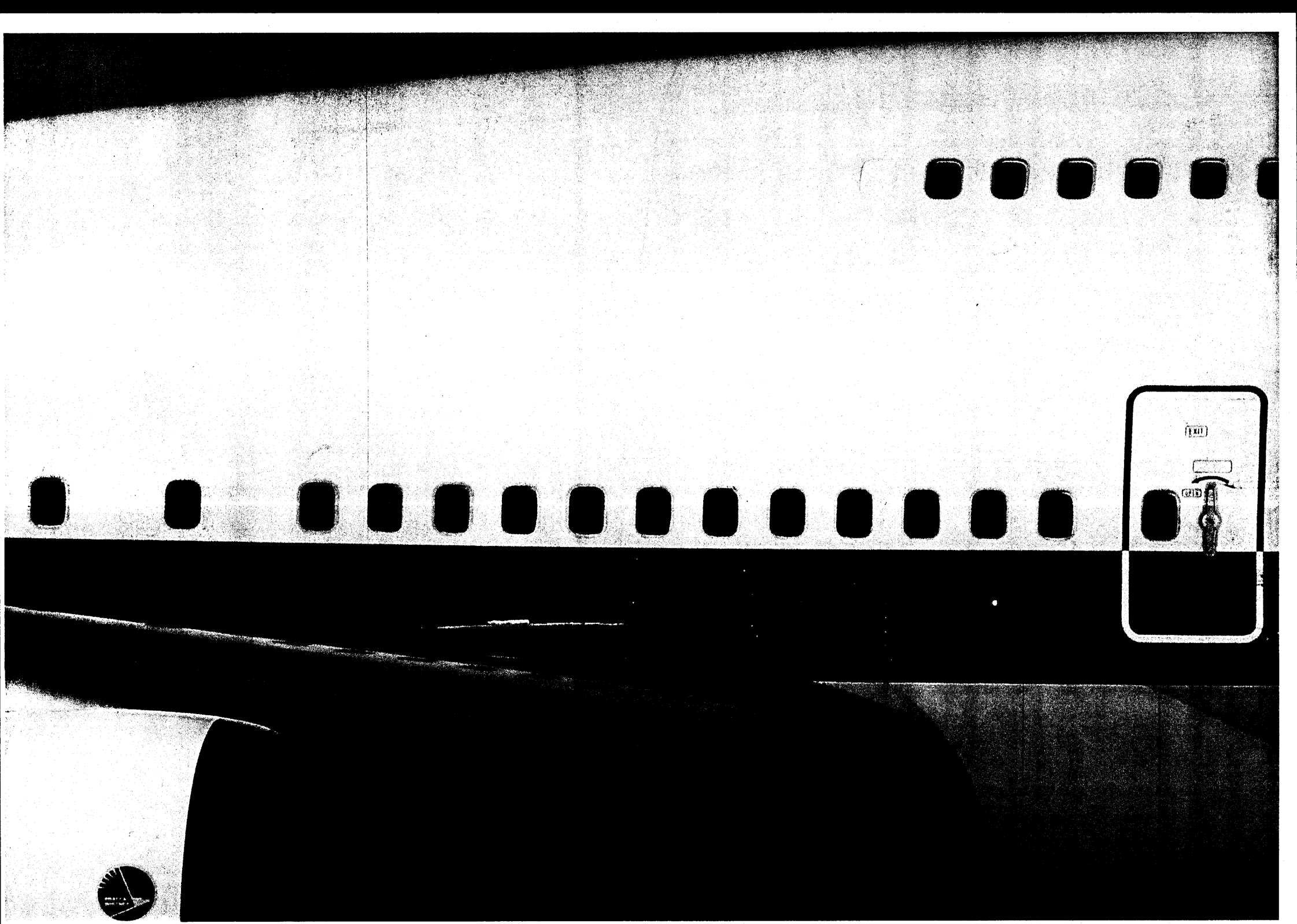
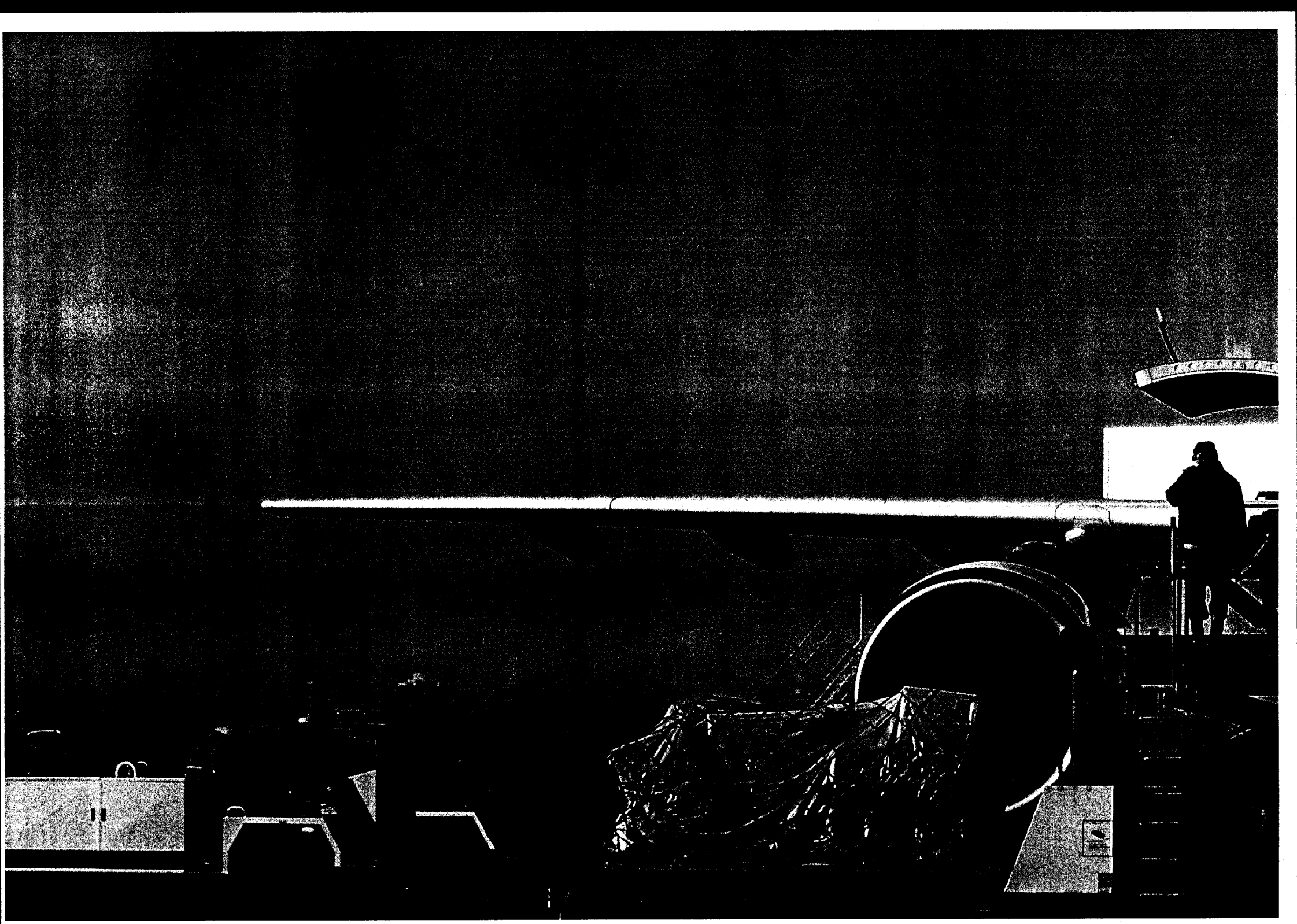


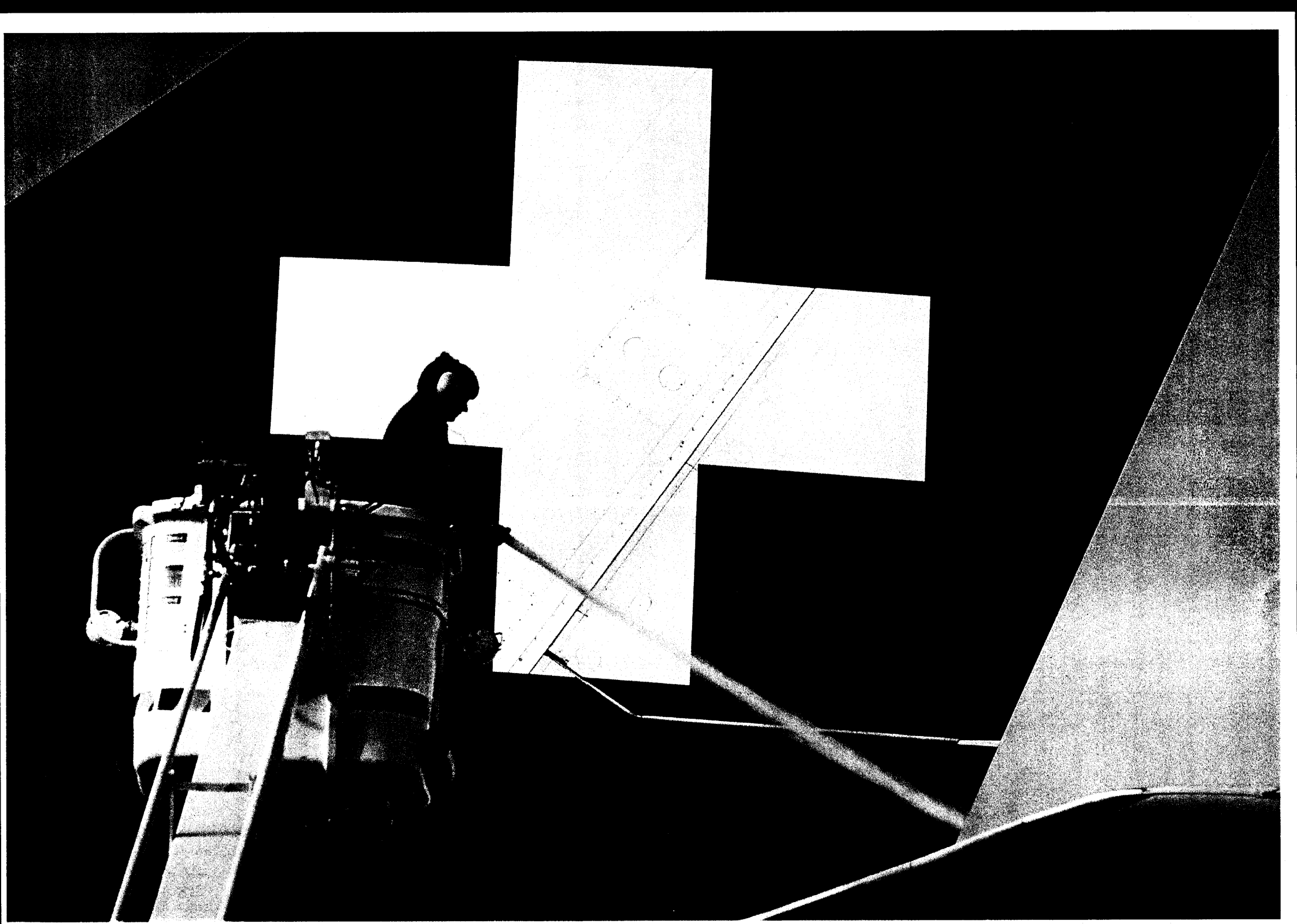


**SWISSair**









# **Jahresbericht 1983 der Swissair**

Bericht des Verwaltungsrates  
der Swissair,  
Schweizerische Luftverkehr-  
Aktiengesellschaft  
über das Geschäftsjahr vom  
1. Januar bis 31. Dezember 1983

## **Inhalt**

- 6 Sehr geehrte Aktionäre
- 7 Anträge an die Generalver-  
sammlung
- 10 Erfolgsrechnung
- 11 Erläuterungen zur Erfolgs-  
rechnung
- 14 Bilanz
- 15 Erläuterungen zur Bilanz
- 17 Bericht der Kontrollstelle
- 20 Vergleichszahlen der letzten  
10 Jahre
- 22 Die Swissair im Wettbewerb
- 25 Der Betrieb
- 28 Unsere Mitarbeiter
- 29 Tochtergesellschaften und  
Beteiligungen
- 32 Verwaltungsrat

## Sehr geehrte Aktionäre

### Das Jahr 1983 im Überblick

Erfolgsrechnung (in Franken)	1983	Änderung in %	1982
Erträge	<b>3 694 157 266</b>	+ 4.4	3 540 101 703
Kosten ohne Abschreibungen	<b>3 362 877 266</b>	+ 2.4	3 282 601 703
Bruttoergebnis	<b>331 280 000</b>	+ 28.7	257 500 000
Abschreibungen	<b>275 000 000</b>	+ 25.6	219 000 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	<b>56 280 000</b>	+ 46.2	38 500 000
Dividende pro Aktie	<b>35*</b>		25

\* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

### Verkehrsleistungen

Anzahl kommerzieller Flüge	<b>70 006</b>	- 4.9	73 635
Angebotene tkm	<b>2 794 579 145</b>	+ 5.6	2 647 083 066*
Ausgelastete tkm	<b>1 781 655 693</b>	+ 7.5	1 657 401 511*
davon Passagier-tkm	<b>1 199 088 766</b>	+ 3.6	1 157 371 013*
Fracht-tkm	<b>540 423 148</b>	+ 17.1	461 701 629
Post-tkm	<b>42 143 779</b>	+ 10.0	38 328 869
Beförderte Etappenpassagiere	<b>7 177 407</b>	+ 0.1	7 168 567
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	<b>63.8 %</b>		62.7 %*
Sitzplatzauslastung	<b>63.7 %</b>		63.3 %

tkm = Tonnenkilometer = Transport einer Tonne (1000 kg) über einen Kilometer

### \* Änderung der statistischen Zuladungen:

Auf Anfang 1983 erfolgte eine Anpassung der für die Berechnung von Angebot und Nachfrage benötigten statistischen Zuladungswerte, da umfangreiche Stichprobenerhebungen ergeben hatten, dass sich sowohl das durchschnittliche Passagier- und Gepäckgewicht als auch die Frachtdichte (Gewicht pro m<sup>3</sup> beförderter Fracht) im Laufe der letzten Jahre erheblich verändert haben. Zwecks Gewährleistung eines aus-

sagefähigen Vorjahresvergleiches wurden deshalb auch die 1982er Werte entsprechend umgerechnet, so dass diese nicht mehr mit den im letztjährigen Geschäftsbericht publizierten Daten übereinstimmen. Von dieser Änderung betroffen sind sämtliche in tkm (Tonnenkilometer) erfassten oder auf tkm-Basis berechneten Daten wie Angebot, Verkehr, Auslastung, Nutzschwelle, Ertragsniveau oder Relativkosten.

Das Geschäftsjahr 1983 der Swissair schliesst mit einem guten Resultat ab. Der Rückschlag des Vorjahres konnte mehr als wettgemacht werden, und auch im Vergleich über die letzten zehn Jahre verdient das Jahr 1983 eine gute Note.

Dieser Erfolg war nicht leicht zu erreichen. Wohl hat sich die Krise in der Weltwirtschaft nicht weiter verschärft, aber ein allgemeiner Aufschwung der Konjunktur ist noch nicht festzustellen. Die leichte Verkehrsbelebung im internationalen Luftverkehr hat nichts daran geändert, dass weltweit Überkapazität besteht. Wir müssen uns weiterhin in einem scharfen Konkurrenzkampf behaupten, wobei rein protektionistische Massnahmen den Wettbewerb auch verfälschen.

Unser Streckennetz hat sich gegenüber dem Vorjahr nur wenig verändert, durch die Bedienung von Riyadh und Toulouse einerseits, den Verzicht auf den Anflug von Ankara andererseits. Im kommerziellen Einsatz stand eine Flotte von 49 Einheiten, drei weniger als im Vorjahr. Ausgeschieden sind DC-8-, DC-9-, DC-10- und Boeing-747-257-Flugzeuge, während neu in die Flotte Flugzeuge der Typen Airbus A 310 und Boeing 747-357 (mit verlängerter Oberdeck) eingeführt wurden. Sowohl die Airbus A 310 als auch die Boeing 747-357 in der Kombi-Version verfügen über mehr Sitze und viel grössere Frachträume als die abgelösten Flugzeugtypen DC-9 und DC-10. Auch mit der kleineren Anzahl von Flugzeugen konnten wir deshalb unser Angebot an Tonnenkilometern gegenüber dem Vorjahr um 5.6% steigern. Die verkaufte Leistung nahm um 7.5% zu, und die Total-

auslastung unserer Flugzeuge verbesserte sich auf 63.8%.

Die Verkehrszunahme fiel bei der Fracht insgesamt wesentlich deutlicher aus als bei den Passagen. Die veränderte Zusammensetzung des Verkehrs, über den wir im Kapitel «Die Swissair im Wettbewerb» im Einzelnen berichten, hatte ein Absinken des Durchschnittsertrags zur Folge. Zudem haben sich 1983 die Währungsschwankungen überwiegend negativ ausgewirkt. Erfreulicherweise steht jedoch der Abschwächung der Relativverträge ein noch stärkerer Rückgang der Relativkosten gegenüber. Neben den auf vermehrte Produktivität gerichteten Massnahmen ist dies besonders der Entwicklung der Treibstoffpreise zu verdanken. Die Nutzschwelle im regelmässigen Linienverkehr war deshalb 1983 tiefer als im Vorjahr. Da gleichzeitig die Totalauslastung gestiegen ist, schliesst unsere Flugbetriebsrechnung nahezu ausgeglichen ab.

Die beiden andern Fluggesellschaften der Swissair-Gruppe, die Balair und die CTA, haben ebenfalls bessere finanzielle Resultate erwirtschaftet als im Vorjahr.

Die mit dem Flugbetrieb der Swissair verbundenen Nebenleistungen, wie Flugzeugrevisionen, Bodenorganisationsdienste und Bordbuffetdienste für Dritte, konnten ihrerseits von der leichten Erholung im Luftverkehr profitieren und damit zum verbesserten Gesamterfolg unserer Gesellschaft beitragen. Dagegen haben die in der Holdinggesellschaft Swissair Beteiligungen AG zusammengefassten Gesellschaften mit unterschiedlichem Erfolg gearbeitet. Insgesamt wurde ein bescheidener

Gewinn erzielt, der für Rückstellungen verwendet wird.

In der Erfolgsrechnung der Swissair für das Geschäftsjahr 1983 sind die Gesamterträge gegenüber dem Vorjahr um 4.4% auf 3.694 Milliarden Franken und die Kosten vor Abschreibungen um 2.4% auf 3.362 Milliarden Franken gestiegen. Das Bruttoergebnis beträgt damit 331 Millionen Franken, 74 Millionen mehr als 1982. Die neuen Flugzeuge haben aber auch den Bedarf an ordentlichen Abschreibungen um 31 Millionen auf 250 Millionen Franken ansteigen lassen. Das gute Ergebnis des Jahres 1983 ermöglicht ferner Zusatzabschreibungen in der Höhe von 25 Millionen Franken. Damit verbleibt ein Reingewinn von 56 Millionen Franken.

Der Verwaltungsrat freut sich, der Generalversammlung die Ausschüttung einer wieder auf 35 Franken pro Aktie erhöhten Dividende vorzuschlagen.

In den Personalkosten für das Jahr 1983 ist eine einmalige Prämie für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Swissair in der Schweiz wie im Ausland enthalten. Auch mit dieser Beteiligung am finanziellen Erfolg der Gesellschaft spricht der Verwaltungsrat seine Anerkennung und seinen Dank für die geleistete Arbeit aus. Die Anforderungen an unser Personal werden auch im laufenden Jahr hoch sein. Insbesondere gilt es, nach dem im Dezember 1983 beschlossenen Konzept in der Kabine sämtlicher Flugzeuge der Swissair weltweit schon auf den Beginn der Sommerflugplanperiode drei Klassen einzuführen. Wir verbessern damit unsere Konkurrenzfähigkeit. Das Ansehen, das die

Swissair weltweit genießt, beruht auf der Qualität ihrer Dienstleistungen, und diese Wertschätzung muss immer wieder neu verdient werden. Wir sind zuversichtlich, das Vertrauen, welches Aktionäre und Kunden in die Anpassungsfähigkeit unserer Gesellschaft setzen, weiterhin rechtfertigen zu können.

Zum Geschäftsjahr 1983 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 27. April 1984 die

#### Anträge

1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1983 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1983 Entlastung zu erteilen;

3. den Reingewinn 1983 von	Fr.	Fr.
wie folgt zu verwenden:		56 280 000
- Zuweisung an die allgemeinen Reserven	5 810 579	
- Zuweisung an den Fonds zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair	2 000 000	- 7 810 579
verbleibender Reingewinn		48 469 421
Gewinnvortrag vom 1. Januar 1983		3 632 398
		<u>52 101 819</u>
- Dividende von brutto Fr. 35.— pro Aktie auf 1 357 828 Namen- und Inhaberaktien		- 47 523 980
- Vortrag auf neue Rechnung		<u>4 577 839</u>

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, gelangt die Dividende ab 2. Mai 1984 zur Auszahlung:

Dividende 1983 pro Aktie	35.—
abzüglich 35% Verrechnungssteuer	12.25
netto pro Aktie	<u>22.75</u>

Zürich, 21. März 1984  
Im Auftrag des Verwaltungsrates

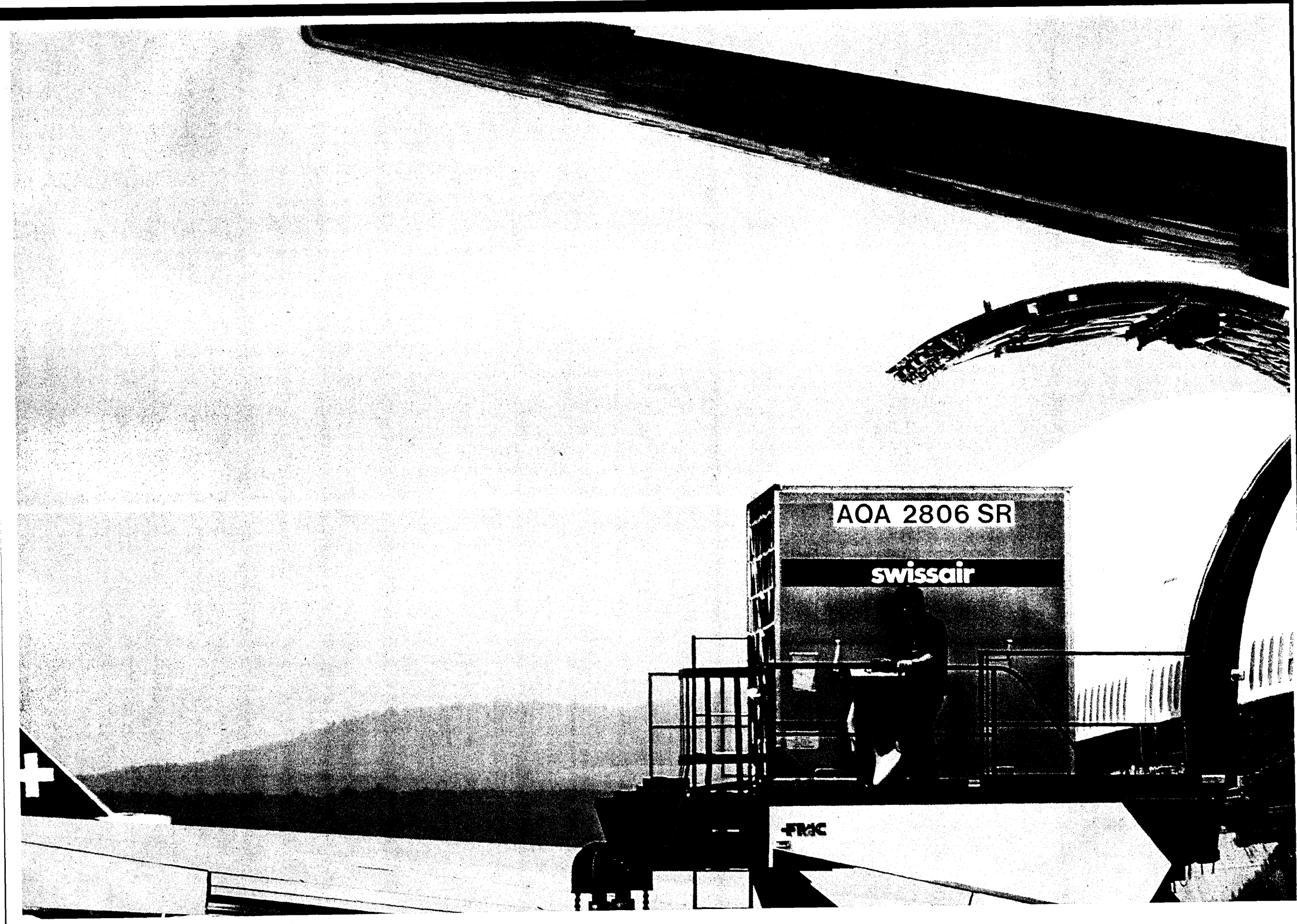
Der Präsident

A. Baltensweiler

Der Direktionspräsident

R. Staubli

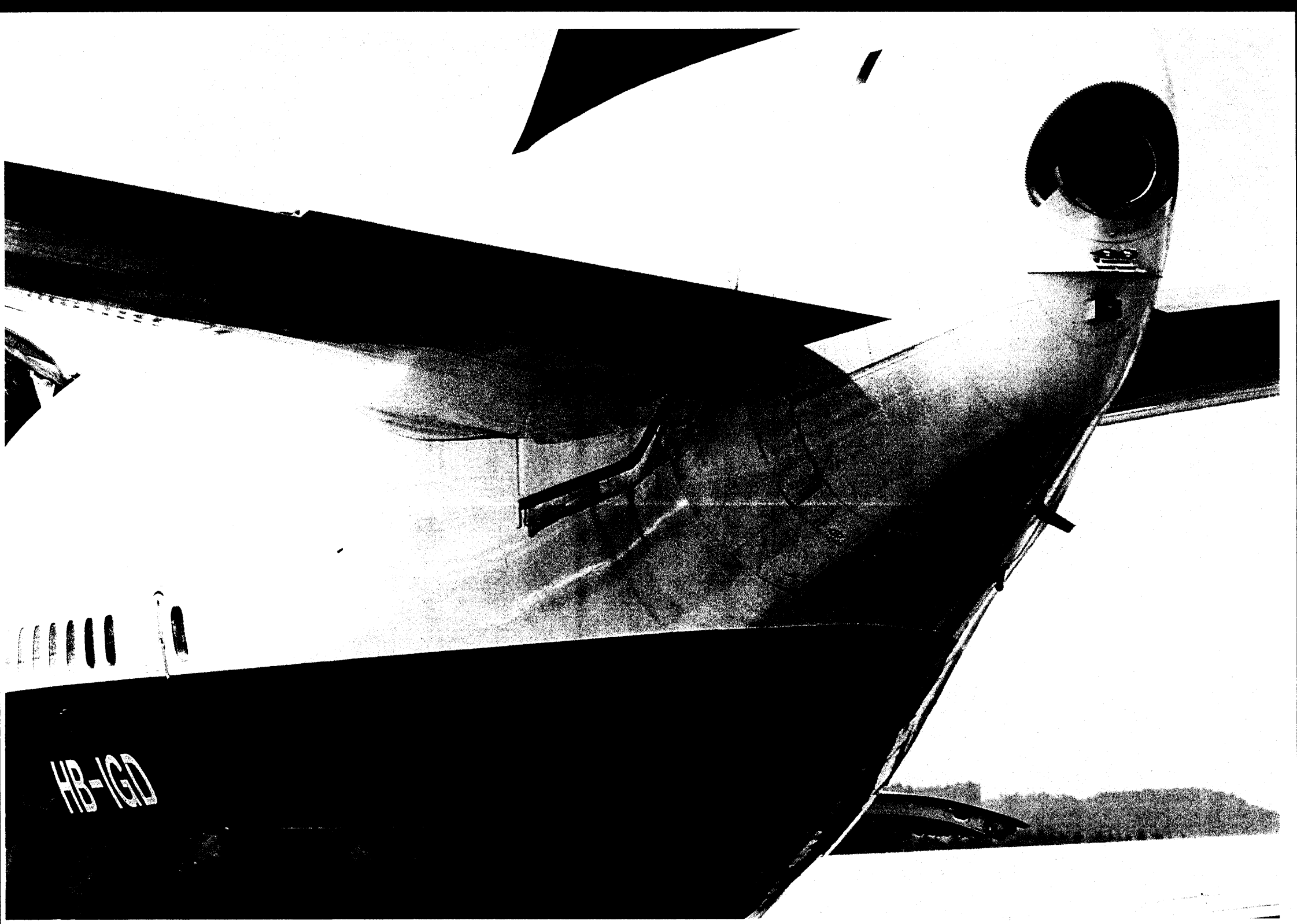




AOA 2806 SR

swissair

FRG



HB-1GD

# Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1983 (in 1000 Franken)

## Kosten

	1983	1982
Personalkosten		
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige		
Personalkosten	991 263	
Sozialversicherungen	228 590	
	<b>1 219 853</b>	1 144 311
Treibstoffkosten	<b>640 998</b>	699 240
Techn. Material- und Überholungskosten	<b>200 813</b>	201 302
Bodenorganisations-Fremdkosten	<b>335 779</b>	316 416
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial	<b>24 718</b>	25 483
Passagierkosten und Material für		
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	<b>191 819</b>	185 502
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten	<b>11 596</b>	9 888
Kauf, Unterhalt und Miete von		
Betriebseinrichtungen	<b>29 861</b>	31 899
Liegenschafts- und Energiekosten	<b>88 533</b>	88 651
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten		
Finanzkosten	100 207	
Direkte Steuern	14 843	
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	121 036	
	<b>236 086</b>	212 619
Fernmeldekosten	<b>28 232</b>	27 483
Werbe- und diverse Verkaufskosten	<b>51 943</b>	48 508
Provisionskosten	<b>302 646</b>	291 300
<b>Total Kosten vor Abschreibungen</b>	<b>3 362 877</b>	3 282 602

## Erträge

	1983	1982
Flugbetriebserträge		
Passagen	2 427 166	
Fracht	375 956	
Post	43 084	
Charter- und Sonderflüge	11 092	
	<b>2 857 298</b>	2 771 291
Provisions- und übrige Verkehrserträge	<b>118 843</b>	106 871
Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material	<b>33 331</b>	28 441
Erträge aus Nebenleistungen		
Technische Dienste	218 562	
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	163 397	
Bodenorganisationsdienste	118 534	
Übrige Nebenleistungen	42 266	
	<b>542 759</b>	495 797
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge	<b>141 926</b>	137 702
<b>Total Erträge</b>	<b>3 694 157</b>	3 540 102

	1983	1982
<b>Total Erträge</b>	<b>3 694 157</b>	3 540 102
<b>Total Kosten vor Abschreibungen</b>	<b>3 362 877</b>	3 282 602
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>331 280</b>	257 500
<b>Abschreibungen</b>		
ordentliche	250 000	219 000
ausserordentliche	25 000	-
<b>Reingewinn des Jahres</b>	<b>56 280</b>	38 500

# Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

## Zum Ergebnis

Im Gegensatz zum Vorjahr hat das 1983 erarbeitete Resultat unsere Erwartungen übertroffen. Sowohl Bruttoergebnis wie Reinergebnis erreichten den höchsten je ausgewiesenen absoluten Betrag; gemessen am Umsatz bleiben sie allerdings unter den in den 70er Jahren erzielten Werten.

Neben dem insgesamt erfreulichen Verkehrszuwachs trugen vor allem

die erneut gesteigerten Nebenleistungen, die rückläufigen Treibstoffpreise sowie die konsequent weitergeführten Rationalisierungsanstrengungen zur Ergebnisverbesserung bei. Demgegenüber verzeichneten verschiedene für uns wichtige Fremdwährungen weitere Kurseinbussen gegenüber dem Schweizer Franken, welche unsere Einnahmen aus dem Ausland um annähernd 100 Millionen Franken schmälerten.

Die wichtigsten Ertrags- und Kostenveränderungen gegenüber 1982 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

	Veränderungen gegenüber 1982 in Millionen Franken		
<b>Ertragsveränderungen</b>			
Streckenerträge			
Passagen	+ 73		
Fracht	+ 12		
Post	+ 1	+ 86	
Erträge aus Nebenleistungen		+ 47	
Übrige Erträge		+ 21	+ 154
<b>Kostenveränderungen</b>			
Personalkosten		+ 76	
Bodenorganisations-Fremdkosten		+ 19	
Betriebs- und Verwaltungskosten		+ 18	
Technische Material- und Überholungskosten			
für die eigene Flotte	- 13		
für Dritteleistungen	+ 13	± 0	
Provisionskosten		+ 11	
Treibstoffkosten		- 58	
Übrige Kosten		+ 14	+ 80
<b>Bruttoergebnis-Zunahme</b>			
Veränderung der Abschreibungen			+ 74
Ordentlicher Bedarf	+ 31		
Zusätzliche	+ 25	+ 56	
<b>Reinergebnis-Zunahme</b>			
			+ 18

## Erträge

Die *Flugbetriebs*erträge nahmen im Vergleich zum Vorjahr mit 3.1% weniger stark zu als der Verkehr, was auf die veränderte Verkehrszusammensetzung sowie die erwähnten Währungseinbussen zurückzuführen ist.

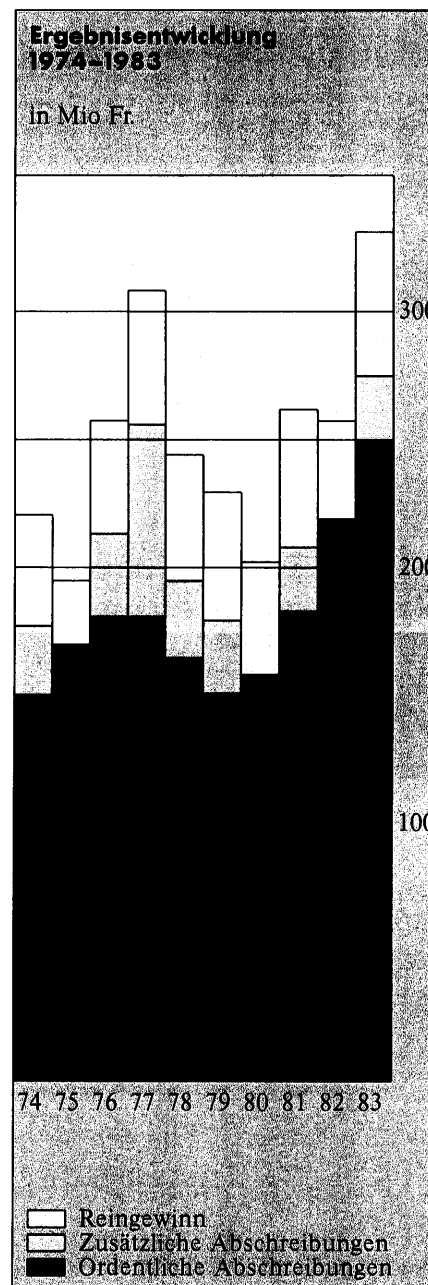
Die Provisionseinnahmen aus Flugscheinverkäufen für fremde Gesellschaften erhöhten sich um 9 auf 82 Millionen Franken. Der Rest der Position *Provisions- und übrige Verkehrserträge* betrifft hauptsächlich ergänzende, ebenfalls überdurchschnittlich angestiegene Dienstleistungen für unsere Frachtkunden.

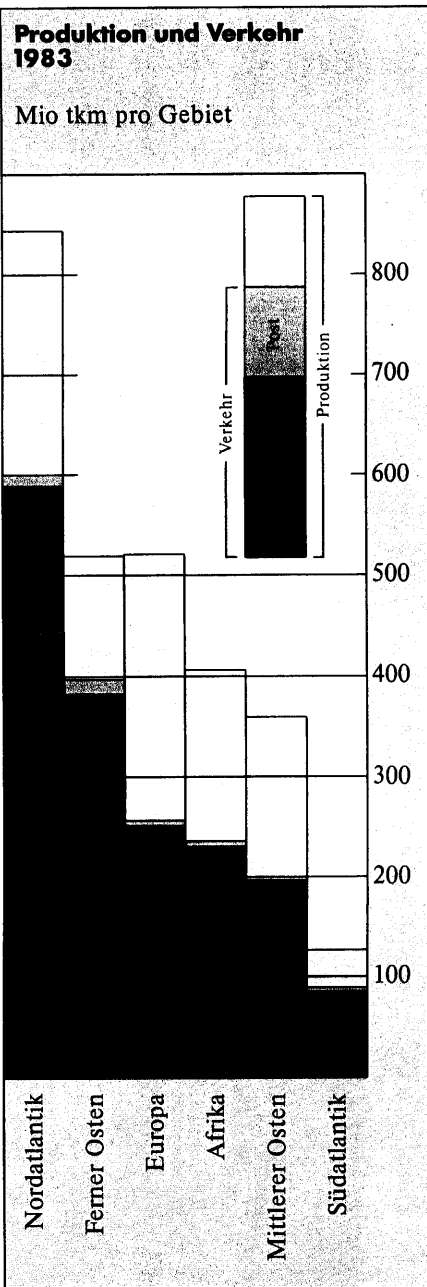
Ausschlaggebend für den 17prozentigen Zuwachs bei den Erträgen aus *Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material* war die vermehrte Abgabe von Flugzeugkapazität an andere Gesellschaften.

Auch die *Erträge aus Nebenleistungen* entwickelten sich erneut durchwegs positiv, wobei die technischen Dritteleistungen mit 13% die höchste Zuwachsrate erreichten.

Die gegenüber 1982 nur unwesentlich veränderte Position *Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge* enthält:

	Mio Fr.
Finanzerträge	59
Buchgewinne aus Flugzeugverkäufen	34
Auflösung nicht beanspruchter Vorjahrestransitorien	17
Liegenschaftserträge	7
Kursgewinne aus Dollarkrediten	7
Diverse übrige Erträge	18
	142





Die einzelnen Verkehrsgebiete weisen folgende Entwicklung auf, die im übrigen im Kapitel «Die Swissair im Wettbewerb» näher erläutert wird:

Gebiete	Strecken- erträge 1983		Veränderung gegenüber 1982		Verkehrs- veränderung in %
	in Mio Fr.	in %	in Mio Fr.	in %	
Europa	956.6	34	- 2.8	-0.3	- 1.3
Nordatlantik	621.5	22	+ 54.7	+9.7	+ 15.8
Südatlantik	102.5	4	- 4.9	-4.6	- 1.4
Mittlerer Osten	384.9	13	+ 10.7	+2.9	+ 4.1
Ferner Osten	405.6	14	+ 14.6	+3.7	+ 7.1
Afrika	374.9	13	+ 14.2	+3.9	+ 6.4
<b>Ganzes Netz</b>	<b>2846.0</b>	<b>100</b>	<b>+ 86.5</b>	<b>+3.1</b>	<b>+ 7.6</b>

### Kosten

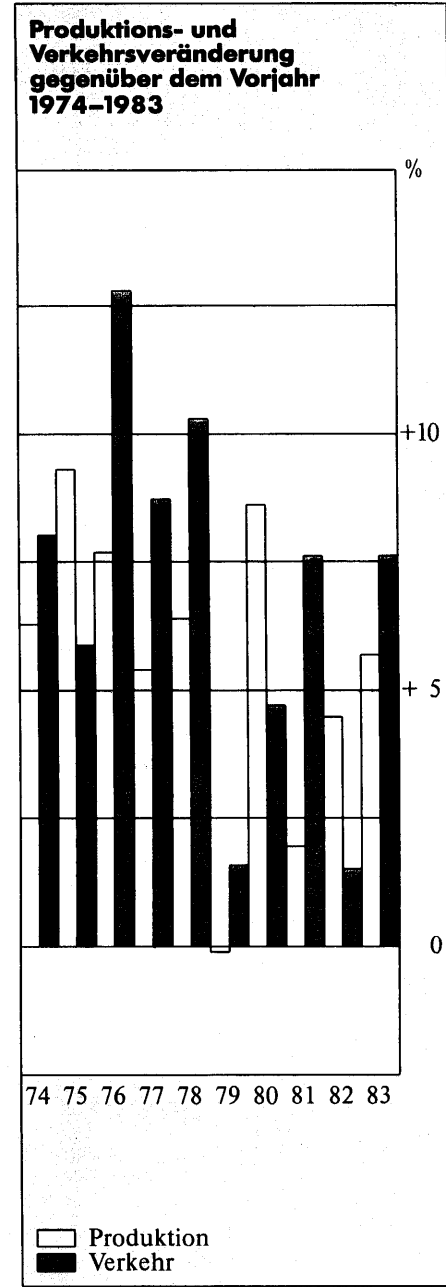
Die im Vorjahresvergleich seit 1978 kleinste Gesamtkostensteigerung (+2.4%) ist nebst von den um 10% niedrigeren Treibstoffpreisen wesentlich mitbeeinflusst worden durch die im Berichtsjahr erfolgte Flotten-erneuerung: Die Produktions-erhöhung von 5.6% wurde mit einer geringeren Anzahl Flugzeuge erbracht; die kostenintensiven Flug-zeugbewegungen konnten dadurch um 4.9% reduziert werden. Zudem nahm der Treibstoffverbrauch ledig-lich um 1.9% zu; die technischen Material- und Überholungskosten für die eigene Flotte sowie die Miet-kosten für Flugzeuge und Reserve-material unterschritten den Vor-jahreswert sogar um 11 bzw. 3%.

Demgegenüber hatte die Flotten-erneuerung überdurchschnittliche Erhöhungen bei den Finanz-, Sach-versicherungs- sowie den Werbe- und diversen Verkaufskosten zur Folge.

Die Zunahme der *Personalkosten* um 6.6% entstammt zu rund einem Drittel den nachträglich gewährten Erfolgsprämien, der Rest fast ausschliesslich den ordentlichen Salär-erhöhungen, bei denen die Teue-rungszulagen erstmals nach einem abgestuften Verfahren erfolgten.

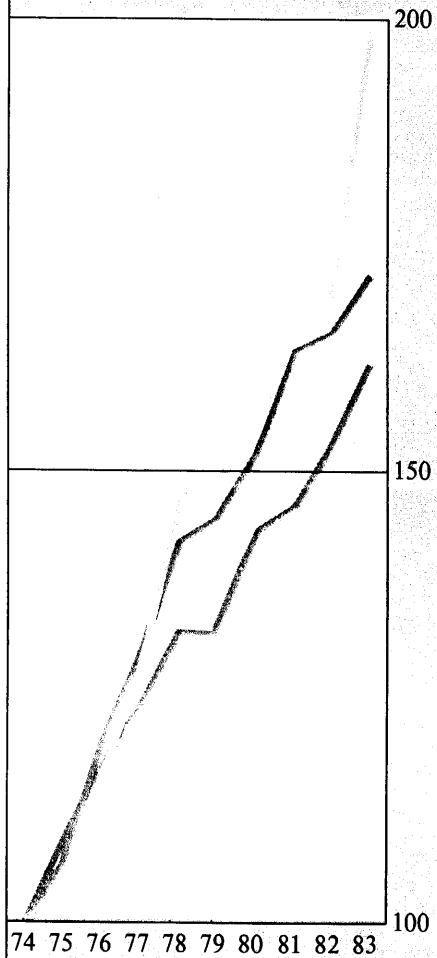
Der mittlere Personalbestand lag lediglich um 28 Positionen oder 0.2% über dem Vorjahr, was die an-gestrebte weitere Produktivitäts-steigerung ermöglichte.

Der vergleichsweise hohe Mehr-aufwand bei den *Betriebs- und Ver-waltungskosten* ist allein die Folge von verstärkten Bewertungskorrektu-ren, die auf unseren mit Währungs-risiken behafteten Auslandsbeteili-gungen vorgenommen wurden. Diese vorsorgliche Minderbewertung kommt denn auch in unserer Bilanz-position «Beteiligungen» zum Aus-druck.



### Produktion und Verkehr 1974-1983

Index: 1974 = 100



in Mio tkm:  
 Frachtverkehr  
 Passagierverkehr  
 Produktion

Die übrigen Kostengruppen weisen nur geringfügige bzw. im Rahmen der Verkehrs- oder Ertragsentwicklung liegende Veränderungen auf. Der Aufwand für Betriebseinrichtungen, Liegenschaften und Steuern fiel sogar leicht niedriger aus als im Vorjahr.

### Abschreibungen

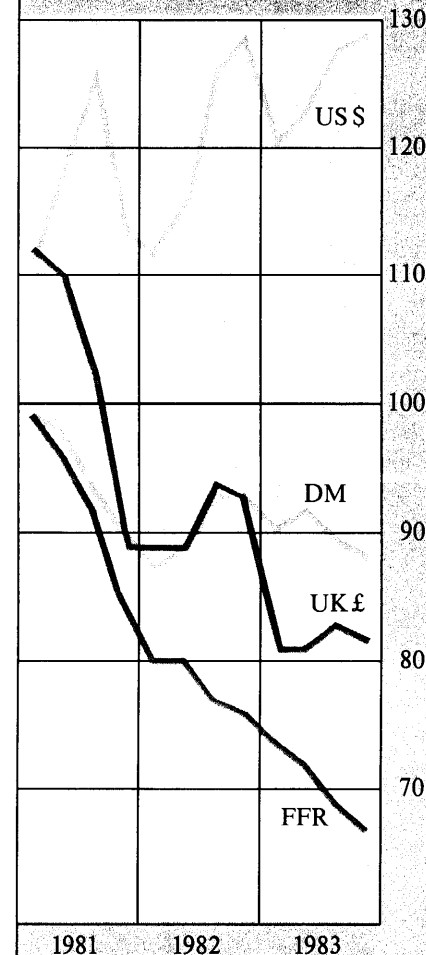
Die Zunahme des ordentlichen Abschreibungsbedarfes um 31 Millionen Franken oder 14% ist auf die im Laufe des Berichtsjahres eingetroffenen vier A-310- und zwei B-747-357-Flugzeuge zurückzuführen.

Für die beiden erst Ende 1983 zur Flotte gestossenen B-747 konnte zu günstigen Bedingungen ein auf 18 Jahre terminierter Lease-Vertrag abgeschlossen werden. Der diesbezügliche Aufwand erscheint unter der Position Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial, also nicht im Abschreibungsbedarf.

Das gute Ergebnis erlaubt, zusätzliche Abschreibungen im Betrage von 25 Millionen Franken vorzunehmen. Sie dienen der rascheren Amortisation unserer Betriebsmittel beziehungsweise als Beitrag zur realen Substanzerhaltung.

### Fremdwährungsentwicklung gegenüber dem Sfr 1981-1983

Index: ø 1980 = 100



# Bilanz per 31. Dezember 1983, vor Gewinnverteilung (in 1000 Franken)

## Aktiven

(Vermögenswerte)	Anschaffungswert Anfangsbestand 1. 1. 1983	Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs	Abgang: Verkauf/ Lagerverminderung	Anschaffungswert Endbestand 31. 12. 1983	Kumulative Abschreibungen bzw. Minderbewertung	Buchwert 31. 12. 1983	Buchwert 31. 12. 1982
<b>Anlagevermögen</b>							
Immobilien	(602 513)	(37 451)	(946)	(639 018)	(341 383)	<b>(297 635)</b>	(288 761)
Grundstücke	44 607	71		44 678	5 733	<b>38 945</b>	38 874
Bauten und bauliche Einrichtungen	557 906	37 380	946	594 340	335 650	<b>258 690</b>	249 887
(Versicherungswert exkl. Grundstücke 791 Mio Fr.)							
Flugzeugpark	(2 254 447)	(770 478)	(227 564)	(2 797 361)	(1 462 634)	<b>(1 334 727)</b>	(874 723)
Flugzeuge	1 957 149	646 840	208 242	2 395 747	1 216 597	<b>1 179 150</b>	776 929
Reservetriebwerke	71 163	42 580	3 788	109 955	40 348	<b>69 607</b>	39 924
Flugzeugwechselteile und Halbfabrikate	226 135	81 058	15 534	291 659	205 689	<b>85 970</b>	57 870
(Versicherungswert 3094 Mio Fr.)							
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	(378 384)	(61 155)	(39 424)	(400 115)	(305 043)	<b>(95 072)</b>	(61 330)
Datenverarbeitungsanlagen	130 305	16 855	32 079	115 081	97 754	<b>17 327</b>	11 285
Fahrzeuge	70 199	10 805	1 553	79 451	58 944	<b>20 507</b>	16 896
Übrige Einrichtungen	177 880	33 495	5 792	205 583	148 345	<b>57 238</b>	33 149
(Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 400 Mio Fr.)							
Beteiligungen	136 812	5	3 006	133 811	36 360	<b>97 451</b>	122 750
Vorauszahlungen für Flugzeug- park und übrige Anlagen						<b>291 476</b>	299 259
Total Anlagevermögen						<b>2 116 361</b>	1 646 823
<b>Umlaufvermögen</b>							
Materialbestände (Versicherungswert 111 Mio Fr.)	111 505	8 237	10 666	109 076	75 647	<b>33 429</b>	31 378
Bankkonto Optionsanleihen						<b>31 420</b>	32 872
Debitoren und trans. Aktiven						<b>706 899</b>	716 967
Verfügbare Mittel	148 853	67 824	71 370	145 307	11 040	<b>(925 847)</b>	(1 154 798)
Wertschriften						<b>134 267</b>	138 550
Kurzfristige Geldanlagen						<b>602 283</b>	877 317
Bankguthaben und Gelder unterwegs						<b>183 984</b>	133 602
Kassen und Postcheck						<b>5 313</b>	5 329
Total Umlaufvermögen						<b>1 697 595</b>	1 936 015
<b>Bilanzsumme</b>						<b>3 813 956</b>	3 582 838

## Passiven

(Kapitalquellen)	Buchwert 31. 12. 1983	Buchwert 31. 12. 1982
<b>Eigenkapital</b>		
Aktienkapital	<b>(506 660)</b>	(506 660)
Namenaktien	<b>360 500</b>	360 500
Inhaberaktien	<b>146 160</b>	146 160
Reserven	<b>(264 190)</b>	(252 875)
Allgemeine	<b>160 190</b>	154 875
Spezielle	<b>104 000</b>	98 000
Total Eigenkapital (ohne Unternehmungsgewinn)	<b>770 850</b>	759 535
<b>Fremdkapital</b>		
Langfristige Schulden	<b>(1 300 032)</b>	(1 281 706)
Obligationenanleihe	<b>833 601</b>	943 601
Bankdarlehen	<b>75 000</b>	75 000
Spezielle Kredite für Flugzeug- beschaffung	<b>217 931</b>	139 605
Übrige langfristige Schulden	<b>173 500</b>	123 500
Kurzfristige Schulden	<b>(911 077)</b>	(784 741)
Dividenden und Obligationenzinsen	<b>6 943</b>	3 982
Kreditoren und transitorische Passiven	<b>819 736</b>	704 432
Personaldepositenkasse	<b>84 398</b>	76 327
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	<b>542 679</b>	502 609
Total Fremdkapital	<b>2 753 788</b>	2 569 056
<b>Rückstellungen und Wertberichtigungen</b>	<b>229 406</b>	211 629
<b>Unternehmungsgewinn</b>		
Gewinnvortrag aus Vorjahr	<b>3 632</b>	4 118
Reingewinn des Jahres	<b>56 280</b>	38 500
Total Unternehmungsgewinn	<b>59 912</b>	42 618
<b>Bilanzsumme</b>	<b>3 813 956</b>	3 582 838
Eventualverpflichtungen	<b>141 244</b>	197 465

# Erläuterungen zur Bilanz

Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1983	Anzahl Aktionäre	Prozentanteil
Namenaktien	33 210	71.1
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden und Kantonalbanken)	66	22.7
Industrie, Handel, Holding- und Finanzgesellschaften	603	8.6
Banken und Versicherungsgesellschaften	65	3.0
Fürsorgestiftungen, Pensionskassen	315	3.1
Privatpersonen	32 161	33.7
Inhaberaktien	7 000*	28.9

\* Schätzung auf Grund einer Umfrage bei Banken

## Aktiven

Im Jahre 1983 investierten wir in das Anlagevermögen die Rekordsumme von 821 Millionen Franken, wovon die Flottenerneuerung 88% beanspruchte. Daneben fielen insbesondere die in der Position Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge enthaltene Beschaffung eines zweiten DC-9-81-Flugsimulators sowie verschiedene Ergänzungen unserer EDV-Anlagen mit je 17 Millionen Franken ins Gewicht.

Da die Neuinvestitionen erheblich mehr ausmachten als die Bilanzabgänge und die getätigten Abschreibungen, stieg der Buchwert von Flugzeugpark und Ersatzteilen auf 48% des Anschaffungswertes (Vorjahr 39%).

Zur Mitfinanzierung des hohen Investitionsvolumens wurden verfügbare Mittel im Betrage von rund 230 Millionen Franken herangezogen,

was ausschlaggebend war für die 12prozentige Abnahme des Umlaufvermögens.

Die aber nach wie vor 900 Millionen übersteigenden verfügbaren Mittel sind zu 81% in Schweizerfranken angelegt, und zwar zu folgenden Fähigkeiten:

1984: 42%; 1985: 26%; 1985 und später: 32%.

## Passiven

Bei unverändertem Aktienkapital stiegen die Reserven infolge Aufnung aus dem Vorjahresergebnis sowie Agio-Zuweisungen um 11 Millionen Franken an und erreichten damit erstmals mehr als 50% des Aktienkapitals.

Auf der Fremdkapitalseite wurden bei den langfristigen Schulden verschiedene Umfinanzierungen vor-

genommen. Insgesamt resultierte nur eine Zunahme um 18 Millionen Franken, so dass das Verhältnis Eigenkapital zu langfristigem Fremdkapital mit 1:1.7 unverändert blieb.

Ende 1983 waren folgende Anleihen und Privatplazierungen im Betrage von insgesamt 833.6 Millionen Franken ausstehend:

5½ %	50.0 Mio Fr.	1982-1987	P
5½ %	50.0 Mio Fr.	1982-1990	P
4¼ %	80.0 Mio Fr.	1979-1991	
4¼ %	37.6 Mio Fr.	1977-1992	*
6¼ %	30.0 Mio Fr.	1982-1992	P
5¼ %	120.0 Mio Fr.	1982-1992	
6¼ %	80.0 Mio Fr.	1981-1993	
4 %	70.0 Mio Fr.	1978-1994	
5¾ %	76.0 Mio Fr.	1981-1996	*
5½ %	120.0 Mio Fr.	1982-1997	**
5¾ %	36.0 Mio Fr.	1980-2005	**
	84.0 Mio Fr.	1980-2005	***

\* Optionsanleihen

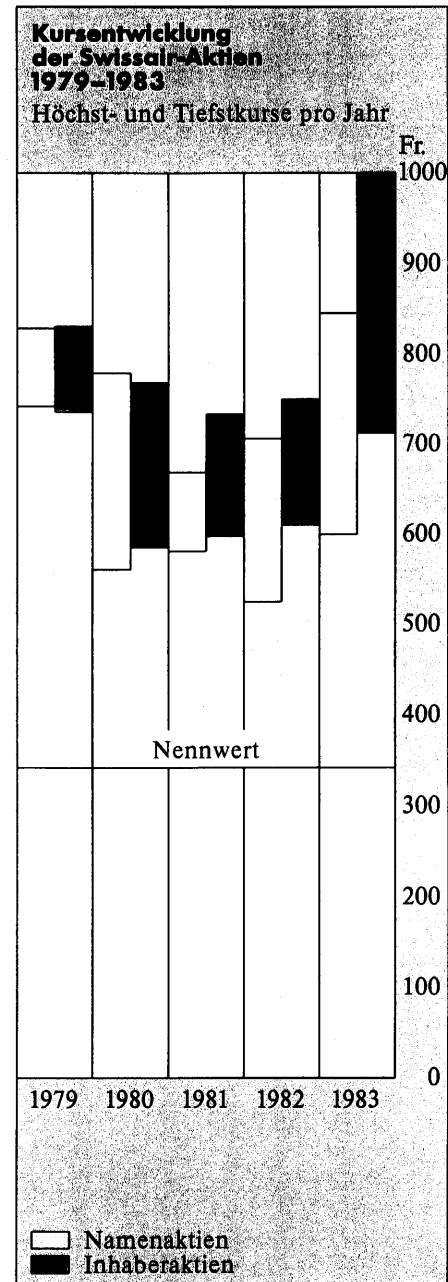
\*\* ab 1991 variabler Zinssatz

\*\*\* variabler Zinssatz (zurzeit 5¼%)

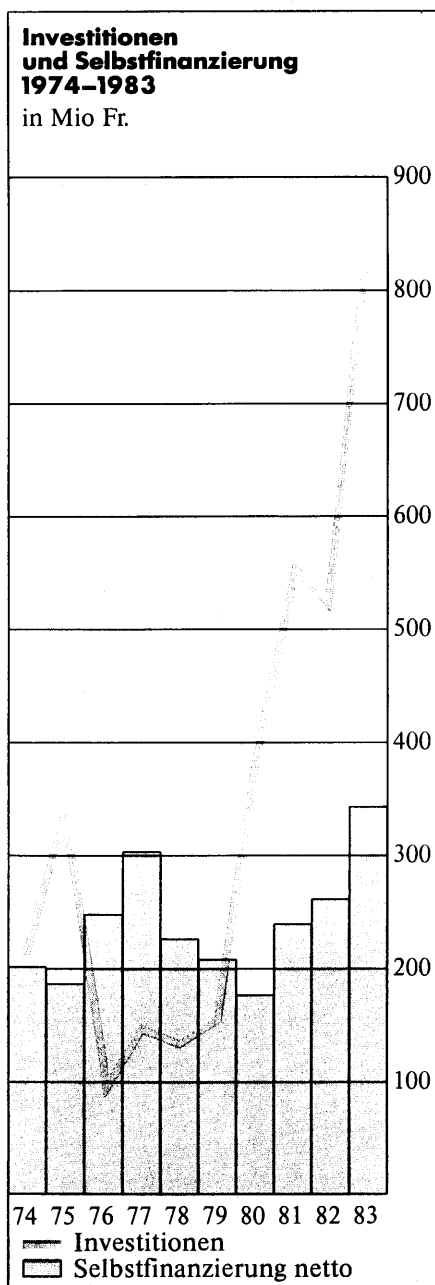
P Privatplazierungen

Der Zuwachs bei den Kreditoren und Transitorischen Passiven um 16% wurde massgeblich durch einen mittelfristigen Lieferantenkredit für Flugzeugmaterial beeinflusst.

Die Rückstellungen und Wertberichtigungen wurden in erster Linie wegen der zunehmenden Währungsrisiken bzw. Transferbehinderungen weiter verstärkt.







### Kapitalflussrechnung 1983

Die folgende Tabelle zeigt einen Mittelzufluss von 1030 Millionen Franken, wovon die Selbstfinanzierung 37% ausmachte.

Vom Mittelzugang wurden 80% in die Beschaffung von Flugzeugen und übrigen Betriebsmitteln investiert.

<b>Herkunft der Mittel</b>	Mio Fr.	Mio Fr.
<b>Innenfinanzierung:</b>		
Selbstfinanzierung		
Reingewinn des Berichtsjahres	56.3	
Abschreibungen	275.0	
Rückstellungen, Bewertungskorrekturen und Zuweisung an Spezialreserven	48.4	379.7
Andere Mittelzugänge		
Buchwerte der verkauften Anlagen	55.8	
Beanspruchung von verfügbaren Mitteln	232.7	288.5
<b>Aussenfinanzierung:</b>		
Zunahme Eigenkapital durch Einlösung von Optionen (inkl. Agio)		2.6
<b>Fremdfinanzierung:</b>		
Kreditaufnahme für Flugzeugbeschaffung und langfristige Darlehen	192.3	
Zunahme der übrigen Passiven inkl. Kreditoren	166.4	358.7
<b>Gesamtzugang an Mitteln</b>		<u>1029.5</u>
<b>Verwendung der Mittel</b>		
Vermehrung Anlagevermögen:		
Immobilien	37.2	
Flugzeugpark	722.3	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	61.1	820.6
Verminderung Fremdkapital:		
Rückzahlung von Obligationenanleihen und Flugzeugkrediten		174.0
Gewinnausschüttung für 1982		34.9
<b>Total Verwendung der Mittel</b>		<u>1029.5</u>

## Konsolidierte Rechnungsablage

Detaillierte Angaben über unsere Beteiligungen sind im Kapitel «Tochtergesellschaften und Beteiligungen» ersichtlich.

Der Jahresumsatz unserer Tochtergesellschaften, bei denen wir mindestens 50% der Stimmrechte aus dem Grundkapital besitzen, beziffert sich nach Berücksichtigung der geschätzten Konsolidierungsabzüge auf rund 280 Millionen Franken.

Zusammen mit den Gesamterträgen der Swissair ergibt sich ein Gruppenumsatz von knapp 4 Milliarden Franken.

Wir verzichten weiterhin auf eine konsolidierte Rechnungsablage:

Der Anteil unserer Tochtergesellschaften am Gesamtumsatz beträgt lediglich 9%. Deren Ergebnisse beeinflussen das Gesamtbild nur marginal. Zudem hätte die Erstellung einer aussagefähigen Gesamtrechnung nebst massivem administrativem Mehraufwand eine beträchtliche zeitliche Verzögerung zur Folge, was unserem Bestreben nach aktueller Berichterstattung abträglich wäre.

## Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1983 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellten fest, dass die Bilanz und die Erfolgsrechnung 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.

Aufgrund 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, 22. März 1984

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Prof. Dr. C. Helbling      H. Rau

SPD/MACH

ALT SEL

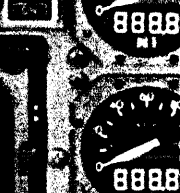
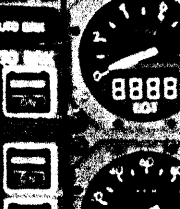
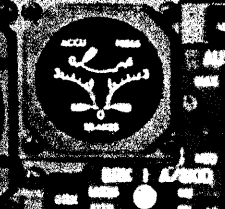
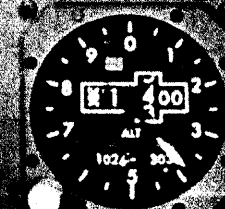
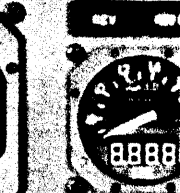
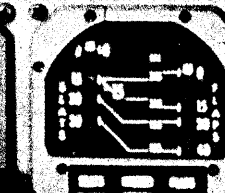
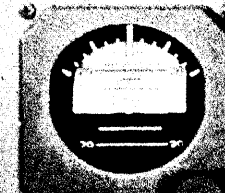
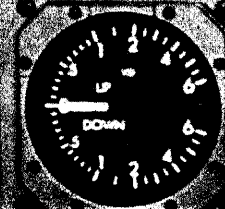
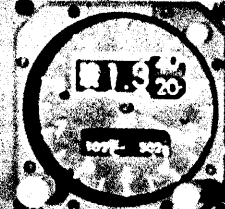
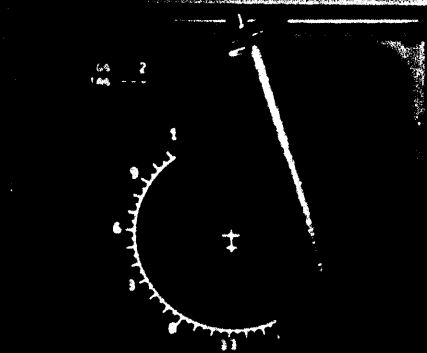
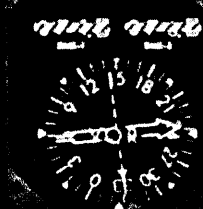
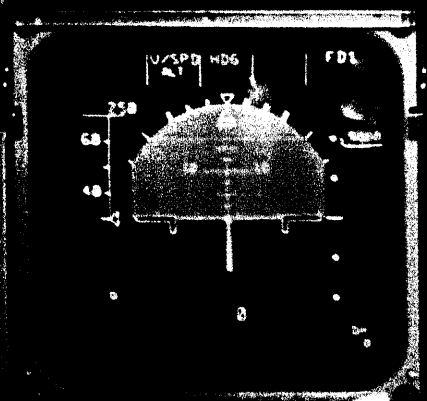
88

88800

A/FM

ALT HD. W/ACH PROG.

10.7 FPM



THE ADI  
 ATT DISCREPANCY  
 WIND WAKE UP FAULT.....OFF  
 ATT OFF.....RESET  
 EXT. AIR INLS. NOT CLOSED  
 CABIN FLOOR NOT CLOSED  
 CABIN COMP. NOT CLOSED

HR-IPACI-FM

SALCAL CODE

ELC 1 ELC 2 HYD

NAV

CFE

VOM CBS

Instrument panel section with various gauges and switches. Includes a digital display showing '+88' and another showing '888'. Below these are several indicator lights and control buttons.

Central instrument panel section. Features a vertical column of five gauges, each with '8888' on the face. To the right of the gauges is a control panel with a digital display showing '0000' and '88', and several buttons. Below the gauges is a door status indicator panel with a diagram of an aircraft fuselage and labels: 'DOOR', 'CABIN', 'FWD COMPT', 'CARGO', 'EMER EXIT', 'CARGO', 'BULK', and 'CABIN'. At the bottom of this section are labels for 'AIR PRESS', 'AIR FLOW', 'AIR TEMP', and 'AIR FUEL'.

Instrument panel section containing a large analog gauge with a needle, a digital display showing '0018 0018', and a VOR frequency selector dial. Below these is a label 'REL CAL CODE' and the registration 'HB-IPA/CL-FM'.

Instrument panel section featuring a semi-circular gauge labeled 'U/SPD MDG' and 'FD2'. The gauge has a needle and a scale with markings at 40, 60, and 80.

Instrument panel section containing a circular gauge with a needle and a scale, labeled 'cm 129'.

Instrument panel section on the right side of the cockpit. Includes a digital display showing '1.340', a gauge with '1022-3078' markings, and a gauge with 'ADF' markings. To the right of these gauges is a control panel with a 'SWITCHING' label and several indicator lights.

Bottom section of the instrument panel with various indicator lights and labels: 'AIR PRESS', 'AIR FUEL', 'AIR TEMP', 'AIR FLOW', 'AIR FUEL', 'AIR TEMP', 'AIR FLOW', 'AIR PRESS', 'AIR FUEL', 'AIR TEMP', 'AIR FLOW', 'AIR PRESS', 'AIR FUEL', 'AIR TEMP', 'AIR FLOW'.

# Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

			*								
		<b>1983</b>	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974
<b>Verkehrsleistungen</b>											
Flugstunden		<b>143 091</b>	145 557	143 149	144 637	139 362	139 341	134 760	130 990	126 563	119 950
Angebote tkm	in Mio	<b>2 794.6</b>	2 647.1	2 555.9	2 512.0	2 315.0	2 335.0	2 190.3	2 088.3	1 961.6	1 757.8
Ausgelastete tkm	in Mio	<b>1 781.7</b>	1 657.4	1 533.1	1 428.2	1 364.2	1 351.3	1 223.9	1 131.4	1 008.0	939.4
Ausgelastete Passagier-tkm	in Mio	<b>1 199.1</b>	1 157.4	1 042.8	974.7	928.8	920.6	844.6	784.9	697.2	642.9
Ausgelastete Fracht-tkm	in Mio	<b>540.4</b>	461.7	453.7	421.9	408.1	403.4	352.3	321.7	288.1	273.6
Ausgelastete Post-tkm	in Mio	<b>42.2</b>	38.3	36.6	31.6	27.3	27.2	27.1	24.8	22.7	22.9
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	in %	<b>63.8</b>	62.7	60.0	56.9	59.0	58.1	56.0	54.3	51.9	53.5
Nutzschwelle <sup>1</sup>	in %	<b>63.8</b>	64.1	60.6	58.3	58.5	57.3	52.2	53.1	52.5	52.3
Flugbetriebskosten je angebotenen tkm	in Fr.	<b>1.03</b>	1.07	1.05	-.93	-.83	-.75	-.82	-.81	-.83	-.86
Sitzplatzbelegung	in %	<b>63.7</b>	63.3	65.4	62.1	63.5	62.5	60.7	59.3	55.0	56.1
<b>Personalbestand</b> Ende Jahr ohne Lehrlinge		<b>16 147</b>	15 997	15 494	15 356	15 009	14 777	14 129	13 739	13 766	14 046
	Teilzeitbeschäftigte: stundenweise Erfassung				als Halbe mitgezählt						
<b>Erträge und Kosten</b> in Mio Fr.											
Verkehrserträge		<b>2 976.2</b>	2 878.2	2 760.2	2 367.3	1 989.6	1 835.3	1 983.6	1 758.9	1 623.0	1 588.1
Diverse Erträge		<b>718.0</b>	661.9	629.7	532.5	500.4	463.4	452.7	424.8	381.4	361.9
Gesamterträge		<b>3 694.2</b>	3 540.1	3 389.9	2 899.8	2 490.0	2 298.7	2 436.3	2 183.7	2 004.7	1 950.0
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)		<b>3 362.9</b>	3 282.6	3 127.6	2 697.5	2 260.6	2 054.3	2 128.4	1 926.8	1 809.1	1 730.1
Bruttoergebnis		<b>331.3</b>	257.5	262.3	202.3	229.4	244.4	307.9	256.9	195.3	219.9
Abschreibungen	ordentliche	<b>250</b>	219	183	158	151	165	181	181	170	150
	ausserordentliche	<b>25</b>	219.0	25	208.0	28	179.0	30	32	213.0	27
<b>Reinergebnis</b>		<b>56.3</b>	38.5	54.3	44.3	50.4	49.4	51.9	43.9	25.3	42.9
<b>Bilanz per 31. Dezember</b> (nach Gewinnverteilung)											
Bilanzsumme	in Mio Fr.	<b>3 814.0</b>	3 582.8	3 089.8	2 743.8	2 544.9	2 381.4	2 432.7	2 264.8	2 287.9	2 088.5
<b>Aktiven</b>											
Anlagevermögen		<b>2 116.4</b>	1 646.8	1 367.3	1 067.5	837.8	877.8	946.3	1 058.8	1 216.4	1 050.9
Umlaufvermögen		<b>1 697.6</b>	1 936.0	1 722.5	1 676.3	1 707.1	1 503.6	1 486.4	1 206.0	1 071.5	1 037.6
<b>Passiven</b>											
Aktienkapital		<b>506.7</b>	506.7	506.7	448.5	448.5	448.5	448.5	422.1	422.1	422.1
Reserven		<b>270.0</b>	257.0	238.0	218.0	213.0	194.0	179.0	163.0	151.0	148.0
Fremdkapital		<b>2 803.3</b>	2 603.9	2 159.0	1 901.9	1 717.7	1 588.0	1 666.1	1 562.1	1 620.0	1 435.9
Rückstellungen		<b>229.4</b>	211.6	182.0	171.5	159.8	145.3	133.8	112.8	90.1	77.5
Gewinnvortrag		<b>4.6</b>	3.6	4.1	3.9	5.9	5.6	5.3	4.8	4.7	5.0
<b>Kennziffern je Aktie</b>											
Reingewinn je Aktie	in Fr. <sup>2</sup>	<b>41.45</b>	28.43	41.22	38.24	43.56	43.38	46.05	38.95	22.45	38.04
Dividende je Aktie	in Fr. <sup>2</sup>	<b>35.—</b>	25.—	35.—	35.—	35.—	35.—	35.—	30.—	20.—	30.—
Selbstfinanzierung je Aktie <sup>3</sup> (vor Gewinnverteilung)	in Fr.	<b>280.—</b>	218.—	218.—	188.—	217.—	236.—	307.—	254.—	186.—	211.—
Eigenkapital je Aktie	in Fr.	<b>552.—</b>	542.—	539.—	542.—	539.—	525.—	513.—	493.—	486.—	480.—

<sup>1</sup> Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist

<sup>2</sup> Vorbehältlich Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates

<sup>3</sup> Ohne Agio-Einzahlungen

\* Änderung der statistischen Zuladungen (siehe Erklärungen Seite 6)



## Die Swissair im Wettbewerb

Bei der Swissair haben 1983 gegenüber dem Vorjahr die Verkehrszahlen deutlich zugenommen. Diese erfreuliche Entwicklung hat natürlich zum günstigen Jahresergebnis massgebend beigetragen. Mit einer einzigen Ausnahme trifft sie auf dem gesamten Streckennetz der Swissair, sowohl im Passagier- als auch im Frachtverkehr, zu. Die - allerdings wichtige - Ausnahme ist der Passagierverkehr in Europa. Hier hat unter anderem die von verschiedenen europäischen Partnergesellschaften bei der Einführung unserer Airbus-A-310-Flugzeuge geforderte Reduktion von Frequenzen der Swissair auf die Passagierzahlen gedrückt. Besonders ausgeprägt war diese Entwicklung in Frankreich.

Etwas gedämpfter als der ermutigende Verkehrszuwachs fiel aber die Zunahme der Erträge aus. Wiederum haben zwei wichtige Faktoren unsere Gesamterträge negativ beeinflusst: Einerseits die in Relation zum Schweizerfranken sinkenden Wechselkurse der für uns wichtigen ausländischen Währungen - mit Ausnahme des US-Dollars -, andererseits die weiter anhaltende Verschlechterung der Verkehrszusammensetzung. Der Anteil an zu Spezialtarifen reisenden Passagieren hat auch 1983 zugenommen, und der Anteil der zum vollen Normaltarif reisenden Geschäftsleute ist entsprechend gesunken.

Die Swissair ist immer bestrebt, Gestaltung und Qualität ihrer Dienstleistungen nicht nur auf dem einmal erreichten hohen Niveau zu halten, sondern auch weiter zu verbessern. «Qualität der Dienstleistungen» bedeutet in der Geschäftspolitik der Swissair auch Eingehen auf die differenzierten Bedürfnisse der

Kundschaft. In Bestätigung dieser Politik haben wir uns im Herbst 1983 entschieden, vom Frühjahr 1984 an in sämtlichen Flugzeugen der Swissair weltweit drei Klassen zu führen.

Rückblickend dürfen wir sagen, dass das bisherige Zweiklassenkon-

zept unseren Anforderungen in bezug auf Qualität und Zuverlässigkeit durchaus genügt hat. Es war über Jahre hinweg wirtschaftlich tragfähig, was unter anderem auch in den Ergebnissen des Berichtsjahres zum Ausdruck kommt. Die Bestrebungen unserer Konkurrenz zur Einführung von separaten Klassen für

Vollzahler gaben uns zunächst wenig Anlass zu Besorgnis.

In der Zwischenzeit hat sich im internationalen Luftverkehr einiges geändert. Der verschärfte Kampf um den allgemein schrumpfenden Anteil an «Vollzahlern» hat sämtliche namhaften Konkurrenten zur Verbesserung

### Swissair-Destinationen

Total 100 Städte in 67 Ländern

<i>Ägypten</i>	Kairo	<i>Grossbritannien</i>	Manchester	<i>Saudi-Arabien</i>	Dhahran
<i>Algerien</i>	Annaba	<i>Hong Kong</i>	Hong Kong		Jeddah
	Algier	<i>Indien</i>	Bombay		Riyadh
	Oran	<i>Indonesien</i>	Jakarta	<i>Schweden</i>	Stockholm
<i>Argentinien</i>	Buenos Aires	<i>Irak</i>	Bagdad	<i>Schweiz</i>	Basel
<i>Belgien</i>	Brüssel	<i>Iran</i>	Teheran		Genf
<i>Brasilien</i>	Rio de Janeiro	<i>Irland</i>	Dublin		Zürich
	São Paulo	<i>Israel</i>	Tel Aviv	<i>Senegal</i>	Dakar
<i>Bulgarien</i>	Sofia	<i>Italien</i>	Genua	<i>Singapur</i>	Singapur
<i>Chile</i>	Santiago de Chile		Mailand	<i>Spanien</i>	Barcelona
<i>China</i>	Peking	<i>Japan</i>	Rom		Madrid
<i>Dänemark</i>	Kopenhagen	<i>Jordanien</i>	Tokyo		Malaga
<i>Bundesrepublik Deutschland</i>	Köln/Bonn	<i>Jugoslawien</i>	Amman	<i>Sri Lanka</i>	Palma
	Düsseldorf		Belgrad	<i>Sudan</i>	Kolombo
	Frankfurt	<i>Kamerun</i>	Zagreb	<i>Republik Südafrika</i>	Johannesburg
<i>Elfenbeinküste</i>	Hamburg	<i>Kanada</i>	Douala	<i>Syrien</i>	Damaskus
<i>Finnland</i>	Hannover		Montreal	<i>Tansania</i>	Dar Es Salaam
<i>Frankreich</i>	München	<i>Kenia</i>	Toronto	<i>Thailand</i>	Bangkok
	Nürnberg	<i>Kuwait</i>	Nairobi	<i>Tschechoslowakei</i>	Prag
	Stuttgart	<i>Libanon</i>	Kuwait	<i>Tunesien</i>	Tunis
	Abidjan	<i>Liberia</i>	Beirut	<i>Türkei</i>	Istanbul
	Helsinki	<i>Libyen</i>	Monrovia	<i>UdSSR</i>	Moskau
	Marseille	<i>Libyen</i>	Tripoli	<i>Ungarn</i>	Budapest
	Nizza	<i>Marokko</i>	Casablanca	<i>USA</i>	Boston
	Paris	<i>Niederlande</i>	Amsterdam		Chicago
<i>Gabun</i>	Toulouse	<i>Nigeria</i>	Lagos		New York
<i>Ghana</i>	Libreville	<i>Norwegen</i>	Oslo	<i>Vereinigte Arabische Emirate</i>	Abu Dhabi
<i>Griechenland</i>	Accra	<i>Österreich</i>	Linz		Dubai
	Athen		Salzburg	<i>Republik Zaire</i>	Kinshasa
	Thessaloniki	<i>Pakistan</i>	Wien	<i>Zimbabwe</i>	Harare
<i>Grossbritannien</i>	Glasgow (Fracht)	<i>Philippinen</i>	Karachi	<i>Zypern</i>	Larnaca
	London	<i>Polen</i>	Manila		
		<i>Portugal</i>	Warschau		
			Lissabon		
		<i>Rumänien</i>	Oporto		
			Bukarest		

von Reisekomfort und Servicekonzept in den neuen «Zwischenklassen» in einem Masse veranlasst, dem wir trotz Verbesserung der Qualität in unserer Economy-Klasse nicht überall nachkommen konnten.

Besonders auf den Langstrecken hat sich bei vielen Fluggesellschaften das neue Dreiklassenkonzept mit einer Ersten, einer Business- und einer Economy-Klasse stärker durchgesetzt als erwartet. Und im Kurzstreckensektor, namentlich in Europa, ist die Mehrzahl der Gesellschaften dazu übergegangen, die meist kleine Erste Klasse durch eine grössere Business-Klasse zu ersetzen. Die Business-Klasse darf nun auf Langstrecken und auch in Europa als etabliert angesehen werden.

Die optimale Deckung der typischen Bedürfnisse der Geschäftsreisenden und damit die Sicherstellung unseres Anteils an diesem Markt führte deshalb zur Einführung einer Zwischenklasse, die den neu geweckten Ansprüchen der Geschäftskundschaft Rechnung trägt.

Die Swissair hat im Berichtsjahr auf den Langstreckenflugzeugen Boeing 747 und DC-10 die ganze Erste Klasse mit neuen, «Slumberette» genannten Sitzen ausgestattet, die den Reisekomfort erheblich verbessern. Diese neuen Sitze bieten nebst grosser Ellbogenfreiheit auch viel Platz für die Beine, und der Passagier kann die Rückenlehne und die Beinstütze stufenlos verstellen.

Auf dem Tarifgebiet bereiten nach wie vor die Unterbietungspraktiken Sorge. Sie sind nicht nur Ausdruck von Nachfrageschwäche, sondern auch von zu wenig systematischer Tarifkontrolle in einzelnen Län-

dern. Das im Rahmen der IATA angestrebte «Fair Deal Monitoring»-Programm zur Eindämmung von Tarifunterbietungen hat bis jetzt nur punktuelle Erfolge erbracht.

Wie schon in den Vorjahren fand auch 1983 eine weitere Ausbreitung von protektionistischen Tarifbestimmungen statt. Diese Massnahmen zielen darauf ab, den Umsteigeverkehr auch über die Schweiz bewusst auszuschliessen. Sie treffen die Swissair besonders hart. Bedauerlich ist, dass auch leistungsstarke Fluggesellschaften immer mehr zu solchen Massnahmen greifen, um auf diese Weise ihre Verkehrsanteile zu sichern.

Seit bald 20 Jahren verkauft die Swissair ihren Kunden Flugabonnemente im schweizerischen Binnenverkehr. Bisher fand sich aber keine ausländische Fluggesellschaft bereit, dieses Konzept auf den internationalen Verkehr auszudehnen. Hier ist nun im Herbst 1983 ein Durchbruch erfolgt. Auf der Strecke zwischen Genf und Paris ist versuchsweise, nicht zuletzt wegen der Einführung der französischen Trains à Grande Vitesse, zusammen mit Air France ein Flugabonnement eingeführt worden, das dem Inhaber und seiner Familie auf den Tarifen in der Economy-Klasse einen Rabatt bis zu 30% gewährt.

Für die Einführung neuer Flugzeuge mit grösserer Kapazität müssen in den meisten Staaten die Luftfahrtabkommen geändert werden. Mit der Unterstützung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt konnten für die Einführung der Boeing 747 1984 im Fernen Osten tragbare Lösungen gefunden werden. Mehr Schwierigkeiten bot uns im Berichtsjahr in ver-

kehrsrechtlicher Hinsicht die Einführung der neuen A-310-Flugzeuge in Europa. Sie können bedeutend mehr Passagiere transportieren als die verschiedenen DC-9-Flugzeuge. Diesen Kapazitätssprung haben nun verschiedene Partnerfluggesellschaften nicht akzeptiert, und wir mussten einige Kurse – insbesondere nach Frankfurt und Paris – abbauen und die Bedienung von Ankara sogar einstellen.

Auf vielen Strecken hat die Swissair einen umfangreicheren Verkehrsanteil als die Partnergesellschaft. Dies bereitet uns zunehmend Schwierigkeiten. So haben beispielsweise die Vereinigten Staaten Verhandlungen mit der Schweiz in die Wege geleitet, um den amerikanischen Fluggesellschaften durch grössere Preisflexibilität wieder einen höheren Marktanteil zu verschaffen. Die bereits im Berichtsjahr begonnenen Konsultationen werden 1984 weitergeführt, wobei es auch um die Erlangung zusätzlicher Verkehrsrechte für die Swissair in den Südstaaten der USA geht.

Wie bereits erwähnt, hat die Swissair 1983 Riyadh und Toulouse neu in ihr Streckennetz aufgenommen und fliegt Ankara nicht mehr an. Sodann hat die Swissair verschiedene Frequenzen im Mittleren und Fernen Osten reduziert. Dennoch ergab sich insgesamt, dank dem Einsatz grösserer Flugzeuge, gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung der angebotenen Tonnenkilometer um 5.6%. Erfreulich ist, dass die Nachfrage dieser Erhöhung der angebotenen Leistung nicht nur zu folgen vermochte, sondern sie sogar mit gesamthaft +7.5% übertraf.

In Europa wurde das Angebot, in Tonnenkilometern ausgedrückt, ge-

genüber dem Vorjahr um 0.9% reduziert. Mit gesamthaft –1.3% ist die Nachfrage aber noch stärker gesunken. Abgenommen haben aber nur die Passagen, und zwar um 1.9%, während bei der Fracht eine Zunahme um 1.9% verzeichnet wurde. Das finanzielle Ergebnis für das Verkehrsgebiet Europa hat sich gegenüber 1982 nur unwesentlich verändert; es ist weiterhin unbefriedigend.

Seit April 1983 werden von Zürich aus London, Frankfurt und Paris, und seit Juli London und Paris auch von Genf aus, täglich mit der neuen A 310 bedient. Dieses Flugzeug fliegt auch zweimal pro Woche auf der Strecke Schweiz-Lissabon.

Weiterhin befriedigend sind die Verkehrszahlen im *Mittleren Osten*. Das Angebot wurde gegenüber dem Vorjahr um 6.7% erhöht, und obwohl die Nachfrage nicht ganz Schritt halten konnte, betrug ihre Steigerung immerhin 4.1%. Das finanzielle Ergebnis in diesem Verkehrsgebiet konnte weiter verbessert werden.

Im Mittleren Osten fliegen wir nun mit der A 310 nach Athen, Istanbul und Tel Aviv. Damaskus und Amman werden neu mit DC-9-81-Flugzeugen bedient. Anstelle der ausscheidenden DC-8 werden vermehrt DC-10 nach Kairo, Khartoum und Bagdad eingesetzt. Drei Wochenkurse führt die Swissair nun nach Saloniki im Sommer und nach Abu Dhabi während des ganzen Jahres. Wegen der kriegerischen Ereignisse musste die Bedienung von Beirut im Berichtsjahr eingestellt werden.

Im Verkehrsgebiet *Afrika* verzeichneten wir einen Verkehrszuwachs um 7.1%, bei einer Angebotssteigerung



um 5.7%. Auch hier konnte das finanzielle Ergebnis weiter verbessert werden.

Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit fliegt die Swissair seit November 1983 nur noch mit elf wöchentlichen Kursen in den *Fernen Osten*. Das Angebot verringerte sich damit um 0.1%, die Nachfrage dagegen konnte um 7.1% gesteigert werden. Gegenüber 1982 wurden in diesem Verkehrsgebiet in Tonnenkilometern ausgedrückt 9.9% mehr Fracht befördert und 5.7% mehr Passagen verkauft. Das finanzielle Ergebnis ist weiterhin unbefriedigend, hat sich aber gegenüber dem Vorjahr merklich verbessert.

Wegen der Aufnahme der «non-stop»-Kurse zwischen der Schweiz und Rio de Janeiro und der damit verbundenen Verringerung der Frachttransportkapazität hat sich im Verkehr mit *Lateinamerika* das Angebot um 2.2% reduziert. Die Nachfrage fiel um 1.4% geringer aus als im Vorjahr. Auch hier hat sich das finanzielle Ergebnis gegenüber dem Vorjahr verbessert. Es bleibt jedoch negativ.

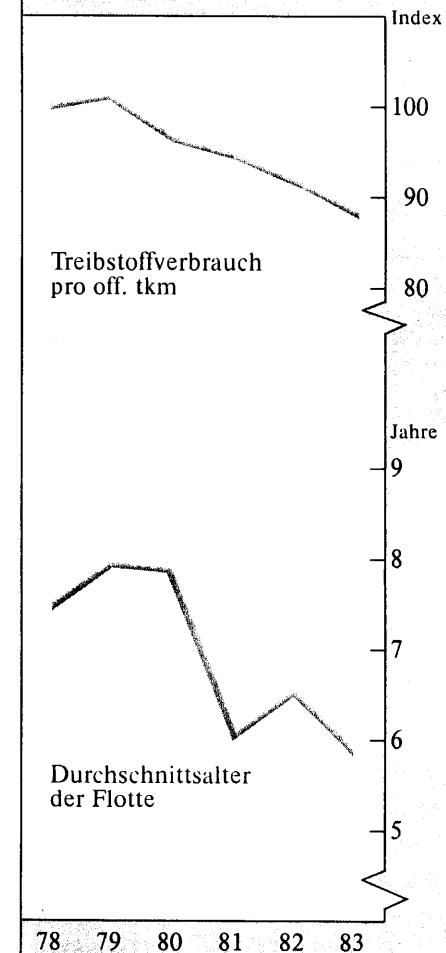
Erfreulich entwickelte sich der Verkehr zwischen der Schweiz und *Nordamerika*. Der Steigerung des Angebots um 15.9% entsprach die Nachfrage mit einer Zunahme um 15.8%. Seit Dezember 1983 fliegt die Swissair mit vier neuen Boeing 747-357 (mit gestrecktem Oberdeck) über den Nordatlantik nach den USA und neuerdings einmal pro Woche nach Kanada. Eines dieser vier Flugzeuge wird in der «Kombi-Version» eingesetzt; es kann neben der beträchtlichen Frachttransportkapazität der 747-Flugzeuge zusätzlich sechs grosse Paletten oder Con-

tainer befördern. Das finanzielle Ergebnis im Verkehrsgebiet Nordatlantik hat sich gegenüber dem Vorjahr weiter verbessert.

Im Berichtsjahr hat die Swissair ihre Auslandorganisation gestrafft. Die Zahl der Regionalvertretungen wurde von zehn auf acht reduziert, mit entsprechenden personellen Umbesetzungen. Ende 1983 war die Swissair im Ausland in 195 Städten von insgesamt 73 Ländern mit Verkaufsbüros vertreten.

Eines der Hauptziele unserer weltweit tätigen Verkaufsorganisation ist die rasche Anpassung an die lokalen Marktgegebenheiten. Dafür ist eine fortlaufende Ausrüstung unserer Vertretungen mit Geräten der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) unerlässlich. So wurden auch im Berichtsjahr in verschiedenen Vertretungen neue EDV-Mittel für die Automatisierung und Rationalisierung der Arbeitsabläufe bei der Bearbeitung von Tour- und Gruppenreisen getestet und neu eingesetzt. Die laufenden Erweiterungen im Bereich Automation der Reservation, der Flugscheinausgabe, aber auch der Verkaufsorganisation sowohl auf der Passagen- wie auch auf der Frachtseite erfüllen die Wünsche für eine noch bessere Betreuung unserer Kundschaft und helfen uns auch, die Produktivität weiter zu steigern.

**Treibstoffverbrauch und Flottenalter 1978-1983**



## Der Betrieb

Im Berichtsjahr wickelte sich der Flugbetrieb ohne nennenswerte Zwischenfälle ab. 1983 stiessen zwei neue Flugzeugtypen zur Swissair-Flotte, nämlich vier Boeing 747-357 mit gestrecktem Oberdeck und vier Airbus A 310. Während die neue 747 in technologischer Hinsicht eine Weiterentwicklung der ausscheidenden älteren Modelle darstellt, weist die neue A 310 vor allem im Cockpit eine vollständig neue Technologie auf. An die Stelle der herkömmlichen elektromechanischen Flug- und Navigationsinstrumente sind zum grossen Teil Bildröhren mit elektronischer Darstellung getreten. Diese bieten gegenüber den bisherigen Instrumenten wesentliche Vorteile. Sie sind zuverlässiger und billiger im Unterhalt. Jeder der sechs Bildschirme im Cockpit kann alle gewünschten Anzeigen liefern. Der auf einem der Bildschirme dargestellte Flugweg sowie die Überlagerung des Wetterradarbildes geben der Besatzung einen umfassenden Überblick über die einzelnen

Phasen des Flugablaufes. Diese elektronischen Neuerungen tragen, neben der Einsparung von Brennstoff, namhaft zur Erleichterung der Arbeit der Besatzungen bei.

Leider liessen sich im Berichtsjahr Allwetterlandungen mit den neuen A310- und Boeing-747-Flugzeugen noch nicht realisieren. Einerseits waren die technischen Voraussetzungen beim Flugzeug noch nicht vorhanden, andererseits fehlten durch die verzögerte Ablieferung der Flugzeug-simulatoren Möglichkeiten für das Training der Besatzungen. Landungen unter den Sichtbedingungen der ICAO-Kategorie III A - Entscheidungshöhe je nach Flugzeugtyp zwischen 5 m und 15 m und Pisten-sichtwerte von nur noch 150 m bis 200 m - waren daher im Berichtsjahr für den Flugbetrieb noch nicht zugelassen. Die Bewilligung für Allwetterlandungen mit den A 310 ist inzwischen eingetroffen, mit der entsprechenden Bewilligung für die Boeing 747 ist im weiteren Verlauf des Jahres zu rechnen.

Mit den bereits heute für Landungen unter Kategorie III A zugelassenen Flugzeugen der Swissair - den DC-9-81 und den DC-10 - konnten auch 1983 einer beachtlichen Anzahl Passagiere wetterbedingte Verzögerungen oder sogar Ausweichlandungen erspart werden. Wie schon in Basel und Zürich sind nun auch auf dem Flughafen von Genf-Cointrin Allwetterlandungen zugelassen. Auch aus diesem Grunde konnte die Swissair die Pünktlichkeit weiter steigern. 1983 erreichten 85.4% der Flüge (im Vorjahr 83.6%) ihr Ziel pünktlich.

1983 wurden unsere letzten vier DC-8 veräussert. Zwei dieser Flug-

zeuge haben die Swissair-Flotte bereits verlassen, die beiden letzten werden nach Ablauf der Winterflug-planperiode 1983/84 folgen. An die amerikanische Muse Air wurden fünf DC-9-51 verkauft. Die Ablieferung erstreckt sich über die Jahre 1983 bis 1986. Im Berichtsjahr ist ebenfalls die erste DC-10 aus der Flotte ausgeschieden. Sie fliegt nun für die südamerikanische Fluggesellschaft Ecuatoriana.

1983 führte der technische Betrieb der Swissair für Kunden, Partnerflug-gesellschaften und für eigene Bedürfnisse an elf DC-10 und fünf DC-9 Grossüberholungen durch. Über-nahmearbeiten wurden an vier A 310 und Modifikationen an 20 DC-10 und 30 DC-9 ausgeführt. Unsere Motorenwerkstatt führte an 180 DC-9-Triebwerken und erstmals an 13 Grosstriebwerken der A 310- und 747-Flugzeuge Überholungen und Reparaturen durch.

Auf dem Gebiet des Umweltschutzes ist für die Swissair vor allem die Verringerung des Fluglärms von Bedeutung. Mit den neuen A 310 und Boeing 747 hat sie wiederum erwiesenermassen lärmgünstige Flugzeuge in Betrieb genommen. Aber auch diese Flugzeuge sind an vielen Orten betrieblichen Einschränkungen - vor allem Nachtflugrestriktionen - unterworfen. Die Swissair hofft, dass die Behörden weltweit die hohen Investitionen in lärmgünstige Flugzeuge gebührend honorieren und für solche Flugzeuge die erwähnten Einschränkungen zumindest toleranter anwenden werden.

Der im Frühjahr 1983 durchgeführte Ausbau unserer Rechenzentren dient der Weiterentwicklung bestehender beziehungsweise dem Auf-

bau neuer Systeme der elektronischen Datenverarbeitung. So wurden in das computergesteuerte System zur Überwachung des Flugzeug-unterhaltes (Maintenance Control System MCS) neue Abläufe für die Materialbewirtschaftung integriert. Das Automatische Passagen-Abrechnung-System (APAS) wurde erweitert. Eine weitgehend automatisierte Ladeplanung für Grossraumflugzeuge (Advanced Load Planning ALP) wurde im Sommer 1983 in Betrieb genommen. Das Projekt COS-MOS (Computer Supported Management of Flight Operation Systems), das als integriertes Informations- und Steuerungssystem für die Planung und Einsatzüberwachung der Flugzeuge und Besatzungen vorgesehen ist, wird schrittweise realisiert. Mit dem Projekt COMPASS (Computerunterstütztes Personal-Administrations- und Salärabrechnung-System) wird die Swissair ein EDV-System, das über 20 Jahre in Betrieb war, ersetzen. Die Studien für die Steuerung der Flugbetriebsinformationen und für die bessere Planung der Dienstleistungen auf den Flughäfen Zürich und Genf konkretisieren sich im Projekt SAPHIR (Swiss Airport Handling and Information System).

### Die Swissair-Flotte (Stand Ende 1983)

Flugzeugtyp	Anzahl Flugzeuge	Bestellte Flugzeuge (Ablieferungsjahre)
Boeing 747-257	1	-
Boeing 747-357	4	1 (87)
DC-10-30	8	-
DC-10-30 ER	4	-
DC-8-62	2	-
DC-9-81	14	-
DC-9-51	9	-
DC-9-33 F	1	-
DC-9-32	5	-
A 310-220	4	2 (84-87)
A 310-320	-	4 (86-87)

## DC-9-81

Hersteller:  
McDonnell Douglas Corporation,  
Long Beach (USA)

Spannweite: 32,86 m  
Länge: 45,08 m  
Höhe: 8,93 m

Triebwerke:  
2 Pratt & Whitney JT8D-209  
Max. Standschub:  
2×82 kN (8400 kg)

Reisegeschwindigkeit:  
730–800 km/h  
Reichweite (max. Pax-Nutzlast):  
2370 km  
Max. Startgewicht: 63 500 kg  
Passagiere: 129  
Besatzung Cockpit/Kabine: 2/4

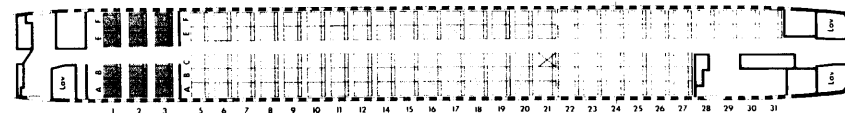
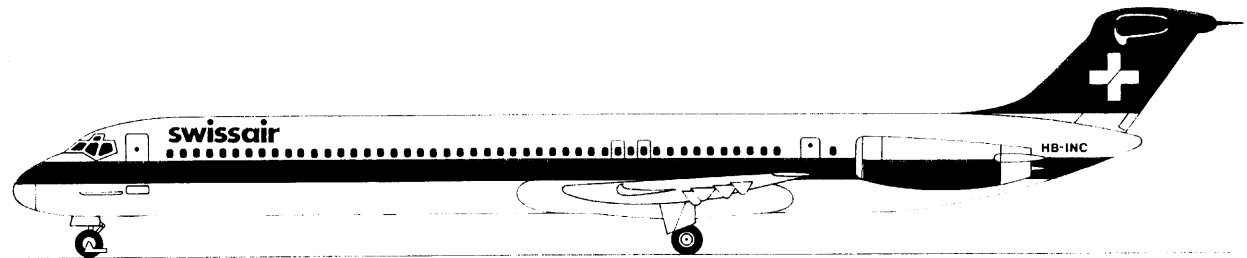
## Airbus A 310-221

Hersteller:  
Airbus Industrie Toulouse (F)

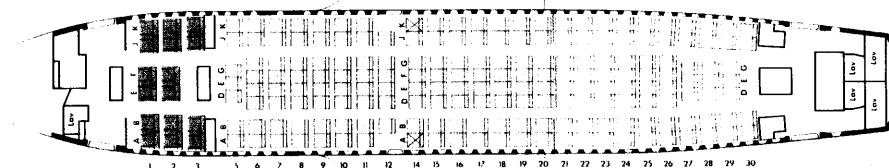
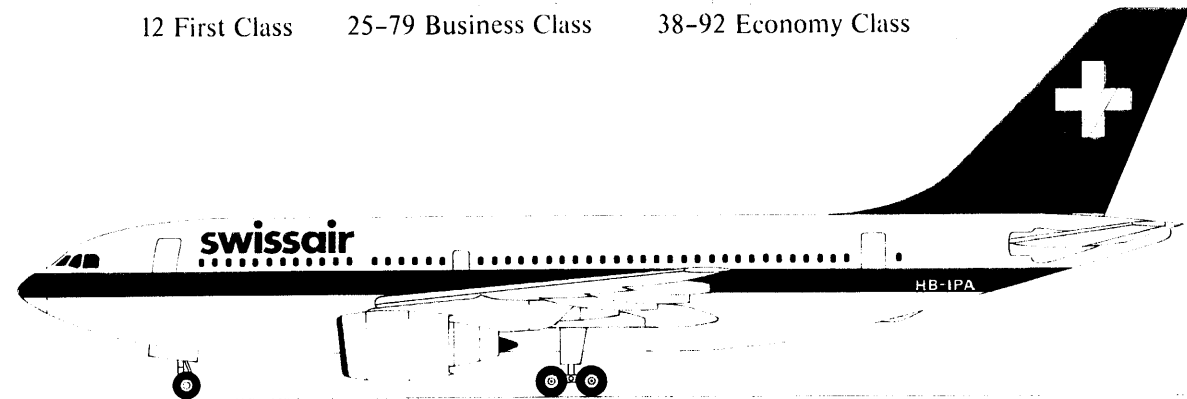
Spannweite: 43,90 m  
Länge: 46,67 m  
Höhe: 15,81 m

Triebwerke:  
2 Pratt & Whitney JT9D-7R4D1  
Max. Standschub:  
2×214 kN (21 770 kg)

Reisegeschwindigkeit:  
750–850 km/h  
Reichweite (max. Pax-Nutzlast):  
4780 km  
Max. Startgewicht: 132 000 kg  
Passagiere: 204  
Besatzung Cockpit/Kabine: 2/8



12 First Class    25–79 Business Class    38–92 Economy Class



16 First Class    39–115 Business Class    73–149 Economy Class

## DC-10-30

Hersteller:  
McDonnell Douglas Corporation,  
Long Beach (USA)

Spannweite: 50,39 m  
Länge: 55,35 m  
Höhe: 17,70 m

Triebwerke:  
3 General Electric CF6-50C  
Max. Standschub:  
3×227 kN (23 133 kg)

Reisegeschwindigkeit:  
Mach 0,82/885 km/h at 10 000 m  
Reichweite (max. Pax-Nutzlast):  
9600 km  
Max. Startgewicht: 251 700 kg

Passagiere: 221  
Besatzung Cockpit/Kabine: 3/11

## Boeing 747-357

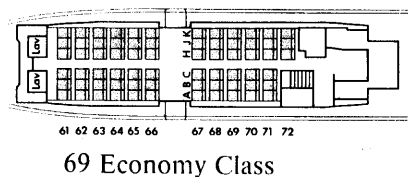
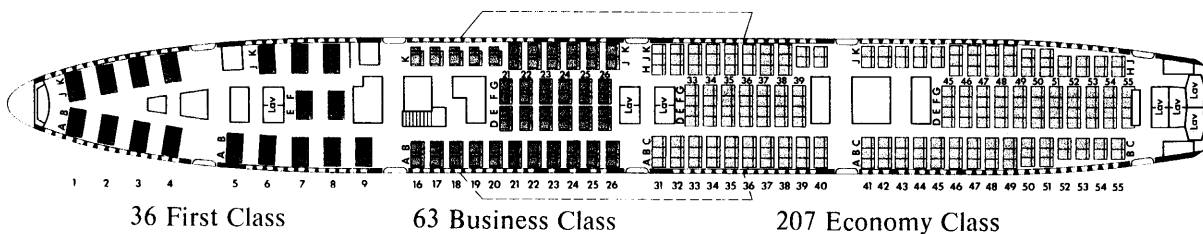
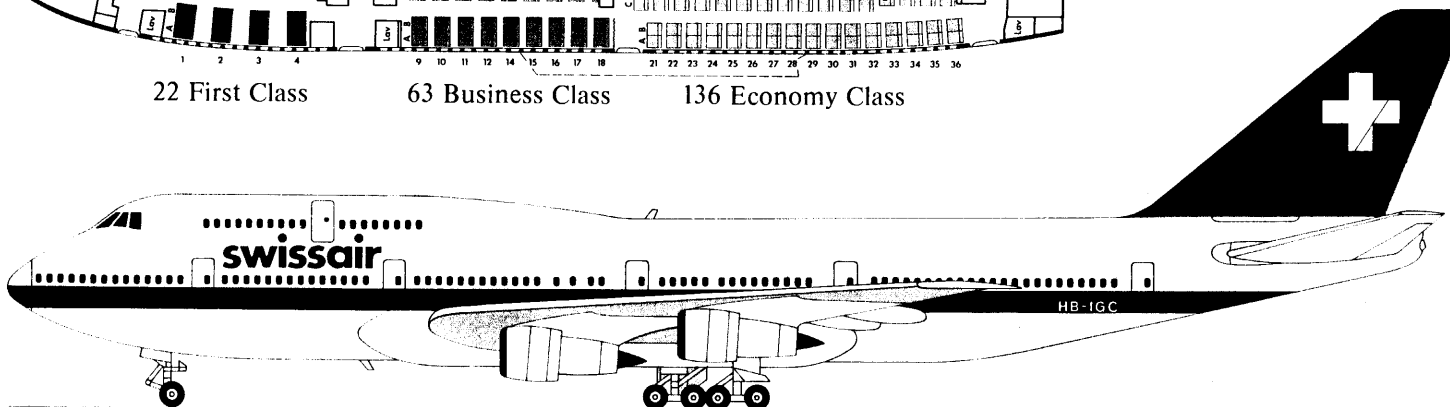
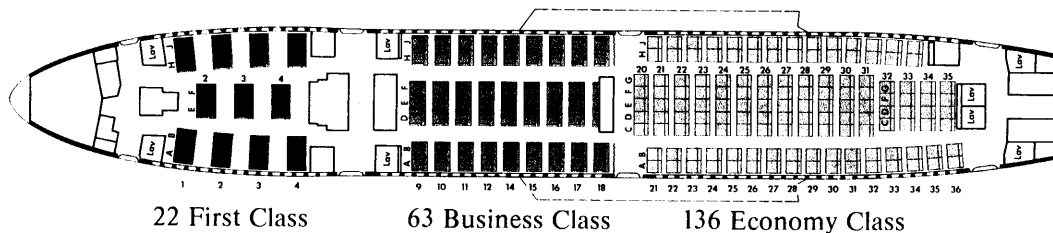
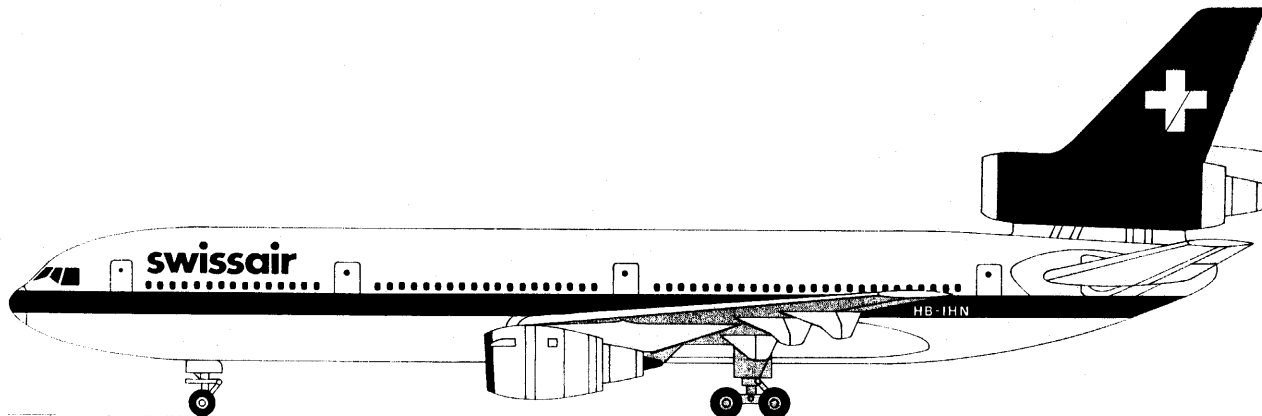
Hersteller:  
The Boeing Company,  
Seattle (USA)

Spannweite: 59,60 m  
Länge: 70,66 m  
Höhe: 19,30 m

Triebwerke:  
4 Pratt & Whitney JT9D-7R4G2  
Max. Standschub:  
4×244 kN (24 834 kg)

Reisegeschwindigkeit:  
Mach 0,84/905 km/h at 10 000 m  
Reichweite (max. Pax-Nutzlast):  
11 170 km  
Max. Startgewicht: 371 950 kg

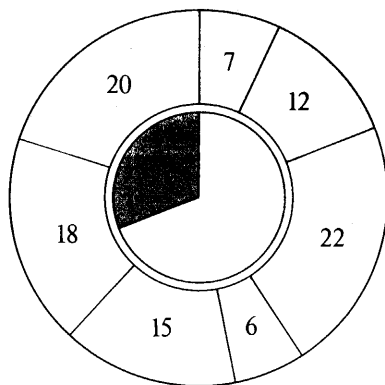
Passagiere: 375  
Besatzung Cockpit/Kabine: 3/17



## Unsere Mitarbeiter

Die Swissair zählte Ende 1983 16 147 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im In- und Ausland. Die Austrittsrate ist 1983 wieder leicht gestiegen und lag im Jahresdurchschnitt bei 7.9% (1982: 7.4%).

**Personalbestand der Swissair Ende 1983**



Fliegendes Personal	7%	1 112	Cockpit
	12%	1 871	Kabine
	19%	2 983	total
Bodenpersonal	22%	3 538	Ausland
	6%	1 071	Catering
	15%	2 420	Station
	18%	2 900	Technik
	20%	3 235	übrige
	81%	13 164	total
Frauen	31%	5 006	
Männer	69%	11 141	
	100%	16 147	total
Lernpersonal		380	

Wie üblich fanden auf Ende des Jahres Salärverhandlungen mit den Personalverbänden statt. Sie führten mit den meisten Verbänden zu Vereinbarungen über die Ausrichtung des vollen Teuerungsausgleichs und über punktuelle Verbesserungen. Zudem richtet die Swissair eine einmalige Zulage als Erfolgsanteil der Mitarbeiter am günstigen Jahresergebnis aus. Der Verwaltungsrat dankt an dieser Stelle den beteiligten Verbänden für das gezeigte Verständnis und für die Bereitschaft, in einem zunehmend schwierigen Umfeld vernünftige Lösungen zu finden.

Das Vermögen der Vorsorgeeinrichtungen der Swissair, die sich aus vier Pensionskassen zusammensetzen, überschritt Anfang 1983 erstmals die Summe von zwei Milliarden Franken. Die Prämien und die Vermögenserträge erreichten rund 280 Millionen Franken.

Für 1983 konnte den Rentenbezüglern der Allgemeinen Pensionskasse und der Kaderversicherung die Teuerung zum Teil ausgeglichen werden, erstmals nach einem abgestuften Modell. Diese Massnahme, die gewiss einem berechtigten Anliegen unserer Rentner entgegenkommt, bedarf in der Zukunft auch bei einer behutsamen Weiterführung einer zusätzlichen Finanzierung.

Auch unsere Pensionskassen sehen sich immer mehr mit dem Problem konfrontiert, dass die Sicherstellung einer auch in Zukunft angemessenen Altersvorsorge einer stetig steigenden Lebenserwartung entsprechen sollte. Werden die gesteckten Ziele über den Umfang der Altersvorsorge beibehalten, so führt deren Ausrichtung über eine

im Durchschnitt längere Zeit als bisher zu beträchtlichen Mehrkosten.

Wegen Erreichens der Altersgrenze ist Hans Schneider, Präsident des Verwaltungsrates der Swissair Beteiligungen AG, nach 44 Jahren bei der Swissair in den Ruhestand getreten. Nach einer Laufbahn im Finanzdepartement, besonders auf dem Gebiet des Rechnungswesens, wurde Hans Schneider 1964 zum Direktor dieses Departementes befördert und gleichzeitig zum Mitglied der Geschäftsleitung ernannt. 1975 erfolgte die Ernennung zum Generaldirektor, und seinem Bereich wurde noch formell das Departement Tochtergesellschaften zugeordnet, das er bereits seit zwei Jahren betreute. Von 1978 bis 1980 wirkte er als vollamtlicher Stellvertreter des Direktionspräsidenten. Im Januar 1981 folgte seine Wahl zum Verwaltungsratspräsidenten der Swissair Beteiligungen AG. Der Verwaltungsrat dankt Hans Schneider für seine langjährigen Dienste.

Nachfolger von Herrn Schneider im Präsidium der Swissair Beteiligungen AG ist Generaldirektor Dr. Martin Junger. Neben unseren Tochtergesellschaften wird Herr Junger weiterhin den Bereich Planung und Finanzen der Swissair leiten.

Ebenfalls nach einer langen Karriere ist Direktor Dr. Hugo Mayr am 30. Juni 1983 in den Ruhestand getreten. Er trat 1951 in die Swissair ein und leitete viele Jahre unsere Regionalvertretung in Nordamerika. 1974 wurde er an den Hauptsitz berufen und führte im Range eines Direktors das Departement Ausland. 1979 erfolgte die Aufnahme in die Geschäftsleitung als Delegierter des Direktionspräsidenten. In dieser

Funktion stand er auch dem Rechtsdienst und dem Pressedienst der Swissair vor. Der Verwaltungsrat dankt Hugo Mayr für seine mannigfaltigen Dienste.

Im Zusammenhang mit der Pensionierung von Herrn Mayr sind die Stabsstellen Rechtsdienst, Presse und Public Relations, Internationale Beziehungen, Luftverkehrsrechte sowie das Departement «Kooperationsprojekte» in einem neuen Departement «Aussenbeziehungen» zusammengefasst worden. Peter Oes übernahm am 1. Juli 1983 die Leitung dieses Departementes, zusammen mit der Aufgabe «Delegierter des Direktionspräsidenten».

Nachfolger von Herrn Oes als Chef des Departementes Ausland wurde Kurt Schmid (bisher Chef der Region Europa Süd) unter gleichzeitiger Beförderung zum Direktor.

## Tochtergesellschaften und Beteiligungen

Der Geschäftsverlauf des Jahres 1983 der drei Tochtergesellschaften der Swissair ist nachstehend zusammengefasst, wobei zu beachten ist, dass sich die finanziellen Ergebnisse des Berichtsjahres bei der Swissair erst in der Rechnung des Jahres 1984 auswirken. Diese drei Aktiengesellschaften erstellen im übrigen selber Jahresberichte an ihre Aktionäre.

### Balair

Die Balair schliesst das Jahr 1983 mit einem guten finanziellen Ergebnis ab. Obschon die Produktion gegenüber dem Vorjahr um 5% verringert wurde, haben die Erträge dank Mehreinnahmen aus dem Kurzstreckenverkehr und den Nebenleistungen leicht zugenommen. Aufgrund von Sparmassnahmen und dem im Berichtsjahr günstigen Niveau der Treibstoffpreise erhöhte sich der Aufwand nur unwesentlich. Die währungsbedingte Treibstoffsteuerung konnte teilweise durch Dollarterminkäufe wettgemacht werden.

Die heute in der Luftverkehrsindustrie herrschende Überkapazität drückt weiterhin auch auf die Erträge von Bedarfsluftverkehrsgesellschaften, vorab in deren Langstreckenbereich. 1983 hat die Balair deshalb diese Verkehrssparte weiter gestrafft. Zum Teil hat sich der Langstreckenverkehr auch wegen politischer Ereignisse verringert. So haben die Unruhen in Sri Lanka neben der zeitweisen Einstellung der Bedienung auch einen substantiellen Einnahmefall bewirkt.

Die Verstärkung des Angebots auf den rentablen Kurzstrecken hat sich

auf das finanzielle Resultat günstig ausgewirkt. Im Berichtsjahr konnte die Balair das Angebot ihrer beliebten Städteflüge weiter steigern. Zudem ist es ihr gelungen, den Einsatz ihrer Flugzeuge zu verbessern, indem der Beginn von Reiseflügen von den Wochenenden vermehrt in die Mitte der Woche verschoben werden konnte.

### CTA

Das Resultat der CTA für das Jahr 1983 darf als erfreulich bezeichnet werden. Die Gründe dafür sind, neben günstigen Treibstoffpreisen, zusätzliche Sparmassnahmen, ein erhöhter Ertrag aus dem regelmässigen Bedarfsverkehr, Mehreinnahmen hauptsächlich aus Nebenleistungen und Ad-hoc-Flügen sowie ein leicht reduzierter Personalbestand.

Während sich die Zahl der kommerziellen Flüge um 10% verminderte, stieg die Anzahl Flugstunden aufgrund einer erhöhten durchschnittlichen Flugdauer um 2%. Die Anzahl der beförderten Etappenpassagiere sank um 4%.

Die CTA ist ausschliesslich im Kurzstreckenverkehr tätig und bedient rund 35 Destinationen, vor allem in England, Spanien, auf den griechischen Inseln und in Nordafrika.

Die Flotte besteht aus vier Super-*Caravelle* SE-210.10R. Für die Hauptsaison Mai bis November 1983 wurde sie jedoch um eine fünfte, gemietete Einheit erweitert. Diese zusätzliche Maschine ermöglichte vor allem die Erhöhung der Ad-hoc-Flüge.

### Swissair Beteiligungen AG

Im dritten Geschäftsjahr seit ihrer Neustrukturierung erbrachte die Swissair Beteiligungen AG einen erneut höheren Bruttogewinn. Die weitere Bereinigung des Beteiligungsportefeuilles bringt aber zusätzliche Bewertungskorrekturen mit sich, weshalb auf die Ausschüttung einer Dividende verzichtet wird.

Wiederum wurden einige kleinere Beteiligungen abgestossen, andere hingegen kamen mit dem Ausbau der Diversifikation hinzu (vergleiche Liste S. 30). Nestlé AG, unser Partner beim Aufbau der «Swissôtel»-Hotelkette, hat die Hälfte unserer Beteiligung an der Eigentümergesellschaft des Hotels Drake in New York übernommen. Grössere neue Vorhaben auf dem Hotelsektor wurden im Berichtsjahr zwar beschlossen, sind aber noch nicht zur Ausführung gelangt.

Erfolgsrechnung und Bilanz der Swissair Beteiligungen AG sind auf Seite 31 dargestellt. Dazu ergeben sich folgende Bemerkungen:

Die beiden grossen Immobilieninvestitionen in das Hotel Drake (New York) und das Hilton Center (Wien) blieben auch im Jahre 1983 für die Swissair Beteiligungen AG ohne Dividendenertrag.

Die Dividendeneingänge 1983 bei der Swissair Beteiligungen AG haben erheblich zugenommen, hauptsächlich wegen der höheren Dividende der S.A. des Hôtels Président. Der Rückgang von Zinserträgen und Finanzkosten zeigt, dass über das ganze Berichtsjahr weniger verzinliche Darlehen an Beteili-

gungsgesellschaften und Dritte gewährt wurden, womit auch die Verschuldung der Swissair Beteiligungen AG abgenommen hat.

In den «übrigen Erträgen» des Vorjahres sind bedeutend mehr Buchgewinne enthalten als im Berichtsjahr; daraus erklärt sich der Rückgang dieses Erfolgspostens.

Bei den folgenden Angaben ist in Erinnerung zu rufen, dass die Ergebnisse der Beteiligungsgesellschaften von 1983 bei der Swissair Beteiligungen AG erst 1984 wirksam werden.

Die Swissair Nestlé Hotel AG hat ihren Firmennamen in *Swissair Nestlé «Swissôtel AG»* geändert. Die von ihr geführten Betriebe hatten sich weiterhin in einem gedrückten Wirtschaftsklima zu behaupten. Belegungseinbussen der Hotels im Frühjahr konnten später ausgeglichen werden. Das Unternehmen erzielt gesamthaft ein gutes Resultat und ist in der Lage, eine Dividende auszurichten.

Das *Hotel Drake* in New York erhöhte seine Belegung, obwohl Mitte des Berichtsjahres Renovationsarbeiten vorgenommen wurden. Im Verlaufe des Jahres 1984 werden die Empfangshalle sowie ein grosser Teil des Restaurationsbereiches vollständig erneuert. Der Abschluss der gesamten Arbeiten ist auf 1986 vorgesehen. Trotz günstigerem Betriebsergebnis ist das Gesamtergebnis noch nicht befriedigend.

Steigende Belegung sowie eine treue Kundschaft haben im *Hotel Président* in Genf zu einem guten Resultat geführt. Es entrichtet wiederum eine Dividende.

Trotz hartem Konkurrenzkampf auf dem Platz Zürich konnte sich das *Hotel International* behaupten; es schüttet die erwartete Dividende aus.

Das *Hotel Bellevue Palace* in Bern, das die *Swissair Nestlé «Swissôtel» AG* im Auftrag des Eigentümers führt, verbesserte bei höherer Belegung sein Betriebsergebnis erneut. Die bauliche Sanierung des Hotels wird in den kommenden Jahren weitergeführt.

Die Holdinggesellschaft der Penta-Hotelkette, die *Penta Hotels N.V.*, kann wiederum eine Dividende bezahlen. Das von ihr neu erworbene Hotel Penta in New York (ehemals Statler Hilton) ist noch von Renovationaufwendungen belastet.

Die *Interconvention AG* kann erneut ein erfreuliches Ergebnis vorweisen. Sie wirkte wiederum an der Organisation von mehreren internationalen Anlässen mit. Dem Hotelreservationssystem *HORIS* waren am Jahresende im In- und Ausland 625 Hotels angeschlossen, gegen 510 Ende 1982.

Die *Prohotel AG* als international tätige Managementgesellschaft für Catering- und Restaurantbetriebe kann über einen guten Geschäftsgang berichten. Alle Sparten ihres Tätigkeitsgebietes brachten über den Erwartungen liegende Resultate. Es konnte ein weiterer Betriebsführungsvertrag für einen Cateringbetrieb im Ausland abgeschlossen werden. Das *Restaurant in Chicago* arbeitete auch unter neuem Konzept und unter amerikanischer Führung sehr unbefriedigend; es wird 1984 aufgegeben.

Die *Avireal AG* mit ihren Hauptaktivitäten auf dem Gebiet der Ar-

chitektur, der Haustechnik und der Liegenschaftenverwaltung (*Uto AG*) konnte einen Gewinn erarbeiten, welcher die Ausschüttung einer über dem Vorjahr liegenden Dividende zulässt. Auch die anderen von der *Avireal* geführten Betriebe der *Swissair-Gruppe* arbeiteten zufriedenstellend. Einzig die Ingenieurunternehmung *Meier & Wirz AG* litt unter ungenügendem Ertragsniveau und schliesst mit einem Verlust ab.

Die beiden Trägergesellschaften des *Hilton Centers*, Wien, verzeichneten einen erfreulichen Geschäftsgang. Der Verlustvortrag aus den Vorjahren konnte vollständig abgebaut werden, und es wird 1984 erstmals eine Dividende ausbezahlt.

Die *Swissair Photo und Vermessungen AG* erbrachte gesamthaft ein gutes Resultat. Die schwache Konjunktur im Sektor der Bodenvermessung in der Schweiz hält weiterhin an. Die übrigen Abteilungen konnten eine hohe Auslastung erzielen. Um die Unternehmung auf eine breitere Basis zu stellen, wurde in Zürich ein Computer Shop für Personal Computers eröffnet.

Die *Swissair Treuhand AG* konnte 1983 ihren Geschäftsgang gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessern.

Die *Reisebüro Kuoni AG* hat ein sehr gutes Jahresergebnis erarbeitet.

Der Luftfahrtsversicherer *Polygon Ltd.* mit den Hauptaktionären *Swissair Beteiligungen AG*, *KLM* und *SAS* kann erneut einen erfreulichen Geschäftserfolg ausweisen.

Gesellschaft (Stand 31.12.1983)	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten	Anteil in %
<b>Liste der Beteiligungen der Swissair</b>		
Balair AG, Basel	sFr. 48 000	57
CTA, Compagnie de Transport Aérien, Meyrin	sFr. 10 500	57
Swissair Beteiligungen AG, Basel	sFr. 100 000	100
<b>Liste der Beteiligungen der Swissair Beteiligungen AG</b>		
Airest Restaurant- und Hotelbetriebsgesellschaft mbH., Wien	öS 5 000	50
Albergo Brocco e Posta SA, San Bernardino Am Stadtpark Unternehmensbeteiligungsgesellschaft mbH., Wien	sFr. 1 560	28
Avireal AG, Kloten	öS 32 000	90
Bowers Company Inc., Panama (Swissair Restaurant, Kairo)	sFr. 1 200	75
Buenos Aires Catering SA, Buenos Aires	US\$ 959	13
Cresta Ferien AG, Obersaxen	ARN 254	35
Hiro-Swissair Immobilienverwertungsgesellschaft mbH., Wien	sFr. 200	66
Hotel International AG, Zürich	öS 168 000	93.3
Interconvention AG, Kloten	sFr. 20 000	37.2
Jacky Maeder Immobilien AG, Basel	sFr. 200	100
Jacky Maeder Luftfracht AG, Basel	sFr. 2 000	28
Meier & Wirz AG, Zürich	sFr. 2 000	27.6
Penta Hotels N.V., Amsterdam	sFr. 500	100
Penta Hotels (Switzerland), Genf	hfl. 33 485	16.9
Polygon Insurance Company Ltd., St. Peter Port, Guernsey	sFr. 15 000	24.5
Prohotel AG, Kloten	UK£ 2 000	33.3
Prohotel Wäscherei AG, Kloten	sFr. 1 650	100
Reisebüro Kuoni AG, Zürich (Stimmrecht: 26.4 %)	sFr. 500	27.6
S.A. des Hôtels Président, Genf (Stimmrecht: 50 %)	sFr. 10 000	50.2
SNH Immobilien AG, Hergiswil (Hotel Drake, New York)	sFr. 5 000	40
Swissair Nestlé «Swissôtel» AG, Kloten	sFr. 25 000	50
Swissair Photo und Vermessungen AG, Zürich	sFr. 1 500	51
Swissair Treuhand AG, Zürich	sFr. 2 000	100
Swiss Center Inc., New York	sFr. 500	100
Swiss Centre Ltd., London	US\$ 500	17
Swissôtel and Swissairrest Inc., Chicago	UK£ 842	10.6
Swissôtel New York Inc., New York	US\$ 900	100
Uto Treuhand und Grundstücke AG, Zürich	US\$ 100	100
Uto-Ring AG, Zürich	sFr. 100	100
Diverse kleine Beteiligungen	sFr. 1 000	10

**Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1983 (in 1000 Franken)**

<b>Kosten</b>	<b>1983</b>	1982	<b>Erträge</b>	<b>1983</b>	1982
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten	<b>323</b>	236	Dividenden	<b>6 600</b>	3 629
Personalkosten	<b>1 243</b>	1 174	Zinserträge	<b>887</b>	2 230
Finanzkosten	<b>2 561</b>	3 992	Übrige Erträge	<b>1 995</b>	2 809
Total Kosten vor Abschreibungen und Rückstellungen	<b>4 127</b>	5 402	Total Erträge	<b>9 482</b>	8 668
			<b>1983</b>	1982	
			<b>9 482</b>	8 668	
Total Erträge			<b>4 127</b>	5 402	
Total Kosten vor Abschreibungen und Rückstellungen			<b>5 355</b>	3 266	
Bruttoergebnis			<b>5 166</b>	2 966	
Abschreibungen und Rückstellungen			<b>189</b>	300	
Reingewinn des Jahres					

**Bilanz per 31. Dezember 1983, vor Gewinnverteilung (in 1000 Franken)**

<b>Aktiven</b>	<b>31.12.1983</b>	31.12.1982	<b>Passiven</b>	<b>31.12.1983</b>	31.12.1982
<b>Anlagevermögen</b>			<b>Eigenkapital</b>		
Beteiligungen	<b>1 15 388</b>	128 385	Aktienkapital	<b>100 000</b>	100 000
Darlehen an Beteiligungsgesellschaften	<b>23 427</b>	23 334	Reserven	<b>100</b>	9
Mobilien und Büromaschinen	<b>9</b>	11		<b>(100 100)</b>	(100 009)
	<b>(138 824)</b>	(151 730)	<b>Fremdkapital</b>		
<b>Umlaufvermögen</b>			Darlehen von Swissair	<b>7 100</b>	29 300
Flüssige Mittel	<b>46</b>	74	Übrige Darlehen	<b>26 445</b>	22 470
Debitoren und transitorische Aktiven	<b>1 170</b>	1 665	Kreditoren und transitorische Passiven	<b>362</b>	282
	<b>(1 216)</b>	(1 739)		<b>(33 907)</b>	(52 052)
<b>Emissionsabgabe</b>	<b>696</b>	1 022	<b>Delkrede und andere Rückstellungen</b>	<b>6 220</b>	2 020
			<b>Unternehmungsgewinn</b>		
			Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	<b>320</b>	111
			Reingewinn des Jahres	<b>189</b>	299
				<b>(509)</b>	(410)
<b>Bilanzsumme</b>	<b>140 736</b>	154 491	<b>Bilanzsumme</b>	<b>140 736</b>	154 491



## Verwaltungsrat

Die Generalversammlung vom 29. April 1983 hat Dr. Carl L. Angst, Generaldirektor und Mitglied des Exekutivkomitees der Nestlé AG, neu in den Verwaltungsrat gewählt.

Am 25. Dezember 1983 ist Eric Handschin gestorben. 1961 in den Verwaltungsrat und 1964 in seinen Ausschuss gewählt, hatte er die Entwicklung unserer Gesellschaft während 22 Jahren nicht nur miterlebt, sondern als Vertreter von Wirtschaft und Handel der Region Basel tätig gefördert. Herr Handschin hat sein Mandat jedoch nicht als einseitige Interessenvertretung verstanden, sondern als Bindeglied zwischen der Swissair und Basel, indem er bei der Swissair um Verständnis für den Beitrag der Regio und in Basel um Verständnis für die Aufgaben der nationalen Luftverkehrsgesellschaft warb. Eric Handschin, der auch dem Verwaltungsrat der Balair angehörte, hat der Swissair wertvolle Dienste geleistet. Der Verwaltungsrat wird dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Auf die Generalversammlung 1984 hat Rudolf Suter sein Mandat zur Verfügung gestellt. Damals Vorsitzender der Verwaltungsdelegation des Migros-Genossenschafts-Bundes und Nationalrat wurde Herr Suter 1968 in den Verwaltungsrat gewählt. In den 16 Jahren seines Wirkens hat er mit seiner lebhaften Anteilnahme an der Entwicklung unserer Gesellschaft Wertvolles zur Arbeit des Verwaltungsrates beigetragen. Wir danken Rudolf Suter für die geleisteten Dienste.

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 21. März 1984 genehmigt.

Mit Datum der Generalversammlung 1984 läuft die Amtsdauer der Herren Paul Antoine Hoefliger und Dr. Rudolf Schneiter ab. Gemäss Art. 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

### Namenliste

Per 31. Dezember 1983

### Verwaltungsrat

#### Präsident

Armin Baltensweiler,  
Herrliberg (ZH)

#### Vizepräsidenten

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

\* Rudolf Bieri,  
Fürsprecher, Direktor der  
Eidgenössischen Finanzverwaltung,  
Zollikofen (BE)

#### Mitglieder

Dr. Carl L. Angst,  
Generaldirektor und Mitglied des  
Exekutivkomitees der Nestlé AG,  
Corseaux (VD)  
(seit 29. April 1983)

\* Pier Felice Barchi,  
Rechtsanwalt und Notar,  
Manno (TI)

Prof. Max Berchtold,  
Professor an der Eidg. Technischen  
Hochschule, Küssnacht (ZH)

\* Dr. Hans Werner Binz,  
Präsident der Generaldirektion PTT,  
Bern

Philippe Bordier,  
Privatbanquier, Corsier (GE)

\* Alain Borner,  
Regierungsrat, Grand-Lancy (GE)

\* Roger Desponds,  
Präsident der Generaldirektion SBB,  
La Conversion (VD)

Dr. Jean-Claude Gisling,  
Generaldirektor, Publicitas,  
Echandens (VD)

Rainer E. Gut,  
Präsident des Verwaltungsrates  
der Schweizerischen Kreditanstalt,  
Bassersdorf (ZH)

Eric Handschin,  
Industrieller, Liestal (BL)  
(† 25. Dezember 1983)

Paul Antoine Hoefliger,  
Generaldirektor des Comptoir Suisse,  
Lausanne (VD)

\* Dr. Alois Hürlimann,  
alt Regierungsrat,  
Walchwil (ZG)

Dr. F. Emmanuel Iselin,  
Advokat und Notar,  
Basel

Dr. E. Luk Keller,  
Präsident und Delegierter  
des Verwaltungsrates  
der Eduard Keller AG,  
Erlenbach (ZH)

Max Kühne,  
Generaldirektor des Schweizerischen  
Bankvereins, Binningen (BL)

Dr. Marc Moret,  
Vizepräsident und Delegierter  
des Verwaltungsrates  
der Sandoz AG, Basel

Thomas Schmidheiny,  
Delegierter des Verwaltungsrates  
der «Holderbank» Financière,  
Heerbrugg (SG)

Dr. Rudolf Schneiter,  
Mitglied der Konzernleitung  
der Ciba-Geigy AG,  
Riehen (BS)

Heiner P. Schulthess,  
Generaldirektor, Vorsitzender der  
Geschäftsleitung der Konzerngruppe  
Schweiz der BBC,  
Brown Boveri & Cie,  
Remetschwil (AG)

\* Henri Sommer,  
Regierungsrat, St-Imier (BE)

\* Jakob Stucki,  
Ständerat, Regierungsrat,  
Seuzach (ZH)

Robert Studer,  
Generaldirektor der  
Schweizerischen Bankgesellschaft,  
Schönenberg (ZH)

Rudolf Suter,  
alt Nationalrat, Zürich

Jacques Turrettini,  
Delegierter des Verwaltungsrates,  
SIP, Société genevoise  
d'Instruments de physique, Genf

\* Dr. Sigmund Widmer,  
Nationalrat, alt Stadtpräsident,  
Zürich

\* Dr. Edmund Wyss,  
Regierungsrat, Basel

Robert Zoelly,  
Industrieller, Küsnacht (ZH)

#### **Ausschuss des Verwaltungsrates**

Armin Baltensweiler,  
Präsident

Dr. Claude Barbey,  
Vizepräsident

Rudolf Bieri,  
Vizepräsident

Prof. Max Berchtold

Eric Handschin  
(† 25. Dezember 1983)

Dr. Alois Hürlimann

Dr. F. Emmanuel Iselin

#### **Kontrollstelle**

Schweizerische Treuhandgesellschaft,  
Zürich

#### **Direktion**

Robert Staubli,  
Direktionspräsident

#### *Generaldirektoren*

Bertrand Jaquiéry,  
Stellv. Direktionspräsident  
Marketing

Dr. Martin Junger,  
Planung und Finanzen

Rolf Krähenbühl,  
Technik und Operation

#### *Direktoren*

Alfons Bernhardsgrütter,  
Planungsdienst

Heinz Büchi,  
Datenverarbeitung

Claude Christe,  
Produktgestaltung und Verkaufs-  
politik

André Clemmer,  
Schweiz

Paul Frei,  
Operation

Heinz Galli,  
Produktplanung

Erich Geitlinger,  
Finanzen

Konrad Lindenmann,  
Kooperationsprojekte

Otto Loepfe,  
Technik

Peter Oes,  
Delegierter  
des Direktionspräsidenten,  
Aussenbeziehungen

Kurt Schmid,  
Ausland

Willy Walser,  
Personal und Organisation

#### *Generalsekretär*

Prof. Dr. Bernhard Staehelin

#### **Regionalvertretungen**

##### *Schweiz*

Direktion für Basel:  
Theodor Bregger

Kommerzielle Direktion für die  
Westschweiz:  
Raymond Mottier

Kommerzielle Direktion  
Deutschschweiz/Tessin:  
Urs Meier

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

#### *Ausland:*

Europa West:  
Max Keller

Europa Nord:  
Walter Speck

Europa Süd:  
Rudolf Müller

Nordamerika:  
Peter Graf

Lateinamerika:  
Werner Seiler

Mittlerer Osten:  
Fred Notter

Ferner Osten:  
Franz Fraefel

Afrika:  
Robert Eglauf

#### **Swissair Beteiligungen AG**

Hans Schneider,  
Präsident des Verwaltungsrates  
(bis 31. Dezember 1983)

Peter Nydegger,  
Direktionsvorsitzender

Briefadresse:  
Swissair, CH-8058 Zürich

Printed in Switzerland  
April 1984

Satz und Druck:  
NZZ Fretz AG

Gestaltung und Fotos:  
Swissair



