555 (1249 535 186)	— (801 735 430)	4 799 555 (447 799 756)	1 922 580 (451 481 410)			
Beteiligungen	23 453 629	13 789 275	111 000	37 131 904	6 215 903	30 916 001	17 762 001			
Vorauszahlungen für Anlagen						68 790 723	53 084 175			
<b>Total Anlagevermögen</b>						<b>859 102 075</b>	<b>791 533 985</b>	<b>Total Eigenkapital</b>	<b>499 238 300</b>	<b>487 563 200</b>
<b>Umlaufvermögen</b>								<b>Fremdkapital</b>		
Materialbestände* (Versicherungswert: 60,22 Mio Fr.)	56 375 966	887 210	1 231 955	56 031 221	46 363 174	9 668 047	12 989 421	Langfristige Schulden		
Debitoren und transitorische Aktiven						317 903 604	280 343 407	Obligationen- und Wandelanleihen	468 052 000	468 052 000
Wertschriften	81 934 933	65 999 760	3 525 275	144 409 418	344 055	144 065 363	81 411 298	Bankdarlehen	100 000 000	50 000 000
Bankkonto Wandelanleihe						27 318 200	27 318 200	US\$ Kredite für Flugzeugbeschaffung	56 899 843	—
Flüssige Mittel						3 080 560	2 510 613	Übrige langfristige Schulden	3 665 000	5 000 000
Kassen und Postcheck						43 703 291	27 295 267	Mittel- und kurzfristige Schulden	(628 616 843)	(523 052 000)
Bankguthaben und Gelder unterwegs						297 823 000	276 448 350	Dividenden, Obligationenzinsen und noch nicht zurückgeforderte verfallene Titel	5 067 646	4 502 225
Festgeldanlagen								nicht zurückgeforderte verfallene Titel	260 481 549	218 450 933
								Kreditoren und transitorische Passiven	34 613 738	27 320 755
								Personaldepotenkasse	(300 162 933)	(250 273 913)
<b>Total Umlaufvermögen</b>						<b>843 562 065</b>	<b>708 316 556</b>	Offene (verkaufte, aber noch nicht abgeflogene oder verrechnete) Passagen und Frachten	185 644 583	164 366 578
<b>Diverse Aktiven</b>								<b>Total Fremdkapital</b>	<b>1 114 424 359</b>	<b>937 692 491</b>
Swissair-Eigenversicherung beim Bund						17 142 764	15 160 111	<b>Diverse Passiven</b>		
Barkautionen (geleistet)						1 281 047	1 864 006	Rückstellungen und Wertberichtigungen	60 458 461	46 623 079
								Barkautionen (erhalten)	2 801 706	2 410 083
<b>Total diverse Aktiven</b>						<b>18 423 811</b>	<b>17 024 117</b>	<b>Total diverse Passiven</b>	<b>63 260 167</b>	<b>49 033 162</b>
								Unternehmungsgewinn		
								Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	3 146 125	2 526 805
								Reingewinn des Jahres	41 019 000	40 059 000
								<b>Total Unternehmungsgewinn</b>	<b>44 165 125</b>	<b>42 585 805</b>
						<b>1 721 087 951</b>	<b>1 516 874 658</b>		<b>1 721 087 951</b>	<b>1 516 874 658</b>
								<b>Eventualverpflichtungen</b>	<b>Fr. 67 426 147 (1971: Fr. 70 491 750)</b>	

**Gewinn- und Verlustrechnung** vom 1. Januar bis 31. Dezember 1972

<b>Aufwand</b>	1972		1971		<b>Ertrag</b>	1972		1971	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.		
Personalkosten									
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige Personalkosten	429 520 750			453 191 712					
Personalversicherungen	73 555 936	503 076 686							
Treibstoffkosten		98 915 610		94 375 701					
Material- und Überholungskosten									
Eigener Materialaufwand für Flugzeuge	21 433 826								
Leistungen von Dritten für Flugzeuge	43 214 306								
Leistungen für Dritte	23 601 174								
Übrige Materialkosten	5 491 185	93 740 491		96 205 006					
Bodenorganisations-Fremdkosten		126 864 091		108 267 860					
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		20 321 120		30 434 213					
Bordbuffet- und diverse Passagierkosten, inkl. Materialkosten für Drittleistungen, Taxfree-Shops und Personalrestaurants		86 936 916		83 026 453					
Versicherungskosten		29 835 518		32 776 559					
Kosten für Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen		20 540 107		16 053 608					
Liegenschafts- und Energiekosten		38 147 193		33 585 891					
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten									
Finanzkosten	49 174 500								
Steuern	12 021 861								
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	49 441 420	110 637 781		114 669 081					
Verbindungskosten		21 351 554		20 569 032					
Werbe- und diverse Verkaufskosten		34 104 830		29 962 053					
Provisionskosten		102 851 812		95 183 864					
<b>Total Kosten vor Abschreibungen</b>		<b>1 287 323 709</b>		<b>1 208 301 033</b>					
<b>Betriebsgewinn</b>		<b>206 019 000</b>		<b>194 059 000</b>					
Abschreibungen									
auf Immobilien, Betriebseinrichtungen und Fahrzeugen	42 549 000								
auf Flugzeugpark und Ersatzteillager	122 451 000	165 000 000		154 000 000					
<b>Total Abschreibungen</b>		<b>(165 000 000)</b>		<b>(154 000 000)</b>					
<b>Reingewinn des Jahres</b>		<b>41 019 000</b>		<b>40 059 000</b>					
		<b>1 493 342 709</b>		<b>1 402 360 033</b>					
						<b>1 493 342 709</b>			<b>1 402 360 033</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

Kredite für Flugzeugbeschaffung». Es handelt sich um die im Zusammenhang mit der Beschaffung von DC-10-Flugzeugen durch die amerikanische Export-Import-Bank und die Hersteller zugesagten Kredite; ein Teil wurde nun bei der Ablieferung unserer ersten DC-10-30 beansprucht.

Die Rückstellungen und Wertberichtigungen wurden in erster Linie zur Abdeckung von Währungsrisiken auf 60,5 Millionen Franken erhöht.

### Betriebsüberschuss

Der Betriebsüberschuss von 206 Millionen Franken übertrifft das Vorjahresresultat um 12 Millionen Franken.

### Abschreibungen

In der Gewinn- und Verlustrechnung sind 165 Millionen Franken für Abschreibungen vorgesehen. Davon entfallen 115 Millionen Franken auf Normalabschreibungen. Dieser Betrag ist kleiner als im Vorjahr, weil im Berichtsjahr für die sieben CV-990 Coronado-Flugzeuge fast keine Abschreibungen mehr vorzunehmen waren. Für die raschere Amortisation der anderen Flugzeuge und des Materials verbleiben 50 Millionen Franken.

### Reingewinn

Nach den erwähnten Abschreibungen bleibt ein Reingewinn von 41 Millionen Franken.

### Aufwand

Die *Kosten* vor Abschreibungen haben im Vergleich zu 1971 um 79 Millionen Franken oder um 6,5 Prozent zugenommen. Damit sind die Kosten weniger stark gestiegen als unser Angebot an Transportleistungen.

Wiederum sind es die Aufwendungen für unser Personal, die mit einem Mehrbetrag von 50 Millionen Franken absolut am stärksten angewachsen sind. Die relative Zunahme der Personalkosten verlangsamte sich hingegen deutlich von 18,3 Prozent (1971) auf 11 Prozent im Berichtsjahr. Hier wirkt sich aus, dass dank der Mitte 1971 eingeleiteten besonderen Aktion zur Verbesserung der Produktivität der durchschnittliche Personalbestand auf der Höhe des Vorjahres gehalten werden konnte.

Erneut ist bei den Bodenorganisations-Fremdkosten eine ins Gewicht fallende Erhöhung zu verzeichnen, nämlich um 17,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Darin kommt besonders zum Ausdruck, dass Ende 1971 die schweizerischen Flughäfen höhere Landegebühren in Kraft gesetzt haben. Ebenfalls seit diesem Datum erheben nun die meisten europäischen Staaten Flugsicherungsgebühren für den Überflug.

Die Kostengruppe *Unterhalt und Miete* von Betriebs-einrichtungen, erstmals separat ausgewiesen, enthält unter anderem höhere Beträge für Miete von Datenverarbeitungsanlagen. Diese Ausgaben wurden bisher verschiedenen Kostenarten belastet. Zu Vergleichszwecken sind die Vorjahreswerte überall angepasst worden.

Die Allgemeinen Betriebs- und Verwaltungskosten konnten insgesamt reduziert werden. Unter anderem entstanden wegen Paritätsänderungen von Fremdwährungen weniger Reisekosten.

Auch die Material- und Überholungskosten zeigen einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr. Das im Abschnitt *Betrieb* kurz beschriebene neue Unterhaltskonzept führt zu Einsparungen im Unterhalt von eigenen und fremden Flugzeugen. Sodann wurde bei den übrigen Materialkosten für interne Leistungen ein geändertes Abrechnungsverfahren (direkte Aktivierung) angewandt, was einerseits einen Rückgang dieser Kosten, andererseits aber auch einen wesentlich geringeren Anstieg der Erträge aus Nebenleistungen bewirkte.

Die verhältnismässig geringe Zunahme der Treibstoffkosten, die aus der Aufgabe des Linienbetriebes mit F-27-Flugzeugen resultierende Abnahme der Mietkosten für Flugzeuge sowie die vor allem mit dem Abschluss gemeinsamer Versicherungen durch die KSS-Gruppe erzielten Einsparungen bei den Versicherungskosten haben wir bereits in den allgemeinen Bemerkungen hervorgehoben.

### Kosten pro offerierten Tonnenkilometer

Die soeben erwähnten Elemente haben zusammen mit dem nun ganzjährigen und weiter intensivierten Einsatz der beiden Boeing 747 B-Flugzeuge erfreulicherweise dazu geführt, dass die Gesteungskosten pro angebotenen Tonnenkilometer von Fr. -.79 auf Fr. -.77 gesenkt wurden. Beigetragen haben auch Entlastungen auf Ausgaben durch Paritätsänderungen im Ausland; diesen stehen indessen gewisse Ertragseinbussen gegenüber.

### Nutzwelle

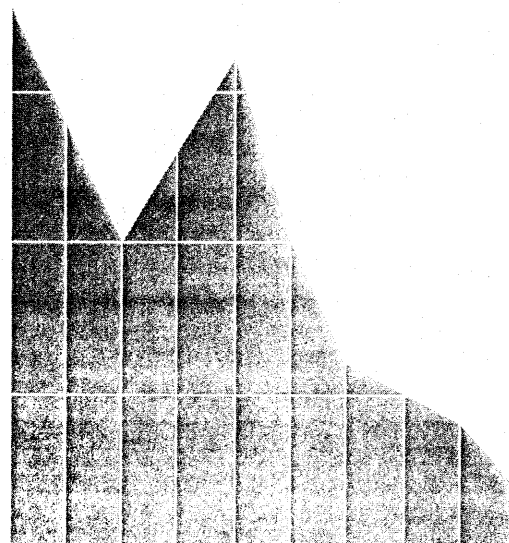
Die Nutzwelle – der durchschnittliche Auslastungsgrad der Flugzeuge, bei welchem der Ertrag die Flugbetriebskosten gerade deckt – ist geringfügig gestiegen, nämlich von 47,6 Prozent im Jahr 1971 auf 47,7 Prozent im Berichtsjahr, weil die erwähnte Senkung der Kosten pro offerierten Tonnenkilometer knapp überholt wurde von der Verschlechterung des Durchschnittsertrags pro verkauften Tonnenkilometer.

### Ertrag

Die Erträge haben insgesamt um 91 Millionen Franken zugenommen. Die Zuwachsrate von 6,5 Prozent entspricht derjenigen der Gesamtkosten.

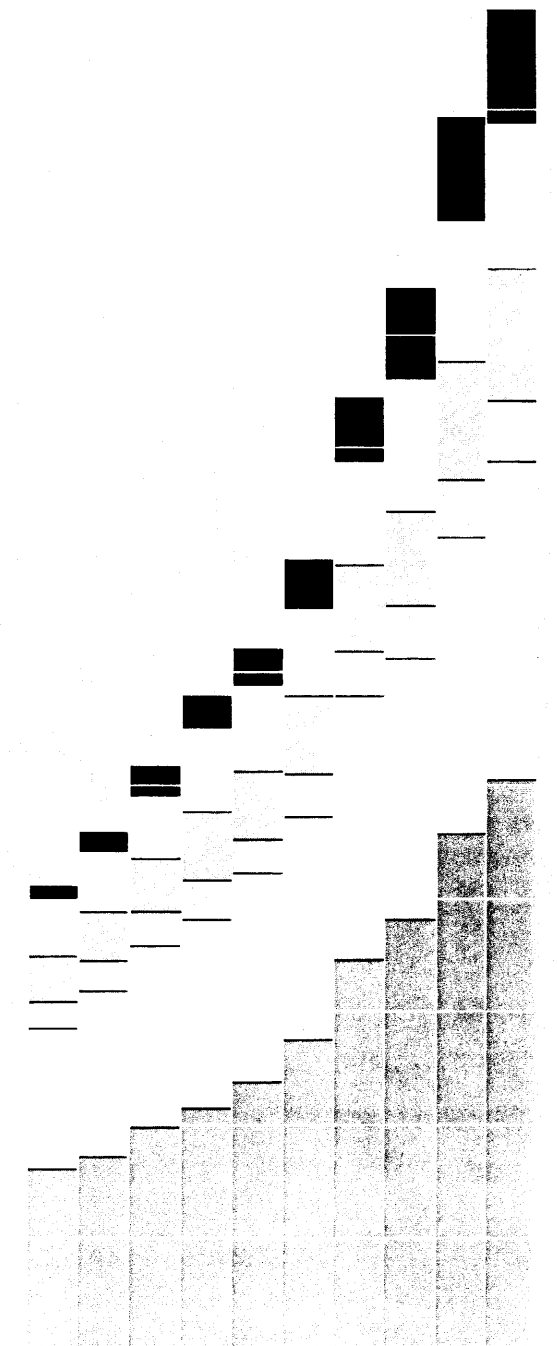
### Flugbetriebskosten pro 100 offerierte Tonnenkilometer 1963–1972

Flugbetriebskosten pro 100 offerierte tkm in Franken



### Streckenertrag nach Verkehrsgebieten 1963–1972

Europa, Nordamerika, Südamerika, Mittlerer Osten, Ferner Osten, Afrika





## Streckenerträge

Gegenüber 1971 konnten die Streckenerträge um 8,2 Prozent auf nahezu 1,2 Milliarden Franken gehoben werden. Die höchsten prozentualen Zuwachsraten verzeichneten die Verkehrsgebiete Südatlantik und Mittlerer Osten. Mit einer Zunahme von 10,6 Prozent lag Europa ebenfalls über dem Durchschnitt, was vor allem dem verbesserten Ertragsniveau in diesem Gebiet zuzuschreiben war; die Nachfrage blieb hier etwas hinter den Erwartungen zurück.

Obwohl auf den Nordatlantikstrecken 20 Prozent mehr Passagiere und 10 Prozent mehr Fracht und Post befördert wurden, ergab sich auf der Ertragsseite nur eine geringfügige Zunahme um 5,8 Prozent, da die Tarife in diesem hart umkämpften Markt auf einen neuen Tiefpunkt absanken.

Gebiete	Strecken- erträge 1972 in Mio Fr.	Zuwachs gegenüber 1971	
		in Mio Fr.	in %
Europa	506,5	48,6	10,6
Nordatlantik	279,1	15,2	5,8
Südatlantik	55,0	5,8	11,8
Mittlerer Osten	117,5	11,9	11,2
Ferner Osten	126,8	3,9	3,2
Afrika	99,8	4,2	4,4

(Die Poolergebnisse sind in den Erträgen berücksichtigt.)

Die Anteile der drei Ladekategorien (Passagiere, Fracht und Post) an den Streckenerträgen erfuhren keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr. Die Passagenerträge (inklusive Übergepäck) stiegen um 8,4 Prozent, während die Frachterträge nach der Abschwächung in den zwei Vorjahren wieder eine Zuwachsrate von 10,3 Prozent erreichten. Bei der Post führte das weitere Absinken der Durchschnittstarife zu einem Ertragsrückgang dieser Ladekategorie um 3,5 Prozent.

## Erträge aus Nebenleistungen

Die verhältnismässig schwache Zunahme der Erträge aus Nebenleistungen ist vorab auf die bei den Material- und Überholungskosten erwähnte Umstellung auf ein anderes Abrechnungsverfahren für interne Leistungen, namentlich im technischen Betrieb, zurückzuführen. Die

## Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1972 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 16. März 1973

Schweizerische Treuhandgesellschaft  
Fehlmann Rau

erfreuliche Wirtschaftlichkeit unserer Nebenleistungen, die 14,7 Prozent der Gesamterträge brachten, hat sich nicht verändert.

## Übrige Erträge

Die übrigen Erträge enthalten unter anderem Buchgewinne aus Flugzeug- und Ersatzteilverkäufen. Wie im Vorjahr fielen Zinserträge an, welche auf die nochmals verbesserte Liquidität zurückzuführen sind.

## Vergleich der Ergebnisse in den letzten zehn Jahren

### Verkehrsleistungen

	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Flugstunden	72 378	76 594	80 609	84 458	88 911	96 006	104 758	114 380	115 666	115 583
Angebote tkm	424,0	493,5	546,6	590,3	651,0	797,7	969,7	1 149,1	1 360,1	1 485,2
Ausgelastete tkm	219,1	256,5	292,2	326,9	358,2	416,3	523,0	586,7	668,7	739,1
Ausgelastete Passagier-tkm	171,3	200,2	223,8	246,2	276,1	298,5	346,0	398,6	467,4	520,3
Ausgelastete Fracht-tkm	38,2	45,2	56,4	68,3	68,6	102,4	159,8	169,6	182,2	198,5
Ausgelastete Post-tkm	9,6	11,1	12,0	12,4	13,5	15,4	17,2	18,5	19,1	20,3
Auslastungsgrad des regelmässigen										
Linienverkehrs	51,8%	52,3%	53,6%	55,4%	55,0%	52,2%	54,0%	51,1%	49,2%	49,8%
Nutzwelle*	49,4%	48,3%	47,5%	49,2%	51,8%	49,9%	49,4%	49,3%	47,6%	47,7%
Flugbetriebskosten je offerierten tkm	–94	–89	–85	–88	–91	–85	–81	–80	–79	–77
Sitzplatzbelegung	52,7%	54,0%	54,7%	55,8%	56,7%	53,1%	53,0%	53,3%	52,1%	52,9%

### Personalbestand

Ende Jahr ohne Lehrlinge	8 273	8 451	8 674	9 157	10 111	10 933	11 818	13 002	13 342	13 402
Lehrlinge	198	231	248	251	245	252	253	278	305	305

### Kosten und Erträge in Mio Fr.

Verkehrserträge	433,6	490,7	542,7	605,1	653,5	730,5	883,8	981,5	1 137,6	1 229,8
Übrige Erträge	75,6	75,2	90,6	94,9	117,3	151,7	183,1	245,5	264,8	263,5
Gesamterträge	509,2	565,9	633,3	700,0	770,8	882,2	1 066,9	1 227,0	1 402,4	1 493,3
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)	437,0	475,6	511,0	566,4	651,3	745,1	874,4	1 037,7	1 208,3	1 287,3
Betriebsüberschuss	72,2	90,3	122,3	133,6	119,5	137,1	192,5	189,3	194,1	206,0
Abschreibungen	62,6	75,4	103,7	110,9	95,0	110,0	161,0	155,0	154,0	165,0
Reinergebnis	9,6	14,9	18,6	22,7	24,5	27,1	31,5	34,3	40,1	41,0
<i>u. u. Erträge/Verlust</i>	116,52	118,98	123,93	123,58	118,34	118,40	122,01	118,24	116,06	116,00
<i>Piloten, Besatzung</i>	111,4	111,4	115,0	117,1	121,0	125,6	124,6	126,6	127,7	130
<i>z. S. 1/2 Erträge</i>	174,548	270,500	338,188	412,727	445,455	492,727	572,727	623,655	729,09	745,455
<i>Erhöhungswert</i>	166,23	193,50	244,52	235,84	203,68	225,30	190,40	186,16	188,79	193,02
<i>z. u. u. Erträge</i>	14,18	15,96	19,31	17,05	15,50	15,54	18,04	15,43	13,84	13,79
<i>z. u. u. Erträge</i>	1,885	2,633	2,937	3,243	3,175	3,072	2,952	2,795	2,859	2,746
Bilanzsumme	495,0	520,5	550,1	612,3	715,9	966,5	1 165,8	1 335,9	1 516,9	1 721,1
<b>Aktiven</b>										
Anlagevermögen	358,3	349,0	336,3	359,3	468,4	675,8	731,2	740,8	791,6	859,1
Umlaufvermögen	129,6	164,0	204,5	243,2	236,9	279,2	421,8	580,2	708,3	843,6
Diverse Aktiven	7,1	7,5	9,3	9,8	10,6	11,5	12,8	14,9	17,0	18,4
<b>Passiven</b>										
Aktienkapital	105,0	140,0	140,0	175,0	218,7	218,7	300,8	335,0	386,2	386,2
Reserven	12,0	16,0	21,0	30,0	46,0	56,0	74,0	89,0	107,0	119,0**
Fremdkapital	356,7	337,8	355,5	367,3	408,7	647,3	743,3	860,5	971,5	1 148,2**
Diverse Passiven	20,7	25,9	32,4	38,8	41,2	42,6	45,8	48,9	49,0	63,3
Gewinnvortrag	0,6	0,8	1,2	1,2	1,3	1,9	1,9	2,5	3,2	4,4**

### Dividende je Aktie

Fr. 21.–	Fr. 21.–	Fr. 21.–	Fr. 28.–	Fr. 28.–	Fr. 28.–	Fr. 30.–	Fr. 30.–	Fr. 30.–	Fr. 30.–	Fr. 30.–**
										+Fr. 7.– Bonus

\* Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist.

\*\* Nach Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates.

## Unsere Mitarbeiter

Der Erfolg jeder Unternehmung hängt vom Leistungswillen und von der Befähigung ihrer Mitarbeiter ab. Die Swissair hatte am Ende des Berichtsjahres 13707 Mitarbeiter, deren Aufteilung auf die verschiedenen Sachgebiete und Arbeitsorte aus der Graphik auf Seite 13 ersichtlich ist. Ihnen allen ist gemeinsam, dass jeder an seinem Ort die Sache des Unternehmens zu seiner eigenen macht und sich mit ganzer Kraft dafür einsetzt. An das Cockpitpersonal (Piloten, Bordtechniker, Navigatoren) werden höchste Anforderungen gestellt, denn es trägt die Verantwortung für die ihm anvertrauten Passagiere, Kabinenbesatzungen und Sachwerte. Das fachliche Können und die Hilfsbereitschaft des Kabinenpersonals wie auch der andern Mitarbeiter, die in direktem Kontakt mit unseren Kunden stehen, bestimmen in entscheidendem Mass die Einschätzung der Dienste der Swissair überhaupt. Im Wettbewerb um den Kunden stehen die Mitarbeiter unserer Verkaufsorganisation besonders im Ausland in ständigem hartem Einsatz. Selbst die beste und teuerste technische Ausrüstung hat ihren Wert nur dann, wenn sie sorgfältig und zweckmässig gebraucht und gewartet wird. Unentbehrlich sind die tätigen Menschen in unserem Betrieb auch bei zahlreichen scheinbar einfachen Verrichtungen, die keiner Maschine und keinem Computer übertragen werden können. Das Gedeihen der Swissair ist dem Zusammenwirken der Mitarbeiter aller Berufskategorien zu verdanken. Im Be-

richtsjahr hat dieser vorbildliche Einsatz einmal mehr zu schönem Erfolg geführt. Der Verwaltungsrat dankt allen Beteiligten herzlich und drückt ihnen seine volle Anerkennung aus.

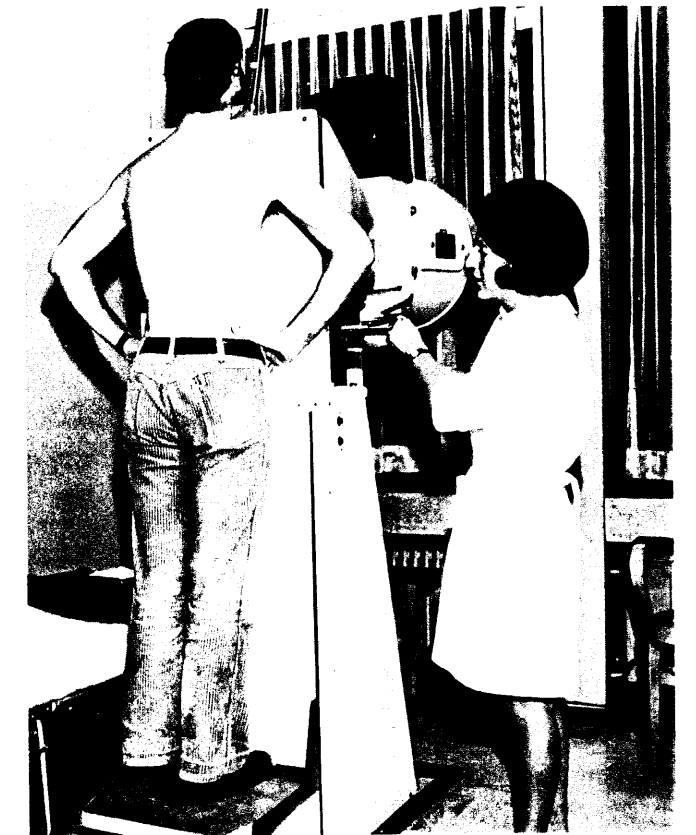
Nicht nur für den Erfolg der Swissair, sondern auch für die Befriedigung jedes Mitarbeiters in seiner Tätigkeit ist wesentlich, dass er möglichst selbständig handeln und ein Höchstmass an Initiative entfalten kann. Diese Arbeitsweise, die bei der Swissair zur Tradition gehört und besonders dem Kader weitreichende Kompetenzen einräumt, beruht auf dem Vertrauen, dass sich der Mitarbeiter in der Ausnützung seiner Handlungsfreiheit auf die Ziele und Grundsätze des Unternehmens ausrichtet und in jeder Lage ohne Zeitverlust das tut, was das Gesamtinteresse erheischt. Wir glauben, dass diese sinnvolle Art der Mitbestimmung zur Betriebstreue beiträgt; im Berichtsjahr haben 11,9 Prozent des Personals die Swissair verlassen. Auch die im Jahre 1971 eingeleitete besondere Aktion zur Verbesserung der Produktivität hat ihren Erfolg den Beiträgen aus allen Bereichen der Swissair zu verdanken. Sie hat es ermöglicht, dass der durchschnittliche Personalbestand 1972 praktisch gleich hoch war wie 1971, während der Umsatz um mehr als 90 Millionen Franken oder 6,5 Prozent zunahm.

Dass wir uns bemühen, neue Mitarbeiter sorgfältig auszuwählen, ist selbstverständlich. Damit sind aber fachliche Kompetenz und Führungsqualitäten noch nicht

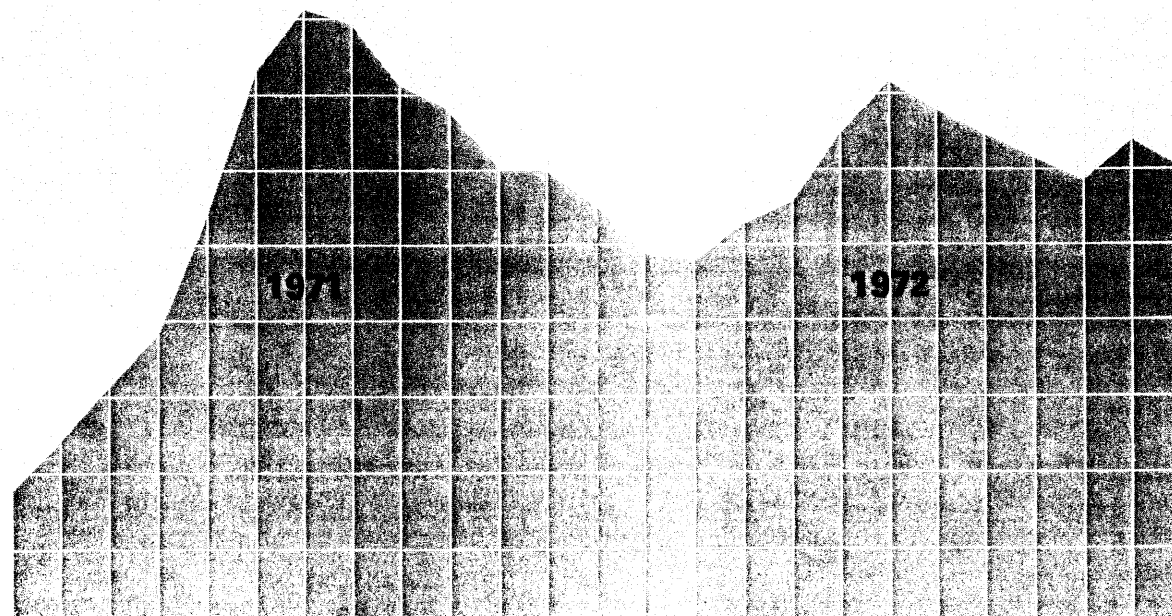
gewährleistet. Über die Jahre ist in der Swissair ein umfassendes Schulungssystem entwickelt worden, das der Vermittlung von Fachwissen und der planmässigen Ausbildung der Kader aller Stufen dient. Die Schulung wird teils zentral, teils in den Fachdiensten mit einem sehr bedeutenden Aufwand durchgeführt. Auf Anfang 1973 ist in der Personaldirektion die Leitungs- und Koordinationsinstanz für das gesamte Schulungswesen ausgebaut und verstärkt worden.

Als kollektive Interessenvertreter der Arbeitnehmer wirken die Personalverbände an der Gestaltung der Arbeitsbedingungen des Personals mit. Im Berichtsjahr haben wir mit verschiedenen Verbänden Verhandlungen geführt, die zum Teil noch andauern. Die Salärverhandlungen mit den Verbänden des Bodenpersonals in der Schweiz standen leider im Zeichen der rapiden inflatio-

In der vorbeugenden medizinischen Betreuung decken sich die Interessen des Einzelnen mit denen des Gesamtbetriebes. Der Ärztliche Dienst wacht darüber, dass Sicherheit, Komfort und Wirtschaftlichkeit im Haushalt mit der menschlichen Arbeitskraft, die jeder Mitarbeiter dem Unternehmen zur Verfügung stellt, hinreichend berücksichtigt werden. Zu den Tätigkeiten dieses Dienstes gehörten im Jahre 1972 beispielsweise 1120 fliegerärztliche Kontrolluntersuchungen für Besatzungen, 800 Eignungsuntersuchungen und pro Tag 55 Impfungen, aber auch ärztliche Instruktionen und die arbeitsärztliche Betriebsüberwachung.



Personalbestand 1971/1972



Unsere Mitarbeiter 13707

nach Arbeitsort

	Zürich-Flughafen	Genf	übrige Schweiz	Ausland
	64% (8577)	10% 1340	4%	22%

nach Funktion

Fliegendes Personal	Bodenpersonal Operation	Technik	Verkauf	Stäbe und Finanzen
15%	32%	22% (2948)	18%	13%

## Verkehr und Verkauf



Menschenleben und hohe Sachwerte sind im Flug einer kleinen, aber hochqualifizierten Besatzung anvertraut. In ihr spielt (auf grösseren Flugzeugen) der Bordtechniker eine wichtige Rolle. Er überwacht vorab den technischen Zustand des Flugzeuges und seiner Systeme.

nären Entwicklung in unserem Land, konnten aber trotz den Schwierigkeiten, welche diesmal zu überwinden waren, zum Ziel geführt werden. Die abgeschlossene Verhandlungsrunde verschaffte vor allem den unteren Salärstufen und den jüngeren Mitarbeitern sehr beträchtliche Verbesserungen. Beim Cockpitpersonal ist die Salärentwicklung bis Ende 1973 schon früher geregelt worden, doch sind hier über andere Fragen noch Verhandlungen im Gange; gleiches gilt bezüglich neuer Anstellungs- und Arbeitsbedingungen für Hostessen und Stewards.

Unsere Sozialleistungen wurden weiter ausgebaut und erfüllen reichlich alle Erfordernisse der Gesetzgebung, die Ende 1972 von den Stimmbürgern der Schweiz beschlossen worden ist.

Tarifpolitische Auseinandersetzungen bringen besonders schwierige Probleme für Gesellschaften wie die Swissair, die Rettung und letzte Zuflucht in der Subventionierung durch den Staat weder finden kann noch will. Durch immer neue Herausforderungen dieser Art sehen wir uns aber auch in unserer Dynamik angeregt. Darauf weist jedenfalls die im gesamten erfreuliche Entwicklung unseres Verkehrs im Jahre 1972 hin.

Die Attraktion neuer Tarife belebte unseren *Nordatlantikverkehr* spürbar. Er wuchs stärker als unser Angebot, woraus sich eine bessere Auslastung der Flugzeuge ergab. Unsere Position in diesem hartumkämpften Markt ist nicht zuletzt durch besondere Anstrengungen unserer Verkaufsorganisation errungen worden. Seit Jahren wird zum Beispiel in Nordamerika mit einfallreichen Kampagnen gearbeitet, die unser Land, im Einklang mit neueren Tendenzen der schweizerischen Auslandwerbung, auch der jungen Generation näherbringen. Im besonderen konnten wir auch unsere Stellung im Wintersportverkehr verstärken, dessen Erträge uns in einer sonst eher verkehrsschwachen Jahreszeit besonders willkommen sind.

Unser Verkehr in *Europa* entwickelte sich auf eine Weise, die schwer zu deuten ist: Auf einen guten Jahresanfang stellte sich eine Flaute ein, die von Juni bis Oktober dauerte und namentlich den Geschäftsreiseverkehr betraf. Er weicht offenbar schnell einmal auf andere Verkehrsmittel aus, wenn die Flugverbindungen, etwa durch Streikaktionen auf ausländischen Flughäfen, beeinträchtigt sind. Die «Städteflüge» von Chartergesellschaften dürften ebenfalls nicht ohne Auswirkungen auf den Linienverkehr geblieben sein. Dass damit aber die zeitweilige Stagnation im vergangenen Sommer nicht voll erklärt ist, zeigen ähnliche zögernde Entwicklungen in den Monaten Juni und Juli auch in anderen Verkehrsgebieten. Klar ist indessen, dass die Regelmässigkeit und Pünktlichkeit, allgemein die Verlässlichkeit der Operationen, wesentliche Konkurrenzvorteile des Linienverkehrs sind, die sorgfältiger Pflege bedürfen. Auch im Kurzstreckenverkehr bieten wir neue Tarife an: Seit kurzem wird mitreisenden Ehegattinnen eine Ermässigung von 50 Prozent gewährt, wodurch wir auch unsere Wertschätzung für den Geschäftskunden unterstreichen möchten. Neuerdings haben wir verbilligte Exkursionstarife für Flüge in Europa eingeführt; sie gelten nur an Wochenenden und zeitigen bereits guten Erfolg.

Dass wir im *Mittleren Osten* eine Verkehrszunahme erreichten, die leicht über unseren Erwartungen lag, werten wir um so positiver, als schon das Jahr 1971 eine überaus starke Ausdehnung gebracht hatte und neue Anschläge auf den Luftverkehr nicht ohne Einfluss auf die Reise-

freudigkeit des Publikums blieben. Die gute Entwicklung der Nachfrage ermöglichte eine Erhöhung der Flugfrequenzen nach einigen wichtigen Destinationen.

Der *Südatlantik* hat gesamthaft ein gutes Ergebnis gebracht, vor allem wegen der erfreulichen Zunahme des Verkehrs zwischen der Schweiz und Brasilien. Leider ist es uns auch 1972 noch nicht gelungen, das Recht zum Anflug von Buenos Aires mit dem dritten Wochenkurs zu erhalten; die Bemühungen darum gehen weiter.

Deutlich verlangsamt dehnte sich unser Verkehr nach *Afrika* aus. Der immer schärfere Wettbewerb und die Entwicklungsschwierigkeiten einzelner Länder haben hier dämpfend gewirkt. Im Jahre 1973 werden wir in der Lage sein, unsere traditionell gute Stellung auf dem afrikanischen Kontinent mit dem Einsatz von DC-10-Grossflugzeugen auszubauen, wozu allerdings noch einige verkehrsrechtliche Probleme zu lösen sind.

Auch über das Resultat des Verkehrs nach dem *Fernen Osten* dürfen wir Genugtuung empfinden, zieht man in Betracht, dass die Marktbedingungen hier deutlich schwieriger geworden sind. Wir hoffen, unsere gute Position 1973 weiter konsolidieren zu können. Mit dem Einsatz der DC-10 nach dem Fernen Osten werden wir 1974 beginnen.

Im Berichtsjahr hat der internationale Gütertransport namhaft zugenommen. Nach den beiden eher ruhigen Jahren 1970 und 1971 hatte auch der *Luftfrachtverkehr* allgemein Anteil an dieser deutlichen Aufwärtsbewegung. Sie konnte besonders von jenen Gesellschaften ausgenutzt werden, die mit grossem Aufwand (aber nicht durchwegs entsprechenden Erträgen) Lufttransporte mit eigentlichen Frachtflugzeugen betreiben. Ihre Erfahrungen und unsere eigenen lassen die Swissair vorderhand ganz besonders auf diesem Gebiet bei ihrer zurückhaltenden Flottenpolitik bleiben. Damit erklärt es sich, dass wir nicht proportional zur allgemeinen Entwicklung am Verlauf des Frachtgeschäftes teilgenommen haben. Da der Flugplan unserer Passagierflugzeuge nicht immer den Bedürfnissen des Gütertransportes entspricht, mussten wir oft auf Einnahmen verzichten, die sehr willkommen gewesen wären. Die unbefriedigende Auslastung unseres DC-9F-Europa-Frachtflugzeuges beweist aber auch, dass unsere Vorsicht gerechtfertigt bleibt. Im Rahmen dieser Politik dürfen wir jedoch für die meisten Verkehrsgebiete erfreuliche Zunahmen melden, deren Beiträge zum guten finanziellen Ergebnis unserer Linien nicht zu unterschätzen sind. Dass ein vielfältiges Angebot von unserer Kundschaft gerne in Anspruch genommen wird, zeigte sich im Nordatlantikverkehr, wo die grosse Frachtkapazität der Boeing 747 B zur Verfügung steht. Wir sind deshalb froh, sie mit den neuen DC-10-Flugzeugen er-

Boeing 747 B	1972	1971
Flugzeuge im Einsatz	2	2*
Flüge von/nach den USA	1215	772
Durchschnittliche kommerzielle Tagesflugleistung in Stunden	12,8	11,1
Anzahl Passagiere	217 255	123 455
Passagiere pro Flug	179	160
Fracht und Post (t)	12 256	7 677
Fracht und Post pro Flug (t)	10	10
Auslastungsgrad (%)	51,2	48,5
Nutzwachse (%)	54,1	50,2

\* seit 26. 4.

gängen zu können, die ebenfalls die Beförderung paletti-sierter Fracht erlauben.

Trotz harter Konkurrenz in der Phase einer eher ruhigen Entwicklung im internationalen *Luftpostverkehr* haben unsere Leistungen in dieser Sparte leicht zugenommen, doch wirkten sich zum Teil massive Tarifreduktionen auf die Erträge aus.

In Djakarta (Indonesien) haben wir eine neue Landesvertretung eröffnet. Neu ist unsere Verkaufsorganisation etabliert in Dortmund und Bremen (Bundesrepublik Deutschland), Neapel (Italien), Port Harcourt (Nigeria), Kuwait und Yaoundé (Kamerun). Die Verkaufsvertretung in Tulsa (Oklahoma, USA) wurde aufgegeben. Zurzeit hat die Swissair 121 Aussenvertretungen.

Der Einzelreisende – sei er geschäftlich oder privat unterwegs – und die (vorab touristische) Reisegruppe bilden seit jeher die wirtschaftliche Grundlage des zivilen Luftverkehrs. So war es schon immer das Ziel der Swissair, die sich wandelnden Charakterzüge dieser beiden Reisearten in ihrer jeweils aktuellen Ausprägung rasch zu erfassen und sie mit einem zeitgemässen Angebot in einer gegenseitigen Beziehung zu halten, die dem Publikum sicheren, preiswerten und regelmässigen Lufttransport im besten Sinne eines öffentlichen Dienstes garantiert und die gesunde wirtschaftliche Existenz des Unternehmens ermöglicht.

Allen Mitgliedern der IATA, des internationalen Verbandes der Liniengesellschaften, ist heute die Aufgabe gestellt, ihre Rolle in einem veränderten Markt- und Umweltklima zu behaupten und wohl auch neu zu definieren. Dass die einzelnen Gesellschaften je nach Heimatland, Operationsgebiet usw. unterschiedliche Ziele verfolgen, ist eine normale Erscheinung, die früher die Eini-



In Buenos Aires konnten wir 1972 das «Edificio Swissair» eröffnen, das in erster Linie unserer Vertretung dient.

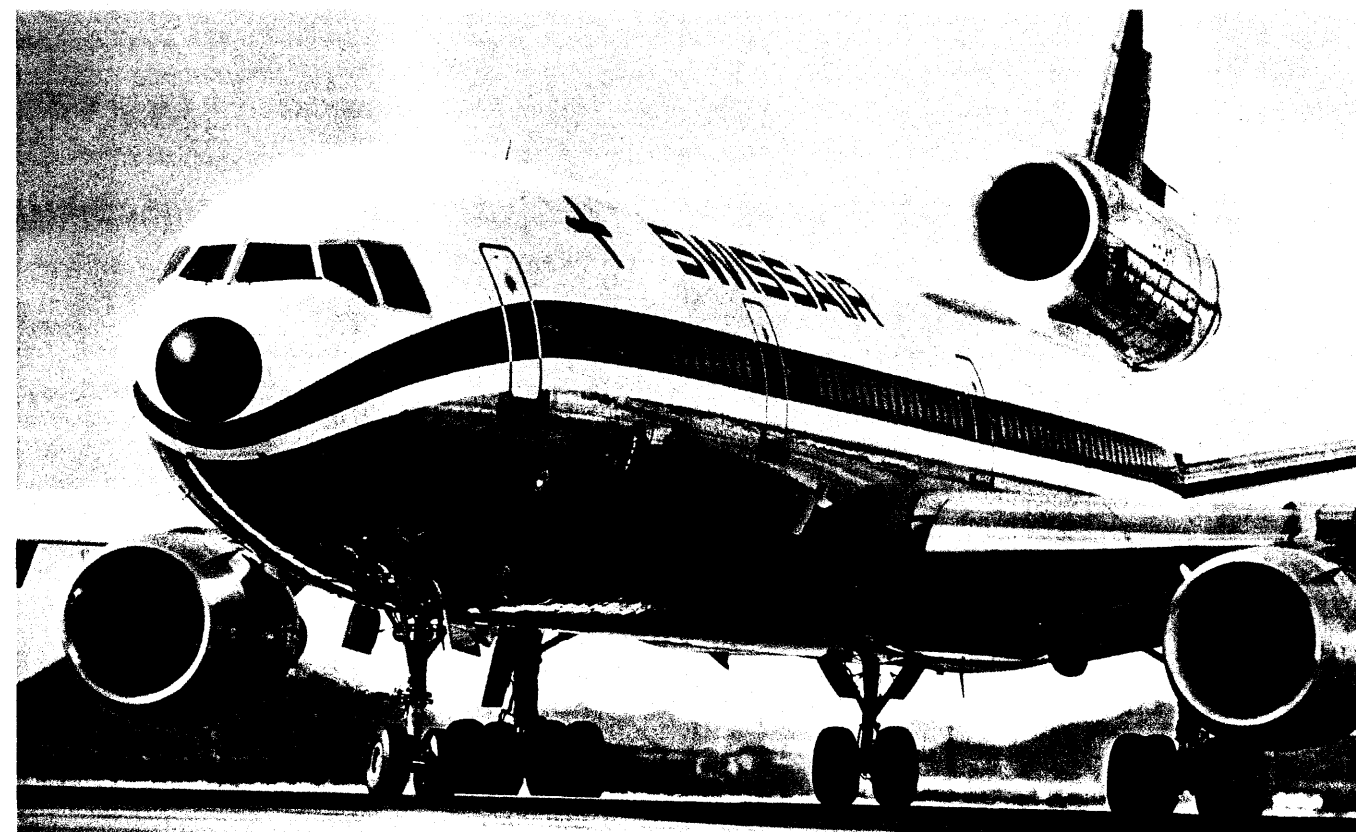
gung auf ein weltweit gültiges, geschlossenes *Tarifsystem* in der IATA wohl etwa verzögerte, aber nicht verhinderte. Die überexpansive Flottenpolitik, die sich bei vielen Liniengesellschaften in den letzten Jahren wenig nach den Realitäten des Marktes ausrichtete, und das Aufkommen der Chartergesellschaften unter ungleichen Konkurrenzbedingungen, brachten aber viele IATA-Mitglieder in wirtschaftliche Bedrängnis. Auch unter dem anhaltenden politischen Druck auf Preissenkung waren sie in dieser Lage gezwungen, zusätzlichen Verkehr zu suchen mit Tarifen, welche zunächst die Kosten nicht decken. 1972 hat zwar der Charterverkehr auf dem Nordatlantik nur um 3 Prozent zugenommen, der Linienvkehr hingegen um 23 Prozent. Es passt aber ins Bild, dass dabei eine entsprechende wirtschaftliche Gesundung dieses Verkehrsgebietes nicht erreicht worden ist, weder für die eine noch für die andere Gruppe der Konkurrenten.

Bei steigender Spannung und zunehmender staatlicher Einmischung geriet die IATA im Berichtsjahr in einen immer hektischeren Konferenzrhythmus, der aber

keine allseits akzeptierten Lösungen zu bringen vermochte. In einigen Verkehrsgebieten besteht bereits seit Frühjahr 1972 eine offene Tarifsituation; in der Praxis ist es aber gleichwohl nicht zu grösseren Tarifeinbrüchen gekommen. Anders im Nordatlantikverkehr, wo sich der Kampf um den Markt und damit die tarifpolitische Grundsatzdiskussion am schärfsten abspielte. Hier trat eine Anzahl neuer Tarife in Kraft; andere wurden den Behörden von den einzelnen Gesellschaften zur Genehmigung eingereicht, sind aber noch in Prüfung, und nach weiteren neuen Lösungen wird gesucht. Wir müssten unter solchen nochmals niedrigeren Nordatlantiktarifen sehr viel Verkehr hinzugewinnen, bloss um eine weitere Verschlechterung der Ertragslage dieses Gebietes verhindern zu können.

Auch ohne volle Einigung über alle Tarife gewährleistet das System des internationalen Linienvverkehrs mit der Abstimmung der Flugpläne und Beförderungsbedingungen in der IATA über das ganze Jahr weltweit die Beförderung von Passagieren, Fracht und Post. Für den Kollektivtourismus bietet dieses System über das Streckennetz der einzelnen Gesellschaft hinaus eine Fülle günstiger Möglichkeiten, wie die Ferienprogramme der meisten Reisebüros zeigen. Solche Pauschalreiseprogramme kommen zwar oft billiger zu stehen, wenn dabei Kettenflüge von Chartergesellschaften benützt werden, beschränken sich dann aber gewöhnlich auf die vom Massentourismus bevorzugten Orte und Zeiten. Während der Dauer der Flugreihe unterscheiden sich die Kettenflüge mit Bezug auf Häufigkeit und Regelmässigkeit kaum von Linienvflügen und treten deshalb mit diesen in Konkurrenz, allerdings ohne sich auch den Verpflichtungen des Linienvverkehrs zu unterziehen. Dass aber ein völlig ungehemmter Konkurrenzkampf langfristig auch dem Konsumenten nicht dient, war beim wirtschaftlichen Debakel namhafter Chartergesellschaften im Jahre 1972 zu sehen.

Die insgesamt günstige Entwicklung unseres Verkehrs zeigt, dass die Swissair bei der Förderung eines qualitativ hochstehenden Kollektivtourismus Erfolg hat. Er ermutigt uns, doch mahnen uns Schwierigkeiten, die wir auch erfahren müssen, zur Suche nach Verbesserung unserer Leistungen. Um der Gefahr auszuweichen, dass der Zwang zur Rationalisierung den Standard unserer Dienstleistung beeinträchtigt, haben wir im Berichtsjahr die Qualität der Passagierbetreuung am Boden und in der Luft eingehend untersucht. Obwohl sich dabei im allgemeinen erfreuliche Befunde ergaben, sehen wir uns doch zu einer Reihe von Korrekturmaassnahmen veranlasst. So werden wir zum Beispiel die Verpflegung auf unseren Europaflügen in Beschaffenheit und Präsentation verbessern. Ein besonderer Beauftragter der Geschäftsleitung wird fortan die Interessen unserer Kunden



Die DC-10-30 ist das jüngste Glied unserer modernen Flotte von Jet-Flugzeugen.

noch bewusster als bisher gegenüber allen Dienststellen der Swissair vertreten.

Zum Kundendienst im weiten Sinne, wie er heute aufgefasst wird, gehört die Vielfalt unserer *touristischen Komplementärleistungen*. Hier hatten wir uns in der Vergangenheit vorab um die Schaffung von quantitativ und qualitativ genügendem Hotelraum in Zürich bemüht. 1972 wurden hier die Hotels «Zürich» und «International» eröffnet. Mit dem «Nova Park» sind wir über die Penta-Hotelkette der European Hotel Corporation (EHC) assoziiert. Die EHC, über die wir uns an der Erstellung von Hotels der gehobenen Mittelklasse beteiligen, betreibt bereits ein Hotel in Kopenhagen. Im Bau sind Hotels in London, Paris, München und Lissabon; für Genf besteht ein Projekt. Am Stadtpark in Wien wird ein Grosshotel, an dem wir direkt beteiligt sind, errichtet. Es wird den Stadt-Terminal für den Flughafen enthalten.

Ein rascher Erfolg war der «Interconvention, Congress and Convention Services Ltd.» beschieden, indem diese

Gesellschaft, an der wir massgeblich teilhaben, schon kurz nach ihrer Gründung mit der Organisation mehrerer internationaler Kongresse und Seminare betraut wurde.

Die im Aufbau begriffene Restaurantkette der Swissair wird mehr und mehr in Erscheinung treten. Unsere neue Tochtergesellschaft Reveca AG führt das Flughafenrestaurant Basel und das im Herbst 1972 eröffnete Swissair Restaurant in Buenos Aires. Restaurants in Madrid und Mülhausen werden folgen, und kürzlich ist uns die Führung des zu erstellenden Autobahnrestaurants Coldrerio im Tessin übertragen worden.

Eben noch als Aufgabe von aussergewöhnlicher Ordnung betrachtet, ist der Betrieb unserer beiden «Jumbos» vom Typ Boeing 747 B bereits zur wohleingespielten Routine geworden. Gewisse Triebwerkprobleme, von denen wir früher berichten mussten, werden im Rahmen eines Modifikationsprogramms gelöst, so dass insgesamt von einer ständig steigenden Betriebszuverlässigkeit dieser Flugzeuge gesprochen werden darf. Ihre Wirtschaftlichkeit ist nicht zuletzt eine Folge der sehr intensiven Ausnützung, die durch besondere Unterhaltsverfahren der technischen Dienste möglich wird. Im Jahre 1972 war jedes unserer Boeing 747 B-Flugzeuge durchschnittlich während 13,4 Stunden pro Tag in der Luft.

Unsere bei der Einführung der «Jumbos» erprobten Methoden haben sich auch bei der Aufnahme der ersten DC-10-30 in die Flotte Ende 1972 ausgezeichnet bewährt und die Anerkennung des Flugzeugherstellers und anderer Gesellschaften gefunden. Die Swissair ist für die Überholung aller DC-10-Zellen der KSSU-Gruppe (KLM, SAS, Swissair und UTA) und weiterer Gesellschaften, die künftig mit dieser Gruppe zusammenarbeiten werden, verantwortlich.

Neue Wege haben wir bei der Vorbereitung unserer Cockpitbesatzungen auf die DC-10 beschritten. In einem vollständig programmierten Lernprozess haben sich Piloten und Bordtechniker individuell auf das Training im Simulator vorbereitet, das dann so weit geführt wer-

den konnte, dass pro Besatzungsmitglied nur noch wenige Stunden eigentlichen Flugtrainings, diesmal in Tucson (Arizona, USA), nötig waren. Bei ausgezeichneter Effizienz dieses Vorgehens wurden grosse Einsparungen erzielt.

Die Einstellung des Luftverkehrs anlässlich einer internationalen Protestaktion der Piloten gegen Anschläge auf die Zivilluftfahrt am 19. Juni 1972, Arbeitskonflikte im benachbarten Ausland sowie eine längere Nebel- und Schlechtwetterperiode im November führten dazu, dass nur 97,1 Prozent (im Vorjahr 97,2 Prozent) der geplanten Abflüge durchgeführt werden konnten. Mit weniger als 15 Minuten Verspätung erreichten aus den gleichen Gründen nur 76,1 (im Vorjahr 77,1 Prozent) aller Flüge ihr Ziel. Diese Zahlen hätten ungünstiger lauten müssen, wenn wir die Sichtminima für Landungen bei schlechtem Wetter nicht nochmals hätten senken können. Unsere Flugzeuge können nun normalerweise bei einer vertikal bis auf 30 m und horizontal bis auf 400 m eingeschränkten Sichtweite landen; sämtliche Besatzungen sind dafür ausgebildet.

Erhebliche Probleme bringen uns aber die seit dem 1. November 1972 geltenden, eine Startsperrung von sechs Stunden einschliessenden Beschränkungen für den Nachtflugbetrieb auf den Flughäfen von Zürich, Genf und Basel. Wohl sind wegen des Nachtflugverbotes nur wenige Kurse aus unseren Flugplänen gestrichen wor-

den, da wir einerseits die nun gesperrten Stunden nach Mitternacht schon bisher von Flugbewegungen fast ganz freihalten konnten, und andererseits die Regierung die Sperrzeiten so angesetzt hat, dass Genf die Bedienung durch Langstreckenkurse nach Südafrika und Südamerika sowie aus dem Fernen Osten nicht verliert. Wir mussten aber Flüge zeitlich verlegen, namentlich Europa-Frachtkurse und die beliebten letzten Abendkurse aus London, was sowohl eine schlechtere Ausnützung der Flugzeuge als auch, wegen der ungünstigen Flugzeiten, eine geringere Auslastung ergibt. Dazu treten Einbussen, die wir erleiden, wenn sich Verspätungen so kumulieren, dass der letzte Flug die Schweiz auch innerhalb der halbstündigen Toleranzfrist nicht mehr verlassen kann und annulliert werden muss. Eine Verschärfung des Nachtflugverbotes, wie sie bereits von verschiedenen Seiten gefordert wird, müsste unseren Flugbetrieb weit über das Zumutbare hinaus schädigen.

Wir sind uns bewusst, dass der Luftverkehr in unserem dichtbesiedelten Land auf seine Umgebung Rücksicht zu nehmen hat. Dies wird aber besser erreicht, wenn der Lärm an der Quelle bekämpft wird. Die Swissair leistet dazu einen namhaften Beitrag durch den Einsatz von Flugzeugen mit lärmarmen Triebwerken; Boeing 747 B und namentlich DC-10-30 haben in dieser Beziehung wiederum sehr bedeutende Fortschritte gebracht. Die günstige Entwicklung geht weiter. Künftige zweimotorige Grossraumflugzeuge für den Kurzstreckenbetrieb werden nochmals erheblich leiser sein. In der Dämpfung des Standlaufärmes sind wir seit Jahren führend; 1972 wurde auf dem Flughafen Zürich die eindrückliche Schalldämpferanlage für die DC-10 erstellt. Die Verwendung umweltfreundlicher Flugzeuge könnte ermutigt und die Gefahr, dass durch Nachahmung von Nachtflugverböten auf der ganzen Welt der Langstreckenverkehr in mehrere Tagesetappen zerrissen wird, behoben werden, wenn für die leisen Flugzeuge auf Betriebseinschränkungen verzichtet würde. Dies ist leider erst auf vereinzelten ausländischen Flughäfen der Fall.

Unsere *technischen Dienste* haben es als grösstes Kompliment schätzen gelernt, wenn kein besonderer Anlass besteht, von ihnen zu sprechen. So darf denn auch das Berichtsjahr als weiteres Beispiel ihres reibungslosen Funktionierens gelten, obwohl es den Betrieb der Boeing 747 B ständig zu verbessern galt und die Einführung der DC-10 die Kräfte stark beanspruchte. Im stillen sind aber wesentliche Neuerungen im Gange, welche die Grundaufgabe des technischen Betriebes, den Unterhalt der Flugzeuge, betreffen. Bis heute wurden die Baugruppen der Flugzeuge, Systeme und Geräte nach festgelegten Flugstundenleistungen überholt. Verbesserte Zuverlässigkeit der Komponenten und unterhaltsgerechtere Bauweise ermöglichen es heute, auf das System der «Condition Monitored Maintenance», den Unterhalt auf Grund des festgestellten Zustandes, überzugehen. So

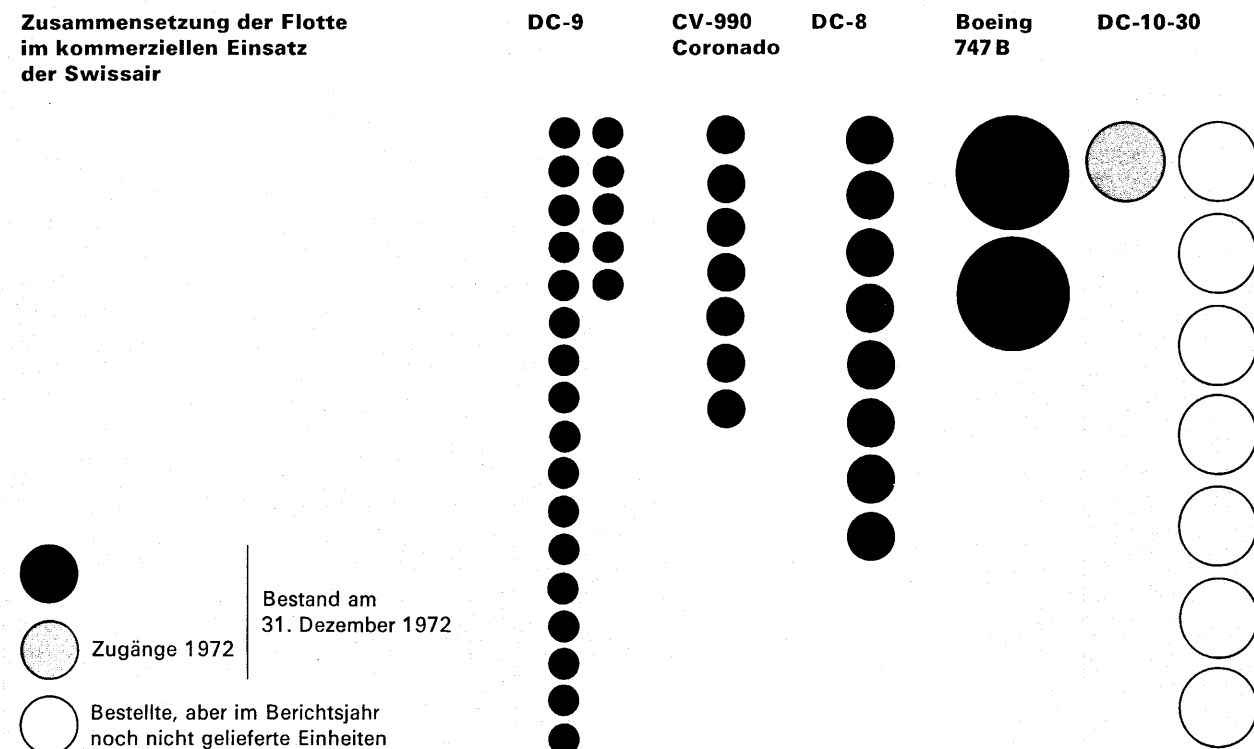
einfach dieses System scheint, so sehr hängt es mit verfeinerten Methoden der technischen Diagnose zusammen, die zum Teil bereits beim Betriebsverhalten der Komponenten am Flugzeug in der Luft einsetzen muss. Geringerer Arbeitsaufwand und kürzere Standzeiten der Flugzeuge werden sich auf lange Frist in sehr beträchtlichen Einsparungen auswirken.

Die Vorarbeiten für ein computergesteuertes Informationssystem des Departementes Technik sind nun so weit fortgeschritten, dass die Detailentwicklung in den Anwendungsbereichen aufgenommen werden konnte. In diesem Zusammenhang bestellten wir eine besondere Datenerfassungs- und -ausgabeanlage. Für die Triebwerküberholung wurde, ebenfalls in Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung, ein besonderes Produktionsplanungssystem eingeführt.

Der Umfang der Projekte – nach Arbeits- und Investitionsaufwand – auf dem Gebiet der *Automatischen Datenverarbeitung* machte es nötig, ihre Bearbeitung durch ein neues Gesamtkonzept zu regeln. Es legt namentlich

Der Kontakt mit den Passagieren ist eine faszinierende, niemals eintönige Aufgabe. Neben fachlichem Können verlangt sie aber von unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein hohes Mass an psychischer und physischer Kraft und Ausdauer.

Zusammensetzung der Flotte im kommerziellen Einsatz der Swissair



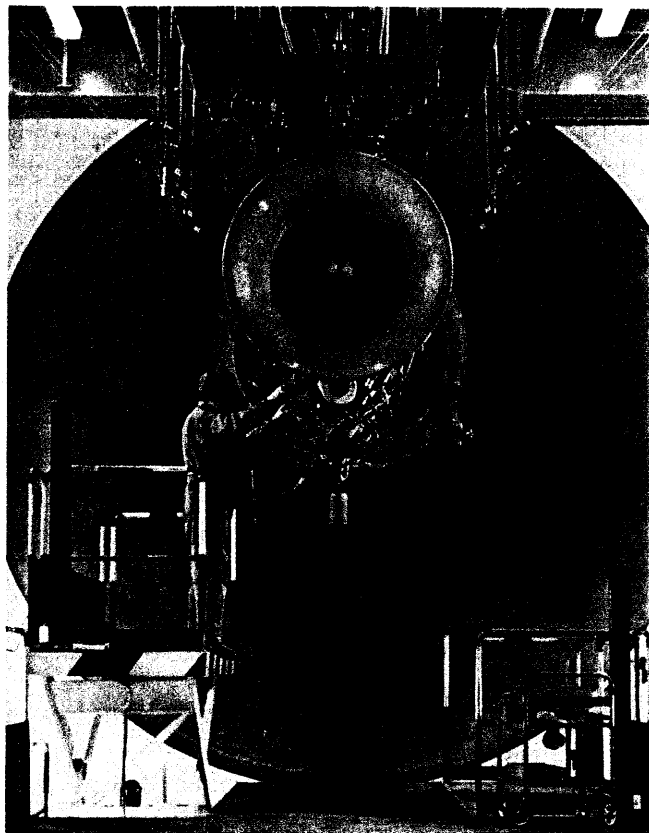
das Projektierungs- und Entscheidungsverfahren fest. Diese Probleme sind übrigens typisch für die immer zahlreicheren interdisziplinären Aufgaben, die sich uns auf den verschiedensten Gebieten stellen. Im Sommer 1972 nahmen wir ein Computersystem IBM 370-155 in Betrieb. Neue programmierbare Übermittlungskontrolleinheiten vom Typ IBM 3967 senkten unsere hohen Übermittlungskosten merklich. Weiter arbeiten wir am Grossprojekt eines Abflugkontrollsystems, das die Abfertigung der Passagiere nach ihren im Reservationssystem PARS gespeicherten Buchungsdaten erlauben wird. Mit der Einführung des « Aircraft Integrated Data System » für die Betriebsüberwachung der Boeing 747 B konnte das erste gemeinsame Datenverarbeitungsprojekt der KSSU-Gesellschaften im wesentlichen abgeschlossen werden.

Die Werfthalle III auf dem Flughafen Zürich war Ende 1972 im Rohbau fertiggestellt und steht nunmehr für Arbeiten an Grossflugzeugen zur Verfügung. In New York haben wir neue Anlagen zur Passagierabfertigung in Be-

trieb genommen, und wir konnten unser neues Frachtgebäude beziehen, das den Bedürfnissen auf lange Jahre hinaus genügen wird. Als wohl gelungenes Werk erweist sich das 14stöckige Edificio Swissair in Buenos Aires, das im September eröffnet werden konnte. Neben dem Swissair-Restaurant, dem Luftreisebüro und den Vertretungsräumen bietet es auch der schweizerischen Botschaft und grossen Schweizer Firmen, ferner ausländischen diplomatischen und konsularischen Vertretungen Platz. Ständig sind wir damit beschäftigt, unsere Luftreisebüros im In- und Ausland zu modernisieren.

Im Hinblick auf die Erfordernisse des Umweltschutzes arbeiten wir daran, die industriellen Abwässer des Betriebes auf dem Flughafen Zürich in einem geschlossenen Kreislauf aufzubereiten, um auf diese Weise den Frischwasserverbrauch zu senken und eine Verschmutzung der öffentlichen Gewässer praktisch auszuschliessen.

Seit einiger Zeit verfügen wir auf unserer technischen Basis in Zürich-Kloten über einen neuen Triebwerkprüfstand, der auch allen Anforderungen des Umweltschutzes genügt.



## Verwaltungsrat

Der Regierungsrat des Kantons Genf hat auf den 27. September 1972 anstelle von Herrn Emile Dupont Regierungsrat André Ruffieux, Vorsteher des Département du commerce, de l'industrie et du travail des Kantons Genf, in den Verwaltungsrat abgeordnet. Herr Dupont hat während mehr als 17 Jahren dem Verwaltungsrat angehört. Seine Erfahrungen und sein Rat in öffentlichen und industriellen Angelegenheiten sind unserer Gesellschaft immer wieder zugute gekommen, und der Verwaltungsrat dankt ihm herzlich für die fruchtbare Mitarbeit.

Am 10. Februar 1973 ist Herr Jacques de Saugy verstorben. Im Jahre 1954 in den Verwaltungsrat gewählt, hatte er den Aufstieg unserer Gesellschaft während fast zweier Dezennien nicht nur miterlebt, sondern tätig gefördert. Die Sachkenntnis des Ingenieurs, die Erfahrung des Industriellen und die sprachliche Kultur des Genfers waren in Herrn de Saugy zu einer Persönlichkeit vereinigt, welcher die Swissair viel zu verdanken hat. Wir werden ihn in ehrender Erinnerung behalten.

Mit dem Datum der kommenden Generalversammlung läuft die Amtsdauer der Verwaltungsratsmitglieder J. F. Gugelmann und Eric Handschin ab. Gemäss Art. 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 15. März 1973 genehmigt.

### Präsident

FRITZ GUGELMANN  
Industrieller, Langenthal

### Vizepräsidenten

\*Prof. Dr. h. c. EDUARD AMSTUTZ,  
alt Direktionspräsident der Eidgenössischen  
Materialprüfungs- und Versuchsanstalt,  
Zürich

Dr. EMMANUEL FAILLETTAZ  
Vizepräsident der Câbleries et Tréfileries de  
Cossonay und Präsident des Comptoir  
Suisse, Lausanne

### Mitglieder

Dr. CLAUDE BARBEY  
Direktor, Lacoray S. A., Genève

Prof. MAX BERCHTOLD  
Professor an der Eidgenössischen Technischen  
Hochschule, Zürich

\*RUDOLF BIERI  
Fürsprecher, Direktor der Eidgenössischen  
Finanzverwaltung, Bern

PHILIPPE BORDIER  
Banquier, Genf

\*EMILE DUPONT  
Industrieller, Genf (bis 27. 9. 72)

\*Dr. BRENNO GALLI  
Präsident des Bankrates der Schweizerischen  
Nationalbank, Lugano

\*ALOIS GÜNTARD  
Regierungsrat, Zürich

ERIC HANDSCHIN  
Industrieller, Liestal

Dr. ROBERT HOLZACH  
Generaldirektor der Schweizerischen  
Bankgesellschaft, Zürich

\*HENRI HUBER  
Regierungsrat, Bern

Dr. F. EMMANUEL ISELIN  
Advokat und Notar, Basel

ROBERT H. LUTZ  
Generaldirektor der Schweizerischen  
Kreditanstalt, Zürich

\*ADOLF MAURER  
Stadtrat, Zürich

Dr. EDGAR F. PALTZER  
Generaldirektor des Schweizerischen  
Bankvereins, Basel

\*Dr. MARKUS REDLI  
Präsident der Generaldirektion der  
Schweizerischen Post-, Telephon- und  
Telegraphenbetriebe, Bern

PETER REINHART  
in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur

\*ANDRÉ RUFFIEUX  
Regierungsrat, Genf (seit 27. 9. 72)

JACQUES DE SAUGY  
alt Generaldirektor der Société genevoise  
d'instruments de physique, Genf  
(† 10. 2. 73)

Dr. h. c. ERNST SCHMIDHEINY  
Industrieller, Céligny

GEORG SULZER  
Präsident des Verwaltungsrates der  
Gebrüder Sulzer AG, Winterthur

RUDOLF SUTER  
Nationalrat, Präsident der Verwaltungs-  
delegation des Migros-Genossenschafts-  
bundes, Zürich

Dr. Dr. h. c. VICTOR UMBRICH  
Industrieller, Basel

\*Dr. h. c. OTTO WICHSER  
Präsident der Generaldirektion der  
Schweizerischen Bundesbahnen, Bern

RUDOLF WILD  
Generaldirektor der Helvetia Versicherungs-  
Gesellschaften, St. Gallen

\*Dr. EDMUND WYSS  
Regierungsrat, Basel

ROBERT ZOELLY  
Industrieller, Zürich

Dr. WALTER BERCHTOLD  
alt Direktionspräsident der Swissair,  
Zürich

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

### Ausschuss des Verwaltungsrates

FRITZ GUGELMANN  
Präsident

Prof. Dr. h. c. EDUARD AMSTUTZ  
Vizepräsident

Dr. EMMANUEL FAILLETTAZ  
Vizepräsident

Dr. WALTER BERCHTOLD

Dr. BRENNO GALLI

ERIC HANDSCHIN

RUDOLF WILD

### Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft,  
Basel/Zürich

### Direktion

ARMIN BALTENSWEILER  
Direktionspräsident

Dr. HEINZ HAAS  
Stellvertretender Direktionspräsident  
und Generalsekretär

HANS SCHNEIDER  
Département Finanzen

HANS AEPPLI  
Département Verkehr und Verkauf

ALBERT G. FISCHER  
Département Operation

FRANZ ROTH  
Département Technik

ISIDOR LACK  
Besondere Aufgaben

EMIL KOCH  
Personaldienste und Organisation

Direktion für die Westschweiz  
WILLY WYLER

Direktion für Basel  
HERMANN SOMMER