

**Unsere Destinationen (Winter 1970/71)**

<b>Europa</b>	Amsterdam	Frankfurt	Milano	Roma	
	Athenai	Genève	Malaga	Rotterdam	
	Barcelona	Hamburg	Manchester	Stockholm	
	Basel	Helsinki	Moskva	Stuttgart	
	Beograd	Istanbul	München	Warszawa	
	Bern	Köln	Nice	Wien	
	Bruxelles	København	Oslo	Zagreb	
	Budapest	Lisboa	Palma	Zürich	
	Bucuresti	London	Paris		
	Düsseldorf	Madrid	Praha		
	<b>Nordamerika</b>	Chicago	Montreal	New York	
		<b>Südamerika</b>	Buenos Aires	Rio de Janeiro	Santiago
					São Paulo
<b>Mittlerer Osten</b>	Ankara	Beirut	Damascus	Tel Aviv	
	Bagdad	Cairo	Teheran		
<b>Ferner Osten</b>	Bangkok	Colombo	Karachi	Singapore	
	Bombay	Hongkong	Manila	Tokio	
<b>Afrika</b>	Abidjan	Dakar	Kinshasa	Nairobi	
	Accra	Dar es Salaam	Khartoum	Tripoli	
	Alger	Douala	Lagos	Tunis	
	Casablanca	Johannesburg	Monrovia		



1970

**SWISSAIR** 

### Das Jahr 1970 im Überblick

Verkehrsleistungen	1970	1969
Anzahl Flüge	65 812	60 876
Angebotene tkm	1 149 095 196	969 670 033
Ausgelastete tkm	586 695 790	523 015 560
davon Passagier-tkm	398 638 774	346 030 245
Fracht-tkm	169 589 465	159 789 768
Post-tkm	18 467 551	17 195 547
Durchschnittliche Reise eines Passagiers, in km	1 302	1 234
Beförderte Etappenpassagiere	3 927 864	3 571 442
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	51,1%	54,0%
Sitzplatzauslastung	53,3%	53,0%

Kosten und Ertrag	1970	1969
	Fr.	Fr.
Kosten ohne Abschreibungen	1 037 672 394	874 428 561
Gesamtertrag	1 226 982 394	1 066 944 561
Betriebsüberschuss	189 310 000	192 516 000
Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen	155 000 000	161 000 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	34 310 000	31 516 000
Dividende pro Aktie	30*	30

\* Antrag des  
Verwaltungsrates an die  
Generalversammlung

Umschlag: Unsere Hostessen am Boden (links) und in der Luft (rechts) tragen neue Uniformen (Photo O. Mansutti)

Gestaltung und Druck: Fabag + Druckerei Winterthur AG

Sehr geehrte Aktionäre,

Für den internationalen Luftverkehr war das Jahr 1970 von zwei Entwicklungen geprägt. Nach dem starken Auftrieb der letzten Jahre haben sich die Zuwachsraten des Verkehrs abgeflacht, während die Kosten weiterhin steil ansteigen. Die Fähigkeit der Gesellschaften, sich in der Konkurrenz zu behaupten, wurde damit auf eine härtere Probe gestellt als in den vorangehenden Jahren. Gleichzeitig nahmen die Anschläge auf die Sicherheit des Luftverkehrs zur Durchsetzung politischer Forderungen ein Ausmass an, das weltweit zu entschlossenen Schutzmassnahmen führte. Die Swissair zumal hatte ihren Betrieb im abgelaufenen Jahr unter erschwerten Bedingungen zu führen.

Der erste Schlag traf unsere Gesellschaft am 21. Februar 1970, als siebenundvierzig Menschen beim Absturz der Coronado HB-ICD in Würenlingen ihr Leben verloren. Die Untersuchung hat als Ursache die Explosion eines Sprengkörpers im Laderaum des Flugzeugs ergeben. Über die Urheber und die Motive des Attentats lassen sich noch heute nur Vermutungen anstellen. Am 6. September 1970 wurde dann die DC-8 HB-IDD mit 143 Passagieren und 12 Besatzungsmitgliedern auf dem Flug nach New York von zwei Palästinensern mit Waffengewalt gekapert. Das Flugzeug musste, wie eine Maschine der TWA und etwas später ein Flugzeug der BOAC, auf einem Wüstenflugfeld bei Zerqa in Jordanien landen. Die drei Flugzeuge wurden am 12. September in die Luft gesprengt. Nach Wochen der Ungewissheit, verschärft durch den Ausbruch eines Bürgerkriegs in Jordanien, erlangten schliesslich alle Insassen wieder die Freiheit. Durch ihren Entschluss, drei in der Schweiz inhaftierte Palästinenser freizusetzen, haben die Behörden unseres Landes diesen glimpflichen Ausgang ermöglicht. In der Erkenntnis, dass die Anschläge auf die Swissair gegen die Schweiz selber gerichtet waren, haben sie in der Folge die Sicherheitsmassnahmen zum Schutz der Luftverkehrsverbindungen beträchtlich verstärkt. Auch unser

Betrieb hatte sich auf veränderte Bedingungen einzurichten.

Obschon uns das Vertrauen der Kunden im ganzen erhalten blieb, konnten diese ausserordentlichen Ereignisse nicht ohne Folgen auf das finanzielle Resultat des Berichtsjahres bleiben. Wir schätzen die Summe der Mehrkosten und Ertragsausfälle auf ungefähr 25 Millionen Franken. In unserer Flotte suchten wir den Ausfall von zwei Flugzeugen durch die Miete einer BAC-111 über die Sommermonate und den verlängerten Einsatz von Caravelle-Flugzeugen teilweise wettzumachen. – An Zugängen im Berichtsjahr sind eine DC-8-62 und vier DC-9-32 zu verzeichnen. Damit sind alle bisher von uns bestellten Flugzeuge dieser Typen abgeliefert.

In den Verkehrsergebnissen zeigten sich die Vorteile eines weltweiten Streckennetzes, worin sich regionale Schwankungen bis zu einem gewissen Grade auszugleichen vermögen. Entsprechend unseren Erwartungen ist in Europa die Entwicklung nach dem aussergewöhnlichen Erfolg des Jahres 1969 wieder etwas gedämpft worden; auch machten sich die Rückwirkungen der Ereignisse des Herbstes namentlich in der Schweiz während einiger Zeit bemerkbar. Eine Enttäuschung mussten wir im Nordatlantikverkehr hinnehmen, der erstmals seit langen Jahren mit einem Verlust abschneidet, vornehmlich deshalb, weil in diesem Gebiet die Tarife auf ein allzutiefes Niveau hintergedrückt worden waren. Der Mittlere Osten kann nicht einheitlich bewertet werden; im Spannungsfeld des israelisch-arabischen Konfliktes litt der Verkehr natürlich unter der Unsicherheit, während einzelne davon nicht direkt betroffene Länder erneut an Anziehungskraft gewannen. Recht gute Ergebnisse hat der Verkehr mit dem Fernen Osten geliefert, dem die Weltausstellung in Osaka im Berichtsjahr besondere Impulse verlieh. Auch unser Verkehr mit Südamerika hat sich erfreulich belebt. In Afrika, mit Ausnahme

des Nordens, haben wir wiederum bedeutende Fortschritte erzielt; neue Swissair-Destinationen auf diesem Kontinent sind Douala (Kamerun) und Kinshasa (Kongo).

Unser gesamtes Transportangebot im Berichtsjahr erreichte 1149,1 Millionen Tonnenkilometer, gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von knapp 19 Prozent. Die verkaufte Leistung nahm weniger zu, nämlich um 12 Prozent auf 586,7 Millionen Tonnenkilometer. Der mittlere Auslastungsgrad im Linienverkehr ist von 54,0 Prozent im Vorjahr auf 51,1 Prozent zurückgegangen. Darin kommt auch zum Ausdruck, dass der Frachtverkehr insgesamt nicht mehr im Ausmass der zwei Vorjahre zugenommen hat. Dennoch haben wir, gesamthaft gesehen, unsere Ertragsziele erreicht. Die Streckenerträge stiegen gegenüber dem Vorjahr um 96,8 Millionen Franken, wovon 75,3 Millionen Franken auf die Passagen, 17,7 Millionen Franken auf die Frachteinnahmen und 3,8 Millionen Franken auf die Posterträge entfielen. Die Gestehungskosten pro angebotenen Tonnenkilometer gingen während der ersten sieben Monate des Berichtsjahres, verglichen mit 1969, weiter zurück und stiegen nachher jedoch wieder an; wenn im Jahresdurchschnitt noch eine leichte Senkung erzielt wurde (Fr. -.80 gegenüber Fr. -.81 im Jahre 1969), so ist doch die Umkehrung des Trends zu beachten. Da die Einnahmen pro verkauften Tonnenkilometer weiterhin eine sinkende Tendenz aufwiesen, fiel der Flugbetriebserfolg wesentlich geringer aus als im Vorjahr. Demgegenüber haben die Nebenleistungen erneut gut abgeschnitten.

Unter den besonderen Umständen des Berichtsjahres und im Vergleich mit den von manchen andern Fluggesellschaften ausgewiesenen Ergebnissen dürfen wir das finanzielle Resultat als befriedigend bezeichnen. Wenn unsere Gesellschaft nun, nach 40jährigem Bestehen, mit dem Einsatz der Boeing 747B in die

Periode der Grossraumflugzeuge eintritt, so tut sie es von einer soliden Basis aus. Das Jahr 1970 hat uns aber auch erneut vor Augen geführt, wie stark eine Luftverkehrsunternehmung Einwirkungen ausgesetzt ist, die sie nicht zu beeinflussen vermag. Um so wichtiger ist es, dass sie auf einen soliden Rückhalt im eigenen Land zählen kann. Der positive Ausgang der Zürcher Volksabstimmung vom 27. September 1970 über den Weiterausbau des Flughafens Zürich-Kloten erfüllt uns daher mit Zuversicht und Genugtuung. Auch unsere Aktionäre haben erneut ihr Vertrauen zur Unternehmung bekundet; die von der Generalversammlung vom 24. April 1970 beschlossene Erhöhung des Aktienkapitals um über 34 Millionen Franken fand eine gute Aufnahme.

Eine in vielen Beziehungen über bisherige Grenzen hinausweisende Entwicklung zeichnet sich ab. Auf österreichische Initiative wurden im Berichtsjahr Besprechungen über die Schaffung einer Betriebsgemeinschaft zwischen Swissair und Austrian Airlines aufgenommen. Im Hinblick auf das angestrebte Ziel hat Austrian Airlines bereits beschlossen, ihre Caravelle- und Viscount-Flugzeuge durch DC-9 in Swissair-Spezifikation zu ersetzen. Zurzeit sind die Verhandlungen zwischen den beiden Gesellschaften noch im Gange; sie werden beiderseits in sehr positivem Geiste geführt, erheischen aber einen grossen Zeitaufwand. Über die Schaffung der erforderlichen öffentlich-rechtlichen Grundlagen in einem Luftfahrtabkommen laufen gleichzeitig Besprechungen zwischen den zuständigen Behörden Österreichs und der Schweiz. Wenn die Bemühungen Erfolg haben, soll die Zusammenarbeit 1972 in Kraft treten.

Im Berichtsjahr sind Verträge über einen langfristigen Kredit mit der amerikanischen Export-Import-Bank und dem Herstellerwerk der DC-10-Flugzeuge, der Firma McDonnell Douglas, unterzeichnet worden. Insgesamt kann die Finanzierung von über 300 Mil-

lionen Franken auf diesem Weg sichergestellt werden. Damit ist eine entscheidende Vorbedingung für die Durchführung unseres grossen Investitionsprogrammes erfüllt. Die Finanzierung durch selbst erwirtschaftete Mittel, die im Jahre 1970 über 233 Millionen Franken betragen haben, wird zwar weiterhin durch

Beanspruchung des Kapitalmarktes zu ergänzen sein, doch wird sich diese nun in einer annehmbaren Grössenordnung halten lassen. Zur weiteren Entlastung haben wir bisher drei DC-9-Flugzeuge verkauft und für längere Zeit zurückgemietet.

	Fr.	Fr.
<b>Der ordentlichen Generalversammlung über das Geschäftsjahr 1970 unterbreitet der Verwaltungsrat die folgenden Anträge zur Beschlussfassung:</b>		
a) den vorliegenden Jahresbericht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1970 zu genehmigen;		
b) den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1970 Entlastung zu erteilen;		
von dem ausgewiesenen Reingewinn per 31. Dezember 1970 von folgenden Zuweisungen vorzunehmen:		34 310 000
i) in den statutarischen Reservefonds	5 072 408	
ii) in die Fürsorgeeinrichtungen für das Personal der Swissair	3 000 000	872 408
von dem verbleibenden Gewinn von		28 237 592
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1970		1 926 365
insgesamt somit von		28 163 957
c) auf die 781 323 alten Namen- und Inhaberaktien eine Dividende von brutto 30 Franken pro Aktie	23 439 690	
und auf die im Jahre 1970 ausgegebenen 97 665 Namen- und Inhaberaktien eine Dividende von brutto 22,50 Franken pro Aktie auszurichten, zahlbar abzüglich 30% Verrechnungssteuer vom 16. April 1971 an gegen Coupon Nr. 2	2 197 462	25 637 152
d) den Saldo von		2 526 805
auf neue Rechnung vorzutragen		

Zürich, den 16. März 1971

Namens des Verwaltungsrates

Der Präsident

Der Delegierte

*J.F. Gugelmann*

*W. Berchtold*

(J.F. Gugelmann)

(Dr. W. Berchtold)



## Bemerkungen zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

### Cash Flow

Die nebenstehende Tabelle zeigt, wie wir im Berichtsjahr unsere Mittel beschafften und verwendeten.

Unsere Selbstfinanzierung überstieg den Betrag des Vorjahres. Beim Vergleich sind die Bewertungskorrekturen zu beachten, die für 1970 besonders hoch ausfallen, weil sie die Verkaufserlöse und Versicherungsleistungen für abgegangene Flugzeuge (bis zu deren Buchwert) enthalten. An neuen Mitteln sind uns 39,1 Millionen Franken aus der Kapitalerhöhung und 60 Millionen Franken aus der im Herbst begebenen Obligationenanleihe zugeflossen. Zusammen mit der Veränderung der übrigen Passiven betrug der gesamte Zugang an Mitteln 361,7 Millionen Franken. Etwas mehr als die Hälfte davon wandten wir für Investitionen in das Anlagevermögen auf. Der Rest steht vorwiegend in Form flüssiger Mittel für die hohen Investitionen des Jahres 1971 zur Verfügung.

Beschaffung der Mittel	Mio. Fr.	Mio. Fr.
<b>Selbstfinanzierung:</b>		
Reingewinn	34,3	
Abschreibungen	155,0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen	44,0	233,3
<b>Aktienkapitalerhöhung und Agio</b>		39,1
<b>Fremdfinanzierung:</b>		
Obligationenanleihe	60,0	
Veränderung der übrigen Passiven	29,3	89,3
<b>Gesamtzugang an Mitteln</b>		361,7
<b>Verwendung der Mittel</b>		
<b>Anlagevermögen:</b>		
Flugzeugpark	125,6	
Vorauszahlungen	4,1	
Übriges Anlagevermögen	66,5	196,2
<b>Umlaufvermögen:</b>		
Flüssige Mittel	94,8	
Debitoren	48,2	
Übriges Umlaufvermögen	20,4	163,4
<b>Diverse Aktiven</b>		2,1
<b>Gesamtvermögenszuwachs</b>		361,7
<b>Diesem Vermögenszuwachs von stehen folgende Vermögensverminderungen gegenüber:</b>		361,7
Verkauf oder Abgang von Vermögenswerten	36,2	
Abschreibungen	155,0	
Bewertungskorrekturen	0,4	191,6
<b>Änderung der Bilanzsumme</b>		
Die Erhöhung der Bilanzsumme beträgt somit		170,1

## Bilanz

### Aktiven

Die Bilanzsumme stieg auf 1336 Millionen Franken. Diese Entwicklung ist praktisch ganz dem grösseren Umlaufvermögen zuzuschreiben. Es nahm um 158,4 Millionen Franken zu und beträgt nun 580,2 Millionen Franken, oder 43 Prozent des Gesamtvermögens. Am stärksten, nämlich um 94,8 Millionen Franken, wuchsen die flüssigen Mittel an, aber auch die Debitoren zeigen eine namhafte Erhöhung von 48,2 Millionen Franken; davon stehen 17,6 Millionen Franken als Restguthaben bei einer kanadischen Finanzierungsgesellschaft aus, der wir eine DC-9 (unter gleichzeitiger Rückmiete) verkauft haben.

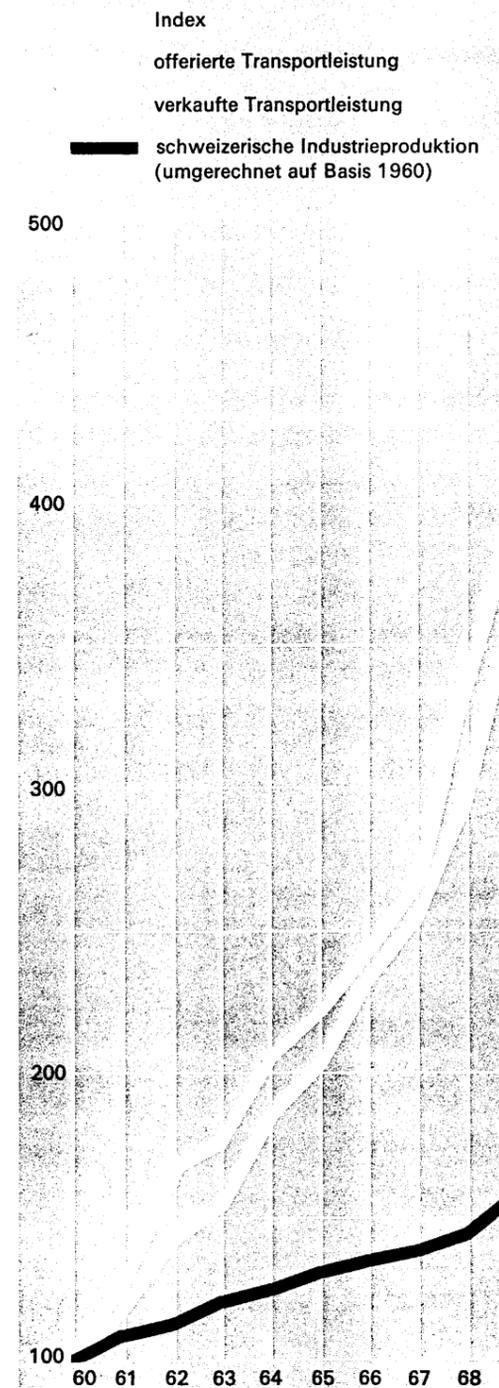
### Anlagevermögen

Abschreibungen in der Höhe von 155 Millionen Franken haben den Zuwachs unseres Anlagevermögens auf 9,6 Millionen Franken begrenzt.

Im höheren Buchwert der Immobilien – er stieg um 19,1 Millionen Franken – spiegelt sich vorab unsere rege Bautätigkeit. Bei den Betriebseinrichtungen und Fahrzeugen beträgt der Zuwachs 4,7 Millionen Franken. Neben der vergrösserten Datenverarbeitungsanlage sei hier besonders das Miteigentum der Swissair am Boeing-747 B-Flugsimulator der KSS-Gruppe in Amsterdam erwähnt.

Zugänge und Abgänge – unter diesen der Verkauf zweier DC-9 bei gleichzeitiger Rückmiete – sowie Abschreibungen von 123 Millionen Franken haben zu einer Abnahme des Buchwertes unserer Flotte um 25,7 Millionen Franken geführt. Per Ende 1970 entsprach dieser Buchwert noch 37 Prozent des Anschaffungswertes unseres Flugzeugparkes; ohne Berücksichtigung der bisher getätigten Zusatzabschreibungen betrüge er 64 Prozent des Beschaffungswertes. Der Nominalwert unserer Beteiligungen hat um rund 8 Millionen Franken zugenommen. Dieser Betrag entfällt je zur Hälfte auf zusätzliche Beteiligungen an der Balair und an Hotels.

Das Wachstum der Swissair 1960–1970



## Bilanz

### Aktiven

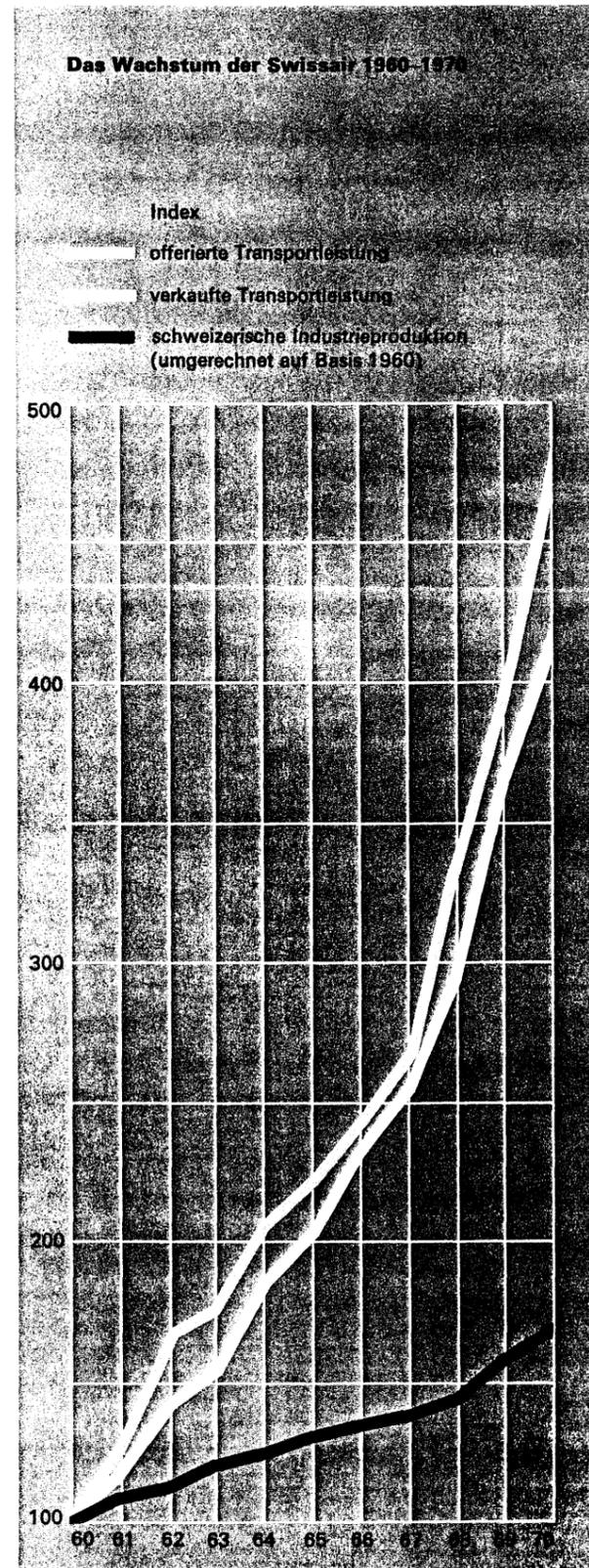
Die Bilanzsumme stieg auf 1336 Millionen Franken. Diese Entwicklung ist praktisch ganz dem grösseren Umlaufvermögen zuzuschreiben. Es nahm um 158,4 Millionen Franken zu und beträgt nun 580,2 Millionen Franken, oder 43 Prozent des Gesamtvermögens. Am stärksten, nämlich um 94,8 Millionen Franken, wuchsen die flüssigen Mittel an, aber auch die Debitoren zeigen eine namhafte Erhöhung von 48,2 Millionen Franken; davon stehen 17,6 Millionen Franken als Restguthaben bei einer kanadischen Finanzierungsgesellschaft aus, der wir eine DC-9 (unter gleichzeitiger Rückmiete) verkauft haben.

### Anlagevermögen

Abschreibungen in der Höhe von 155 Millionen Franken haben den Zuwachs unseres Anlagevermögens auf 9,6 Millionen Franken begrenzt.

Im höheren Buchwert der Immobilien – er stieg um 19,1 Millionen Franken – spiegelt sich vorab unsere rege Bautätigkeit. Bei den Betriebseinrichtungen und Fahrzeugen beträgt der Zuwachs 4,7 Millionen Franken. Neben der vergrösserten Datenverarbeitungsanlage sei hier besonders das Miteigentum der Swissair am Boeing-747 B-Flugsimulator der KSS-Gruppe in Amsterdam erwähnt.

Zugänge und Abgänge – unter diesen der Verkauf zweier DC-9 bei gleichzeitiger Rückmiete – sowie Abschreibungen von 123 Millionen Franken haben zu einer Abnahme des Buchwertes unserer Flotte um 25,7 Millionen Franken geführt. Per Ende 1970 entsprach dieser Buchwert noch 37 Prozent des Anschaffungswertes unseres Flugzeugparkes; ohne Berücksichtigung der bisher getätigten Zusatzabschreibungen betrüge er 64 Prozent des Beschaffungswertes. Der Nominalwert unserer Beteiligungen hat um rund 8 Millionen Franken zugenommen. Dieser Betrag entfällt je zur Hälfte auf zusätzliche Beteiligungen an der Balair und an Hotels.



### Passiven

#### Eigenkapital

Das Eigenkapital erhöhte sich im Berichtsjahr um 49,3 Millionen Franken, 34,2 Millionen Franken davon aus der Kapitalerhöhung vom Mai 1970. Den statutarischen Reserven gingen 10,1 Millionen Franken zu, nämlich 5,2 Millionen Franken aus dem Reingewinn des Jahres 1969 und 4,9 Millionen Franken aus dem Agio der Kapitalerhöhung. Die speziellen Reserven konnten wir, wie im Vorjahr, um 5 Millionen Franken verstärken, diese entstammen verfallenen Passagen und Frachten sowie ausserordentlichen Erträgen.

#### Fremdkapital

Mehr als die Hälfte des Fremdkapitalzuwachses ist der Obligationenanleihe vom vergangenen Herbst zuzuschreiben. Daneben weisen auch die Kreditoren, die Personaldepositenkasse und die offenen Passagen und Frachten im Vergleich zum Vorjahr höhere Bestände aus. Wiederum abgenommen hat das Darlehen der AHV. Unsere erweiterte Geschäftstätigkeit brachte eine Erhöhung der transitorischen Passiven sowie der in den diversen Passiven enthaltenen Rückstellungen und Wertberichtigungen mit sich.

## Gewinn- und Verlustrechnung

### Betriebsüberschuss

Im Jahre 1970 erzielten wir einen Betriebsüberschuss von 189,3 Millionen Franken, womit das Vorjahresergebnis annähernd erreicht wurde. Der Absturz von Würelingen und der Verlust eines zweiten, nach Jordanien entführten Flugzeuges haben zu Kostenmehrungen und beträchtlichen Ertragsausfällen geführt; diese Beeinträchtigungen wurden durch Buchgewinne aus den Versicherungsleistungen – die Flugzeuge waren höher versichert, als sie noch zu Buch standen – nur teilweise aufgewogen. In Anbetracht aller Umstände darf das erzielte Resultat als zufriedenstellend bezeichnet werden.

### Abschreibungen

Vom erwähnten Betriebsüberschuss sollen nach dem Antrag des Verwaltungsrates 155 Millionen Franken für Abschreibungen verwendet werden. Es sind dies 6 Millionen Franken oder 4 Prozent weniger als 1969. Nachdem der normale, kalkulatorische Abschreibungsbedarf, im Vergleich zum Vorjahr, um 13,3 Millionen Franken auf 115 Millionen Franken gestiegen ist, stehen für die weitere Verkürzung der Abschreibungsdauer der Flugzeuge und des zugehörigen Materials noch 40 Millionen Franken zur Verfügung.

### Reingewinn

Der Reingewinn nach Vornahme dieser Abschreibungen beträgt 34,3 Millionen Franken; es sind dies 2,8 Millionen Franken mehr als im Vorjahr.

### Aufwand

Die Gesamtkosten sind gegenüber 1969 um 163,2 Millionen Franken oder 18,7 Prozent gestiegen. Diese Zuwachsrate liegt infolge der fortschreitenden Inflation

**Bilanz per 31. Dezember 1970 (vor Gewinnverteilung)**

Aktiven	Anschaffungswert				Kumulative Abschreibungen bzw. Minderbewertung	Buchwert		Passiven	Buchwert	
	Anfangsbestand 1. 1. 1970	Zugang: Neuerwerb / Verschiebung	Abgang: Verkauf / Liquidation	Endbestand 31. 12. 1970		31. 12. 1970	Buchwert Vorjahr		31. 12. 1970	Buchwert Vorjahr
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
<b>Anlagevermögen</b>								<b>Eigenkapital</b>		
Grundstücke, Immobilien und bauliche Einrichtungen <small>(Versicherungswert exklusive Grundstücke 213,95 Mio Fr.)</small>	185 926 956	29 498 153	2 540 000	212 885 109	68 532 598	144 352 511	125 220 811	Aktienkapital		
Betriebseinrichtungen <small>(Versicherungswert aktivierter Anlagen: 166,98 Mio Fr., Versicherungswert nicht aktivierter Anlagen: 30,40 Mio Fr.)</small>	140 807 203	26 204 884	3 303 638	163 708 449	92 150 263	71 558 186	66 903 891	Namenaktien	246 093 750	218 750 000
Flugzeugpark								Inhaberaktien	88 870 250	82 031 250
Flugzeuge	782 228 000	98 321 000	92 205 000	788 344 000	477 243 200	311 100 800	341 055 500	Reserven	(334 964 000)	(300 781 250)
Reservetriebwerke	40 748 253	19 578 250	654 037	59 672 466	43 634 661	16 037 805	12 936 504	statutarische	48 927 592	38 812 500
Flugzeugwechselteile*	127 891 061	9 012 229	8 694 358	128 208 932	92 967 081	35 241 851	35 392 274	spezielle	35 000 000	30 000 000
Halbfabrikate (Eigenaufträge) <small>(Versicherungswert inklusive an Balair vermietete Flugzeuge: 932,73 Mio Fr.)</small>	4 526 294	1 336 832	—	5 863 126	—	5 863 126	4 526 294	Total Eigenkapital	(83 927 592)	(68 812 500)
	(955 393 608)	(128 248 311)	(101 553 395)	(982 088 524)	(613 844 942)	(368 243 582)	(393 910 572)		418 891 592	369 593 750
Beteiligungen	10 829 928	7 960 052	—	18 789 980	5 198 979	13 591 001	6 162 501	<b>Fremdkapital</b>		
Vorauszahlungen für Anlagen						143 067 828	139 004 955	Langfristige Schulden		
Total Anlagevermögen						740 813 108	731 202 730	Obligationenanleihen	360 000 000	300 000 000
<b>Umlaufvermögen</b>								Wandelanleihe	78 052 000	78 125 000
Materialbestände* <small>(Versicherungswert: 53,98 Mio Fr.)</small>	44 446 385	6 844 341	1 173 281	50 117 445	38 865 879	11 251 566	9 468 961	Darlehen der AHV	6 500 000	8 000 000
Debitoren und transitorische Aktiven								Bankdarlehen	50 000 000	50 000 000
Wertschriften	4 081 335	4 994 991	51 076	9 025 250	459 925	8 565 325	3 634 456	(494 552 000)	(436 125 000)	
Bankkonto Wandelanleihe						27 318 200	27 343 750	Mittel- und kurzfristige Schulden		
Flüssige Mittel								Dividenden und Obligationenzinsen	3 784 750	1 864 487
Kassen und Postcheck						2 330 028	2 076 188	Kreditoren und transitorische Passiven	174 294 743	144 700 899
Bankguthaben und Gelder unterwegs						38 639 049	31 476 034	Personaldepositenkasse	22 873 908	20 056 020
Festgeldanlagen bei Banken						235 850 000	148 489 403	(200 953 401)	(166 621 406)	
Total Umlaufvermögen						580 202 389	421 768 670	Offene (verkaufte, aber noch nicht abgeflogene oder verrechnete) Passagen und Frachten	136 408 241	114 272 0
<b>Diverse Aktiven</b>								Total Fremdkapital	831 913 642	717 018 480
Swissair-Eigenversicherung beim Bund						13 078 313	11 783 974	<b>Diverse Passiven</b>		
Barkautionen (geleistet)						1 824 777	1 057 363	Rückstellungen und Wertberichtigungen	45 971 217	43 572 943
Total diverse Aktiven						14 903 090	12 841 337	Barkautionen (erhalten)	2 905 771	2 248 074
						1 335 918 587	1 165 812 737	Total diverse Passiven	48 876 988	45 821 017
								Unternehmungsgewinn		
								Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	1 926 365	1 863 490
								Reingewinn	34 310 000	31 516 000
								Total Unternehmungsgewinn	36 236 365	33 379 490
									1 335 918 587	1 165 812 737

\* Zugang = Materialeingang — Materialverbrauch  
Abgang = Liquidation

**Eventualverpflichtungen** Fr. 53 383 244 (1969: Fr. 15 579 819)

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1970

Aufwand	Fr.	1970	Vorjahr 1969
		Fr.	Fr.
Personalkosten			
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige Personalkosten	327 823 989		323 508 443
Personalversicherungen	55 280 381	383 104 370	
Treibstoffkosten		88 393 940	78 709 015
Material- und Überholungskosten			
Eigener Materialaufwand für Flugzeuge	18 893 841		
Leistungen von Dritten für Flugzeuge	29 998 423		
Leistungen für Dritte	26 403 970		
Übrige Materialkosten	28 589 722	103 885 956	77 664 625
Bodenorganisations-Fremdkosten		82 661 788	70 614 723
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		26 144 523	25 184 406
Bordbuffet- und diverse Passagierkosten, inkl. Materialkosten für Drittleistungen, Taxfree-Shops und Personalrestaurants		71 567 438	60 919 144
Versicherungskosten		22 639 903	17 311 785
Liegenschaftskosten		29 024 220	24 046 481
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
Finanzkosten	33 220 045		
Steuern	13 842 689		
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	50 204 647	97 267 381	81 423 855
Verbindungskosten		21 014 651	16 101 161
Werbe- und diverse Verkaufskosten		30 240 117	27 112 234
Provisionskosten		81 728 107	71 832 689
<b>Total Kosten vor Abschreibungen</b>		<b>1 037 672 384</b>	<b>874 428 561</b>
<b>Betriebsgewinn</b>		<b>189 310 000</b>	<b>182 516 000</b>
Abschreibungen			
auf Immobilien, Betriebseinrichtungen und Fahrzeugen	32 009 000		
auf Flugzeugpark und Ersatzteillager	122 991 000	155 000 000	
<b>Total Abschreibungen</b>		<b>155 000 000</b>	<b>161 000 000</b>
<b>Reingewinn des Jahres</b>		<b>34 310 000</b>	<b>31 516 000</b>
		<b>1 226 982 394</b>	<b>1 066 944 561</b>

Ertrag	1970	Vorjahr 1969
	Fr.	Fr.
Verkehrserträge		
Streckenerträge	942 304 568	845 486 582
Erträge aus Charter-, Sonder-, Rund- und Alpenflügen	8 760 412	10 406 778
Übrige Verkehrserträge	30 389 244	27 973 035
	(981 454 224)	(883 866 395)
Einnahmen aus Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial	7 112 229	6 606 818
Erträge aus Nebenleistungen	191 982 948	149 604 881
Übrige Erträge	46 432 993	26 866 467
	<b>1 226 982 394</b>	<b>1 066 944 561</b>

leicht über jener unseres Verkehrsangebotes und merklich höher als die relative Steigerung des Gesamtertrags.

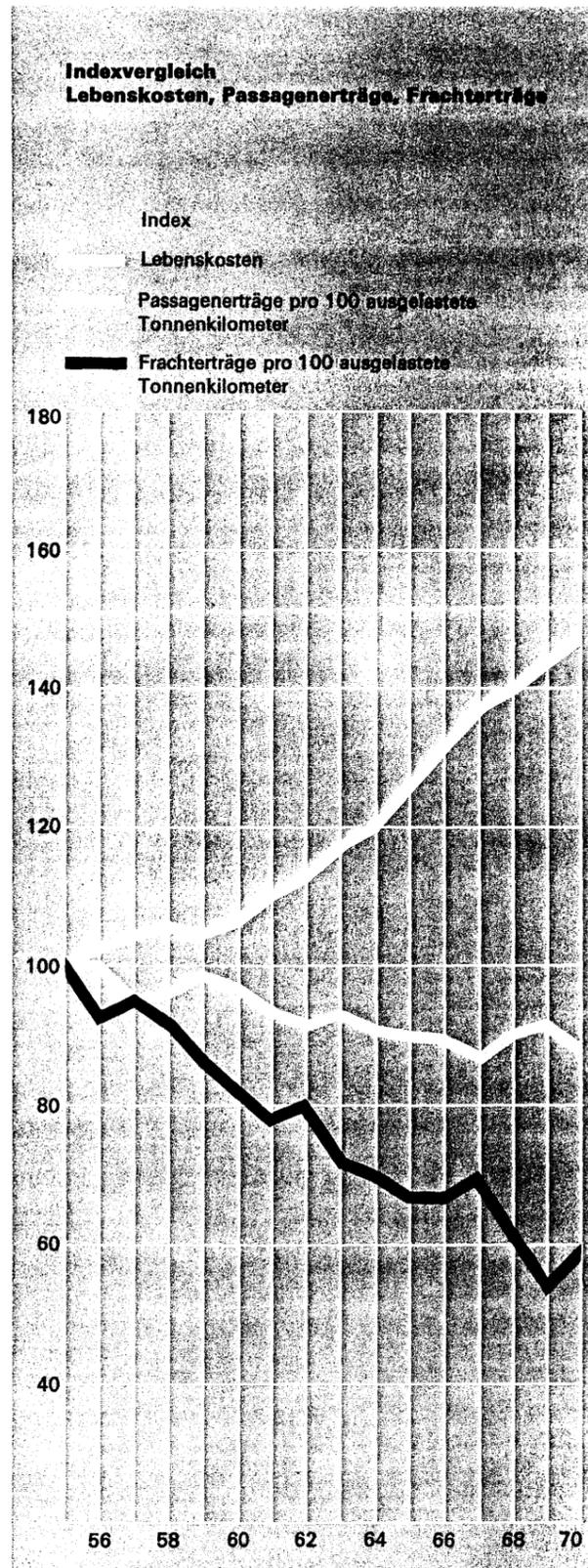
Die Personalkosten, als Hauptkostenelement eines Dienstleistungsbetriebes, haben sich im Vergleich zum Vorjahr um rund 60 Millionen Franken oder 18,4 Prozent erhöht. Diese markante Zunahme ist im wesentlichen auf drei Faktoren zurückzuführen, nämlich auf den Personalzuwachs von 10 Prozent (bedingt nicht nur durch die Betriebsausweitung, sondern auch durch die bevorstehende Einführung von Grossraumflugzeugen), auf Reallohn erhöhungen und auf den unumgänglichen Teuerungsausgleich. Der weitere Ausbau unserer Leistungen, im Flugbetrieb wie in den Nebenbetrieben, kommt auch in den Zuwachsraten der übrigen Kostenpositionen deutlich zum Ausdruck. Aussergewöhnlich stark angestiegen sind die Versicherungskosten, vornehmlich wegen höherer Prämienzuschläge für Kaperungs- und Kriegsrisiken. Die beträchtliche Steigerung der Verbindungskosten ist vorwiegend auf die zunehmende Automatisierung unseres Reservationssystems, mit teuren Leitungsmieten, zurückzuführen; bei einigen weiteren Positionen, wie beispielsweise den Material- und Überholungskosten und den Liegenschaftskosten, wirkte sich die Teuerung besonders empfindlich aus. Schliesslich ist noch auf die nicht vorhergesehenen Kosten hinzuweisen, die aus der Miete eines BAC-111-Flugzeugs während der Sommersaison entstanden.

#### Kosten pro offerierten Tonnenkilometer

Einen verhältnismässig grossen Anteil an der Gesamtkostensteigerung hatten die rasch expandierenden Nebenleistungen. Die Kosten des Flugbetriebs sind dagegen etwas weniger angestiegen als das Transportangebot. Im Jahresdurchschnitt sanken deshalb die Gesteuerungskosten pro offerierten Tonnenkilometer nochmals leicht, nämlich von Fr. -81 im Vorjahr auf Fr. -80. Die bereits erwähnte gegenläufige Entwicklung im zweiten Semester deutet allerdings darauf hin, dass unter den heutigen Voraussetzungen dieser Tiefstand kaum länger gehalten werden kann.

#### Nutzwelle

Der zur Deckung der Flugbetriebskosten notwendige Auslastungsgrad (die Nutzwelle) erreichte im Berichtsjahr mit 49,3 Prozent einen noch etwas tieferen Wert als 1969. Diese Verbesserung resultiert aus der Senkung der Gesteuerungskosten; das Ertragsniveau hat sich insgesamt nur wenig geändert, da der Anteil der Fracht an den verkauften Tonnenkilometern zwar zurückging, dieser Teil aber höher tarifiert war, wodurch das weitere Absinken des Niveaus bei den Passagenerträgen nahezu wettgemacht wurde.



#### Ertrag

Die Gesamterträge nahmen gegenüber dem Vorjahr um 160,0 Millionen Franken oder um 15,0 Prozent zu. Mit Ausnahme der Erträge aus Charter- und Sonderflügen, die wegen des Verlustes zweier Flugzeuge leicht zurückgingen, waren alle Ertragspositionen am Zuwachs beteiligt.

#### Streckenerträge

Trotz der geschilderten erschwerenden Umstände gelang es, die Streckenerträge um 96,8 Millionen Franken oder 11,5 Prozent zu erhöhen – Werte, die allerdings um einiges hinter den im Vorjahr erzielten Zuwachsraten zurückbleiben. Die einzelnen Gebiete haben folgende Anteile:

Gebiete	Strecken- erträge 1970 in Mio Fr.	Zuwachs gegenüber 1969	
		in Mio Fr.	in %
Europa	383,0	33,3	10
Nordatlantik	231,8	1,6	1
Südatlantik	46,0	5,5	14
Mittlerer Osten	81,7	4,7	6
Ferner Osten	118,2	30,5	35
Afrika	81,6	21,2	35

(Die Poolergebnisse sind in den Erträgen berücksichtigt)

Merklich verlangsamt hat sich gegenüber den letzten Jahren die Entwicklung des Luftfrachtverkehrs. Hier erreichten die Mehrerträge noch 17,7 Millionen Franken oder 15,8 Prozent, während 1969 ein Zuwachs von 31,3 Millionen Franken oder 38,8 Prozent erzielt worden war. Der Anteil der Frachterträge an den gesamten Streckenerträgen stieg trotzdem leicht an, nämlich von 13,2 Prozent auf 13,7 Prozent.

#### Erträge aus Nebenleistungen

Erfreulich entwickelten sich wiederum unsere Nebenleistungen. Ihr Umsatz stieg gegenüber dem Vorjahr um 42,4 Millionen Franken oder 28,3 Prozent. Namentlich die mit dem Flugbetrieb zusammenhängenden Leistungen für Dritte wurden vermehrt beansprucht.

#### Übrige Erträge

In den übrigen Erträgen sind Buchgewinne aus dem Verkauf von drei Caravelle-Flugzeugen und von Reserve-material enthalten. Hier wurde auch mehr als die Hälfte des Buchgewinnes aus den erwähnten Versicherungsleistungen für Flugzeugverluste verbucht, während der Rest zur Deckung allfällig noch anfallender Kosten vorläufig zurückgestellt werden musste.

#### Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1970 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellen fest, dass

- die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen,
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfungen beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ferner bestätigen wir, dass der Vorschlag des Verwaltungsrates über die Gewinnverwendung Gesetz und Statuten entspricht.

Zürich, den 17. März 1971

Schweizerische Treuhandgesellschaft  
Fehlmann Rau



Vergleich der Ergebnisse in den letzten zehn Jahren		1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
<b>Verkehrsleistungen</b>											
Flugstunden		76 171	69 699	72 378	76 594	80 609	84 458	88 911	96 006	104 758	114 386
Angebote tkm	in 1000	304 202	385 075	424 046	493 525	546 589	590 292	650 972	797 708	969 670	1 149 095
Ausgelastete tkm	in 1000	166 813	199 551	219 141	256 485	292 229	326 914	358 179	416 258	523 016	686 650
Ausgelastete Passagier-tkm	in 1000	128 350	159 365	171 286	200 254	223 826	246 194	276 060	298 513	346 030	398 630
Ausgelastete Fracht-tkm	in 1000	30 188	31 274	38 223	45 267	56 425	68 270	68 596	102 353	159 790	169 589
Ausgelastete Post-tkm	in 1000	8 275	8 912	9 633	10 964	11 978	12 450	13 523	15 392	17 196	18 468
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs		54,8%	51,9%	51,8%	52,3%	53,6%	55,4%	55,0%	52,2%	54,0%	51,1%
Nutzwelle*		56,3%	50,4%	49,4%	48,3%	47,5%	49,2%	51,8%	49,9%	49,4%	49,3%
Flugbetriebskosten je offerierten tkm		1.08	-.97	-.94	-.89	-.85	-.88	-.91	-.85	-.81	-.80
Sitzplatzbelegung		51,3%	52,7%	52,7%	54,0%	54,7%	55,8%	56,7%	53,1%	53,0%	52,3%
<b>Personalbestand</b>	per Ende Jahr	7 458	8 039	8 471	8 682	8 922	9 408	10 356	11 185	12 071	13 280
<b>Kosten und Erträge</b>		in 1000 Franken									
Verkehrserträge		333 477	395 628	433 635	490 765	542 710	605 095	653 527	730 499	883 866	981 454
Übrige Erträge		43 554	66 783	75 613	75 169	90 598	94 875	117 273	151 683	183 078	245 528
Gesamterträge		377 031	462 411	509 248	565 934	633 308	699 970	770 800	882 182	1 066 944	1 226 982
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)		351 858	402 706	437 004	475 612	511 003	566 418	651 252	745 110	874 428	1 037 672
Betriebsüberschuß		25 173	59 705	72 244	90 322	122 305	133 552	119 548	137 072	192 516	189 310
Abschreibungen		25 047	52 064	62 597	75 460	103 691	110 900	95 000	110 000	161 000	155 000
<b>Reinergebnis</b>		126	7 641	9 647	14 862	18 614	22 652	24 548	27 072	31 516	34 310
<b>Bilanz</b>											
per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung)											
Bilanzsumme	in 1000 Franken	419 425	497 139	495 015	520 533	550 081	612 296	715 863	966 477	1 165 813	1 335 918
<b>Aktiven</b>											
Anlagevermögen		294 964	367 948	358 279	349 055	336 283	359 326	468 419	675 756	731 203	740 819
Umlaufvermögen		113 070	122 580	129 608	163 977	204 508	243 137	236 886	279 223	421 769	580 202
Diverse Aktiven		11 391	6 611	7 128	7 501	9 290	9 833	10 558	11 498	12 841	14 903
<b>Passiven</b>											
Aktienkapital		105 000	105 000	105 000	140 000	140 000	175 000	218 750	218 750	300 781	334 964
Reserven		7 850	8 700	12 000	16 000	21 000	30 000	46 000	56 000	74 000	89 000**
Fremdkapital		289 494	364 897	356 732	337 816	355 449	367 260	408 664	647 328	743 285	860 550**
Diverse Passiven		16 553	17 974	20 668	25 940	32 441	38 792	41 158	42 536	45 821	48 877
Gewinnvortrag		528	568	615	777	1 191	1 244	1 291	1 863	1 926	2 527**
<b>Dividende je Aktie</b>		—	Fr. 17.50	Fr. 21.—	Fr. 21.—	Fr. 21.— + Fr. 7.— Bonus	Fr. 28.—	Fr. 28.—	Fr. 28.—	Fr. 30.—	Fr. 30.—**

## Verkehr und Verkauf

Die Hauptaufgabe unserer Dienste, die auf dem Gebiet «Verkehr und Verkauf» tätig sind, liegt in der Entwicklung bestehender und in der Erschliessung neuer Märkte, im marktgerechten Ausbau des Liniennetzes und der Verkaufsorganisation. Die Entwicklungstendenzen der Weltwirtschaft werden dabei als Planungselemente berücksichtigt. Dass die wirkliche Entwicklung von der angenommenen abweicht, ist oft eine Folge nicht voraussehbarer politischer Ereignisse. Im Berichtsjahr ist durch solche Einflüsse der *Passagierverkehr* der Swissair in verschiedenen Gebieten mehr als gewohnt beeinträchtigt worden.

So haben wir in *Europa* das ausserordentlich günstige Resultat des Vorjahres nicht wiederholen können. Die Verkehrszunahme wurde während einiger Monate spürbar gedämpft. Es gelang zwar, den 1969 erzielten Auslastungsgrad bei mässig erhöhtem Platzangebot ungefähr zu halten, nicht aber, ihn so deutlich zu verbessern, dass der starke Kostenanstieg voll aufgefangen worden wäre. Entsprechend verringerte sich der Flugbetriebserfolg. Besonders ungünstig schnitten die Inlandverbindungen ab, deren hohe Defizite zu grösster Zurückhaltung mahnen. Wegen völlig ungenügender Auslastung mussten wir die Linie Bern-Paris einstellen. Als neue Destination ist dagegen Oslo in unser europäisches Liniennetz aufgenommen worden.

Wohl die grösste Sorge bereitet die Tatsache, dass unsere *Nordatlantikklinien*, wenigstens zurzeit, ihre traditionelle Ertragskraft eingebüsst haben. Mehrere Faktoren wirkten hier in der gleichen Richtung. Vor allem sind im Nordatlantikverkehr die Tarife zu tief abgesunken. Im ganzen Liniennetz der Swissair wiesen 1970 die Nordatlantikkurse mit 57,9 Prozent die höchste Nutzwelle auf. Dies ist widersinnig; auf einer Langstrecke mit so mächtigem Verkehrsstrom sollte die Nutzwelle eher unter dem Durchschnitt liegen. In ihren Bestrebungen, unter dem Druck der amerikanischen Aufsichtsbehörde den Nordatlantikverkehr mit besonders niedrigen Tarifen zu popularisieren, sind die IATA-Gesellschaften zweifellos über das Ziel hinausgeschossen. Eine Korrektur wäre spätestens schon vor Jahresfrist und nicht erst, wie nun

beschlossen, auf Frühling 1971 fällig gewesen. Der ungünstige Konjunkturverlauf in den USA hat sich ebenfalls negativ ausgewirkt, speziell allerdings auf den Frachtverkehr. Darüber hinaus zog die Entführung und Zerstörung eines unserer Flugzeuge im September Verkehrseinbussen nach sich.

Es überrascht nicht, dass die Beurteilung unserer Tätigkeit im *Mittleren Osten*, als Bilanz für das ganze Gebiet genommen, unbefriedigend ausfallen muss. Hervorzuheben sind immerhin durchaus erfreuliche Resultate im Verkehr mit den Destinationen Athen, Istanbul und Teheran, ohne deren Beiträge ein noch ungünstigeres Ergebnis zu verzeichnen gewesen wäre.

Glücklicherweise können wir in andern Verkehrsgebieten gedeihlichere Entwicklungen verzeichnen:

In *Südamerika* trat eine längst erwartete Belebung ein, von der wir annehmen, sie werde über längere Zeit fortdauern. Unsere Südatlantikkurse sind so gut besetzt, dass die Einführung eines zusätzlichen Fluges pro Woche dringend notwendig wird. Das Flugbetriebsergebnis in dieser Region hat sich 1970 stark verbessert.

Sieht man vom Norden *Afrikas* ab, so dürfen wir von einem sehr bemerkenswerten Erfolg unserer Dienste nach diesem Erdteil sprechen. Gut eingeführt hat sich namentlich unser zweiter Südafrikakurs, der über Kinshasa geführt wird, während der Verkehr nach Douala im Hinblick auf ein von Anfang an weiter gestecktes Ziel aufgebaut wird.

Mit sehr positiven Resultaten warten schliesslich unsere Linien nach dem *Fernen Osten* auf. Die höhere Wirtschaftlichkeit der DC-8-Flugzeuge ist nicht ohne Wirkung geblieben, und der Expresskurs, der zwischen Athen und Bangkok direkt geführt wird, erfreut sich grosser Beliebtheit. Selbstverständlich hat auch die Weltausstellung in Osaka das Ihre zur überdurchschnittlichen Verkehrszunahme beigetragen. Von allen Verkehrsgebieten hat der Ferne Osten 1970 den grössten Flugbetriebserfolg erbracht.

Nach einer Periode hektischen Wachstums, das im Vorjahr von ausserordentlichen Ereignissen wie dem Dockerstreik in den USA noch gefördert wurde, ist die



Entwicklung des *Luftfrachtverkehrs* aller Gesellschaften wieder in eine ruhigere Phase getreten. Wir selber mussten auf dem Nordatlantik sogar einen leichten Verkehrsrückgang hinnehmen, der zum Flugbetriebsverlust in diesem Verkehrsgebiet beitrug. Die gegenwärtige Atempause bietet allenthalben Anlass, kritisch zu überprüfen, unter welchen Voraussetzungen reine Frachtdienste wirtschaftlich betrieben werden können. Unsere in dieser Hinsicht zurückhaltende Politik beschränkt zwar unseren Marktanteil, entspricht aber derzeit wohl einer realistischen Einschätzung der Situation. Vom Nord- und Südatlantik sowie vom Mittleren Osten abgesehen, dürfen wir jedoch mit dem Ergebnis des Frachtgeschäfts zufrieden sein. Vor allem im Fernen Osten haben wir einen hohen Zuwachs erzielt. Grosse Probleme bei der Abfertigung der Fracht, mit unvermeidlichen Auswirkungen auf den Kundendienst, stellten uns die umfangreichen Sicherheitsmassnahmen, die seit dem Unglück von Würdingen in Kraft stehen. Auch betriebliche Schwierigkeiten fremder Abfertigungsgesellschaften in England und Italien haben uns stark behelligt.

Im Rahmen einer gut eingespielten Zusammenarbeit mit den Postbehörden und dank verbesserten Verbindungen

ist es uns gelungen, den Transport von *Luftpost* in erfreulichem Masse zu fördern.

Nachdem sich endlich die Überzeugung durchsetzte, die *Tarife* im Fluglinienverkehr hätten ein Minimum erreicht, von dem aus nun wieder Anpassungen an die ökonomische Wirklichkeit vorzunehmen seien, wurde in wochenlangen Konferenzen der IATA nach praktischen Lösungen gesucht, die aber nur schrittweise zustande kamen. So wurden einige Flugpreise in Europa mit Wirkung ab 1. November 1970 etwas angehoben. Eine Revision der Nordatlantiktarife, die bereits im Herbst 1970 hätte wirksam werden sollen, wurde hingegen durch die amerikanische Aufsichtsbehörde blockiert. Neue Abmachungen treten hier, wie in den anderen Verkehrsgebieten, erst auf den 1. April 1971 in Kraft. Da die Inflation praktisch überall in der Welt weitergeht und die Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebes sich selbst durch den Einsatz neuer, grösserer Flugzeuge nicht mehr wesentlich verbessern lässt, ist in den nächsten Jahren mit weiteren Tariferhöhungen zu rechnen.

Unser Angebot besteht nicht nur aus der eigentlichen Transportleistung. In zunehmendem Masse schliesst es auch andere Dienste in sich, welche die Organisation der ganzen Reise samt Aufenthalt am fremden Ort von einzelnen Passagieren und von Gruppen umfassen können. In diesem Sinne hat sich die Swissair schon vor einiger Zeit an den Zürcher Hotels «International», «Zürich» und «Atlantis» beteiligt. Das «Atlantis» hat am 6. November 1970 seinen Betrieb aufgenommen. Die «Prohotel, AG für Hotel und Reisen» steht fördernd hinter diesen Unternehmen und hat im Berichtsjahr für die Erstellung einer Zentralwäscherei der angeschlossenen Betriebe die Führung übernommen. Die «European Hotel Corporation», an der wir ebenfalls teilhaben, erstellt derzeit Hotels der mittleren Preisklasse in London und in Paris; die Planung ähnlicher Häuser in Frankfurt, München, Rom und Zürich schreitet fort. Der Erfolg des Schweizer Expo-Restaurants in Osaka, das von der Swissair geführt wurde, hat zu Plänen auch auf diesem Gebiet des Gastgewerbes angeregt.



Die Werbung im engeren Sinne, welche das ständig differenziertere Angebot bekannt macht, verschiebt ihre Akzente wieder vermehrt auf die unmittelbare Produktwerbung, nachdem während einer längeren Periode die internationale Profilierung der Swissair («Image-Werbung») im Vordergrund stand.

Unsere Tätigkeit im Charterverkehr hielt sich während des Berichtsjahres im gewohnten Rahmen. Wir fördern diesen Verkehr vor allem auch über die uns nahestehende Balair, wobei jeweilen abzuwägen ist, ob keine unangemessene Beeinträchtigung des Linienverkehrs eintritt.

Unsere *Aussenorganisation* musste in ihrem Aufbau neuen Verhältnissen angepasst werden. Von Genf aus überwacht die neue Regionalvertretung Europa ein Gebiet, das mehr als bisher nach einer ausgewogenen Gesamtkonzeption bedient werden soll. Andererseits wurde die bis anhin betont zentral geführte Vertretung Nordamerika in die Gebietsvertretungen New York, Mittlerer Westen und Ostküste aufgegliedert. Neu sind wir sodann vertreten in Damaskus, Douala, Fukuoka, Kansas City, Kinshasa, Kuala Lumpur, Ljubliana, Malmö, Oporto, Tulsa und Winnipeg. Die Swissair hat heute 116 Auslandsvertretungen. Mit Genugtuung dürfen wir festhalten, dass uns auch im Berichtsjahr überall der Arbeitsfriede erhalten blieb.

## Der Betrieb

Seit jeher waren wir darum bemüht, unseren Betrieb, namentlich die Abfertigung der Passagiere und ihres Gepäcks, zu verbessern und zu vereinfachen. Die besonderen Ereignisse des Berichtsjahres haben diese Anstrengungen leider vielfach durchkreuzt; der Betrieb war aussergewöhnlichen Belastungen und Komplikationen ausgesetzt. Besonders auf dem fliegenden Personal lastete ein grosser Druck. Die Beurteilung der jeweiligen Lage in Krisengebieten und die daraus folgenden Entschlüsse der Geschäftsleitung zu den verschiedenen Sicherheitsmassnahmen konnten nicht immer der Meinung aller Besatzungen entsprechen. Um so mehr anerkennen wir die vorbildliche Disziplin, mit der das fliegende Personal in den kritischen Wochen und Monaten ohne Ausnahme seine Pflicht erfüllt hat. Das Bodenpersonal andererseits wurde durch die Sicherheitsmassnahmen in der täglichen Arbeit aufs äusserste beansprucht. Auch ihm gebührt besonderer Dank für seinen ausserordentlichen Einsatz. Mit tatkräftigem Beistand der eidgenössischen und kantonalen Behörden haben wir uns inzwischen auf dem Gebiet der Sicherheitsmassnahmen dem Zustand angepasst, unter dem sich der Weltluftverkehr bis auf weiteres abwickeln müssen. Das Flugzeug, dessen Benützung in technischer Hinsicht bisher immer weniger Risiken in sich geborgen hat, soll aber auch in Zukunft das sicherste Verkehrsmittel bleiben. In diesem Sinne haben wir am Boden und in der technischen Ausrüstung unserer Flotte zahlreiche Vorkehren getroffen. Für das Verständnis, mit dem unsere Passagiere und Frachtkunden den teilweise lästigen, aber notwendigen Massnahmen begegnen, sind wir besonders dankbar. Inzwischen haben wir auch mit aller Energie die Programme zur Verbesserung der Kundenbetreuung am Boden wieder aufgenommen.

Die vielen Misshelligkeiten haben leider zu einer Verschlechterung der Pünktlichkeit geführt: nur 71,7% (im Vorjahr 80,1%) aller Flüge erreichten ihr Ziel mit weniger als 15 Minuten Verspätung. Dagegen gelang es, die hohe Regelmässigkeit beizubehalten; 96,8% der geplanten Abflüge sind durchgeführt worden (im Vorjahr 97,8%).

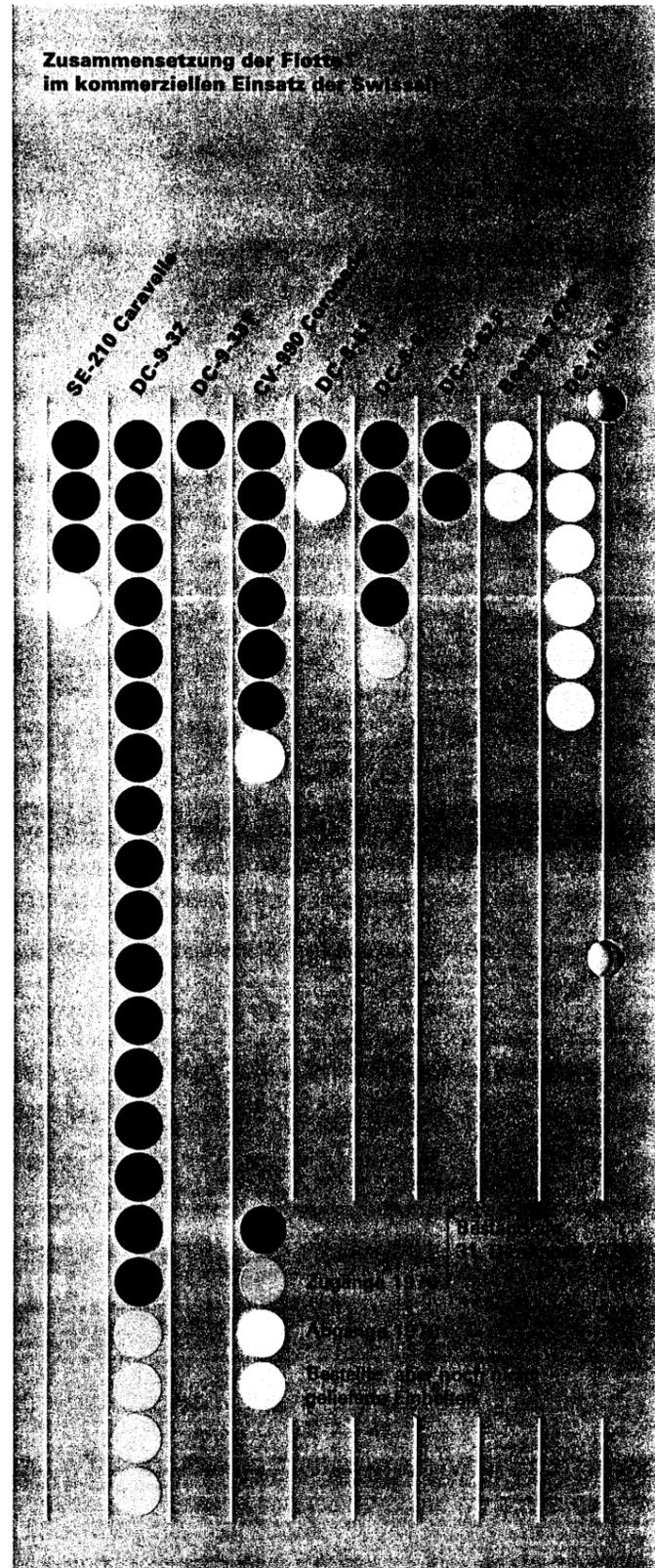


Für unser weibliches Personal sind neue Uniformen in kräftigeren Farben entworfen worden. Die Einkleidung der Air-Hostessen ist vollzogen, diejenige unserer Mitarbeiterinnen am Boden eingeleitet.

Der *technische Betrieb* war mit gewohnter Zuverlässigkeit auch unter den erschwerten Bedingungen um die Einsatzbereitschaft der Flotte besorgt. Ihm oblag überdies die anspruchsvolle Aufgabe, die entsprechenden Vorbereitungen für die Grossflugzeuge Boeing 747 B und auf einen späteren Zeitpunkt für die DC-10-30 zu treffen. Die technische Zusammenarbeit mit den Partnergesellschaften KLM, SAS und UTA bietet hier eine wichtige Hilfe, bringt aber auch zusätzliche organisatorische Probleme. Wir sahen uns in diesem Zusammenhang veranlasst, auf eine Vereinfachung der administrativen Abläufe hinzuwirken und konsequent die Möglichkeiten der elektronischen Datenverarbeitung auch in diesem Bereich zu verfolgen.

Die Werfthalle für die Wartung der B-747 B in Zürich ist bereit, und der Bau einer dritten Werft für die Arbeiten an den DC-10 ist begonnen. Weitere Bauarbeiten betrafen den Triebwerkprüfstand, das Schulgebäude, das Borddienstgebäude, das Zentrallager und den Innenausbau des Flughafes (Halle Süd) in Zürich, das Nebenbetriebsgebäude in Genf, das Swissair-Bürohaus in Buenos Aires und eine grosse Zahl von Vertretungen und Luftreisebüros in der ganzen Welt. Seit jeher liegen in New York besondere Verhältnisse vor: Erneut mussten wir uns beim Umbau unseres Hangars zu einem Frachtgebäude sowie bei der Vergrösserung der Passagierabfertigung den schwierigen Gegebenheiten auf dem Kennedy-Flughafen völlig unterordnen.

Im Jahre 1970 konnte der Aufbau des «Programmed Airline Reservations System» (PARS) im wesentlichen abgeschlossen werden; es wird in den kommenden Jahren durch den Anschluss weiterer Stationen zu ergänzen sein. Betriebliche Applikationsprojekte beschäftigten nicht nur die technischen Fachdienste, sondern auch unseren Dienst für *elektronische Datenverarbeitung* in besonderem Masse. Mit der Automatisierung der Materialbewirtschaftung sollen administrative Erleichterungen



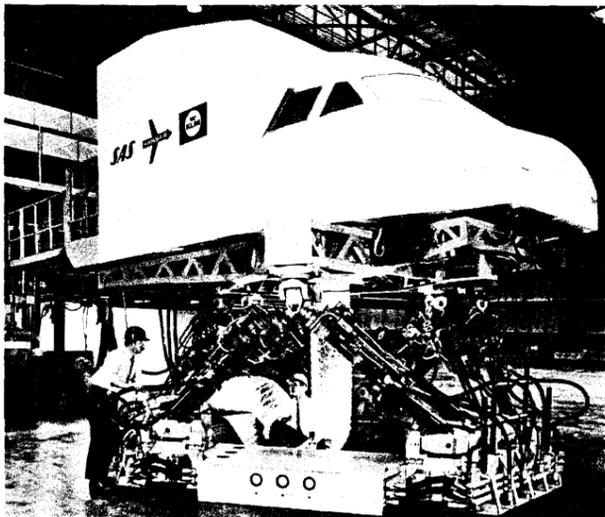
Wie eine Senkung der Materialbestände erreicht werden. Das Projekt «Produktionsplanung und Kontrolle» strebt eine allgemeine Rationalisierung des technischen Betriebes an. Mit dem «Aircraft Integrated Data System» wird das Betriebsverhalten einzelner Flugzeugkomponenten im Flug erfasst, wodurch eine frühzeitige Diagnose des technischen Zustandes möglich wird.

Die Swissair steht 1971 in ihrem 40. Betriebsjahr. Zu ihren frühen Flugzeugen gehörten die DC-2.

## Personelles

13280 Personen standen Ende 1970 im Dienste der Swissair, darin inbegriffen 2794 Mitarbeiter im Ausland. Auf die Schwierigkeiten der Personalrekrutierung näher einzugehen, erübrigt sich für ein Schweizer Unternehmen. Wohl zieht die Dynamik unserer Gesellschaft viele gute Kräfte an und schafft unter den Mitarbeitern der Swissair eine Loyalität, die ohne Zweifel einen wesentlichen Grund unseres Geschäftserfolges bildet. Wir sind überdies unablässig darum bemüht, fortschrittliche Arbeitsbedingungen zu schaffen, was von den Personalverbänden auch anerkannt wird. Sie begegnen der jeweiligen wirtschaftlichen Lage des Unternehmens mit Verständnis und bieten in Salärverhandlungen zu angemessenen Lösungen Hand. In diesem Sinne trafen wir





Für das Training der Besatzungen der Boeing 747 B besitzen SAS, KLM und Swissair in Amsterdam einen gemeinsamen Flug-simulator.

im Berichtsjahr mit den Verbänden des Bodenpersonals neue Abmachungen, die in besonderem Masse unseren Mitarbeitern im unregelmässigen Dienst zugute kommen. Diese haben ja einen grossen Teil der ausserordentlichen Bürde des vergangenen Jahres auf sich genommen. Neue Salärverhandlungen sind schon in der ersten Hälfte des laufenden Jahres vorgesehen.

Bei der Vertretung der Interessen unseres Personals kommt der Personalkommission am Hauptsitz eine ständig wachsende Bedeutung zu. Ihr Reglement wurde neu gefasst, und die Mitglieder machten sich in besonderen Schulungskursen von einer Woche mit ihrer vielseitigen Aufgabe und der Unternehmungspolitik vertraut. Die Swissair beschreitet hier einen neuen Weg des Zusammenwirkens zum gemeinsamen Nutzen.

Unsere langjährige Politik der intensiven Kaderschulung haben wir fortgeführt, indem wir mit Vorgesetzten weiterer Stufen die Führungsgrundsätze der Unternehmung behandelten und ihnen die nunmehr schriftlich formulierte Personalpolitik nahebrachten. Der allgemeinen Förderung unseres Führungsnachwuchses widmet sich das Vorgesetztenseminar, während die Abendschule in einer grossen Zahl allgemein bildender Fächer unterrichtet. Eine unvermindert wichtige Rolle bei der Heranbildung des technischen Nachwuchses spielt unser eigenes Technikum. Die intensive Fachschulung auf allen Gebieten und Stufen wurde weiter ausgebaut.

Ende 1970 konnte die «Freizeitorganisation des Personals der Swissair» ihre neue Sportanlage bei Bassersdorf in Betrieb nehmen. Über ihren engeren Zweck hinaus ist diese auch geeignet, als Tagungszentrum zu dienen.

Dass selbst in einem Jahr ungewöhnlicher Belastungen der Personalwechsel von 13,7 Prozent auf 11,7 Prozent gefallen ist, erfüllt uns mit grosser Befriedigung. Es zeigt uns, dass unsere Bemühungen in gleicher Richtung fortgesetzt werden müssen. Der Verwaltungsrat hat für das Jahr 1970 besonderen Anlass, allen Mitarbeitern seinen aufrichtigen Dank und seine hohe Anerkennung für ihren Einsatz und ihre Treue auszusprechen.

## Verwaltungsrat

Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates hat im Berichtsjahr keine Veränderung erfahren. Dagegen hat auf die kommende Generalversammlung Herr Guillaume Bordier aus Altersgründen seinen Rücktritt aus dem Verwaltungsrat angekündigt. Wir sehen ihn mit Bedauern scheidend. Herr Bordier ist seit der Gründung der Swissair im Jahre 1931 Mitglied des Verwaltungsrates und hat in den ersten Jahren auch dessen Ausschuss angehört. Er hat somit die ganze Entwicklung unserer Gesellschaft nicht nur miterlebt, sondern auch mitgestaltet, indem er die vornehme Tradition und die Weltoffenheit der Genfer Privatbanken in ihr zur Geltung brachte. Herr Bordier hat der Swissair immer wieder wertvolle Dienste geleistet. Für seine 40jährige Mitarbeit sind wir ihm zu grossem Dank verpflichtet. Ebenfalls auf die nächste Generalversammlung werden die Herren Arnold Rösselet und Theodore E. Seiler aus dem Verwaltungsrat ausscheiden. In den neun Jahren ihrer Mitarbeit haben sie sich, vorab durch ihre Verbindungen mit dem Kreis der Grossbanken, um die Swissair verdient gemacht. Auch ihnen gilt unser herzlicher Dank.

Mit dem Datum der Generalversammlung 1971 läuft überdies die Amtsdauer der folgenden Mitglieder des Verwaltungsrates ab:

Dr. Claude Barbey	Georg Sulzer
Dr. Walter Berchtold	Rudolf Suter
Dr. F. Emmanuel Iselin	Dr. Dr. h. c. Victor Umbricht
Robert H. Lutz	Rudolf Wild
Peter Reinhart	Robert Zoelly
Dr. h. c. Ernst Schmidheiny	

Gemäss Art. 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 16. März 1971 genehmigt.

### Präsident

FRITZ GUGELMANN  
Industrieller, Langenthal

### Vizepräsidenten

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

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

### Delegierter des Verwaltungsrates

Dr. WALTER BERCHTOLD  
Direktionspräsident der Swissair, Zürich

### Mitglieder

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

RUDOLF BIERI  
Fürsprecher, Direktor der Eidgenössischen  
Finanzverwaltung, Bern

GUILLAUME BORDIER  
Banquier, Genève

\* EMILE DUPONT  
Industrieller, Genève

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

\* ALOIS GÜNTARD  
Regierungsrat, Zürich

ERIC HANDSCHIN  
Industrieller, Liestal

\* HENRI HUBER  
Regierungsrat, Bern

Dr. F. EMMANUEL ISELIN  
Advokat und Notar, Basel

ROBERT H. LUTZ  
Generaldirektor der Schweizerischen  
Kreditanstalt, Zürich

\* ADOLF MAURER  
Stadtrat, Zürich

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

PETER REINHART  
in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur

ARNOLD RÖSSELET  
Präsident des Verwaltungsrates der  
Continentalen Linoleum Union, Zürich

JACQUES DE SAUGY  
Generaldirektor der Société genevoise  
d'instruments de physique, Genève

Dr. h. c. ERNST SCHMIDHEINY  
Industrieller, Céligny

THEODORE E. SEILER  
alt Generaldirektor des Schweizerischen  
Bankvereins, Basel

GEORG SULZER  
Präsident des Verwaltungsrates der  
Gebrüder Sulzer AG, Winterthur

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

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

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

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

\* Dr. EDMUND WYSS  
Regierungsrat, Basel

ROBERT ZOELLY  
Industrieller, Zürich

### Ausschuss des Verwaltungsrates

FRITZ GUGELMANN  
Präsident

Prof. Dr. h. c. EDUARD AMSTUTZ  
Vizepräsident

Dr. EMMANUEL FAILLETTAZ  
Vizepräsident

Dr. WALTER BERCHTOLD

Dr. BRENNO GALLI

ERIC HANDSCHIN

RUDOLF WILD

### Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft,  
Basel/Zürich

### Direktion

Dr. WALTER BERCHTOLD  
Direktionspräsident

ARMIN BALTENSWEILER  
Stellvertretender Direktionspräsident

Dr. HEINZ HAAS  
Generalsekretär

HANS SCHNEIDER  
Departement Finanzen

HANS AEPPLI  
Departement Verkehr und Verkauf

ALBERT G. FISCHER  
Departement Operation

FRANZ ROTH  
Departement Technik

ISIDOR LACK  
Bauwesen

EMIL KOCH  
Personaldienste und Organisation

Direktion für die Westschweiz

WILLY WYLER

Direktion für Basel

HERMANN SOMMER

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