

Europa
Amsterdam
Athenai
Barcelona
Basel
Beograd
Bruxelles
Bucuresti
Budapest
Düsseldorf
Frankfurt
Genève
Genova
Hamburg
Helsinki
Istanbul
København

Köln
Lisboa
London
Madrid
Malaga
Manchester
Milano
Moskva
München
Nice
Oslo
Palma
Paris
Prahá
Roma
Stockholm
Stuttgart

Warszawa
Wien
Zagreb
Zürich

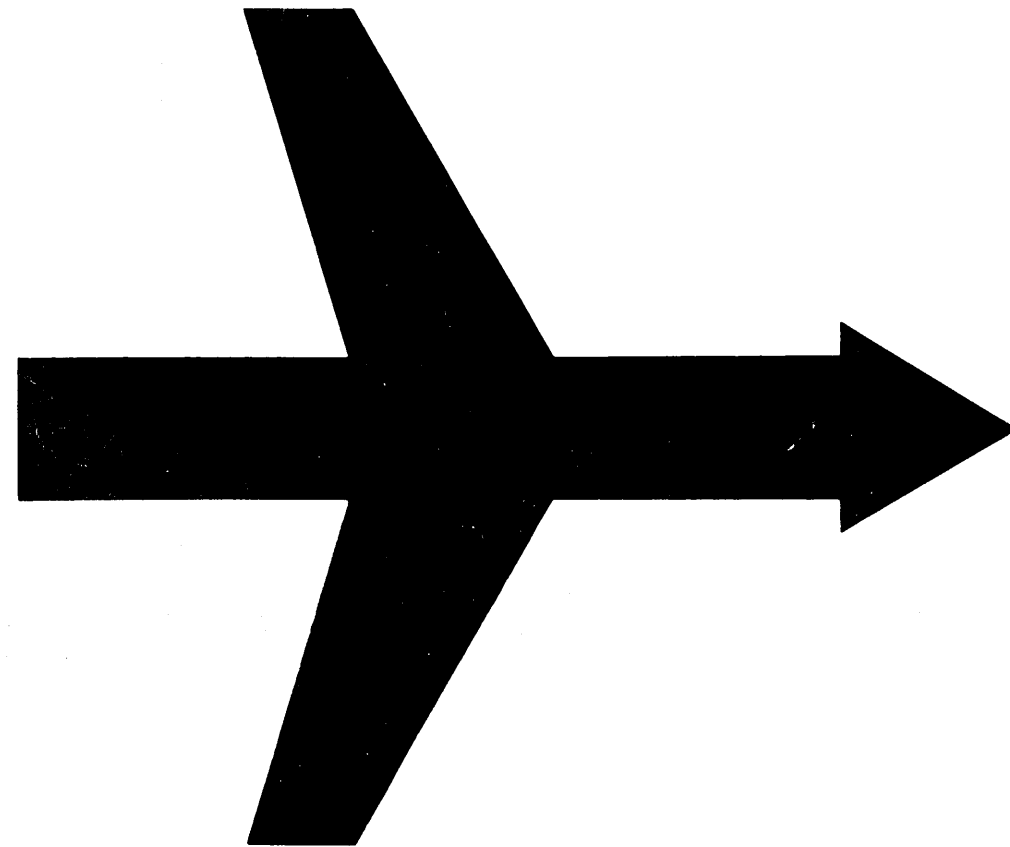
Nordamerika
Boston
Chicago
Montreal
New York

Südamerika
Buenos Aires
Rio de Janeiro
Santiago
São Paulo

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

**Mittlerer
Osten**
Bagdad
Beirut
Cairo
Damascus
Nicosia
Teheran
Tel Aviv

Ferner Osten
Bangkok
Bombay
Colombo
Hongkong
Karachi
Manila
Singapore
Tokio



SWISSAIR '73

Das Jahr 1973 im Überblick

Verkehrsleistungen	1972
Anzahl kommerzieller Flüge	64 985
Angebotene tkm	1 485 213 664
Ausgelastete tkm	739 147 518
davon Passagier-tkm	520 324 961
Fracht-tkm	198 518 428
Post-tkm	20 304 129
Beförderte Etappenpassagiere	4 646 224
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	49,8%
Sitzplatzauslastung	52,9%

Erfolgsrechnung	1972 Fr.
Erträge	1 493 342 709
Kosten ohne Abschreibungen	1 287 323 709
Bruttoergebnis	206 019 000
Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen	165 000 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	41 019 000
Dividende pro Aktie	30

* Antrag des Verwaltungsrates an
die Generalversammlung



Sehr geehrte Aktionäre

Unsere Gesellschaft bezweckt unter Wahrung der allgemeinen Interessen des Landes vorab den Betrieb des regelmässigen Luftverkehrs der Schweiz mit dem Ausland. Sie hat ihre Aufgabe im Jahre 1973 wiederum nach besten Kräften erfüllt. Bei erneut ausweiteter Verkehrsangebot waren die Flugzeuge der Swissair deutlich besser ausgelastet als in den drei vorangegangenen Jahren. Leider blieb uns eine entsprechende Verbesserung des finanziellen Erfolges versagt. An der Forderung, dass die nationale Luftverkehrsgesellschaft ihre Dienste für die Allgemeinheit wirtschaftlich selbsttragend führen soll, mussten wir aber keine Abstriche machen; das ist bei den rauerer Zeiten, die auch im Luftverkehr angebrochen sind, nicht selbstverständlich. Wir können unseren Aktionären über ein Geschäftsjahr berichten, in dem die Swissair unter schwierigen Umständen ihre Position zu behaupten vermochte.

Das Liniennetz erfuhr 1973 keine Erweiterung. Die Steigerung des Verkehrsangebots um 11 Prozent gegenüber dem Vorjahr ist vorab der Einführung neuer Grossraumflugzeuge des Typs DC-10-30 zuzuschreiben, doch konnten wir mit der vergrösserten Flotte auch einige Routenführungen verbessern und gewisse Frequenzen erhöhen.

Mit den ersten beiden DC-10-30-Flugzeugen, die uns im Dezember 1972 und im Februar 1973 abgeliefert wurden, haben wir regelmässig Destinationen in Nordamerika und in Afrika bedient. Inzwischen haben wir im September und im Dezember 1973 je eine weitere DC-10-30 erhalten. Technisch verlief die Einführung dieser Flugzeuge ohne ernste Schwierigkeiten; die einzige Ausnahme war bisher das Versagen eines Bug-

fahrwerks, das am 11. September 1973 nach einem Trainingsflug zur Notlandung einer DC-10 auf dem Flughafen Zürich führte. Von eigentlichen Unfällen blieb unser Flugbetrieb glücklicherweise im Berichtsjahr verschont. Die Durchführung des Flugprogrammes stiess aber aus anderen Gründen auf grössere Probleme als in früheren Jahren. Längere Arbeitskonflikte der Fluglotsen in Frankreich und vor allem in Deutschland zwangen uns dazu, zahlreiche Flüge abzusagen oder umzuleiten, und häufige Verspätungen liessen sich nicht vermeiden. Nach dem Ausbruch des neuen Mittelost-Krieges im Oktober mussten wir aus Sicherheitsgründen die Flüge in das Konfliktgebiet vorübergehend einstellen. Die in unerwartetem Ausmass eingetretene Versorgungskrise bei den Flugtreibstoffen nötigte uns in den letzten Wochen des Berichtsjahres zu Einschränkungen des Flugbetriebs und zu Improvisationen in der Routenführung verschiedener Langstrecken.

Bei solchen Unsicherheiten, zu denen noch die nachstehend behandelten Auswirkungen der Währungs- und Krisen kommen, bedurfte es grosser Anstrengungen, um nicht nur das Transportangebot zu verkaufen, sondern auch den von der Swissair erwarteten guten Kundendienst zu bieten. Die Anstrengungen unseres Personals hatten in der Schweiz und im Ausland einen erfreulichen Erfolg. Es ist gelungen, den mittleren Auslastungsgrad unserer Flüge im Vergleich zum Vorjahr von 49,8 Prozent auf 52,7 Prozent zu verbessern. Zur günstigen Verkehrsentwicklung haben die neuen DC-10 erheblich beigetragen. Sie sind bei den Passagieren beliebt und bieten mit ihren grossen Laderäumen auch gern benützte Mög-

lichkeiten für den Transport palettiertes Luftfracht. Die kräftigen Verkehrszunahmen, die wir in ihren Einsatzgebieten Nordatlantik und Afrika erreichten, wurden allerdings noch übertroffen durch bemerkenswerte Verkehrsergebnisse im Fernen Osten.

Leider konnten wir diese Steigerung der Leistung nicht in einen entsprechenden Ertragszuwachs ummünzen. Dass die Tarife, vorab im Nordatlantik-Linienverkehr, auf ein zu tiefes Niveau hinuntergedrückt wurden, haben wir vor einem Jahr schon an dieser Stelle ausgeführt. Eine Lösung dieses Problems konnte im Berichtsjahr nicht gefunden werden. Zur Hauptsache war die Schmälerung unserer Durchschnittserträge jedoch eine Folge der internationalen Währungs- und Krisen. Da wir unsere Dienste zum grösseren Teil im Ausland verkaufen, erhalten wir die Zahlungen vorwiegend in fremden Währungen. Andererseits müssen wir für unsere eigenen Aufwendungen zum wesentlichen Teil Schweizer Franken auslegen. Unsere Ertragslage ist deshalb stark abhängig von der Bewertung des Frankens im Verhältnis zu ausländischen Währungen. Als Basiswährungen der internationalen Flugtarife sind dabei der amerikanische Dollar, aber auch das englische Pfund besonders wichtig. Im Vergleich zu den Paritäten, wie sie vor der Aufwertung des Schweizer Frankens im Mai 1971 bestanden, sind Dollar und Pfund gegenüber unserer Landeswährung erheblich zurückgefallen.

Nach einem Tiefstand, der unglücklicherweise gerade in den verkehrstarken Sommer 1973 fiel, hat sich der Dollarkurs zwar gegen das Jahresende wieder etwas erholt. Im Jahresdurchschnitt war für uns 1973 der Dollar aber

18 Prozent weniger wert als 1972, das Pfund 20 Prozent. Wohl werden in vielen Ländern mit abgewerteten Währungen auf den Flugtarifen Zuschläge erhoben; diese vermindern die währungsbedingten Ertragsausfälle in unserer Rechnung aber durchschnittlich nur um etwa ein Drittel. Selbst nach diesen Tarifkorrekturen flossen uns im ganzen Jahr rund 110 Millionen Franken Einnahmen weniger zu, als wir bei unverändertem Wert des Schweizer Franks erhalten hätten.

Dieser grosse Einnahmenverlust wurde dadurch gemildert, dass auch unsere Ausgaben in abgewerteten fremden Währungen bei der Umrechnung in Schweizer Franken billiger werden. Das trifft allerdings nur für den kleineren Teil unserer laufenden Betriebskosten zu, doch wurde der erwähnte Ausfall an Einnahmen im Berichtsjahr immerhin gut zur Hälfte durch solche Einsparungen kompensiert. In der Flugbetriebsrechnung wirkte sich der scharfe Anstieg der Treibstoffpreise erst in den letzten Monaten aus; im Jahredurchschnitt konnten die Gestehungskosten pro offerierten Tonnenkilometer noch etwas unter den im Vorjahr erreichten Stand von Fr. 0.77 gedrückt werden. Da jedoch die Mehrleistung nicht den entsprechenden Mehrertrag einbrachte, ist die Erfolgsmarge im Flugbetrieb deutlich schmaler geworden. Die Nebenleistungen haben zum Teil besser abgeschnitten. Insgesamt haben wir ein Ergebnis erzielt, das die erforderlichen Abschreibungen deckt und die Ausrichtung einer unveränderten Dividende auf das erhöhte Aktienkapital ermöglicht.

Wir dürfen das als einen Erfolg werten, der sich auch im Vergleich mit den Zahlen ausländischer

Luftverkehrsgesellschaften sehen lässt. Die gute Aufnahme, welche die Erhöhung des Aktienkapitals um rund 36 Millionen Franken im Frühling und die Ausgabe einer Obligationenanleihe von 50 Millionen Franken im Herbst 1973 gefunden haben, zeigt ein erfreuliches Vertrauen in unsere Leistungsfähigkeit. Wir haben diesen Rückhalt wie auch die Unterstützung durch unsere Behörden nötig, denn es ist nicht zu verkennen, dass unsere Aufgabe schwieriger geworden ist. Den Schwankungen der Wechselkurse bleiben wir ausgesetzt, wobei wir aber nicht eine Rückkehr zu den früheren, für uns günstigen Verhältnissen erwarten dürfen. Wie sich die Versorgung mit Treibstoffen weiterentwickelt, ist bei Abfassung dieses Berichtes nicht abzusehen. Auch wenn sich die Erdölverknappung wieder lockert, wird die Verkehrsflughahrt, die vorläufig nicht auf einen andern Energieträger ausweichen kann, mit dem Flugtreibstoff haushälterisch umgehen müssen, denn der scharfe Preisanstieg hat die Kostenstruktur entscheidend verändert. Man hat sich in den vergangenen Jahren daran gewöhnt, dass die Kosteninflation im Luftverkehr besser als in andern Bereichen der Wirtschaft durch Produktionsausweitung aufgefangen werden konnte. Dass diese Entwicklung ihre Grenzen hat, ist nicht nur durch die Erdölkrise bedingt, durch diese aber deutlicher sichtbar geworden. Eine realistischere Einschätzung der Lage zeichnet sich denn auch bei der Tarifentwicklung ab. Es bestehen Ansätze zu einer Verständigung zwischen den Fluggesellschaften des Linienverkehrs und des Charterverkehrs über eine vernünftige Preisgestaltung im Charterverkehr, und die Regierungen anerkennen die Notwendigkeit einer Anpassung der Flugpreise an

die gestiegenen Kosten. Auch mit den Tarifierhöhungen, die im laufenden Jahr in Kraft treten, wird die Gewinnmarge im Luftverkehr indessen nicht verbreitert.

Sind der Expansion in einer veränderten Welt Grenzen gesetzt, so wird der Wettbewerb unter den Fluggesellschaften härter. Es kommt sehr darauf an, wirtschaftliches Flugmaterial einzusetzen und die Kunden gut und sorgfältig betreuen zu können. Wir haben im Berichtsjahr dafür weitere Voraussetzungen geschaffen. Nachdem die zuletzt in Europa verkehrenden viermotorigen CV-990 «Coronado»-Flugzeuge in diesem Gebiet mit zu hohen Kosten und zu grossem Treibstoffverbrauch arbeiten, scheidet wir sie schon seit Beginn des Jahres 1974 beschleunigt aus. Ihre Ablösung erfolgt im Prinzip durch die DC-9-50, die 27 Passagieren mehr Platz bietet als die heute mit Erfolg eingesetzte DC-9-32 und die bezüglich des Treibstoffverbrauchs pro Passagier oder Tonnenkilometer zu den wirtschaftlichsten Verkehrsflugzeugen aller Grössenklassen gehören wird. Der Verwaltungsrat hat die Bestellung von zehn DC-9-50 zur Ablieferung zwischen 1975 und 1977 genehmigt. Diese neuen Flugzeuge erfüllen die im Herstellerland USA erlassenen strengen Anforderungen an die Lärmdämpfung. Bis zu ihrem Eintreffen werden wir vorübergehend von SAS gemietete DC-9-40 einsetzen.

Die gewaltsamen Anschläge auf den Luftverkehr, die 1973 mit den Attentaten auf den Flughäfen von Athen und Rom neue blutige Höhepunkte erreichten, richten sich mit politischen und finanziellen Erpressungen nicht primär gegen die Fluggesellschaften, sondern gegen deren Heimatstaaten. In diesem Zusammenhang musste

auch die Entführung unseres Regionalvertreters für Lateinamerika in Buenos Aires gesehen werden. Man kann nur hoffen, dass die Regierungen der verschiedenen Länder diesem Unwesen mit durchgreifenden Massnahmen und den erforderlichen internationalen Vereinbarungen endlich Einhalt gebieten.

Ohne von den seit über 20 Jahren bewährten Grundzügen abzugehen, haben wir unsere Organisation auf Beginn des Jahres 1974 den veränderten Verhältnissen angepasst und dabei namentlich den Anforderungen des Kundendienstes Rechnung getragen. Nach einem in unseren Auslandsvertretungen seit langem bewährten Prinzip haben wir die Verkaufs- und Abfertigungsdienste nun auch in der Schweiz zusammengefasst. Die Zahl der Departemente wurde auf elf erhöht; in deren Leitung, die für die Angelegenheiten des laufenden Betriebes verantwortlich ist, gewinnen jüngere Führungskräfte Erfahrung. Die Departemente sind in Bereiche zusammengefasst, die von einem Mitglied der Geschäftsleitung betreut werden. Diese behält so den Kontakt mit dem täglichen Geschehen,

Zürich, den 13. März 1974

kann sich aber vermehrt längerfristigen Problemen des Gesamtunternehmens widmen.

Unsere Gesellschaft hat im Jahre 1973 erneut bewiesen, dass sie

unerwartete Schwierigkeiten zu bewältigen vermag. Dies bestärkt unsere Zuversicht, die heute und in den nächsten Jahren wohl noch grösseren Aufgaben erfüllen zu können.

Zum Geschäftsjahr 1973 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 3. Mai 1974 die folgenden Anträge:

1. der vorliegende Jahresbericht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1973 seien zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung sei für die Geschäftsführung im Jahre 1973 Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn 1973 von 40 202 000 Fr.

a) dem statutarischen Reservefonds zuzuweisen	5 872 600
vom verbleibenden Gewinn von	34 329 400
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1973	4 400 545
insgesamt somit von	38 729 945
seien	
b) auf die 1 128 034 Namen- und Inhaberaktien eine Dividende von brutto 30 Franken pro Aktie zu entrichten, zahlbar vom 6. Mai 1974 an gegen Coupon Nr. 34 mit netto 21 Franken pro Aktie (nach Abzug von 30% Verrechnungssteuer);	33 841 020
c) der Saldo von	4 888 925
auf neue Rechnung vorzutragen.	

Im Auftrag des Verwaltungsrates

Der Präsident



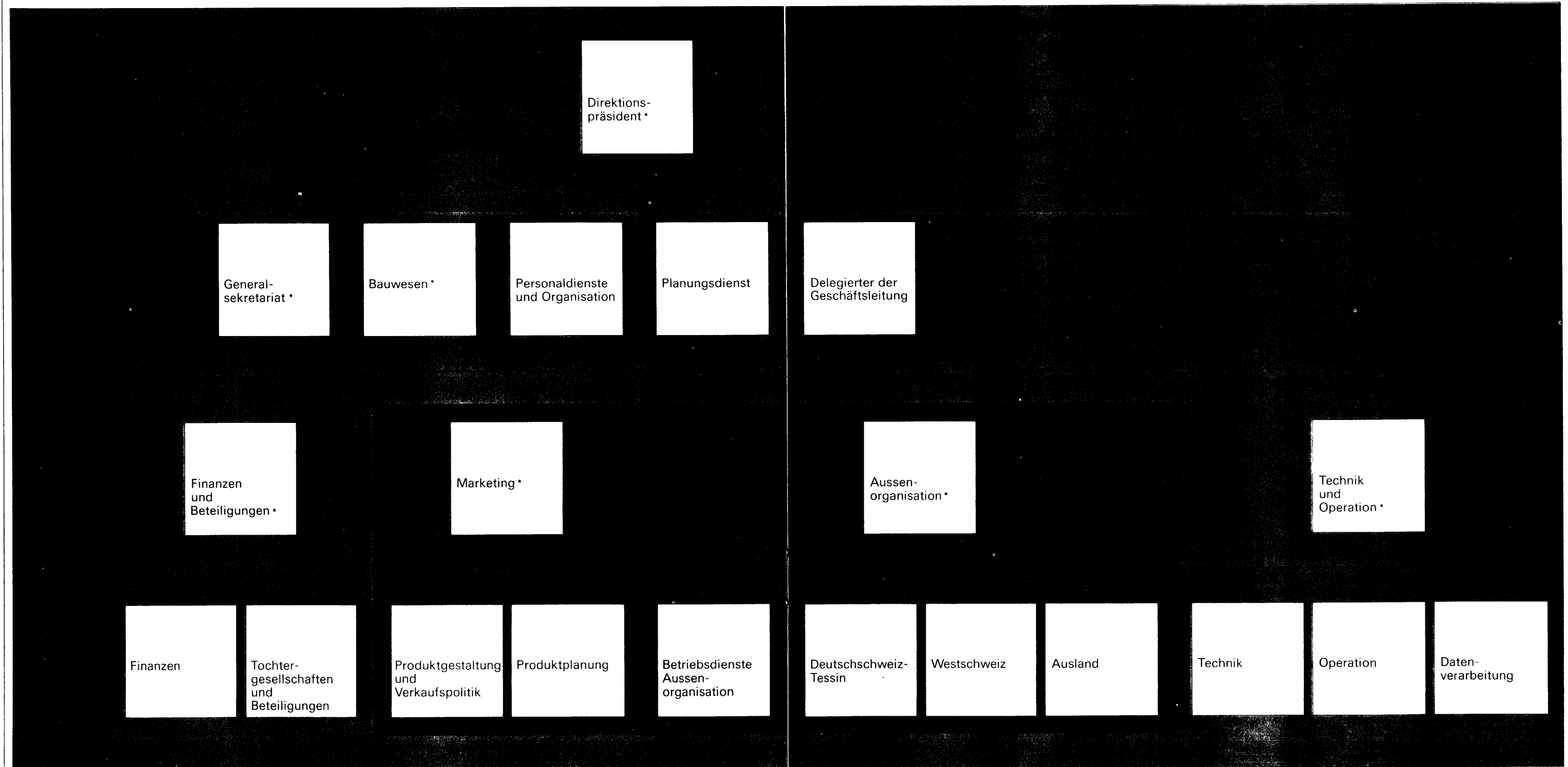
(J.F. Gugelmann)

Der Direktionspräsident



(A. Baltensweiler)

Die Direktion der Swissair
(Organisation seit 1. Januar 1974)



Bemerkungen zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

Allgemeines

Die weltweite Währungsunruhe hatte unser finanzielles Ergebnis schon in den Jahren 1971 und 1972 beeinträchtigt. Konnten wir damals die Einbussen noch besser als erwartet verkraften, so war uns im Berichtsjahr dieser Erfolg nicht mehr beschieden. Wir haben in den einleitenden Bemerkungen bereits auf die Bedeutung hingewiesen, welche die Bewertung des Schweizer Frankens namentlich im Verhältnis zum amerikanischen Dollar in unserer Rechnung hat. Dieser Dollarkurs sank im Laufe des Jahres 1973 von SFr. 3.80 (im Januar) vorübergehend unter SFr. 2.80 (im August) und erholte sich erst gegen Jahresende. Ähnlichen Schwankungen unterlagen auch andere für uns wichtige Währungen. Insgesamt sind die währungsbedingten Ertragsausfälle über das ganze Jahr auf rund 110 Millionen Franken zu beziffern, wobei die Zuschläge auf Flugtarifen in Ländern mit abgewerteten Währungen bereits berücksichtigt sind. Durch Ausgaben in solchen Währungen statt in Schweizer Franken konnten wir demgegenüber Einsparungen lediglich im Umfang von rund 60 Millionen Franken erzielen, so dass im Berichtsjahr eine währungsbedingte Verschlechterung unseres Resultates um 50 Millionen Franken verbleibt.

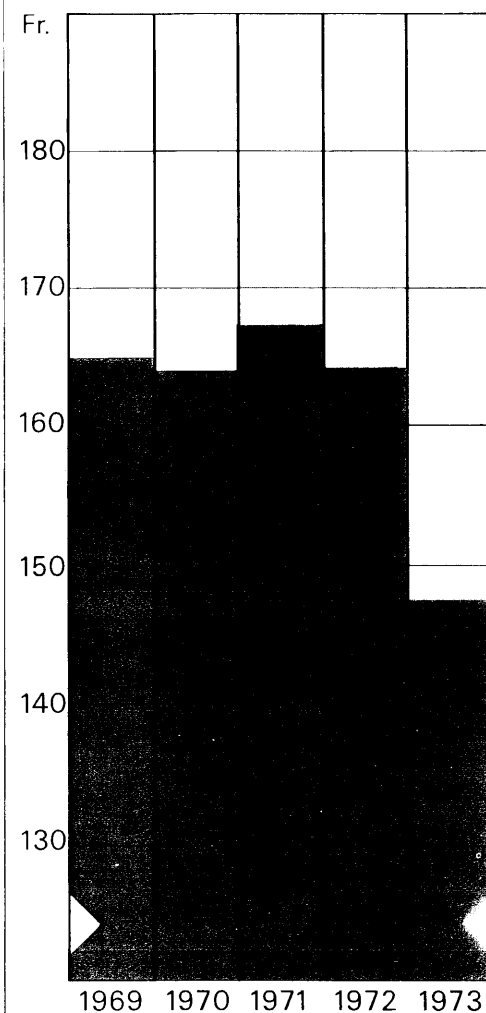
Wir haben diese Entwicklung natürlich nicht einfach hingenommen, sondern uns mit allen Kräften bemüht, die Erträge zu steigern und die Kosten zu senken. Es gelang denn auch, einen überdurchschnittlichen Verkehrszuwachs zu erreichen. Insgesamt lagen unsere Erträge im Berichtsjahr um 7,8 Prozent über denjenigen des Vorjahres. Mit 10,9 Prozent ist die Zunahme der

Gesamtkosten aber merklich stärker ausgefallen, wenn sie auch unter der Steigerung unseres Transportangebotes um 11,2 Prozent blieb. Die allgemeine Kosteninflation und insbesondere die enorme Erhöhung der Treibstoffpreise in der zweiten Jahreshälfte beeinträchtigten den Erfolg zahlreicher Rationalisierungsmassnahmen und die Reduktionen bei einzelnen Kostengruppen. Schliesslich veranlasste uns die anhaltende Unsicherheit auf dem Währungsgebiet, die im Laufe des Berichtsjahres beinahe aufgezehrten vorsorglichen Rückstellungen für Währungsverluste zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung wieder auf einen den erhöhten Risiken entsprechenden Stand zu bringen. Gesamthaft ist das Ergebnis des Jahres 1973 weniger günstig als dasjenige des Vorjahres ausgefallen, hat aber die währungsbedingte Verschlechterung dennoch etwa zur Hälfte aufgefangen.

Entwicklung des Ertragsniveaus mit und ohne Währungseinflüsse 1969-1973

theoretisches Ertragsniveau ohne negative Währungseinflüsse pro 100 ausgelastete tkm (ab Mai 1971)

effektives Ertragsniveau pro 100 ausgelastete tkm



Finanzierung und Investierung im Jahre 1973

Die nebenstehende Aufstellung gibt einen Überblick über die Herkunft und die Verwendung unserer Mittel. Sie erscheint in der auch in anderen Berichten verwendeten Form, die alle wesentlichen Vorgänge brutto, d.h. ohne gegenseitige Verrechnung zeigt.

Vom «Gesamtzugang an Mitteln» von 515,7 Millionen Franken wurden 203,4 Millionen Franken oder 40 Prozent selbst erwirtschaftet. Weitere 41 Millionen Franken oder 8 Prozent flossen uns aus der Kapitalerhöhung zu. Fremden Quellen entstammten 260,2 Millionen Franken oder 50 Prozent, worunter in erster Linie die zusätzlichen US\$-Kredite für Flugzeugbeschaffung, die Obligationen-Anleihe 1973 sowie die Erhöhung unserer Schuld an offenen Passagen und Frachten zu nennen sind. Der Rest von 11,1 Millionen Franken entfällt auf die Verlagerung von Mitteln.

326,1 Millionen Franken der so beschafften Mittel wurden investiert, zur Hauptsache, nämlich mit 230,5 Millionen Franken, in den Flugzeugpark und 95,6 Millionen Franken in andere Anlagen. Die Vermehrung des Umlaufvermögens beanspruchte 124,3 Millionen Franken. Hier stiegen unsere Debitoren um 59,9 Millionen und die flüssigen Mittel und Festgeldanlagen um 53 Millionen Franken. Der relativ starke Zuwachs der Kundenguthaben ist der Geschäftsausweitung zuzuschreiben; zudem gewähren wir im Rahmen der technischen Zusammenarbeit unseren Partnern (KSSU) Darlehen.

Herkunft der Mittel

	Mio Fr.	Mio Fr.
Selbstfinanzierung:		
Reingewinn des Rechnungsjahres	40,2	
Abschreibungen	142,0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen	21,2	203,4
Aktienkapitalerhöhung und Agio		41,0
Fremdfinanzierung:		
6% Obligationenanleihe 1973	50,0	
US-Dollar-Kredite für Flugzeugbeschaffung	120,5	
Zunahme der übrigen Passiven inkl. Kreditoren	89,7	260,2
Andere Mittelzugänge:		
Abnahme der Lagerbestände	0,3	
Abbau von Vorauszahlungen durch Anrechnung	10,8	11,1
Gesamtzugang an Mitteln		515,7
Verwendung der Mittel		
Vermehrung Anlagevermögen:		
Immobilien und Betriebseinrichtungen	88,5	
Flugzeugpark	230,5	
Übriges Anlagevermögen	7,1	326,1
Vermehrung Umlaufvermögen:		
Debitoren	59,9	
Flüssige Mittel und Festgeldanlagen	53,0	
Übriges Umlaufvermögen	11,4	124,3
Rückzahlung 4% Obligationenanleihe 1958 und AHV-Darlehen		31,5
Gewinnausschüttung pro 1972 (Vorjahr)		33,8
Total Verwendung der Mittel		515,7

Bilanz

Die Bilanzsumme stieg um 290 Millionen Franken und übertraf damit erstmals knapp die Grenze von 2 Milliarden Franken. Etwas mehr als die Hälfte des Zuwachses der *Aktiven* entfiel auf das Anlagevermögen. Bei den *Passiven* nahmen die langfristigen Schulden erneut am stärksten zu, nämlich um rund 140 Millionen Franken.

Aktiven

Die «Grundstücke, Immobilien und baulichen Einrichtungen» standen um 45 Millionen Franken höher zu Buch als vor Jahresfrist, was im wesentlichen der Fertigstellung der Werfthalle III im Technischen Areal, der 2. Ausbaustapen des Zentralverwaltungsgebäudes und dem Erwerb einer grösseren Liegenschaft beim Flughafen Zürich zuzuschreiben ist. Im Berichtsjahr kauften wir ferner im Zentrum von Amsterdam eine Liegenschaft für unsere Verkaufsorganisation.

Mit der Ablieferung von drei weiteren DC-10-30-Flugzeugen samt Ersatzteilen stieg der Anschaffungswert des Flugzeugparkes auf 1,47 Milliarden Franken. Der Buchwert dieser Bilanzposition nahm um 122 Millionen Franken auf 570 Millionen Franken zu. Flugzeugpark und Ersatzteile sind somit auf durchschnittlich 38,7 Prozent abgeschrieben.

Die Zunahme der Beteiligungen um rund 7 Millionen Franken erklärt sich grösstenteils aus zusätzlichen Investitionen in Hotels und Restaurants. Sodann haben uns besondere Umstände veranlasst, einen Anteil von weiteren 2 Millionen Franken am Aktienkapital der Balair zu übernehmen.

Im Umlaufvermögen ist ein weiterer Anstieg der Wertschriftenbestände und der flüssigen Mittel auf nahezu 550 Millionen Franken festzustellen.

Passiven

Das Aktienkapital wurde im Jahre 1973 um 35,9 auf 422,1 Millionen Franken erhöht. Am Jahresende waren 19 478 Namenaktionäre in unserem Aktienbuch eingetragen.

Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1973

Namenaktien		75%
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden, Kantonalbanken)	23,6%	
Industrie und Handel	11,9%	
Banken und Versicherungsgesellschaften	5,0%	
Private (18 573 Aktionäre)	34,5%	

Inhaberaktien

25%

Aus freigesetzten Rückstellungen früherer Jahre haben wir wiederum 6 Millionen Franken auf die spezielle Reserve übertragen. Mit der Zunahme der Reserven um insgesamt 17,1 Millionen Franken stieg das Eigenkapital auf 552,3 Millionen Franken. Beim Fremdkapital erhöhten sich die langfristigen Schulden um 140 Millionen Franken, da die 4%-Anleihe 1958 von 30 Millionen Franken durch die 6%-Anleihe 1973 von 50 Millionen Franken abgelöst wurde. Überdies beanspruchten wir zusätzliche Dollar-Kredite im Gegenwert von 120 Millionen Franken im Zusammenhang mit der DC-10-Beschaffung.

Eine Übersicht der langfristigen Schulden bietet die nachstehende Tabelle.

Obligationen-Anleihen

4%	50 Mio Fr.	1960-1976
4%	50 Mio Fr.	1960-1978
5½%	60 Mio Fr.	1968-1983
5½%	80 Mio Fr.	1968-1984
6½%	60 Mio Fr.	1970-1985
6¼%	60 Mio Fr.	1971-1986
6%	50 Mio Fr.	1973-1988
5%	78,1 Mio Fr.*	1969-1981

* Wandelanleihe

Bankdarlehen

5½%	50 Mio Fr.	fällig 1978
6¼%	50 Mio Fr.	fällig 1982

US\$-Kredite für Flugzeugbeschaffung

6%	177,5 Mio Fr.	rückzahlbar 1974-1984
----	---------------	-----------------------

Übrige langfristige Schulden: 2,2 Mio Fr.

Gewinn- und Verlustrechnung

Bruttoergebnis

Den Überschuss der Gesamterträge über die Gesamtkosten (vor Abschreibungen) haben wir bisher als Betriebsüberschuss bezeichnet. Da dies als Hinweis auf das Resultat des eigentlichen Flugbetriebs missverstanden werden könnte, verwenden wir nun für das Gesamtunternehmen den Ausdruck *Bruttoergebnis*. Mit 182 Millionen Franken liegt dieser Wert für das Jahr 1973 um 24 Millionen Franken unter demjenigen des Vorjahres.

Abschreibungen

Die Gewinn- und Verlustrechnung enthält Abschreibungen im Betrage von 142 Millionen Franken. Davon entfallen 130 Millionen Franken auf Normalabschreibungen, die somit um 15 Millionen Franken höher sind als im Vorjahr; darin kommt in erster Linie der grössere Abschreibungsbedarf der um drei DC-10-Einheiten ergänzten Flotte zum Ausdruck. Darüber hinaus ist es noch möglich, Zusatzabschreibungen in der Höhe von 12 Millionen Franken vorzunehmen; sie dienen der rascheren Amortisation der Flotte und der Betriebsanlagen.

Reingewinn

Nach den Abschreibungen bleibt ein Reingewinn von 40 Millionen Franken, der somit fast gleich hoch ist wie 1972. Er erlaubt, auf das im Verlauf des Berichtsjahres erhöhte Aktienkapital eine Dividende unveränderter Höhe auszurichten. Andererseits können wir darauf verzichten, Zuwendungen des Personals aus dem Reingewinn zu beantragen, weil deren finanzielle Basis mit den normalen Prämien der Unternehmung und

der Versicherten als gesund zu bezeichnen ist.

Aufwand

Die *Kosten* (vor Abschreibungen) sind gegenüber 1972 um 140 Millionen Franken oder um 10,9 Prozent gestiegen. Trotz dieser beschleunigten Zunahme – die Periode 1971/1972 zeigte einen Wert von 6,5 Prozent – konnten wir die Produktivität insofern leicht verbessern, als unser Transportangebot noch etwas stärker zugenommen hat.

Der Anteil der *Personalkosten* am Gesamtaufwand beträgt jetzt nahezu 40 Prozent. Er hätte höher ausfallen müssen, wenn es uns nicht gelungen wäre, strenge interne Beschränkungen einzuhalten und so die Erhöhung unseres Personalbestandes auf 3 Prozent zu begrenzen.

Für *Treibstoff* waren 29,5 Millionen Franken oder 29,8 Prozent mehr aufzuwenden als 1972. Die grössten Preissteigerungen fielen erst in die letzten Monate des Berichtsjahres.

Die bereits 1972 begonnene Umstellung im Konzept des Flugzeugunterhaltes liess im Berichtsjahr die Kosten für *technisches Material* und für *Überholungen* erneut zurückgehen.

Aufgrund von Passagierumfragen sahen wir uns veranlasst, auf einer Anzahl von Strecken vorab in Europa die Mahlzeiten reichlicher zu gestalten. Zu den entsprechenden Mehraufwendungen bei den *Bordbuffetdiensten* von 11,8 Millionen Franken oder 13,6 Prozent trug allerdings, neben höherem Bedarf, auch die Teuerung auf Getränken und Lebensmitteln wesentlich bei.

Die *Versicherungskosten* sind erheblich, nämlich um 11 Millionen Franken zurückgegangen. Diese Einsparungen sind vor allem auf die zum Teil schon 1972 gemeinsam mit unseren Partnern SAS und KLM neu gefassten und abgeschlossenen Versicherungspolicen für Flugzeug-Kasko und -Haftpflicht sowie auf die allgemein günstigeren Bedingungen auf dem internationalen Versicherungsmarkt zurückzuführen.

Vergleichsweise günstige Entwicklungen ergaben sich auch bei den Kosten für *Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen*, bei den *Allgemeinen Betriebs- und Verwaltungskosten* sowie bei den *Verbindungskosten*. Hier wirkten sich währungsbedingte Minderwendungen in besonderem Masse aus.

Namentlich als Folge der erwähnten Wiederöffnung der Währungsreserven stiegen die *Finanz- und Steuerkosten* um 21 Millionen Franken oder um 34,4 Prozent.

Kosten pro offerierten Tonnenkilometer

Die Gesteungskosten unserer Produktionseinheit, des angebotenen Tonnenkilometers, sind weiter gesunken und betragen nun im Durchschnitt des ganzen Jahres Fr. -.75 (1972 Fr. -.77). Ohne Zweifel hat sich der Einsatz der wirtschaftlichen Grossflugzeuge weiterhin günstig ausgewirkt, und tiefere Kosten aus veränderten Währungsparitäten haben das ihrige beigetragen, während andererseits die stark steigenden Treibstoffkosten 1973 insgesamt noch wenig ins Gewicht gefallen sind. Der erwähnte Tiefstand wird denn auch nicht zu halten sein.

Bruttoergebnis

Den Überschuss der Gesamterträge über die Gesamtkosten (vor Abschreibungen) haben wir bisher als Betriebsüberschuss bezeichnet. Da dies als Hinweis auf das Resultat des eigentlichen Flugbetriebs missverstanden werden könnte, verwenden wir nun für das Gesamtunternehmen den Ausdruck *Bruttoergebnis*. Mit 182 Millionen Franken liegt dieser Wert für das Jahr 1973 um 24 Millionen Franken unter demjenigen des Vorjahres.

Abschreibungen

Die Gewinn- und Verlustrechnung enthält Abschreibungen im Betrage von 142 Millionen Franken. Davon entfallen 130 Millionen Franken auf Normalabschreibungen, die somit um 15 Millionen Franken höher sind als im Vorjahr; darin kommt in erster Linie der grössere Abschreibungsbedarf der um drei DC-10-Einheiten ergänzten Flotte zum Ausdruck. Darüber hinaus ist es noch möglich, Zusatzabschreibungen in der Höhe von 12 Millionen Franken vorzunehmen; sie dienen der rascheren Amortisation der Flotte und der Betriebsanlagen.

Reingewinn

Nach den Abschreibungen bleibt ein Reingewinn von 40 Millionen Franken, der somit fast gleich hoch ist wie 1972. Er erlaubt, auf das im Verlauf des Berichtsjahres erhöhte Aktienkapital eine Dividende unveränderter Höhe auszurichten. Andererseits können wir darauf verzichten, Zuwendungen an die Versicherungseinrichtungen des Personals aus dem Reingewinn zu beantragen, weil deren finanzielle Basis mit den normalen Prämien der Unternehmung und

der Versicherten als gesund zu bezeichnen ist.

Aufwand

Die *Kosten* (vor Abschreibungen) sind gegenüber 1972 um 140 Millionen Franken oder um 10,9 Prozent gestiegen. Trotz dieser beschleunigten Zunahme – die Periode 1971/1972 zeigte einen Wert von 6,5 Prozent – konnten wir die Produktivität insofern leicht verbessern, als unser Transportangebot noch etwas stärker zugenommen hat.

Der Anteil der *Personalkosten* am Gesamtaufwand beträgt jetzt nahezu 40 Prozent. Er hätte höher ausfallen müssen, wenn es uns nicht gelungen wäre, strenge interne Beschränkungen einzuhalten und so die Erhöhung unseres Personalbestandes auf 3 Prozent zu begrenzen.

Für *Treibstoff* waren 29,5 Millionen Franken oder 29,8 Prozent mehr aufzuwenden als 1972. Die grössten Preissteigerungen fielen erst in die letzten Monate des Berichtsjahres.

Die bereits 1972 begonnene Umstellung im Konzept des Flugzeugunterhaltes liess im Berichtsjahr die Kosten für *technisches Material* und für *Überholungen* erneut zurückgehen.

Aufgrund von Passagierumfragen sahen wir uns veranlasst, auf einer Anzahl von Strecken vorab in Europa die Mahlzeiten reichlicher zu gestalten. Zu den entsprechenden Mehraufwendungen bei den *Bordbuffetdiensten* von 11,8 Millionen Franken oder 13,6 Prozent trug allerdings, neben höherem Bedarf, auch die Teuerung auf Getränken und Lebensmitteln wesentlich bei.

Die *Versicherungskosten* sind erheblich, nämlich um 11 Millionen Franken zurückgegangen. Diese Einsparungen sind vor allem auf die zum Teil schon 1972 gemeinsam mit unseren Partnern SAS und KLM neu gefassten und abgeschlossenen Versicherungspolicen für Flugzeug-Kasko und -Haftpflicht sowie auf die allgemein günstigeren Bedingungen auf dem internationalen Versicherungsmarkt zurückzuführen.

Vergleichsweise günstige Entwicklungen ergaben sich auch bei den Kosten für *Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen*, bei den *Allgemeinen Betriebs- und Verwaltungskosten* sowie bei den *Verbindungskosten*. Hier wirkten sich währungsbedingte Minderaufwendungen in besonderem Masse aus.

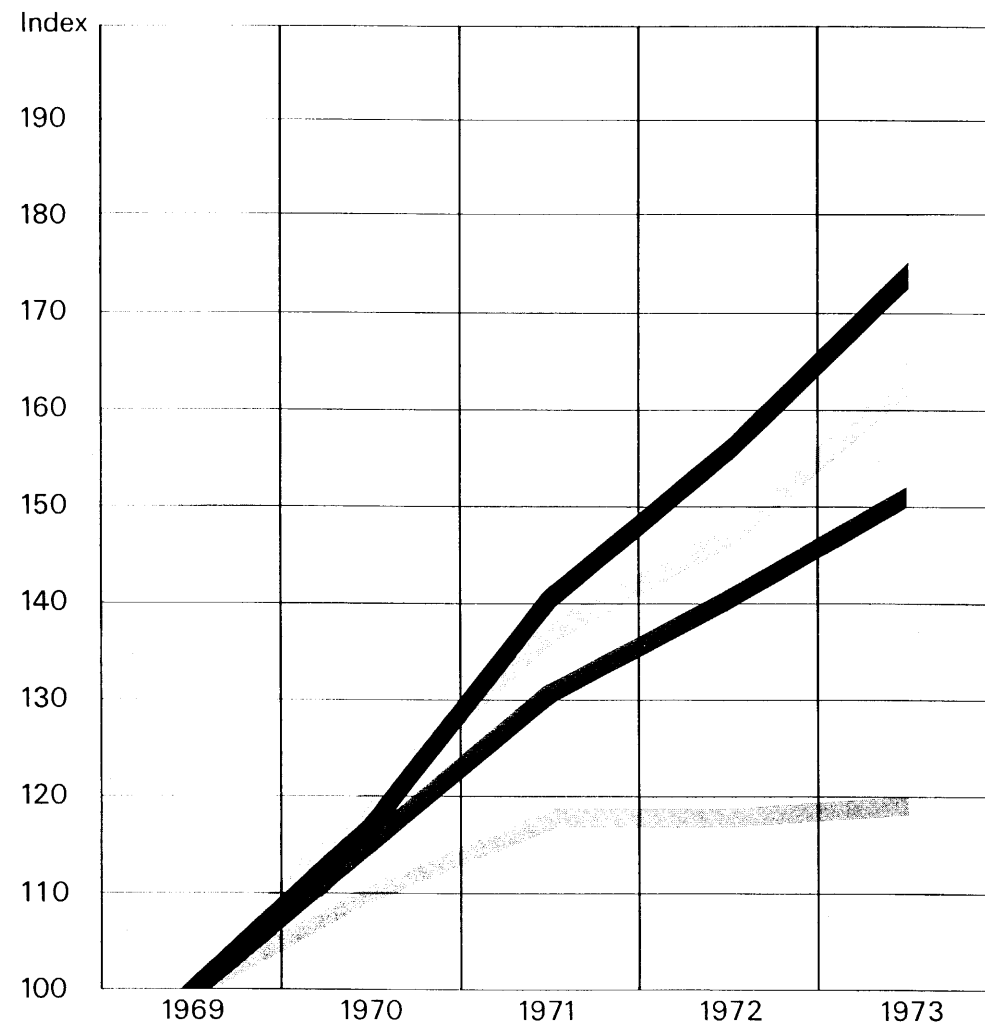
Namentlich als Folge der erwähnten Wiederäufnung der Währungsreserven stiegen die *Finanz- und Steuerkosten* um 21 Millionen Franken oder um 34,4 Prozent.

Kosten pro offerierten Tonnenkilometer

Die Gesteuerungskosten unserer Produktionseinheit, des angebotenen Tonnenkilometers, sind weiter gesunken und betragen nun im Durchschnitt des ganzen Jahres Fr. -.75 (1972 Fr. -.77). Ohne Zweifel hat sich der Einsatz der wirtschaftlichen Grossflugzeuge weiterhin günstig ausgewirkt, und tiefere Kosten aus veränderten Währungsparitäten haben das ihrige beigetragen, während andererseits die stark steigenden Treibstoffkosten 1973 insgesamt noch wenig ins Gewicht gefallen sind. Der erwähnte Tiefstand wird denn auch nicht zu halten sein.

Entwicklung von Kosten, Ertrag, Personalkosten und Personalbestand 1969–1973

- Gesamtkosten
- Gesamtertrag
- Personalkosten
- ▨ Personalbestand



Nutzwelle

Der Auslastungsgrad der Flugzeuge, bei welchem der Durchschnittsertrag die Flugbetriebskosten gerade deckt (Nutzwelle oder Break Even Load Factor), stieg von 47,7 Prozent im Vorjahr auf 51,5 Prozent. Die günstigeren Gesteuerungskosten konnten somit den Rückgang des Ertragsniveaus um 10 Prozent nicht ausgleichen.

Ertrag

Die Gesamterträge stiegen um 116 Millionen Franken, das heisst um 7,8 Prozent. Wenn der Ertragszuwachs damit nicht nur relativ, sondern auch absolut unter dem Kostenanstieg blieb, so ist dies, wie wir bereits darlegten, den Währungseinflüssen zuzuschreiben. Die Änderungen in der Bewertung des Schweizer Franks haben sich ungleich stärker zu Ungunsten unserer Erträge als zu Gunsten unseres Aufwandes ausgewirkt.

Streckenerträge

Unsere verkaufte Transportleistung (Tonnenkilometer) stieg im Jahre 1973 überdurchschnittlich: Die Zunahme betrug im Passagierverkehr 17,5 Prozent, bei der Fracht 19,6 Prozent und bei der Post 9,6 Prozent. Dagegen stiegen die *Streckenerträge* aus den bereits erwähnten Gründen insgesamt nur um 70 Millionen Franken oder um durchschnittlich 5,9 Prozent.

Dieser Durchschnittswert ist massgeblich durch den Passagierverkehr der Streckenerträge erbracht. Die Passagenerträge (einschliesslich Übergepack) verzeichneten einen Zuwachs um nur 5 Prozent, während die Frachterträge die hohe

Bilanz per 31. Dezember 1973

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven	Anschaffungswert			Anschaffungswert		Buchwert	
	Anfangsbestand 1. 1. 1973 Fr.	Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs Fr.	Abgang: Verkauf/Liq./ Lagerverminderung Fr.	Endbestand 31. 12. 1973 Fr.	Kumulative Abschreibungen bzw. Minderbewertung Fr.	Buchwert 31. 12. 1973 Fr.	Buchwert 31. 12. 1972 Fr.
Anlagevermögen							
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen (Versicherungswert exkl. Grundstücke 404,36 Mio Fr.)	324 312 282	58 328 152	3 328 000	379 312 434	99 327 287	279 985 147	234 589 792
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge (Versicherungswert aktivierter Anlagen 230,54 Mio Fr.) (Versicherungswert nicht aktivierter Anlagen 68,54 Mio Fr.)	197 715 304	31 064 395	2 760 339	226 019 360	144 617 781	81 401 579	77 005 803
Flugzeugpark							
Flugzeuge	1 033 380 000	219 050 000	10 000	1 252 420 000	741 233 200	511 186 800	383 950 700
Reservetriebwerke	55 108 831	58 000	3 815 805	51 351 026	44 439 016	6 912 010	9 508 106
Flugzeugwechselteile	156 246 800	16 248 257	6 240 236	166 254 821	116 512 152	49 742 669	49 541 395
Halbfabrikate (Eigenaufträge) (Versicherungswert 1 289,44 Mio Fr.)	4 799 555 (1 249 535 186)	– (235 356 257)	2 457 838 (12 523 879)	2 341 717 (1 472 367 564)	– (902 184 368)	2 341 717 (570 183 196)	4 799 555 (447 799 756)
Beteiligungen	37 131 904	7 273 218	21 925	44 383 197	6 959 155	37 424 042	30 916 001
Vorauszahlungen für Anlagen						57 960 433	68 790 723
Total Anlagevermögen						1 026 954 397	859 102 075
Umlaufvermögen							
Materialbestände (Versicherungswert 60,37 Mio Fr.)	56 031 221	2 830 685	3 473 876	55 388 030	45 563 175	9 824 855	9 668 047
Debitoren und transitorische Aktiven						380 372 482	317 903 604
Wertschriften	144 409 418	5 409 810	296 043	149 523 185	547 768	148 975 417	144 065 363
Bankkonto Wandelanleihe						27 318 200	27 318 200
Flüssige Mittel							
Kassen und Postcheck						4 536 080	3 080 560
Bankguthaben und Gelder unterwegs						61 230 628	43 703 291
Festgeldanlagen						331 799 750	297 823 000
Total Umlaufvermögen						964 057 412	843 562 065
Diverse Aktiven							
Swissair-Eigenversicherung beim Bund						18 339 737	17 142 764
Barkautionen (geleistet)						1 601 261	1 281 047
Total diverse Aktiven						19 940 998	18 423 811
Bilanzsumme						2 010 952 807	1 721 087 951

Passiven	Buchwert	
	31. 12. 1973 Fr.	31. 12. 1972 Fr.
Eigenkapital		
Aktienkapital		
Namenaktien	315 820 400	287 109 550
Inhaberaktien	106 309 700 (422 130 100)	99 128 750 (386 238 300)
Reserven		
Statutarische	78 127 400	67 000 000
Spezielle	52 000 000 (130 127 400)	46 000 000 (113 000 000)
Total Eigenkapital	552 257 500	499 238 300
Fremdkapital		
Langfristige Schulden		
Obligationen- und Wandelanleihen	488 052 000	468 052 000
Bankdarlehen	100 000 000	100 000 000
US\$ Kredite für Flugzeugbeschaffung	177 456 820	56 899 843
Übrige langfristige Schulden	2 165 000 (767 673 820)	3 665 000 (628 616 843)
Mittel- und kurzfristige Schulden		
Dividenden und Obligationen-Zinsen	5 101 058	5 067 646
Kreditoren und transitorische Passiven	306 738 777	260 481 549
Personaldepotkassen	41 079 017 (352 918 852)	34 613 738 (300 162 933)
Offene (verkaufte, aber noch nicht abgeflogene oder verrechnete) Passagen und Frachten	222 214 103	185 644 583
Total Fremdkapital	1 342 806 775	1 114 424 359
Diverse Passiven		
Rückstellungen und Wertberichtigungen	68 193 933	60 458 461
Barkautionen (erhalten)	3 092 054	2 801 706
Total diverse Passiven	71 285 987	63 260 167
Unternehmungsgewinn		
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	4 400 545	3 146 125
Reingewinn des Jahres	40 202 000	41 019 000
Total Unternehmungsgewinn	44 602 545	44 165 125
Bilanzsumme	2 010 952 807	1 721 087 951
Eventualverpflichtungen	Fr. 63 679 252	Fr. 67 426 147

**Gewinn- und Verlustrechnung
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1973**

Aufwand

	Fr.	1973 Fr.	1972 Fr.
Personalkosten			
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige Personalkosten	475 117 542		
Personalversicherungen	86 329 590	561 447 132	503 076 686
Treibstoffkosten		128 393 840	98 915 610
Techn. Material- und Überholungskosten		90 057 336	93 740 491
Bodenorganisations-Fremdkosten		138 672 363	126 864 091
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		22 603 705	20 321 120
Bordbuffet- und diverse Passagierkosten, inkl. Materialkosten für Drittleistungen, Taxfree-Shops und Personalrestaurants		98 759 206	86 936 916
Versicherungskosten		18 468 168	29 835 518
Kosten für Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen		20 301 860	20 540 107
Liegenschafts- und Energiekosten		46 073 020	38 147 193
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
Finanzkosten	68 391 666		
Steuern	13 865 775		
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	52 684 518	134 941 959	110 637 781
Verbindungskosten		20 361 868	21 351 554
Werbe- und diverse Verkaufskosten		36 997 878	34 104 830
Provisionskosten		110 064 598	102 851 812
Total Kosten vor Abschreibungen		1 427 142 933	1 287 323 709
Bruttoergebnis		182 202 000	206 019 000
Abschreibungen			
auf Immobilien, Betriebseinrichtungen und Fahrzeugen	38 431 000		
auf Flugzeugpark und Ersatzteillager	103 569 000	142 000 000	165 000 000
Total Abschreibungen		(142 000 000)	(165 000 000)
Reingewinn des Jahres		40 202 000	41 019 000
Total Kosten nach Abschreibungen		1 609 344 933	1 493 342 709

Ertrag

	Fr.	1973 Fr.	1972 Fr.
Verkehrserträge			
Streckenerträge	1 254 598 824	1 184 751 198	
Erträge aus Charter- und Sonderflügen	10 613 424	9 962 596	
Übrige Verkehrserträge	40 167 048	35 088 019	
	(1 305 379 296)	(1 229 801 813)	
Einnahmen aus Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial	10 327 936	4 982 126	
Erträge aus Nebenleistungen	242 091 526	219 564 895	
Übrige Erträge	51 546 175	38 993 875	
Total Erträge	1 609 344 933	1 493 342 709	

Zuwachsrate von 11,4 Prozent erreichten und die Posterträge nach dem Rückgang im Vorjahr wieder um 7,5 Prozent gesteigert werden konnten.

Erträge aus Nebenleistungen

Die Nebenleistungen trugen uns bei unverändert guter Wirtschaftlichkeit 15 Prozent (im Vorjahr 14,7 Prozent) der Gesamterträge ein.

Übrige Erträge

Dieser Posten enthält u.a. Buchgewinne aus Verkäufen von Flugzeug- und Ersatzmaterial. Höhere Zinssätze führten zu beträchtlichen Mehreinnahmen aus Wertschriften- und Festgeldanlagen.

Die nachfolgende Tabelle gibt Zahlenwerte zu den einzelnen Verkehrsgebieten, die im übrigen im Kapitel «Marketing» näher kommentiert sind:

Gebiete	Strecken- erträge 1973 in Mio Fr.	Veränderung gegenüber 1972		Verkehrs- zuwachs in %
		in Mio Fr.	in %	
Europa	538,0	+ 31,5	+ 6,2	+ 12,1
Nordatlantik	290,8	+ 11,7	+ 4,2	+ 19,5
Südatlantik	54,6	- 0,4	- 0,8	+ 3,2
Mittlerer Osten	120,2	+ 2,7	+ 2,3	+ 10,7
Ferner Osten	144,1	+ 17,3	+ 13,6	+ 29,3
Afrika	106,9	+ 7,1	+ 7,1	+ 27,2



Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1973 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 14. März 1974

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Fehlmann

Rau





Vergleich der Ergebnisse der letzten 10 Jahre

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Verkehrsleistungen										
Flugstunden	76 594	80 609	84 458	88 911	96 006	104 758	114 380	115 666	115 583	
Angebote tkm	in Mio 493,5	546,6	590,3	651,0	797,7	969,7	1 149,1	1 360,1	1 485,2	
Ausgelastete tkm	in Mio 256,5	292,2	326,9	358,2	416,3	523,0	586,7	668,7	739,1	
Ausgelastete Passagier-tkm	in Mio 200,2	223,8	246,2	276,1	298,5	346,0	398,6	467,4	520,3	
Ausgelastete Fracht-tkm	in Mio 45,2	56,4	68,3	68,6	102,4	159,8	169,6	182,2	198,5	
Ausgelastete Post-tkm	in Mio 11,1	12,0	12,4	13,5	15,4	17,2	18,5	19,1	20,3	
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	52,3%	53,6%	55,4%	55,0%	52,2%	54,0%	51,1%	49,2%	49,8%	
Nutzschwelle*	48,3%	47,5%	49,2%	51,8%	49,9%	49,4%	49,3%	47,6%	47,7%	
Flugbetriebskosten je offerierten tkm	-.89	-.85	-.88	-.91	-.85	-.81	-.80	-.79	-.77	
Sitzplatzbelegung	54,0%	54,7%	55,8%	56,7%	53,1%	53,0%	53,3%	52,1%	52,9%	
Personalbestand										
Ende Jahr ohne Lehrlinge	8 451	8 674	9 157	10 111	10 933	11 818	13 002	13 342	13 402	
Lehrlinge	231	248	251	245	252	253	278	305	305	
Erträge und Kosten in Mio Fr.										
Verkehrserträge	490,7	542,7	605,1	653,5	730,5	883,8	981,5	1 137,6	1 229,8	
Diverse Erträge	75,2	90,6	94,9	117,3	151,7	183,1	245,5	264,8	263,5	
Gesamterträge	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)	475,6	511,0	566,4	651,3	745,1	874,4	1 037,7	1 208,3	1 287,3	
Bruttoergebnis	90,3	122,3	133,6	119,5	137,1	192,5	189,3	194,1	206,0	
Abschreibungen	75,4	103,7	110,9	95,0	110,0	161,0	155,0	154,0	165,0	
Reinergebnis	14,9	18,6	22,7	24,5	27,1	31,5	34,3	40,1	41,0	
Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung)										
Bilanzsumme	in Mio Fr. 520,5	550,1	612,3	715,9	966,5	1 165,8	1 335,9	1 516,9	1 721,1	
Aktiven										
Anlagevermögen	349,0	336,3	359,3	468,4	675,8	731,2	740,8	791,6	859,1	
Umlaufvermögen	164,0	204,5	243,2	236,9	279,2	421,8	580,2	708,3	843,6	
Diverse Aktiven	7,5	9,3	9,8	10,6	11,5	12,8	14,9	17,0	18,4	
Passiven										
Aktienkapital	140,0	140,0	175,0	218,7	218,7	300,8	335,0	386,2	386,2	
Reserven	16,0	21,0	30,0	46,0	56,0	74,0	89,0	107,0	119,0	
Fremdkapital	337,8	355,5	367,3	408,7	647,3	743,3	860,5	971,5	1 148,2	
Diverse Passiven	25,9	32,4	38,8	41,2	42,6	45,8	48,9	49,0	63,3	
Gewinnvortrag	0,8	1,2	1,2	1,3	1,9	1,9	2,5	3,2	4,4	
Dividende je Aktie in Fr.	21.—	21.—	28.—	28.—	28.—	30.—	30.—	30.—	30.—	
		+ 7.—								
		Bonus								

* Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist

** Nach Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates

Unseren Mitarbeitern, welche die Leistung der Swissair unmittelbar gestalten und verkaufen, ist es fremd, je von «normalen» Verhältnissen zu sprechen. Indessen haben sich die Ereignisse des Jahres 1973 zu einer Belastung gehäuft, die über das Gewohnte doch hinausging; und die getroffenen Dispositionen wurden immer wieder durchkreuzt. Dass den zahlreichen negativen Einflüssen auch überraschende positive Entwicklungen gegenüberstehen, bestätigt die Grenzen planender Voraussicht und bewahrt uns vor Pessimismus in der Erfüllung unserer Aufgabe. Die Entwicklung des Verkehrs, für sich allein betrachtet, darf denn auch als sehr zufriedenstellend gelten.

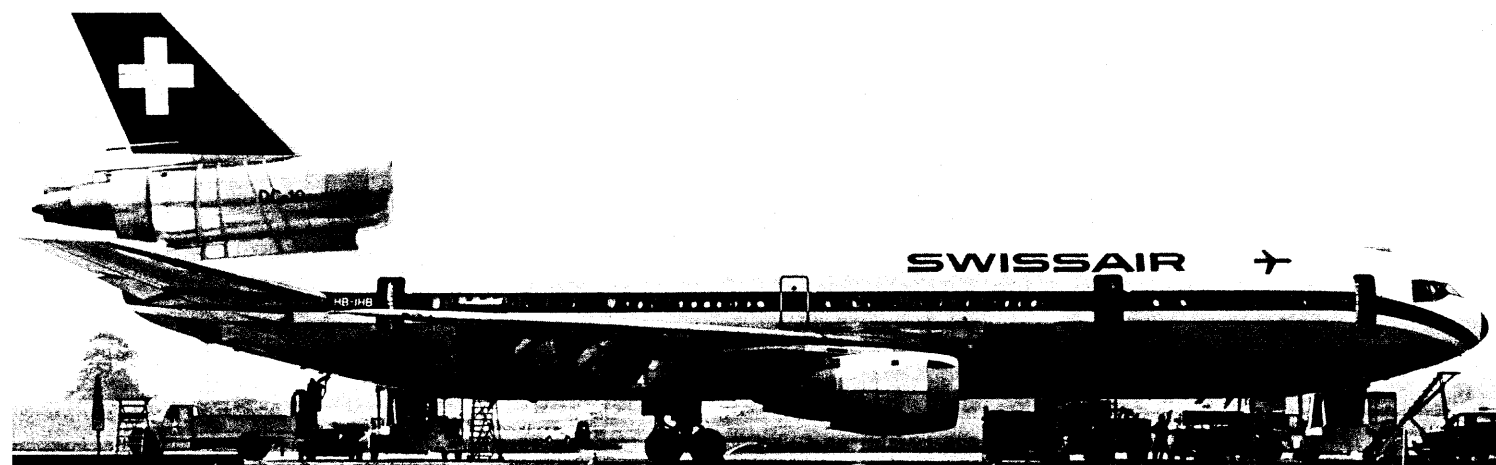
Für den *Nordatlantikverkehr* sahen wir voraus, dass das Ertragsniveau vorderhand kaum zu verbessern sein würde. Durch die Abwertung des US-Dollars und das Floating des Schweizer Frankens sind die Durchschnittserträge jedoch noch unter den erwarteten tiefen Stand gedrückt worden. Unsere Anstrengungen mussten demnach ganz darauf gerichtet sein, den Verkehr mit aller Kraft zu fördern, um diese notwendigen Dienste mit möglichst geringem Verlust zu führen. Wiederum erwies sich unsere Werbekampagne in Nordamerika als erfolgreich. Die Boeing 747B hat auch im dritten Jahr ihres Einsatzes ihre Anziehungskraft bewiesen, und die DC-10 brachte uns 1973 den Vorteil, noch mehr mit hochmodernem Fluggerät auftreten zu können. Wir boten über 17 Prozent mehr Transportkapazität an und erlebten die Genugtuung, dass unsere Nordatlantikkdienste noch in stärkerem Ausmass mehr benützt wurden, während die IATA-Gesellschaften insgesamt im regelmässigen Linienverkehr hier nur eine Nachfragesteigerung von durchschnittlich

6 Prozent erreichten. Der billigere Dollarkurs hat Nordamerika für europäische Reisende attraktiver gemacht, und andererseits scheinen amerikanische Touristen ihre Pläne nicht so stark geändert zu haben, wie wir zunächst befürchten mussten. In besonderem Masse hat die Swissair aber dieses Jahr erneut erfahren, wie sehr das reisende Publikum die Zuverlässigkeit unserer Dienste schätzt. Trotz allem haben wir jedoch auf dem Nordatlantik den bisher höchsten Verlust erlitten.

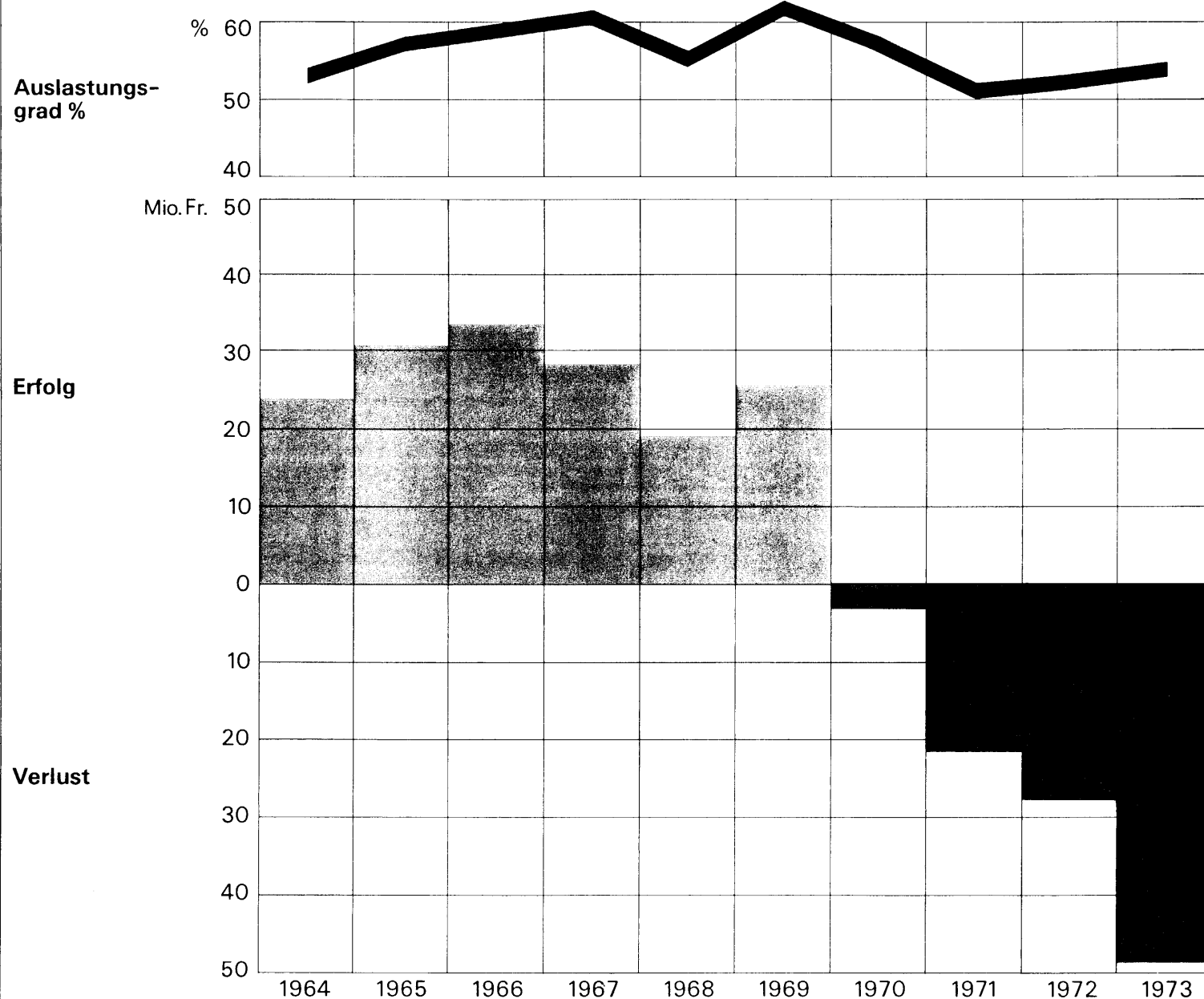
Bei weitem stärker als das Angebot ist unsere verkaufte Transportleistung in *Europa* gestiegen. Mit einer Reihe von Sondertarifen sind wir hier daran, einen neuen Kundenkreis zu gewinnen. Die Belegung unserer Europa-Flugzeuge hat sich deutlich verbessert, doch konnten unter den genannten Umständen auch hier die Erträge nicht im entsprechenden Ausmass steigen. Dennoch befinden wir uns offensichtlich auf dem richtigen Weg, scheint doch der allerbilligste Kollektivtourismus, in den wir uns nicht einschalten wollen, etwas an Attraktivität eingebüsst zu haben. Der sich abzeichnende Erfolg unserer eigenen Wochenend-Pauschalarrangements, die wir unter dem Namen «Städtebummler» anbieten, weist jedenfalls darauf hin. Für einmal haben auch besondere Umstände jenseits unserer Einflussmöglichkeit zu unseren Gunsten gewaltet: Im Gegensatz zu früheren Jahren hat schlechtes Wetter im letzten Quartal unseren Flugbetrieb in Europa wenig behelligt, was sich rasch und deutlich sowohl in den Verkehrs- als auch in den Ertragszahlen ausgewirkt hat. Die 1973 insgesamt günstige Verkehrsentwicklung in Europa erfuhr so in der letzten Phase des Jahres noch eine Akzentuierung.

Mit negativen und positiven Überraschungen hatten wir uns 1973 im *Mittleren Osten* auseinanderzusetzen. Im unsicheren politischen Klima dieser Region dehnten wir unser Angebot zunächst nur mässig aus, durften dann aber vom Mai an eine erfreuliche Belegung der Nachfrage beobachten, an die wir uns so gut wie möglich anzupassen suchten. Unsere früheren Erfahrungen wurden einmal mehr bestätigt, dass der permanente Spannungszustand in dieser Region wenig Auswirkungen auf die Entwicklung des Gesamtverkehrs zeitigt und dass Einbussen auf einer bestimmten Verkehrsrelation durch Gewinne auf anderen Strecken aufgewogen werden. Der neue Krieg brachte unserem Verkehr, namentlich mit Ägypten und Israel, vorübergehend einen scharfen Einbruch, doch erholte sich in mehreren Ländern die Nachfrage, kaum dass die Waffen geschwiegen, überraschend schnell. Gesamthaft waren unsere Mittelostkurse deutlich besser ausgelastet als im Vorjahr. Das finanzielle Ergebnis dieses Verkehrsgebietes darf unter den vorherrschenden Umständen als sehr gut bezeichnet werden.

Südamerika, oft als Einheit missverstanden, beschäftigte uns auf sehr gegensätzliche Weise. Brasilien entwickelte seine wirtschaftliche Prosperität weiter, und sie wirkte sich positiv auf unseren Verkehr mit diesem Land aus. In Argentinien dagegen hatten wir wegen der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen. Dasselbe gilt für Chile. Bei praktisch unverändertem Angebot waren unsere Südatlantikkdienste etwas besser als im Vorjahr ausgelastet. Wegen der ungünstigen Entwicklung der Währungsparitäten mussten wir aber empfindliche



Nordatlantik:
Entwicklung von Auslastungsgrad
und Flugsbetriebserfolg 1964–1973



Abstriche an unseren nominell befriedigenden Erträgen hinnehmen.

Es entspricht unserer langjährigen Erfahrung, dass ein weitverzweigtes Liniennetz mannigfache Ausgleichsmöglichkeiten in sich birgt, und der Verkehr mit dem *Fernen Osten* ist es diesmal, der in erster Linie dazu beigetragen hat, den Verlust in der Region Nordatlantik wettzumachen. Bei praktisch unverändertem Angebot nahm der Passagierverkehr um über 35 Prozent zu. Es handelte sich dabei überwiegend um tarifgünstigen Gruppenverkehr, sowohl aus Europa als auch aus dem Fernen Osten. Die Gruppentarife haben zwar auch hier das Ertragsniveau sinken lassen, doch haben wir insgesamt trotzdem keine Einbusse erlitten: Der Erfolg unserer preiswerten Angebote war so gross, dass das Absinken der Durchschnittserträge mehr als wettgemacht wurde. Die Einführung der DC-10-Flugzeuge in das Fernostprogramm im Frühjahr 1974 entspricht somit einem dringenden Bedürfnis. — 1973 wurde Wien in unser Fernost-Streckennetz eingebaut.

Mit dem Einsatz der DC-10 in *Afrika* nach Nairobi, Dar-es-Salaam, Kinshasa und Johannesburg nahm unsere Transportkapazität im Verkehr mit diesem Kontinent so stark zu, dass selbst der respektable Verkehrszuwachs von 27 Prozent dieser Angebotssteigerung nicht vollständig entsprechen konnte. Der finanzielle Erfolg war jedoch befriedigend.

Konnten wir im Vorjahr beim Ausbau unseres *Luftfrachtgeschäftes* den Ansprüchen des Marktes oft nicht gerecht werden, so eröffneten 1973 die DC-10 wieder neue Möglichkeiten, und die Swissair hat sie voll ausgenutzt. Im Verkehr mit Nordamerika und Südafrika er-

wies sich die DC-10 als ein ausgesprochen «frachtfreundliches» Flugzeug, und unsere Kunden haben die verbesserte Dienstleistung stark in Anspruch genommen. Die Energiekrise scheint manchenorts zur Äufnung der Lager Anlass gegeben zu haben, was sich namentlich auch auf unsere Nordatlantik-Frachttransporte ausgewirkt haben dürfte.

Unsere *Posttransporte* entwickelten sich im gewohnten Rahmen. Hier bleiben die Erträge unbeeinflusst von Währungsschwankungen, erfolgen doch die Abrechnungen auf der Basis des Goldfrankens.

Viele unserer Langstreckendienste können nur im Rahmen *kommerzieller Abkommen* mit anderen Gesellschaften betrieben werden, was vorab auch im Verkehr mit Entwicklungsländern gilt. Wir befördern auf der Mehrzahl dieser Linien mehr Verkehr als unsere Partner, helfen diesen aber in Form von Kompensationsabgaben beim Aufbau ihrer Dienste. Die Wirtschaftlichkeit solcher Linien wird aber durch diese ins Gewicht fallenden Belastungen vermindert.

Unsere Präsenz im Ausland bauen wir ständig aus und passen sie den Erfordernissen unserer Märkte an. Neu sind wir durch eigene Delegierte in Lille (Frankreich), Salzburg (Österreich), Bologna und Catania (Italien), Leicester (England), Sofia (Bulgarien), St.-Petersburg (Florida, USA), Enugu (Nigeria) und Porto Alegre (Brasilien) vertreten. Die Verkaufsvertretungen in Rochester (New York, USA) und Yaoundé (Kamerun) wurden aufgehoben. Unsere Aussenorganisation zählt derzeit 123 Aussenvertretungen und 68 kleinere Verkaufsvertretungen. Eine wichtige Rolle spielen daneben unsere Generalverkauf-

agenten. Sie leisten uns wertvolle Dienste in Ländern, wo die gesetzlichen Bestimmungen den ausländischen Unternehmen keine selbständige kommerzielle Tätigkeit erlauben, oder in Gebieten, deren Verkehrsaufkommen erst im Anfang seiner Entwicklung ist und eine gesellschaftseigene Verkaufsorganisation noch nicht rechtfertigen würde.

Die Störungen, die gegen Jahresende in der *Treibstoffversorgung* auftraten, betrafen uns in zweierlei Hinsicht: Einmal war es die Verknappung selbst, die uns das Flugprogramm einschränken liess. Sodann zwang uns die exorbitante Verteuerung des Flugpetrols, die wirtschaftliche Tragbarkeit einiger Dienste neu zu erwägen. Mitte November bis Mitte Dezember flogen wir im Nordatlantikverkehr wöchentlich nur 14 Kurse anstelle der flugplanmässigen 25, und nach Neujahr haben wir die Einschränkungen weitergeführt. Überdies haben wir eine grössere Zahl von Flügen in Europa und nach dem Mittleren Osten ausfallen lassen. Wir sind dabei auf das Verständnis unserer Kundschaft gestossen und werden auch 1974 darauf angewiesen sein, wenn wir genötigt sind, zum Einsparen des teuren Treibstoffes gewisse vom Publikum geschätzte, wirtschaftlich aber schon bisher marginale Dienste abzubauen.

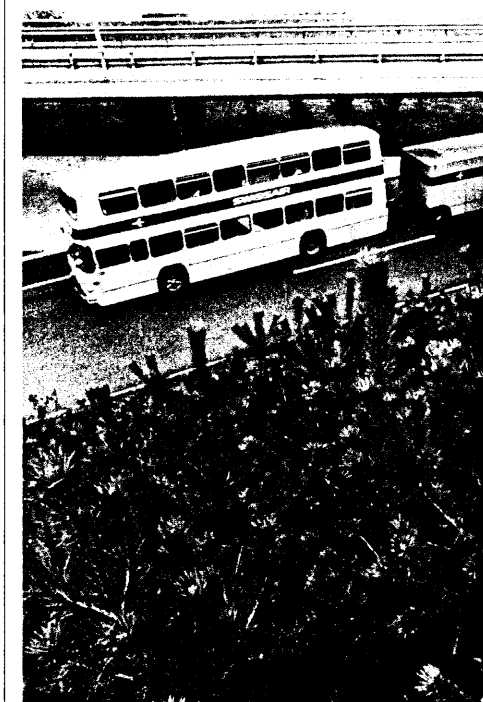
Standen zuvor die Diskussionen um die *Tarifpolitik* der IATA-Gesellschaften vielfach im Zeichen der Konkurrenz durch den Bedarfsverkehr, so traten im Berichtsjahr die Auswirkungen der grossen Verschiebungen in der Bewertung wichtiger Währungen in den Vordergrund. Von besonderer, auch heute noch nicht vollständig gelöster Problematik erwies sich hier das Aufkommen

verschiedener Tarife für die gleiche Transportleistung — je nachdem wo der Flugschein bezahlt wird. Der Grund besteht darin, dass in schwachen Währungen ausgedrückte Tarife nicht vollständig auf das Niveau der Tarife in unverändert gebliebenen harten Währungen gehoben werden konnten. Nachdem Bemühungen gescheitert waren, anstelle von Pfund und Dollar eine künstliche stabile Tarifierungsgrundlage (IATA-Währungseinheit) zu setzen, mussten sich die Gesellschaften von Ländern mit harten Währungen zu Tarifabschlägen entschliessen, um die Vergleichbarkeit internationaler Flugpreise wenigstens zum Teil wieder herzustellen. Es liegt auf der Hand, dass damit auch die Swissair weitere Ertrags-einbussen in Kauf nehmen muss. Verhältnismässig rasch einigten sich aber die IATA-Gesellschaften darauf, die stark gestiegenen Treibstoffkosten mit generellen Tarifzuschlägen wenigstens teilweise auszugleichen. Es hält nicht leicht, diese komplizierten Zusammenhänge unseren Kunden näherzubringen. Wir glauben aber, dass sie uns nicht die Verantwortung für die internationalen verflochtenen Verhältnisse aufbürden, sondern uns als deren Opfer erkennen.

Noch ist es nicht gelungen, die Aufgabenbereiche von regelmässigem Linienverkehr und Charterverkehr international einheitlich abzugrenzen. Nun selber mit den Existenzfragen der Lufttransportwirtschaft konfrontiert, zeigen die Chartergesellschaften aber grössere Gesprächsbereitschaft. Auch sie sind unter den heutigen Verhältnissen auf höhere Einnahmen angewiesen. Wir hoffen, dass sich die Beziehungen von Linien- und Chartergesellschaften weiter entspannen werden und dass allmählich an die Stelle der Konfronta-

tion die Ordnung sich ergänzender Dienstleistungen treten wird.

Wenn Flugreisen und Lufttransporte teurer werden, kommt der Hilfsbereitschaft, Freundlichkeit und Kompetenz des Personals der einzelnen Fluggesellschaften um so grössere Bedeutung zu. Unser Ruf, in dieser Beziehung zu den führenden Gesellschaften zu gehören, verpflichtet. Wir sind denn auch entschlossen, die *Kundendienste* allgemein zu fördern, und haben darauf bei der Neuorganisation unseres Unternehmens besonders Bedacht genommen. Mit diesem Ziel haben wir auch japanische Air-Hostessen eingestellt. Ihnen fällt die Aufgabe zu, unsere immer zahlreicheren japanischen Fluggäste auf Fernostkursen zu betreuen und die Atmosphäre schweizerischer Gastlichkeit an Bord unserer Flugzeuge mit der Tradition östlicher Gastfreundschaft zu ergänzen.



Tochtergesellschaften und Beteiligungen

Unser Engagement in Bereichen, die ausserhalb unserer primären Tätigkeit im Fluglinienverkehr liegen, hat seinen Ursprung in dem Bedürfnis nach umfassender Dienstleistung am Passagier. Wir haben mit solchen Investitionen lange Zurückhaltung geübt, sahen uns aber in den letzten Jahren veranlasst, eine raschere Gangart einzuschlagen. Wie heute unsere Interessen verteilt sind, zeigt die Aufstellung auf Seite 23.

Wir erkannten seinerzeit die Knappheit an Hotelbetten in Zürich als einen Mangel, der uns in unserer eigenen Tätigkeit empfindlich behinderte. Mit unserer Beteiligung an den Erstklasshotels «Atlantis», «International» und «Zürich» haben wir dazu beigetragen, dass Zürich heute seinen guten Ruf als Fremdenverkehrszentrum und Kongressstadt wieder gefestigt hat.

Die European Hotel Corporation, an deren Gesellschaftskapital wir mit 8 1/2 Prozent beteiligt sind, hat im Aufbau ihrer Mittelklasskette «Penta Airlines Hotels» einen ersten bedeutenden Schritt getan, indem sie 1973 die Hotels «London Penta», «München Penta» und «Paris Penta» eröffneten konnte. 1974 werden das «Lissabon Penta» und 1975 das «Rom Penta» folgen. Projektiert sind ein Betrieb in Athen und das uns besonders interessierende «Genf Penta». Mit den Hotels «Nova Park» in Zürich und «Barbizon Plaza» in New York bestehen Assoziationsverträge.

Unsere Tochtergesellschaft Reveca AG konnte 1973 das Restaurant «Relais Swissair La Tour» in Mülhausen eröffnen, das schnell zum beliebten Treffpunkt im Elsass geworden ist und so dort die Präsenz der Swissair markiert.

Im Januar 1973 haben wir die Tochtergesellschaft «Avireal AG» gegründet. In ihr wird die Verwaltung der Liegenschaften der Swissair und ihrer Personalversicherungseinrichtungen sowie der Siedlungsgenossenschaft Luftverkehr SILU schrittweise zentralisiert. Es lag nahe, dieser Gesellschaft auch die Funktion des betriebsinternen Baudienstes der Swissair zu übertragen.

Die Swissair Photo und Vermessungen AG hat sich entschlossen, nun auch mit dem neuen «Remote Sensing»-Verfahren zu arbeiten. Dieses beruht auf der Erfassung und Auswertung elektromagnetischer Wellen der Erdabstrahlung und ist von grosser Bedeutung für alle Aufgaben der Raum- und Umweltplanung. Die Gesellschaft hat in diesem Zusammenhang ihr Aktienkapital anfangs 1974 von Fr. 350 000 auf Fr. 850 000 erhöht, und die Swissair hat den gesamten Betrag übernommen. Zusammen mit einem bekannten Verlag hat unsere Tochtergesellschaft den dreisprachigen Bildband «Swissair Flugbild Schweiz» herausgegeben, der hier und im Ausland begeisterte Aufnahme gefunden hat.



Tochtergesellschaften und Beteiligungen der Swissair

Hotels 24 Mio Fr. (1)	44% (2)	Hotel Airport AG, Glattbrugg	* 20 %
		Hotel Atlantis AG, Zürich	* 7,1 %
		Hotel International AG, Zürich	* 21,7 %
		Hotel Zürich AG, Zürich	* 10 %
		Hotel Intercontinental Genève AG, Genf	* 2,5 %
		HIRO SWISSAIR Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H. Wien	* 25 %
		European Hotel Corp. N.V., Amsterdam	* 8,3 %
		EHC European Hotel Corp. (Switzerland) S.A., Genf	* 24,5 %
		EHC European Hotel Corp. (France) S.A., Paris	* 4,9 %
		Prohotel Aktiengesellschaft für Hotel und Reisen, Kloten	* 40 %
		Prohotel Wäscherei AG, Kloten	* 26,6 %
Fluggesellschaften 20 Mio Fr. (1)	37% (2)	BALAIR AG, Schweizerische Gesellschaft für Bedarfsluftverkehr, Basel (Kleinere Beteiligungen an Heliswiss und ALAG)	* 62,5 %
Restaurants 4 Mio Fr. (1)	7% (2)	Reveca AG für Verpflegungsbetriebe, Zürich	* 100 %
		SWISSAIR-Restaurants in Madrid, Basel, Mulhouse, Buenos Aires	* 100 %
		Swiss Centre Restaurant Inc., New York	* 12,5 %
Reisebüros 3,5 Mio Fr. (1)	7% (2)	Interconvention Congress and Convention Services Ltd., Zürich	* 90 %
		Reisebüro Kuoni AG, Zürich	* 25 %
		Popularis Tours, Bern	* 3,9 %
Verschiedene Branchen 2,4 Mio Fr. (1)	5% (2)	Avireal AG, Kloten	* 75 %
		SWISSAIR Treuhand AG, Zürich	* 100 %
		SWISSAIR Photo und Vermessungen AG, Zürich	* 28,6 %
		Monte Branco Ltda., Rio de Janeiro	* 100 %

* %-Anteil der SWISSAIR am Aktienkapital

(1) Investierter Betrag (Aktienkapital, Darlehen, Direktinvestitionen)

(2) %-Anteil an Gesamtinvestition für Beteiligungen

Die technischen und operationellen Vorbereitungen für die Einführung eines neuen Flugzeugtyps dauern heute so lange und gehen so weit, dass die praktische Aufnahme des Betriebes unseren Mitarbeitern eher die Bestätigung ihrer Vorkehrungen als grundsätzlich neue Aufgaben bringt. So ergaben sich verhältnismässig wenig Betriebsprobleme mit unseren neuen *DC-10-30-Flugzeugen*. Unsere Erfahrungen mit den beiden Boeing 747 B kamen uns hier besonders zustatten. Gewisse Störungen traten lediglich in den hydraulischen Systemen auf, die nun modifiziert werden. Im übrigen sind wir aber mit der betrieblichen Zuverlässigkeit der DC-10 zufrieden.

In der *KSSU-Gruppe* (KLM, SAS, Swissair und UTA) ist die Swissair «federführender Partner» für die ganze DC-10-Flotte von derzeit vierzehn Flugzeugen und betreut selber die Zellen aller Flugzeuge. Diese einwandfrei funktionierende internationale Zusammenarbeit, die sich über viele Jahre hinweg zur heutigen Form entwickelt hat, gilt im Lufttransportwesen als beispielhaft.

In unserer *Zusammenarbeit mit Austrian Airlines* wurden besonders im technischen und operationellen Bereich weitere Fortschritte erzielt, so vor allem durch Ausdehnung der Arbeitsteilung auf den gemeinsamen Unterhalt der DC-9-Zellen und auf unsere Mitwirkung bei der Ausbildung der Besatzungen. Mit dem engeren Zusammengehen in der automatischen Datenverarbeitung – die Passagierreservation von Austrian Airlines wird an unser eigenes PARS-System angeschlossen – erreichen die beiden Gesellschaften einen weiteren Rationalisierungserfolg.

Die hartnäckigen Arbeitskonflikte des Flugsicherungspersonals in Frankreich und Deutschland haben die *Pünktlichkeit* unserer Flüge stark beeinträchtigt: Nur 69,9 Prozent (im Vorjahr 75,5 Prozent) der Flüge erreichten ihren Bestimmungsort mit weniger als 15 Minuten Verspätung. Wie empfindlich uns gerade die Unregelmässigkeiten der Luftverkehrskontrollen getroffen haben, zeigt sich auch hier, weil diesmal, wie erwähnt, schlechtes Wetter in Europa weniger als sonst die angeführten Werte beeinflusste. Dagegen hat sich die *Regelmässigkeit* unserer Dienste leicht verbessert, indem 1973 97,3 Prozent (im Vorjahr 97,1 Prozent) aller Flüge durchgeführt werden konnten.

Alle unsere Flugzeuge haben nun die operationelle Zulassung erhalten für Landungen bei einer vertikalen auf 30 m und horizontal auf 400 m beschränkten Sicht. Wir verfolgen die weitere Entwicklung der automatisierten Landungen mit grösster Aufmerksamkeit und beteiligen uns auch an Versuchen. Soweit die Sicherheit verbessert werden kann, werden wir bei der Einführung nicht zurückstehen. Wo es nur darum geht, Ausweichlandungen zu vermeiden, haben wir aber jede technische Verbesserung auch nach ihrem wirtschaftlichen Nutzen zu bewerten. Überdies ist zu bedenken, dass die heutigen flugeigenen Systeme ihr ebenso kompliziertes Korrelat in den Landehilfen der Flughäfen finden müssen.

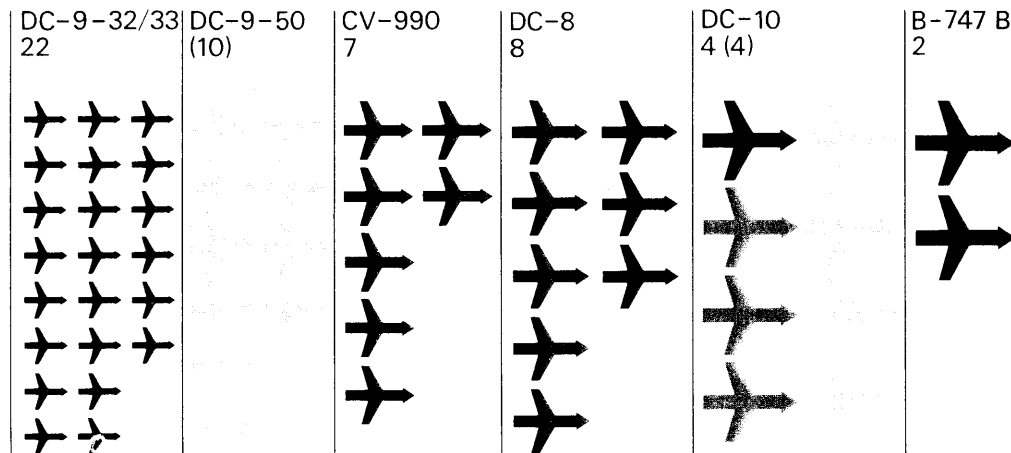
Unvermindert weitergeführt haben wir in Zusammenarbeit mit den Behörden die Sicherheitsmassnahmen zur Verhinderung verbrecherischer Anschläge auf unsere Flugzeuge. Die Kaperung eines Swissair-Flugzeuges durch einen Jugendlichen kurz vor der

Landung in Genf am 1. Dezember 1973 blieb glücklicherweise eine harmlos verlaufene Episode.

Die gestörte *Treibstoffversorgung* zwang zu einer Reihe von betrieblichen Massnahmen, die täglich von einem «Petrolkrisenstab» koordiniert werden. Unter diesem Regime erhält heute jede Besatzung eine weitgehend vom Computer erstellte besondere Betankungsanweisung, die für jede Strecke die jeweilige lokale Versorgungslage berücksichtigt. Allgemein angeordnet wurde eine leichte Verminderung der Reisegeschwindigkeit. Wir sparen damit Treibstoff, müssen aber in Kauf nehmen, dass Verspätungen auf den Flugplan schwieriger aufzuholen sind. Die Aufsichtsbehörde hat der Durchführung weiterer Prüfungen der Cockpitbesatzungen im Flugsimulator statt im Flugzeug zugestimmt, was überdies dem Umweltschutz zugute kommt. Die Rücksicht auf unsere *Umwelt* ist heute selbstverständlicher Bestandteil der Arbeit des Ingenieurs, des Piloten und des Verkehrsplaners. Auch unsere neusten Flugzeuge, die DC-10-30, werden in bezug auf Lärm- und Rauchentwicklung sehr weitgehenden Ansprüchen gerecht. Das gilt schon für die Jumbos; gleichwohl hoffen wir aber, hier mit einer modifizierten Triebwerkverschalung weitere Fortschritte in der Lärmbekämpfung zu erzielen. Nach dem bereits begonnenen Ausscheiden der CV-990 «Coronado» aus unserer Flotte und der Ausrüstung der DC-9-Triebwerke mit besonderen Brennkammern ist an den meisten Swissair-Flugzeugen kaum mehr eine Rauchentwicklung sichtbar, und die schädlichen Gasbestandteile sinken noch weiter unter die vertretbaren Höchstwerte; zum Teil sind sie nicht einmal mehr messbar.

Zusammensetzung der Flotte im kommerziellen Einsatz der Swissair

■ Bestand am 31. Dezember 1973
 ■ Zugänge 1973
 ■ Bestellte, aber im Berichtsjahr noch nicht gelieferte Einheiten



Auf verschiedenen Flughäfen im In- und Ausland wird der *Lärm* startender und landender Flugzeuge sowie die Innehaltung der die Siedlungsgebiete möglichst vermeidenden An- und Abflugrouten mit Messanlagen ständig erfasst. Der Swissair wird überall das Zeugnis ausgestellt, dass der Lärm ihrer Flugzeuge die Richtwerte nicht überschreitet und die Piloten sich an die vorgeschriebenen Routen halten. Ebenso dürfen wir festhalten, dass die Swissair nur äusserst selten um Ausnahmen von Nachtflugverboten ersucht, obschon diese Einschränkungen unsern Betrieb sehr unangenehm behindern und uns beträchtliche wirtschaftliche Einbusen verursachen.

Unsere *technischen Dienste* auf dem Flughafen Zürich, die in ihrer raschen Entwicklung seit Jahren inmitten von Grossbaustellen und Provisorien arbeiten mussten, sahen sich endlich in konsolidierten Verhältnissen, nachdem anfangs März 1973 die Werft III, die in erster Linie für Grossraumflugzeuge bestimmt ist, bezogen werden konnte. Die Wartung eigener und fremder Flugzeuge ist auch im Berichtsjahr mit der ruhigen, reibungslosen Effizienz geschehen, die das Qualitätsmerkmal unserer technischen Betriebe bildet.

Die fortlaufenden Entwicklungsstudien zur *automatischen Datenverarbeitung* haben zur Bestellung von zwei grossen neuen Computersystemen geführt. Unsere Real-Time-Anlage IBM 360-65, die der Reservation, der Abfertigung, der Ladeberechnung und der Fernschreibvermittlung dient, wird 1975 von einer Duplex-Anlage IBM 370-168 abgelöst. Die neue Anlage wird die Schaffung eines integrierten «Traffic System» gestatten, das die Reservation von

Austrian Airlines einbezieht, die Passagierabfertigung und die Ladeberechnung mit der Reservation verbindet (Departure Control System), ein Fracht-Informations- und Dokumentationssystem umfasst und die automatische Tarifberechnung respektive Flugscheinherstellung einleitet. Ein zweites Computersystem, bestehend aus zwei Einheiten IBM 370-158, übernimmt vorab periodische Verarbeitungen und löst gemietete Anlagen ab. Dieser neuen Anlage werden auch das integrierte Informations- und Steuerungssystem der technischen Betriebe, das Personal-Informations- und Salärabrechnungssystem sowie die Besatzungseinsatzplanung zugeordnet.

Ende 1973 war die Erweiterung unseres Zentralverwaltungsgebäudes (Balsberg II) im Rohbau fertiggestellt. Der Innenausbau beschränkt sich einstweilen auf Untergeschosse und Erdgeschoss, wo das neue Computerzentrum im Juni 1974 mit dem Betrieb beginnen wird. Ebenfalls im Berichtsjahr fertiggestellt wurde das Parkhaus E am Flughafen Zürich, das von der Swissair finanziert und im Auftrag des Kantons Zürich gebaut wurde. Es enthält 1200 Parkplätze, die zum grösseren Teil an unser fliegendes Personal vermietet sind.

Der Ausbau des *Flughafens Zürich-Kloten* befindet sich mitten in seiner dritten Etappe. Ihr Kernstück bildet eine neue Landepiste, die im Jahre 1976 in Betrieb genommen werden dürfte. Mit ihrer Kapazität – Start- und Landebewegungen werden voneinander getrennt sein – wird sie die Leistungsfähigkeit des Flughafens Zürich deutlich erhöhen. Gleichzeitig mit dem Ausbau des Pisten-systems soll die Anzahl der Flugzeugstandplätze verdoppelt werden.

Die Abfertigungsanlagen werden auf 1975 um den Terminal B (Flughof 2) ergänzt. Er wird mit Fingerdocks und Teleskopladebrücken ausgestattet sein. 1973 wurde eine neue Frachthalle dem Betrieb übergeben.

DC-10-30

Flügelspannweite	50,40 m
Länge	55,50 m
Höhe	17,70 m
Max. Startgewicht	251 750 kg
Reisegeschwindigkeit	897 km/h
Reichweite	8 990 km
Tankkapazität	138 236 l
Triebwerke	3
Sitzplätze	249

Durchschnittspreis pro Flugzeug Fr. 74 Mio

Unsere Mitarbeiter

Wir glauben, dass sich bei der Swissair auch heute noch ein grösserer Anteil des Personals mit den Zielen des Unternehmens identifiziert, als dies anderswo der Fall sein mag. Zur Gewinnung bestqualifizierter Mitarbeiter und zur Erhaltung ihrer Betriebstreue dürfen wir aber nicht auf die Faszination der technischen Entwicklung oder gar, wie einst, auf die fast romantische Anziehungskraft von Fliegerei und Luftverkehr zählen. Die weite Welt ist heute leicht zugänglich, technischer Fortschritt wird kritischer beurteilt, und dynamische Entwicklungen gibt es auch in anderen Branchen. Im Vordergrund stehen für den Mitarbeiter die persönlichen Arbeitsbedingungen und die Möglichkeiten zur Entfaltung der Persönlichkeit. Hier hat die Swissair viel zu bieten, und unser Personal scheint die Anstrengungen des Unternehmens um marktgerechte Arbeitsbedingungen und eine interessante, befriedigende und verantwortungsvolle Arbeit zu würdigen. Im Berichtsjahr ist bloss ein Anteil von 10,8 Prozent unseres Personals aus der Swissair ausgetreten (im Vorjahr 11,9 Prozent); dabei ist zu beachten, dass in einzelnen Personalkategorien, beispielsweise bei den Air Hostessen, die Tätigkeit im Luftverkehr nicht als Lebensaufgabe betrachtet wird. Am Jahresende zählte die Swissair 14 131 Mitarbeiter.

Mit allen Personalverbänden haben wir auch 1973 intensive Verhandlungen geführt. Bei allen schweren Belastungen, die solche Auseinandersetzungen mit sich bringen, sind wir dankbar dafür, dass der schweizerische Sinn für das tragbare Mass die Parteien immer wieder auf den Weg des sachlichen Gesprächs weist. Arbeitgeber und Arbeitnehmer kennen hierzulande noch den Begriff

der Verantwortung, und das Gefühl für ihn hat gerade in den letzten Monaten nicht abgenommen. Mit den Verbänden des Bodenpersonals haben wir den seit 1964 geltenden Gesamtarbeitsvertrag überarbeitet und der neuen eidgenössischen Gesetzgebung angepasst. Neben der vertraglichen Bereinigung des Zusammenschlusses der Cockpitbesetzungen der Balair und der Swissair waren auch im Zusammenhang mit der Einführung der DC-10 einige Abmachungen mit unseren Cockpitbesetzungen neu zu fassen. Mit den Verbänden der Bordtechniker und des Kabinenpersonals haben im Laufe des Jahres Verhandlungen über eine Revision des Gesamtarbeitsvertrages stattgefunden.

Im Rahmen einer ausgewogenen Personalpolitik kommt der Sicherung gegen die Folgen von Missgeschicken der Gegenwart und der Vorsorge für die Zukunft immer mehr Bedeutung zu. Unser System der Versicherungen gegen kurzfristige Risiken (Unfall, Krankheit) und gegen langfristige (Alter, Invalidität, Tod) ist heute sehr gut ausgebaut. Alle Personalversicherungsfondierungen weisen eine gesunde Finanzlage auf. Ihre Prämien liegen über dem Landesdurchschnitt, entsprechend auch die Versicherungsleistungen. Das – aus der Unternehmung ganz ausgeschiedene – Vermögen der Versicherungseinrichtungen übersteigt insgesamt das Aktienkapital der Swissair.

Besonderes Augenmerk widmen wir einer auf harmonische menschliche Beziehungen im Betrieb ausgerichteten Personalführung. Wir dürfen hier für uns in Anspruch nehmen, nicht einfach einer Mode zu folgen. Seit jeher wirkt die Swissair darauf hin, ihr

leitendes Personal mit den geistigen Grundlagen der Führung vertraut zu machen. Der Luftverkehr stellt besonders viele Aufgaben, in denen sich persönliche Erfüllung und menschliche Bestätigung finden lassen. Es muss unsere Sorge sein, dass diese Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Den Aufbau der Personal- und im besonderen der Kaderschulung haben wir im Berichtsjahr fortgesetzt. Mit der internen Kaderschulung wurden über 20 Prozent unserer leitenden Mitarbeiter in gezielten Kursen erfasst. Wir stellen unsere Erfahrung auf diesem Gebiet auch anderen Firmen zur Verfügung. 1973 konnte unser neues, in schöner ländlicher Umgebung gelegenes Schulungszentrum Rossbüchel (St. Gallen) eröffnet werden.

Um unseren jüngsten Nachwuchs ist es erfreulich bestellt: Zu Ende des Berichtsjahres standen 301 Lehrlinge in der Vorbereitung auf einen Beruf.

Die Siedlungsgenossenschaft Luftverkehr SILU hat 1973 88 neue Wohnungen erstellt, die, soweit es sich um sozialen Wohnungsbau handelt, von der Swissair mitfinanziert wurden.

An der Tätigkeit der Freizeitorganisation unseres Personals in Zürich beteiligen sich heute über 3000 Mitarbeiter. Ihre schöne, rege benützte Sportanlage in der Nähe des Flughafens verwaltet die Organisation selber und mit bemerkenswertem Geschick. Dass ein Grossunternehmen seinen Mitarbeitern solche Gelegenheiten zur Freizeitgestaltung bieten kann, ist nicht selbstverständlich, wird aber heute als Bestandteil der Sozialleistungen erwartet.

Am Ende des Berichtsjahres ist Herr dipl. Ing. ETH *Albert G. Fischer*



altershalber aus der Geschäftsleitung ausgeschieden. Als früherer Kunstflieger, Fluglehrer und Jagdpilot sowie aus jahrelanger Tätigkeit als Chef der Flugsicherung Zürich brachte er alle Voraussetzungen mit, um am 1. Januar 1967 die Leitung des Departementes Operationen zu übernehmen. Er hat dieses Departement während sieben Jahren mit Hingabe und grossem Erfolg geführt. Dank seiner Kompetenz und seiner Lebenswürdigkeit hat er sich viel Ansehen und Freundschaft erworben. Besonders verdient hat er sich um den Aufbau unserer Sicherheitsorganisation gemacht. Wir sprechen ihm unseren herzlichen Dank aus. Mit den auf 1. Januar 1974 wirksam gewordenen organisatorischen Änderungen hat sich die Zahl der Mitglieder der Geschäftsleitung von acht auf sieben reduziert. Die Führungsspitze ist indes verbreitert worden durch die Ernennung von Abteilungsdirektoren, deren Zahl sich nunmehr auf vierzehn stellt und die den neu konzipierten Departementen sowie zentralen Diensten vorstehen. Der auf den Seiten 4/5 wiedergegebene Organisationsplan zeigt die Aufgabenverteilung. Der Verwaltungsrat hat die unter Mitwirkung des obersten Kadres ausgearbeiteten Anpassungen der Organisation in der Überzeugung gutgeheissen, dass damit günstige Voraussetzungen für die Bewältigung der künftigen Aufgaben der Gesellschaft geschaffen werden. Entscheidend für den Erfolg der Swissair, soweit er von ihren eigenen Leistungen abhängt, ist und bleibt aber der Einsatz jedes einzelnen Mitarbeiters. Dieser ist im Jahre 1973 wiederum vorbildlich gewesen. Der Verwaltungsrat spricht allen Mitarbeitern der Swissair seinen herzlichen Dank und seine volle Anerkennung aus.

Verwaltungsrat

Am Ende des Berichtsjahres ist Herr Prof. Dr. h. c. *Eduard Amstutz* wegen Erreichens der Altersgrenze aus dem Verwaltungsrat zurückgetreten. Er hat sich um die schweizerische Luftfahrt allgemein und um die Swissair im besonderen hervorragende Verdienste erworben. Als Delegierter des Bundes für die zivile Luftfahrt in den Jahren 1941 bis 1948 und als Präsident der «Kommission zur Gründung einer nationalen Luftverkehrsunternehmung» nahm er entscheidenden Einfluss auf die Planung und Entwicklung der schweizerischen Luftverkehrspolitik und auf die Konzentration der Kräfte, die 1947 zur Umgestaltung der Swissair in eine gemischtwirtschaftliche nationale Fluggesellschaft führte. Dem Verwaltungsrat hat er seit 1947 als Vertreter des Bundes und erster Vizepräsident angehört. Mit seiner Sachkenntnis, seiner reichen Erfahrung besonders in technischen Belangen sowie mit seinem planerischen Weitblick hat Herr Prof. Amstutz der Swissair unschätzbare Dienste erwiesen, für die wir ihm auch an dieser Stelle unseren herzlichen Dank ausdrücken. – Der Bundesrat hat als neuen Vertreter des Bundes ab 1. Januar 1974 Herrn Nationalrat *Dr. Alois Hürlimann*, Regierungsrat des Kantons Zug, in den Verwaltungsrat abgeordnet. Vom Verwaltungsrat wurden auf das gleiche Datum Herr Dr. Brenno Galli als Vizepräsident und Herr Dr. h. c. Otto Wichser als Mitglied des Ausschusses gewählt.

Auf die kommende Generalversammlung haben drei Mitglieder ihren Rücktritt aus dem Verwaltungsrat angekündigt. Wir sehen die Herren Dr. h. c. *Ernst Schmidheiny*, *Peter Reinhart* und *Robert H. Lutz* mit dem grössten Bedauern scheiden.

Herrn Dr. Schmidheiny hat die Swissair ausserordentlich viel zu verdanken. Trotz grosser beruflicher Beanspruchung als einer der führenden Industriellen der Schweiz hat er sich unserer Gesellschaft gerade in schwierigen Zeiten immer wieder unentwegt zur Verfügung gestellt. Ende 1953 in den Ausschuss des Verwaltungsrates gewählt, übernahm Dr. Schmidheiny nach dem unerwarteten Ableben von Dr. R. Heberlein im Februar 1958 das Präsidium und führte es bis zum September 1965. In diese Zeit fiel die Umstellung der Flotte vom Kolbenmotorflugzeug zum Strahlflugzeug, die auch für die leitenden Organe unserer Gesellschaft eine grosse zusätzliche Belastung brachte. Ohne die technische Zusammenarbeit mit dem Scandinavian Airlines System SAS hätte die Swissair diese Entwicklung mühsamer vollziehen müssen. Herr Dr. Schmidheiny hat diese Zusammenarbeit, die nun schon seit 15 Jahren besteht, von Anfang an gefördert und ihr auch später immer wieder neue Impulse gegeben. Nachdem er aus Gesundheitsgründen das Präsidium des Verwaltungsrates abgegeben hatte, stellte Herr Dr. Schmidheiny sich noch bis 1968 als Mitglied des Ausschusses zur Verfügung.

Herr Peter Reinhart ist ebenfalls im Jahre 1947, anlässlich der Neukonstituierung der Swissair, in den Verwaltungsrat gewählt worden. Auch seine 27jährige Mitarbeit ist der Gesellschaft in reichem Masse zugute gekommen. Herr Reinhart hat während dieser ganzen Zeit alle Entwicklungen mit viel Sachkunde verfolgt und sie mit seinem treffenden Urteil und manchem Rat aus seiner reichen Erfahrung im internationalen Handel beeinflusst.

Herr Robert H. Lutz hat dem Verwaltungsrat seit 1968 angehört. Mit seinen Kenntnissen und Beziehungen aus dem Bereich der Grossbanken hat er der Swissair in der Schweiz und im Ausland wertvolle Dienste geleistet. Allen drei Herren gilt unsere tiefe Dankbarkeit.

Mit dem Datum der Generalversammlung 1974 läuft überdies die Amtsdauer der folgenden Mitglieder des Verwaltungsrates ab:

Dr. Claude Barbey
Prof. Max Berchtold
Dr. Dr. h. c. Walter Berchtold
Philippe R. Bordier
Dr. Robert Holzach
Dr. F. Emmanuel Iselin
Dr. Edgar F. Paltzer
Georg Sulzer
Rudolf Suter
Dr. Dr. h. c. Victor Umbricht
Rudolf Wild
Robert Zoelly

Gemäss Art. 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 13. März 1974 genehmigt.

Verwaltungsrat

Präsident

Fritz Gugelmann
Industrieller,
Langenthal

Vizepräsidenten

***Prof. Dr. h. c. Eduard Amstutz**
alt Direktionspräsident der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Zürich (bis 31.12.73)

Dr. Emmanuel Faillettaz
Präsident der Câbleries et Tréfileries de Cossonay und Präsident des Comptoir Suisse, Lausanne

***Dr. Brenno Galli**
Präsident des Bankrates der Schweizerischen Nationalbank, Lugano (seit 1.1.74)

Mitglieder

Dr. Claude Barbey
Direktor, Lacoray S.A., Genf

Prof. Max Berchtold
Professor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule, Zürich

Dr. Dr. h. c. Walter Berchtold
alt Direktionspräsident der Swissair, Zürich

***Rudolf Bieri**
Fürsprecher, Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Bern

Philippe Bordier
Banquier, Genf

***Alois Günthard**
Regierungsrat, Zürich

Eric Handschin
Industrieller, Liestal

Dr. Robert Holzach
Generaldirektor der Schweizerischen Bankgesellschaft, Zürich

***Henri Huber**
Regierungsrat, Bern

***Dr. Alois Hürlimann**
Nationalrat, Regierungsrat, Zug (seit 1.1.74)

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-, Telefon- und Telegrafbetriebe, Bern

Peter Reinhart
in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur

***André Ruffieux**
alt Regierungsrat, Genf

Dr. h. c. Ernst Schmidheiny
Industrieller, Céligny

Georg Sulzer
Präsident des Verwaltungsrates der Gebrüder Sulzer AG, Winterthur

Rudolf Suter
Nationalrat, Präsident der Verwaltungsdelegation des Migros-Genossenschaftsbundes, Zürich

Dr. Dr. h. c. Victor Umbricht
Industrieller, Basel

***Dr. h. c. Otto Wichser**
alt Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern

Rudolf Wild
St. Gallen

***Dr. Edmund Wyss**
Regierungsrat, Basel

Robert Zoelly
Industrieller, Zürich

Ausschuss des Verwaltungsrates

Fritz Gugelmann
Präsident

Prof. Dr. h. c. Eduard Amstutz
Vizepräsident (bis 31.12.73)

Dr. Emmanuel Faillettaz
Vizepräsident

Dr. Brenno Galli
Vizepräsident (seit 1.1.74)

Dr. Dr. h. c. Walter Berchtold

Eric Handschin

Dr. h. c. Otto Wichser (seit 1.1.74)

Rudolf Wild

Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel/Zürich

* Als Vertreter öffentlich-rechtlicher Körperschaften ernannt gemäss Art. 12, Abs. 3, der Statuten

Geschäftsleitung**

Armin Baltensweiler
Direktionspräsident

Dr. Heinz Haas
Stellvertretender Direktionspräsident und Generalsekretär

Hans Schneider
Finanzen und Beteiligungen

Hans Aepli
Marketing

Emil Koch
Aussenorganisation

Franz Roth
Technik und Operation

Isidor Lack
Bauwesen

Abteilungsdirektoren**

Peter Oes
Personaldienste und Organisation

Erich Geitlinger
Planungsdienst

Adolf Gehrig
Delegierter der Geschäftsleitung

Dr. Martin Junger
Finanzen

Peter Nydegger
Tochtergesellschaften und Beteiligungen

Hellmuth Scherrer
Produktgestaltung und Verkaufspolitik

Walter Benz
Produktplanung

Heinz Galli
Betriebsdienste Aussenorganisation

Bertrand Jaquiéry
Deutschschweiz-Tessin

Willy Wyler
Direktion für die Westschweiz

Dr. Hugo Mayr
Ausland

Robert Staubli
Operation

Rolf Krähenbühl
Technik

Heinz Büchi
Datenverarbeitung

Direktion für Basel
Hermann Sommer

** Nach der Neuorganisation vom 1.1.74