



SWISSAIR



HB-IMC

SWISSAIR

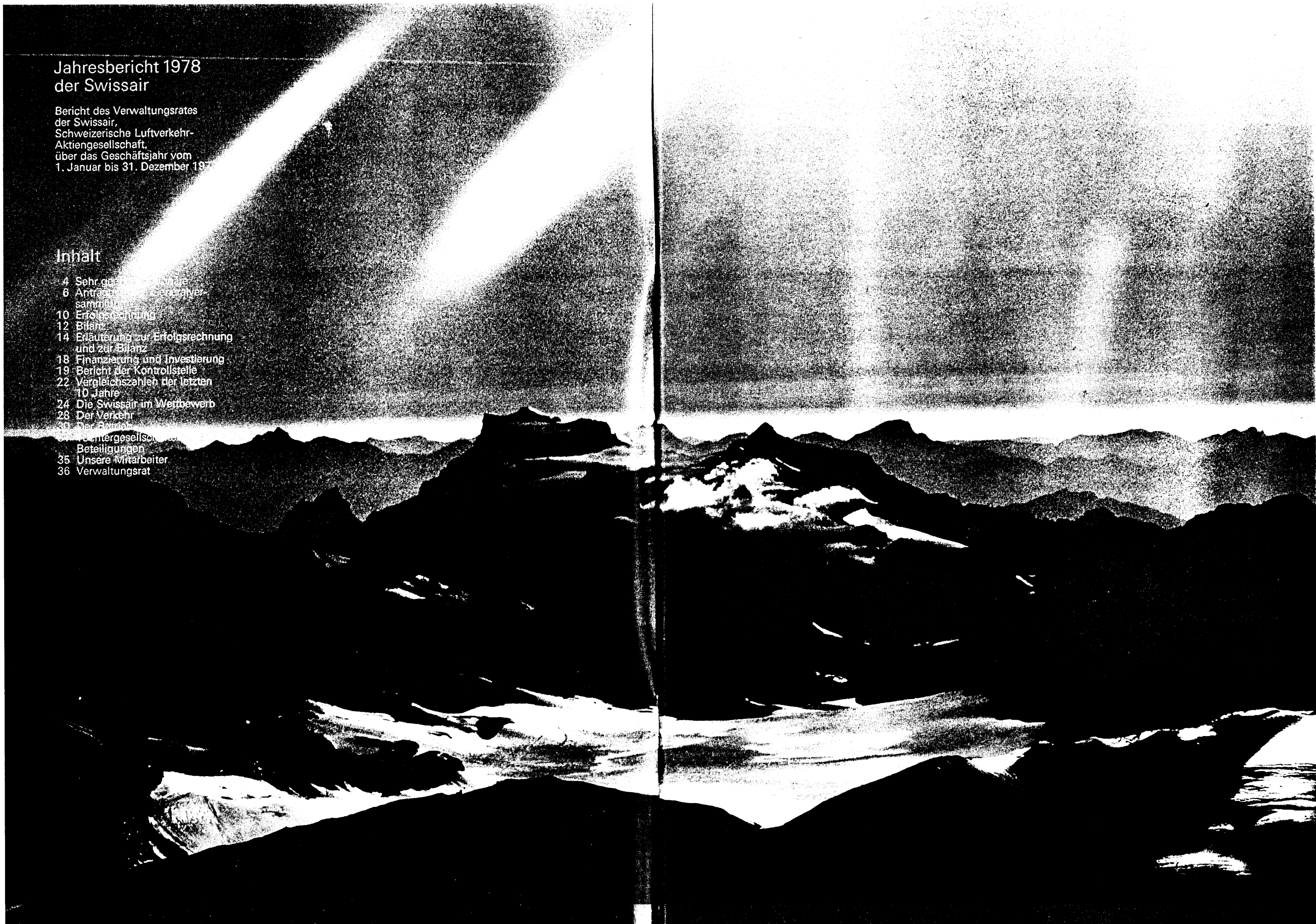


# Jahresbericht 1978 der Swissair

Bericht des Verwaltungsrates  
der Swissair,  
Schweizerische Luftverkehr-  
Aktiengesellschaft,  
über das Geschäftsjahr vom  
1. Januar bis 31. Dezember 1978

## Inhalt

- 4 Sehr geehrte Aktionäre
- 6 Anträge an die Generalver-  
sammlung
- 10 Erfolgsrechnung
- 12 Bilanz
- 14 Erläuterung zur Erfolgsrechnung  
und zur Bilanz
- 18 Finanzierung und Investierung
- 19 Bericht der Kontrollstelle
- 22 Vergleichszahlen der letzten  
10 Jahre
- 24 Die Swissair im Wettbewerb
- 28 Der Verkehr
- 30 Der Bestand  
an Tochtergesellschaften  
und Beteiligungen
- 35 Unsere Mitarbeiter
- 36 Verwaltungsrat





Im Jahre 1978 erzielte unsere Gesellschaft wiederum eine erfreuliche Verkehrszunahme. Den finanziellen Ergebnissen dagegen haben auch bei der Swissair die Währungsprobleme den Stempel aufgedrückt.

Seit Oktober 1977 ist der Schweizerfranken im Verhältnis zu den andern für uns wichtigen Währungen zunehmend höher bewertet worden. Wir konnten nicht mehr mit einer Wiederholung der Resultate aus dem Spitzenjahr 1977 rechnen und begannen das Berichtsjahr mit deutlich tieferen Erwartungen. Das Resultat des ersten Halbjahres erfüllte sie noch; im zweiten Halbjahr gelang dies nicht mehr. Betrachten wir aber die Entwicklung über eine Reihe von Jahren, so dürfen wir mit dem Ergebnis des Geschäftsjahres zufrieden sein. Der Verwaltungsrat kann der Generalversammlung wiederum die Ausrichtung einer Dividende von 35 Franken beantragen.

### Das Jahr 1978 im Überblick

Verkehrsleistungen	1978	Änderung in %	1977
Anzahl kommerzieller Flüge	<b>73 021</b>	+ 3.5	70 555
Angebotene tkm	<b>2 334 985 311</b>	+ 6.6	2 190 269 018
Ausgelastete tkm	<b>1 351 276 547</b>	+ 10.4	1 223 949 129
davon Passagier-tkm	<b>920 627 562</b>	+ 9.0	844 580 941
Fracht-tkm	<b>403 402 495</b>	+ 14.5	352 274 126
Post-tkm	<b>27 246 490</b>	+ 0.6	27 094 062
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	<b>58.1 %</b>		56.0 %
Sitzplatzauslastung	<b>62.5 %</b>		60.7 %

Erfolgsrechnung	1978 Fr.	Änderung in %	1977 Fr.
Erträge	<b>2 298 722 937</b>	- 5.6	2 436 321 172
Kosten ohne Abschreibungen	<b>2 054 302 937</b>	- 3.5	2 128 401 172
Bruttoergebnis	<b>244 420 000</b>	- 20.6	307 920 000
Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen	<b>195 000 000</b>	- 23.8	256 000 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	<b>49 420 000</b>	- 4.8	51 920 000
Dividende pro Aktie	<b>*35</b>		35

\* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

Die Gesamterträge erreichten 2.3 Milliarden Franken. Sie blieben damit um 138 Millionen Franken oder um 6% unter den Einnahmen des Vorjahres. Die Kosten vor Abschreibungen waren mit 2.054 Milliarden Franken um 74 Millionen Franken oder um 3% tiefer als 1977. Es verblieb ein Bruttoergebnis von 244 Millionen Franken, das um 64 Millionen Franken niedriger ist als das Vorjahresresultat. Daraus waren die ordentlichen Abschreibungen zu decken; diese beanspruchten nur

165 Millionen Franken (gegenüber 181 Millionen Franken im Vorjahr), weil weitere Flugzeuge bis auf den Buchwert von 10% des Anschaffungswertes abgeschrieben sind. Das ermöglichte die Vornahme von 30 Millionen Franken Zusatzabschreibungen. Der Reingewinn 1978 beträgt 49.4 Millionen Franken.

Der Wertverlust ausländischer Währungen gegenüber dem Schweizerfranken wirkt sich ganz besonders bei den Erträgen aus dem Flugbetrieb

aus. Wir nehmen 75% unserer Erträge im Ausland in lokalen Währungen ein. Der gleiche Betrag in diesen Währungen ergab im Verlauf des Jahres immer weniger Schweizerfranken. Gleichzeitig entstand ein zunehmend grösseres Preisgefälle von den Flugpreisen in Schweizerfranken, die im Inland gelten, zu den in Schweizerfranken umgerechneten Flugpreisen im Ausland. Wir mussten dem Druck des Marktes nachgeben und erneut gewichtige Abschläge auf die Tarife in Schweizerfranken gewähren. Für den Schweizer ist damit das Fliegen nochmals billiger geworden.

Die Swissair hat aus solchen Preisabschlägen und aus Währungsverlusten im Berichtsjahr Einbussen von ungefähr 380 Millionen Franken erlitten. Auf der Kostenseite standen ihr wesentlich geringere Einsparungen aus Zahlungen in fremden Währungen gegenüber, insgesamt rund 210 Millionen Franken. Währungsbedingt geringer waren vorab die Brennstoffkosten. Bei einem Dienstleistungsbetrieb fallen aber die Personalkosten am meisten ins Gewicht, und davon sind 90% in Schweizerfranken zu zahlen. Ihr Anstieg hielt sich indessen dank der tiefen Teuerungsrate in der Schweiz in Grenzen. Insgesamt liessen sich unsere Gesteungskosten pro offerierten Tonnenkilometer von Fr. -.82 auf Fr. -.75 senken.

Für unsere Haupttätigkeit, den Flugbetrieb, führte der hohe Frankenkurs eindeutig zu einer Verschlechterung der Ertragslage: Im Vergleich zum Vorjahr sind 1978 die Durchschnittserträge stärker geschrumpft als die Gesteungskosten. Ohne Verkehrszunahme hätte der Flugbetrieb deshalb mit einem Verlust abschliessen müssen, und das Jahresergebnis wäre anders ausgefallen. Um so erfreulicher ist es also, dass es gelungen ist, gegenüber dem bereits verkehrstarken Jahr 1977 im Berichtsjahr einen Zuwachs um 10% zu erzielen, wogegen, wie erwähnt, die Erträge

zurückgingen. Dieser Zuwachs übertraf unsere eigenen Erwartungen. Er war auch grösser als die Vermehrung unseres Angebots. Im Berichtsjahr nahmen wir die Ende 1977 abgelieferte neunte DC-10-30 in Betrieb und erweiterten das Streckennetz um drei Städte; insgesamt boten wir 7% mehr Leistung an. Da nicht nur die Passagierzahlen, sondern auch die beförderten Frachtmengen stiegen, verbesserten sich sowohl die Sitzauslastung als auch die Totalauslastung unserer Flüge.

Auch im Klima eines internationalen Wettbewerbs, der zum Teil in ein Rennen um das billigste Angebot ausartet, wird die Qualität der Dienstleistung anerkannt. Wir danken den Passagieren und Frachtkunden, die uns das mit ihrer regen Benützung unserer Dienste bestätigen. Wir danken aber auch den Mitarbeitern der Swissair; ihre Leistung ermöglicht diese Qualität.

Als markante Veränderungen in der Bilanz sind insbesondere der vorzeitige Abbau von langfristigen Schulden und gleichzeitig die weitere Verstärkung der verfügbaren Mittel zu nennen. Dazu trugen vor allem das erarbeitete Jahresergebnis und der aussergewöhnlich niedrige Investitionsbedarf bei.

Obwohl wir 1978 etwas schlechter abschnitten als im Vorjahr, blieb also die Substanz des Unternehmens

Zürich, 14. März 1979  
Im Namen des Verwaltungsrates

Der Präsident



J. F. Gugelmann

Zum Geschäftsjahr 1978 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 27. April 1979 die

#### Anträge

- den vorliegenden Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1978 zu genehmigen;
- den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1978 Entlastung zu erteilen;

3. den Reingewinn 1978 von	Fr.	Fr.
wie folgt zu verwenden:		49 420 000
– Zuweisung an den allgemeinen Reservefonds	6 216 500	
– Zuweisung an den Fonds zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair	3 000 000	– 9 216 500
verbleibender Reingewinn		40 203 500
Gewinnvortrag vom 1. Januar 1978		5 260 015
		45 463 515
– Dividende von brutto Fr. 35.– pro Aktie auf 1 139 168 Namen- und Inhaberaktien		– 39 870 880
– Vortrag auf neue Rechnung		5 592 635

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, gelangt vom 30. April 1979 an gegen Coupon Nr. 40 zur Auszahlung:  
Dividende 1978  
abzüglich 35% Verrechnungssteuer  
netto pro Aktie

35.—
12.25
<u>22.75</u>

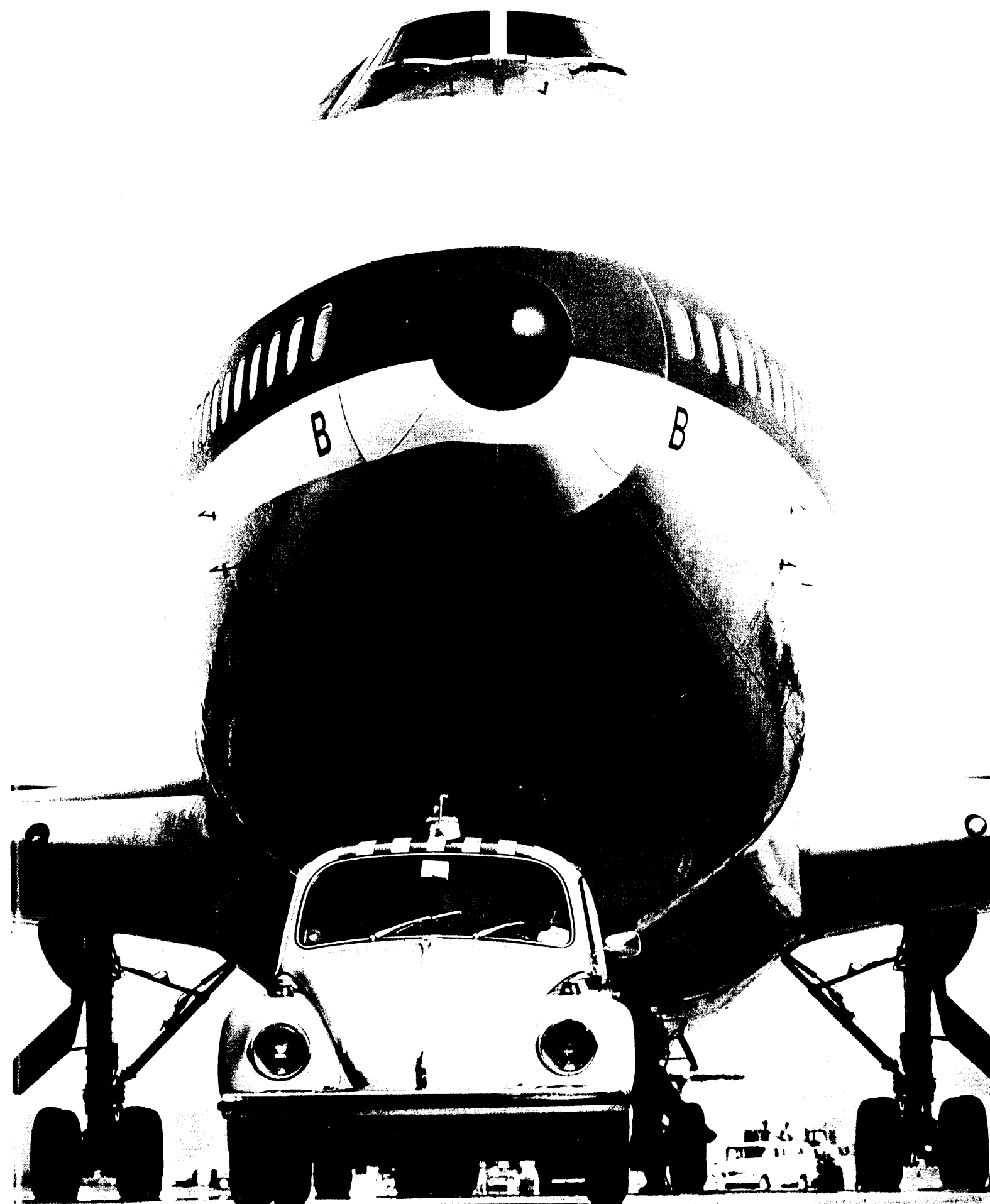
nicht nur erhalten, sondern konnte sogar nochmals verstärkt werden. Dieses solide Fundament wird uns zustatten kommen, wenn wir nun unsere Flotte wieder mit grösseren Flugzeugen ergänzen. Ein solcher Aus-

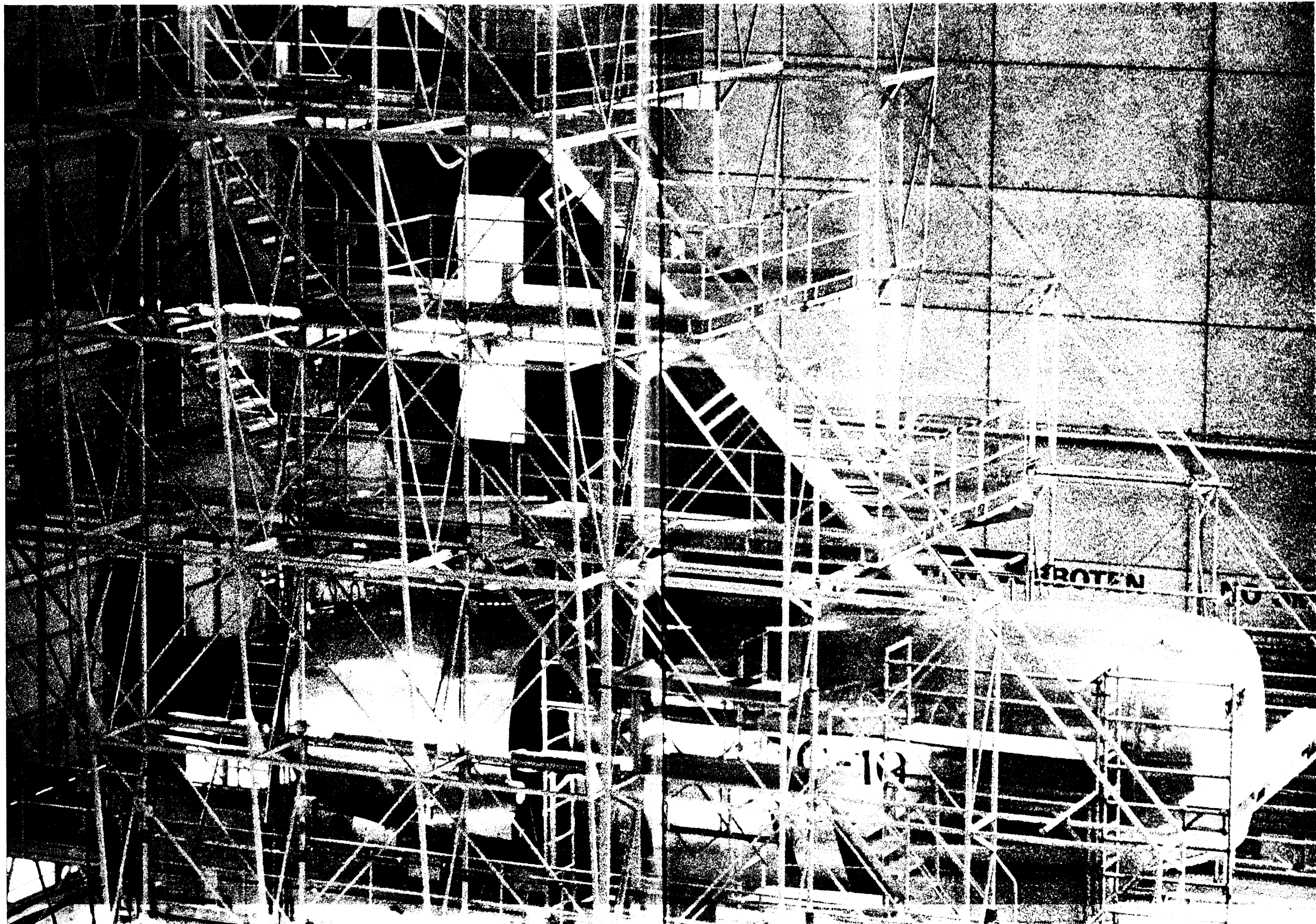
bau ist nötig, um die Qualität unserer Dienste zu erhalten. Er nimmt auch Rücksicht auf die Grenzen der Umweltbelastung in der Umgebung der Flughäfen.

Der Delegierte



A. Baltensweiler





ROBOTTEN

NO. 1

12

# Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1978

## Kosten

	Fr.	1978 Fr.	1977 Fr.
Personalkosten			
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige			
Personalkosten	698 554 305		
Sozialversicherungen	141 104 159	<b>839 658 464</b>	804 967 862
Treibstoffkosten		<b>249 168 889</b>	303 289 722
Techn. Material- und Überholungskosten		<b>129 349 716</b>	128 125 797
Bodenorganisations-Fremdkosten		<b>190 939 263</b>	195 155 516
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		<b>18 272 816</b>	20 752 456
Passagierkosten und Material für			
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops		<b>137 597 294</b>	140 737 542
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten		<b>10 156 858</b>	14 566 269
Kosten für Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen		<b>21 574 026</b>	21 617 252
Liegenschafts- und Energiekosten		<b>67 217 030</b>	65 517 337
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
Finanzkosten	70 363 853		
Direkte Steuern	17 111 760		
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	62 967 139	<b>150 442 752</b>	181 148 213
Fernmeldekosten		<b>19 534 541</b>	21 254 486
Werbe- und diverse Verkaufskosten		<b>40 600 314</b>	41 274 909
Provisionskosten		<b>179 790 974</b>	189 993 811
<b>Total Kosten vor Abschreibungen</b>		<b>2 054 302 937</b>	2 128 401 172

**Total Erträge**  
**Total Kosten vor Abschreibungen**  
**Bruttoergebnis**

Abschreibungen  
auf Flugzeugpark und Ersatzteilen  
auf übrigen Anlagen

**Reingewinn des Jahres**

## Ertrag

	Fr.	1978 Fr.	1977 Fr.
Verkehrserträge			
Streckenerträge			
Passagen	1 458 278 795		
Fracht	255 555 374		
Post	41 197 927	<b>1 755 032 096</b>	1 902 872 953
Erträge aus Charter- und Sonderflügen		<b>22 590 618</b>	21 056 995
Provisions- und übrige Verkehrserträge		<b>57 650 273</b>	59 717 209
Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material		<b>18 335 363</b>	16 286 910
Erträge aus Nebenleistungen			
Bodenorganisationsdienste	104 194 761		
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	115 055 510		
Technische Dienste	131 338 422		
Übrige Nebenleistungen	24 938 008	<b>375 526 701</b>	371 654 789
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge		<b>69 587 886</b>	64 732 316
<b>Total Erträge</b>		<b>2 298 722 937</b>	2 436 321 172

1978 Fr.	1977 Fr.
<b>2 298 722 937</b>	2 436 321 172
<b>2 054 302 937</b>	2 128 401 172
<b>244 420 000</b>	307 920 000

112 256 000	<b>195 000 000</b>	256 000 000
82 744 000	<b>49 420 000</b>	51 920 000

Bilanz per 31. Dezember 1978  
(vor Gewinnverteilung)

Aktiven  
(Vermögenswerte)

	Anschaffungs- wert Anfangsbestand 1.1.1978 Fr.	Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs Fr.	Abgang: Verkauf/ Lagerver- minderung Fr.	Anschaffungs- wert Endbestand 31.12.1978 Fr.	Kumulative Abschreibungen bzw. Minder- bewertung Fr.
<b>Anlagevermögen</b>					
Immobilien					
Grundstücke	34 236 000	9 668 000		43 904 000	4 282 996
Bauten u. baul. Einrichtungen	432 114 642	7 460 348	2 248 000	437 326 990	229 001 872
(Versicherungswert exkl. Grundstücke 486.32 Mio. Fr.)	(466 350 642)	(17 128 348)	(2 248 000)	(481 230 990)	(233 284 868)
Flugzeugpark					
Flugzeuge	1 582 380 000	210 000		1 582 590 000	1 170 704 000
Reservetriebwerke	45 604 468		1 820 000	43 784 468	32 679 560
Flugzeugwechselteile und Halbfabrikate	163 474 285	5 930 669	3 287 598	166 117 356	140 852 904
(Versicherungswert 1 452.19 Mio. Fr.)	(1 791 458 753)	(6 140 669)	(5 107 598)	(1 792 491 824)	(1 344 236 464)
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge					
Datenverarbeitungsanlagen	119 853 556	5 564 647	5 297 707	120 120 496	107 680 973
Fahrzeuge	52 656 620	4 079 469	2 019 949	54 716 140	44 647 065
Übrige Einrichtungen	132 988 217	11 725 307	4 461 242	140 252 282	114 943 182
(Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 395.65 Mio. Fr.)	(305 498 393)	(21 369 423)	(11 778 898)	(315 088 918)	(267 271 220)
Beteiligungen	36 489 076	19 289 234	713 216	55 065 094	8 488 476
Vorauszahlung für Flugzeugpark und übrige Anlagen					
Total Anlagevermögen					
<b>Umlaufvermögen</b>					
Materialbestände (Versicherungswert 75.27 Mio. Fr.)	66 993 927	5 306 406	4 824 863	67 475 470	51 458 553
Bankkonto Wandel- und Optionsanleihen					
Debitoren und trans. Aktiven Wertschriften	517 186 195	96 178 026	75 622 119	537 742 102	13 267 594
Kurzfristige Geldanlagen					
Flüssige Mittel					
Bankguthaben und Gelder unterwegs					
Kassen und Postcheck					
Total Umlaufvermögen					
<b>Bilanzsumme</b>					

Passiven  
(Kapitalquellen)

Buchwert 31.12.1978 Fr.	Buchwert 31.12.1977 Fr.	Buchwert 31.12.1978 Fr.	Buchwert 31.12.1977 Fr.
<b>Eigenkapital</b>			
Aktienkapital			
		315 820 400	315 820 400
39 621 004	31 252 004	132 630 400	132 630 400
208 325 118	238 234 247	(448 450 800)	(448 450 800)
(247 946 122)	(269 486 251)		
Reserven			
		99 000 000	99 000 000
411 886 000	514 586 000	78 000 000	72 000 000
11 104 908	12 239 908	(187 783 500)	(171 000 000)
Total Eigenkapital (ohne Unternehmungsgewinn)			
		<b>636 234 300</b>	619 450 800
<b>Fremdkapital</b>			
Langfristige Schulden			
		475 653 000	475 653 000
		50 000 000	100 000 000
12 439 523	40 122 340	268 341 766	266 750 440
10 069 075	10 583 517		
25 309 100	21 462 004	3 500 000	3 500 000
(47 817 698)	(72 167 861)	(737 494 766)	(845 903 440)
Kurzfristige Schulden			
		4 490 659	4 490 659
		395 540 858	395 540 858
46 576 618	29 942 552	67 834 120	60 761 961
		(470 770 768)	(460 793 478)
87 231 705	19 343 152		
<b>877 827 503</b>	946 288 683	<b>1 545 156 744</b>	1 622 667 265
Total Fremdkapital			
16 016 917	17 735 129		
<b>Rückstellungen und Wertberichtigungen</b>			
		133 815 821	133 815 821
49 742 000	53 638 900		
454 691 978	476 772 466		
524 474 508	508 518 932		
367 683 000	362 650 000		
<b>Unternehmungsgewinn</b>			
		4 821 205	4 821 205
		49 420 000	51 920 000
		<b>54 680 015</b>	56 741 205
85 942 871	62 932 836		
5 012 931	4 138 145		
(90 955 802)	(67 070 981)		
<b>1 503 564 205</b>	1 486 386 408		
<b>2 381 391 708</b>	2 432 675 091	<b>2 381 391 708</b>	2 432 675 091
<b>Bilanzsumme</b>			
		196 395 840	196 395 840
		<b>171 097 763</b>	
Eventualverpflichtungen			

# Erläuterungen zur Erfolgsrechnung und zur Bilanz

## Erfolgsrechnung

### Ertrag

Wie einleitend erklärt, sanken die Gesamterträge infolge der Fremdwährungseinflüsse deutlich unter den Vorjahreswert. Wohl ergaben sich aus diesen Einflüssen auch Kostensenkungen; diese fielen aber wesentlich geringer aus, da im Gegensatz zu den Erträgen der Grossteil unseres Aufwandes auf Zahlungen in Schweizerfranken entfällt.

Bei einer Verkehrszunahme gegenüber dem Vorjahr von über 10% verminderten sich die Streckenerträge um 148 Millionen Franken, das heisst um 8%. Ihr Anteil an den Gesamterträgen sank von 78 auf 76%.

Die einzelnen Gebiete zeigen das folgende Bild, das im übrigen im Kapitel «Verkehr» kommentiert wird:

Gebiete	Strecken- erträge 1978 in Mio. Fr.	Veränderung gegenüber 1977		Verkehrs- veränderung in %
		in Mio. Fr.	in %	
Europa	665.2	- 58.1	- 8.0	+ 3.9
Nordatlantik	337.7	- 41.2	- 10.9	+ 12.2
Südatlantik	73.9	- 3.8	- 4.9	+ 19.3
Mittlerer Osten	230.3	- 27.1	- 10.5	+ 2.7
Ferner Osten	244.7	- 2.4	- 1.0	+ 12.7
Afrika	203.3	- 15.2	- 7.0	+ 15.2
<b>Ganzes Netz</b>	<b>1 755.1</b>	<b>- 147.8</b>	<b>- 7.8</b>	<b>+ 10.3</b>

Demgegenüber nahmen die Erträge aus Charter- und Sonderflügen um 7% zu. Die Hälfte dieser Einsätze entfiel, wie bereits im Vorjahr, auf Ergänzungsleistungen für unsere Tochtergesellschaft Balair.

Die Kommissionseinnahmen aus Flugscheinverkäufen für fremde Gesellschaften machten 84% der Provisions- und übrigen Verkehrserträge aus. Der Rest stammte hauptsächlich aus zusätzlichen Dienstleistungen für unsere Frachtkunden.

Die Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material waren vor allem den der Balair in erheblich grösserem Ausmass zur Verfügung gestellten Cockpit-Besatzungen sowie der Materialbereitstellung im Rahmen der technischen Zusammenarbeit mit befreundeten Fluggesellschaften zuzuschreiben.

Bei den Erträgen aus Nebenleistungen entwickelten sich die Bodenorganisationsdienste für Dritte positiv, während die Bordverkäufe und die Taxfree Shops trotz währungsbedingten Preissenkungen erhebliche Umsatzeinbussen erlitten.

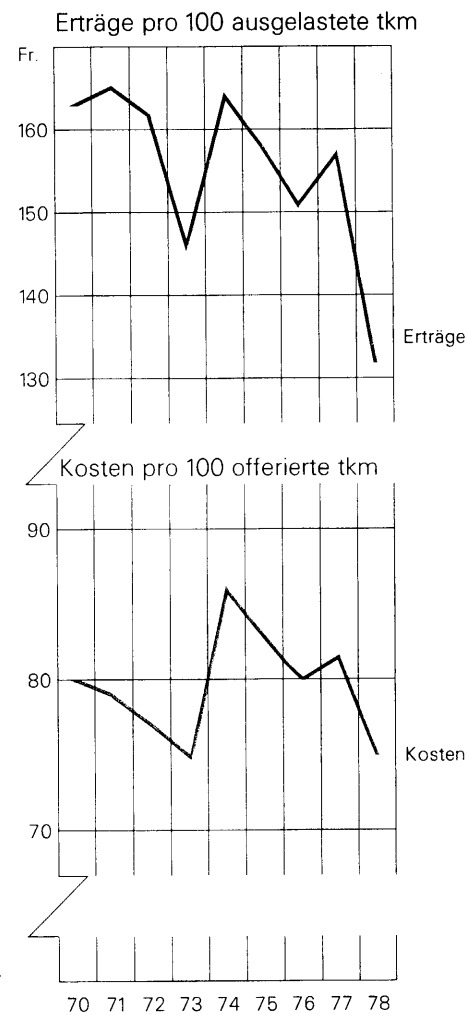
Da im Vorjahr aussergewöhnlich umfangreiche Modifikationsarbeiten an Flugzeugen ausgeführt worden waren, teilweise aber auch

infolge der Währungseinflüsse im Berichtsjahr, gingen auch die Erträge aus technischen Drittleistungen leicht zurück.

Die übrigen Nebenleistungen entwickelten sich erfreulich, wobei insbesondere die wesentlich gestiegenen Drittaufträge unserer Datenverarbeitungsdienste ins Gewicht fielen.

### Flugbetrieb

Entwicklung der Relativkosten und -erträge 1970-1978



Die Finanz-, Beteiligungs- und anderen Erträge enthalten:

	Mio. Fr.
Finanzerträge	48
Liegenschaftserträge	5
Erträge aus Beteiligungen	2
Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialverkäufen	2
Diverse übrige Erträge	13
<b>Gesamt</b>	<b>70</b>

Infolge der sinkenden Zinssätze stagnierten die Finanzerträge. Dank höheren Buchgewinnen aus Materialverkäufen sowie der Auflösung nicht benötigter Vorjahresrückstellungen wies diese Ertragsgruppe trotzdem eine Zunahme von 5 Millionen Franken auf.

### Kosten

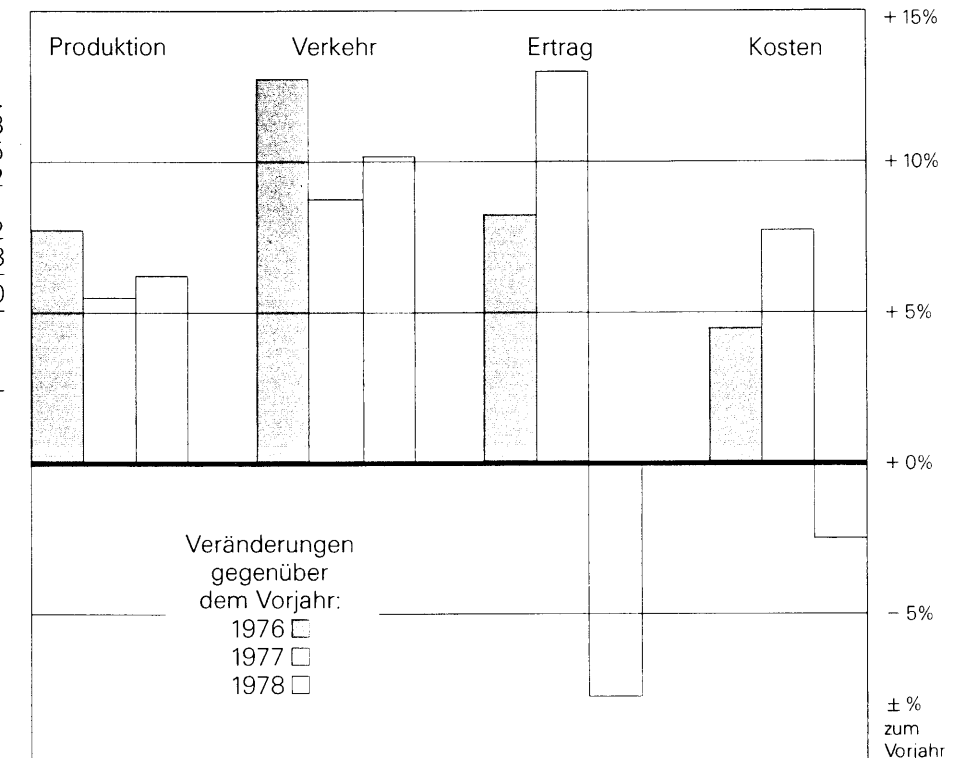
Im Vergleich zum Vorjahr bewirkten vor allem die Währungseinflüsse einen Rückgang der Gesamtkosten um 3.5%. Er betraf praktisch sämtliche Kostengruppen. Eine gewichtige Ausnahme bildeten allerdings die Personalkosten, da diese vorwiegend in Schweizerfranken anfallen.

Der Anteil der Personalkosten am gesamten Aufwand stieg deshalb auf 40.9% (Vorjahr 37.8%). Der Mehraufwand von 35 Millionen Franken oder 4.3% entstammte je rund zur Hälfte aus dem im Kapitel «Unsere Mitarbeiter» begründeten Personalzuwachs und aus Salärerhöhungen sowie entsprechend höheren Beiträgen für Sozialversicherungen.

Trotz produktionsbedingtem Mehrverbrauch von 5.4% reduzierten sich die Treibstoffkosten um 17.8% bzw. 54 Millionen Franken. Da die Verträge mit den Treibstofflieferanten grundsätzlich auf US\$ basieren, wirkte sich hier der Währungseinfluss besonders markant aus.

### Flugbetrieb (regelmässiger Linienverkehr)

Veränderungen zum Vorjahr in Prozenten



Die Bodenorganisations-Fremdkosten setzten sich zusammen aus:

	Mio. Fr.
Flughafen-, Passagier- und Frachtgebühren	104
Abfertigungs-Fremdkosten	60
Flugsicherungs-Streckengebühren	27
<b>Gesamt</b>	<b>191</b>

Ein Drittel dieser Ausgaben entfiel auf die Schweiz. Hier sind sie dem Mehrverkehr entsprechend gestiegen. Im Ausland dagegen sind die Bodenorganisations-Fremdkosten trotz Mehrverkehr wegen der Währungseinflüsse insgesamt unter dem Vorjahreswert geblieben. Allerdings verzeichneten die in dieser Gruppe enthaltenen Flugsicherungs-Streckengebühren (für die Flugverkehrsleitung) eine weitere erhebliche Zunahme, weil die Staaten die Gebührensätze erneut massiv erhöht haben.

Dank günstigen Vertragsabschlüssen konnte bei den Sach- und Haftpflichtversicherungskosten eine über den Währungseinfluss hinausgehende Reduktion erzielt werden.

Die deutliche Senkung bei den Finanzkosten ist zum Teil auf den Rückgang der Zinsbelastungen zurückzuführen, der sich aus dem Abbau unserer Schulden ergab. Ferner waren die Währungsrückstellungen bereits Ende 1977 erheblich erhöht worden, so dass die weitere Äufnung bescheidener bemessen werden konnte.

Die übrigen Kostengruppen wiesen trotz den im Berichtsjahr erfolgten Produktions- und Verkehrssteigerungen durchwegs einen Rückgang auf. Je nach Ausmass der Währungseinflüsse und Inflationsentwicklung im Ausland fielen diese Kostenentlastungen mehr oder weniger deutlich aus.



## Reingewinn

Das Berichtsjahr war durch die seit Ende 1977 erfolgte weitere Höherbewertung des Schweizerfrankens gekennzeichnet.

Wie einleitend dargelegt, führte dies trotz erfreulicher Verkehrsentwicklung zu einem Ertragseinbruch, der kostenseitig nur teilweise kompensiert werden konnte.

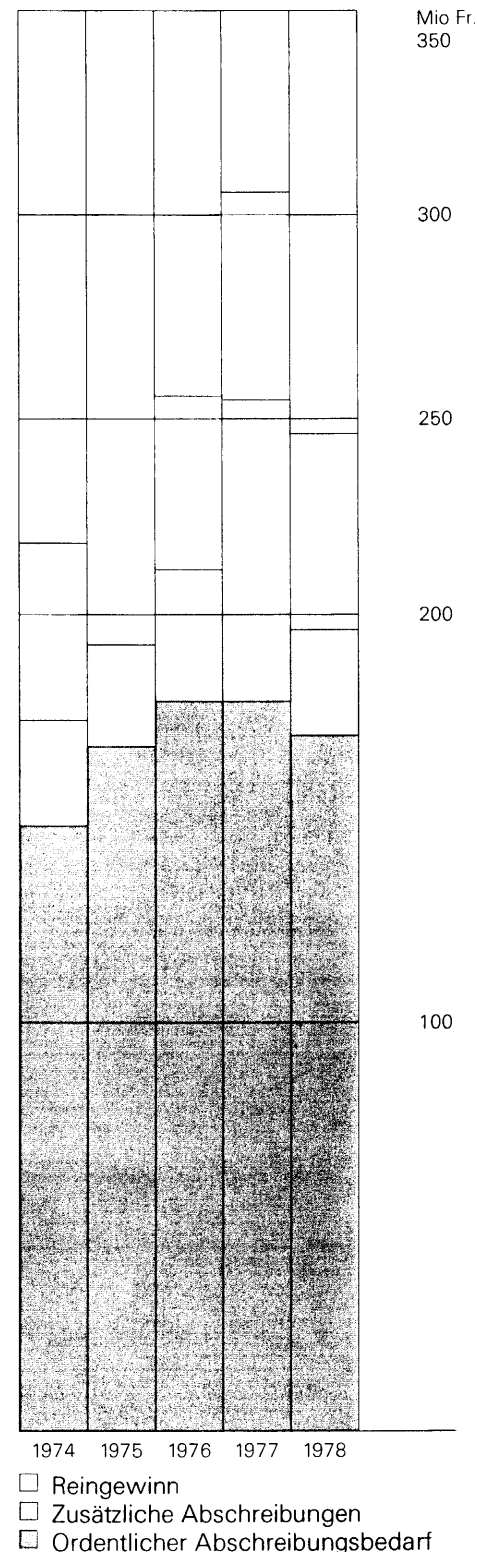
Dadurch wurde das Bruttoergebnis wesentlich geschmälert.

Da aber der ordentliche Abschreibungsbedarf geringer war, ermöglicht das verbleibende Ergebnis trotzdem die Vornahme von Zusatzabschreibungen.

Zusammenfassend ergibt sich die Abnahme des Reingewinnes von 52 Millionen Franken im Vorjahr auf 49.5 Millionen Franken im Berichtsjahr aus den folgenden Veränderungen:

	Veränderung gegenüber 1977 (auf- oder abgerundet)		
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	
<b>Ertragsveränderungen</b>			
Streckenerträge			
Passagen	-	120	
Fracht	-	20	
Post	-	8	
		- 148	
Übrige Verkehrserträge und Provisionen	-	1	
Erträge aus Nebenleistungen	+	4	
Übrige Erträge	+	7	- 138
<b>Kostenveränderungen</b>			
Personalkosten	+	35	
Treibstoffkosten	-	54	
Finanzkosten	-	28	
Provisionskosten	-	10	
Bodenorganisations-Fremdkosten			
Schweiz	+	4	
Ausland	-	10	
Flugsicherung	+	2	- 4
Sach- und Haftpflichtversicherungen	-	4	
Übrige Kostenpositionen	-	9	- 74
<b>Bruttoergebnis-Rückgang</b>			64
Minderabschreibungen:			
Ordentlicher Bedarf	-	16	
Zusätzliche	-	45	- 61
<b>Reinergebnis-Rückgang</b>			3

Ergebnisentwicklung 1977-1978



## Bilanz

### Aktiven

Im Jahre 1978 musste nur wenig in den Betrieb investiert werden. Neuzugänge von Flugzeugen erfolgten keine. Hingegen nahmen die Vorauszahlungen für die bestellten DC-9- und DC-10-Flugzeuge um 68 auf 87 Millionen Franken zu. Bei den Beteiligungen führten vor allem unser Anteil an der Kapitalerhöhung der Balair und unsere Einlage in die neu gegründete westschweizerische Chartergesellschaft CTA zu einem markanten Zuwachs.

Damit nahm der Anschaffungswert des Anlagevermögens insgesamt um 112 Millionen auf 2.7 Milliarden Franken zu. Der Buchwert hingegen verminderte sich hauptsächlich infolge der im Berichtsjahr getätigten Abschreibungen um 136 Millionen Franken. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen beträgt noch 37% (Vorjahr 39%). Der Buchwert von Flotte und Ersatzteilen sank auf 25% des Anschaffungswertes (Vorjahr 31%).

Unsere verfügbaren Mittel haben weiter zugenommen; sie setzen sich zum grössten Teil aus festverzinslichen Geldanlagen zusammen und lauten zu 85% auf Schweizerfranken. Sie weisen folgende Fälligkeiten auf:

1979	28%	1982	11%
1980	17%	1983	10%
1981	30%	später	4%

### Passiven

Das Aktienkapital blieb 1978 unverändert, während das Eigenkapital nach Äufnung der Reserven um 17 Millionen Franken auf 636 Millionen Franken anstieg. Das gesamte Anlagevermögen (zu Buchwerten) ist zu 157% mit Eigenkapital und langfristigem Fremdkapital gedeckt.

An der Swissair waren Ende 1978 21 795 Namenaktionäre beteiligt. Über die Verteilung des Aktienkapitals gibt die folgende Tabelle Aufschluss:

### Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1978

Namenaktien	70%
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden, Kantonalbanken)	22.2%
Industrie, Handel, Holding- und Finanzgesellschaften	8.9%
Banken und Versicherungsgesellschaften	3.7%
Fürsorgestiftungen, Pensionskassen	2.4%
Privatpersonen (20 813 Aktionäre)	32.8%
Inhaberaktien	30%

Unsere langfristigen Schulden wurden netto um rund 110 Millionen Franken abgebaut. Darunter fällt die vorzeitige Rückzahlung einer 5½% Obligationenanleihe über 80 Millionen Franken.

Damit setzen sich die Obligationen-, Wandel- und Optionsanleihen wie folgt zusammen:

5½%	60.0 Mio. Fr.	1968-1983
5%	78.1 Mio. Fr.	1969-1981*
6½%	60.0 Mio. Fr.	1970-1985
6¼%	60.0 Mio. Fr.	1971-1986
6%	50.0 Mio. Fr.	1973-1988
4¼%	37.6 Mio. Fr.	1977-1992**
4%	70.0 Mio. Fr.	1978-1994

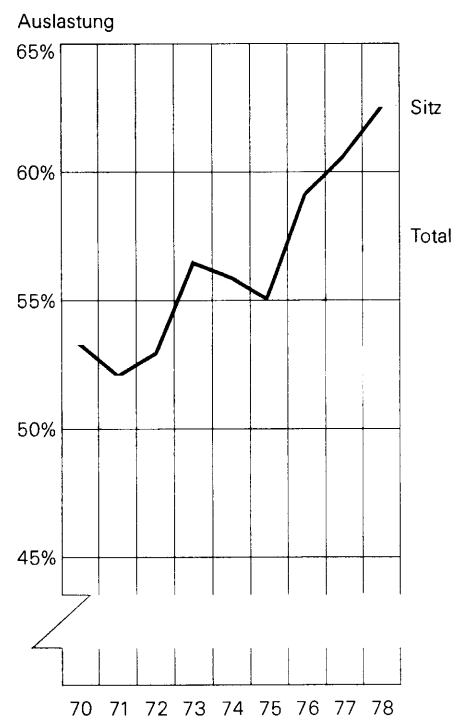
\* Wandelanleihe  
\*\* Optionsanleihe

Das Verhältnis des Eigenkapitals zu den langfristigen Schulden hat sich weiter verbessert: Einem Franken Eigenkapital stehen noch Fr. 1.15 langfristige Schulden gegenüber (1977: Fr. 1.37).

Wegen der weiterhin unsicheren Währungslage wurden unsere Rückstellungen und Wertberichtigungen noch etwas verstärkt.

## Finanzierung und Investierung im Jahre 1978

Auslastung 1970-1978  
(regelmässiger Linienverkehr)



Die untenstehende Tabelle zeigt einen Mittelzufluss von 405 Millionen Franken, wovon zwei Drittel oder 269 Millionen Franken auf die Selbstfinanzierung fielen. Diese sank hauptsächlich ergebnisbedingt um 77 Millionen Franken unter den Vorjahreswert.

mals den bereits niedrigen Vorjahresbetrag. Sie beanspruchten nur rund die Hälfte der Mittel aus der Selbstfinanzierung. Aus der andern Hälfte und den aus weiteren Quellen zugeflossenen Mitteln konnten wir das Umlaufvermögen weiter verstärken und langfristiges Fremdkapital zurückzahlen.

Die Investitionen (inkl. Vorauszahlungen) unterschritten noch-

Herkunft der Mittel	Mio. Fr.	Mio. Fr.
<b>Selbstfinanzierung:</b>		
Reingewinn des Berichtsjahres	49.4	
Abschreibungen	195.0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen	24.6	269.0
<b>Eigenkapital:</b>		
Einlösung von Optionsscheinen durch Ausgabe von deponierten Aktien (inkl. Agio)		6.7
<b>Fremdfinanzierung:</b>		
Obligationenanleihe	70.0	
Zunahme der übrigen Passiven inkl. Kreditoren	32.5	102.5
<b>Andere Mittelzugänge aus:</b>		
Verkauf von Anlagen und Materiallagerabbau (zu Buchwerten)	5.1	
Abnahme von Debitoren und trans. Aktiven	22.1	27.2
<b>Gesamtzugang an Mitteln</b>		<b>405.4</b>
<b>Verwendung der Mittel</b>		
<b>Vermehrung Anlagevermögen:</b>		
Immobilien	17.1	
Flugzeugpark	4.9	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	20.2	
Beteiligungen	19.3	
Vorauszahlungen	67.9	129.4
<b>Vermehrung Umlaufvermögen:</b>		
Wertschriften, kurzfristige Geldanlagen und flüssige Mittel, netto	49.4	
Übriges Umlaufvermögen	3.1	52.5
<b>Abbau langfristiges Fremdkapital:</b>		
Rückzahlung Obligationenanleihen	130.0	
Rückzahlung Bankdarlehen	50.0	180.0
Gewinnausschüttung pro 1977 (Vorjahr)		43.5
<b>Total Verwendung der Mittel</b>		<b>405.4</b>

## Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1978 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellen 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.

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

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

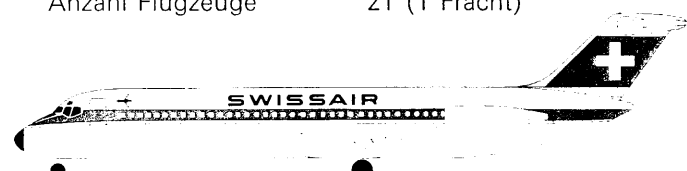
Zürich, den 14. März 1979

Schweizerische Treuhandgesellschaft

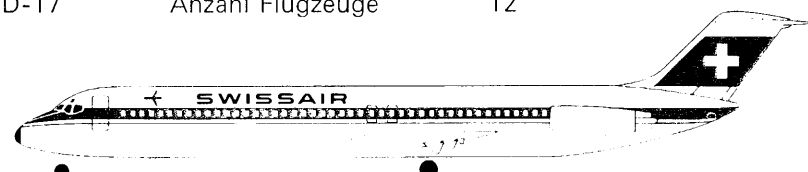
Fehlmann      Rau

# Die Swissair-Flotte

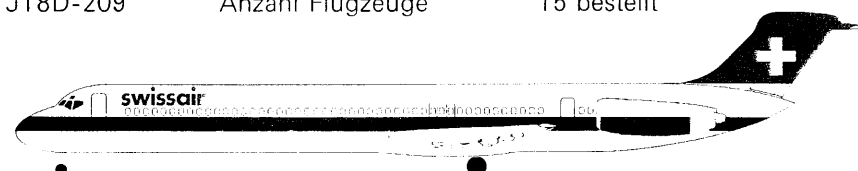
<b>McDonnell Douglas DC-9-32</b>	Startleistung	2 × 6 570 kg
Max. Startgewicht	Operationsgebiete	Europa, Nordafrika
Standard Nutzlast	Sitzkapazität	95
Mittlere	Cockpitbesatzung	2
Reisegeschwindigkeit	Kabinenbesatzung	3
Max. Reichweite	Frachtkapazität bei voller Kabine	2 t
Treibstoff Kapazität	Anzahl Flugzeuge	21 (1 Fracht)
Triebwerke		



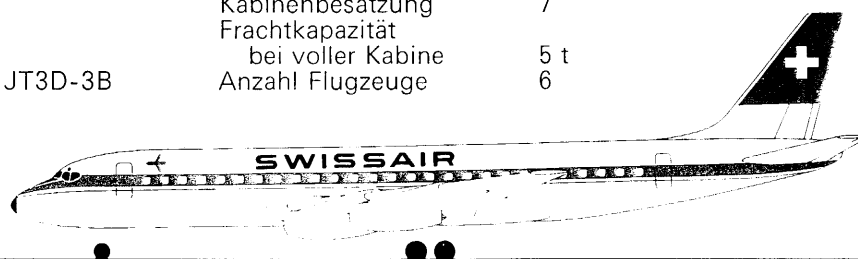
<b>McDonnell Douglas DC-9-51</b>	Startleistung	2 × 7 260 kg
Max. Startgewicht	Operationsgebiete	Europa, Nordafrika
Standard Nutzlast	Sitzkapazität	120
Mittlere	Cockpitbesatzung	2
Reisegeschwindigkeit	Kabinenbesatzung	4
Max. Reichweite	Frachtkapazität bei voller Kabine	2 t
Treibstoff Kapazität	Anzahl Flugzeuge	12
Triebwerke		



<b>McDonnell Douglas DC-9-80</b>	Startleistung	2 × 8 400 kg
Max. Startgewicht	Operationsgebiete	Europa, Nordafrika
Standard Nutzlast	Sitzkapazität	135
Mittlere	Cockpitbesatzung	2
Reisegeschwindigkeit	Kabinenbesatzung	4
Max. Reichweite	Frachtkapazität bei voller Kabine	2,7 t
Treibstoff Kapazität	Anzahl Flugzeuge	15 bestellt
Triebwerke		



<b>McDonnell Douglas DC-8-62</b>	Operationsgebiete	Europa, Afrika, Mittlerer Osten, Ferner Osten
Max. Startgewicht	Sitzkapazität	152
Standard Nutzlast	Cockpitbesatzung	3
Mittlere	Kabinenbesatzung	7
Reisegeschwindigkeit	Frachtkapazität bei voller Kabine	5 t
Max. Reichweite	Anzahl Flugzeuge	6
Treibstoff Kapazität		
Triebwerke		
Startleistung		



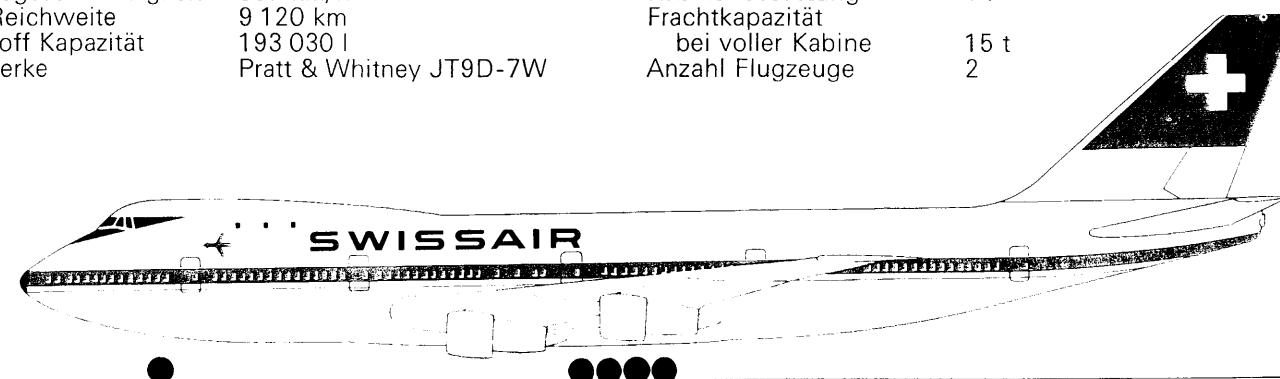
<b>Airbus A 310</b>	Operationsgebiete	Europa, Nordafrika, Mittlerer Osten
Max. Startgewicht	Sitzkapazität	212
Standard Nutzlast	Cockpitbesatzung	3
Mittlere	Kabinenbesatzung	7
Reisegeschwindigkeit	Frachtkapazität bei voller Kabine	6,6 t
Max. Reichweite	Anzahl Flugzeuge	10 bestellt
Treibstoff Kapazität		
Triebwerke		
Startleistung		



<b>McDonnell Douglas DC-10-30</b>	Operationsgebiete	Nordamerika, Südamerika, Afrika, Mittlerer Osten, Ferner Osten
Max. Startgewicht	Sitzkapazität	237
Standard Nutzlast	Cockpitbesatzung	3
Mittlere	Kabinenbesatzung	10
Reisegeschwindigkeit	Frachtkapazität bei voller Kabine	12 t
Max. Reichweite	Anzahl Flugzeuge	9+2 bestellt
Treibstoff Kapazität		
Triebwerke		
Startleistung		



<b>Boeing 747-257-B</b>	Startleistung	4 × 21 320 kg
Max. Startgewicht	Operationsgebiete	Nordamerika
Standard Nutzlast	Sitzkapazität	353
Mittlere	Cockpitbesatzung	3
Reisegeschwindigkeit	Kabinenbesatzung	14
Max. Reichweite	Frachtkapazität bei voller Kabine	15 t
Treibstoff Kapazität	Anzahl Flugzeuge	2
Triebwerke		



## Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

		1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971	1970	1969
<b>Verkehrsleistungen</b>											
Flugstunden		<b>139 341</b>	134 760	130 990	126 563	119 950	120 095	115 583	115 566	114 380	104 758
Angebote tkm	in Mio.	<b>2 335.0</b>	2 190.3	2 088.3	1 961.6	1 757.8	1 651.6	1 485.2	1 360.1	1 149.1	969.7
Ausgelastete tkm	in Mio.	<b>1 351.3</b>	1 223.9	1 131.4	1 008.0	939.4	868.5	739.1	668.7	586.7	523.0
Ausgelastete Passagier-tkm	in Mio.	<b>920.6</b>	844.6	784.9	697.2	642.9	608.2	520.3	467.4	398.6	346.0
Ausgelastete Fracht-tkm	in Mio.	<b>403.4</b>	352.3	321.7	288.1	273.6	238.0	198.5	182.2	169.6	159.8
Ausgelastete Post-tkm	in Mio.	<b>27.2</b>	27.1	24.8	22.7	22.9	22.3	20.3	19.1	18.5	17.2
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs		<b>58.1%</b>	56.0%	54.3%	51.9%	53.5%	52.7%	49.8%	49.2%	51.1%	54.0%
Nutzwelle*		<b>57.3%</b>	52.2%	53.1%	52.5%	52.3%	51.5%	47.7%	47.6%	49.3%	49.4%
Flugbetriebskosten je offerierten tkm	in Fr.	<b>-75</b>	-82	-81	-83	-86	-75	-77	-79	-80	-81
Sitzplatzbelegung		<b>62.5%</b>	60.7%	59.3%	55.0%	56.1%	56.5%	52.9%	52.1%	53.3%	53.0%
<b>Personalbestand</b> Ende Jahr ohne Lehrlinge (Teilzeitbeschäftigte als Halbe mitgezählt)											
		<b>14 777</b>	14 129	13 739	13 766	14 046	13 612	13 224	13 192	12 887	11 731
<b>Erträge und Kosten</b> in Mio. Fr.											
Verkehrserträge		<b>1 835.3</b>	1 983.6	1 758.9	1 623.0	1 588.1	1 305.4	1 229.8	1 137.6	981.5	883.8
Diverse Erträge		<b>463.4</b>	452.7	424.8	381.4	361.9	303.9	263.5	264.8	245.5	183.1
Gesamterträge		<b>2 298.7</b>	2 436.3	2 183.7	2 004.4	1 950.0	1 609.3	1 493.3	1 402.4	1 227.0	1 066.9
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)		<b>2 054.3</b>	2 128.4	1 926.8	1 809.1	1 730.1	1 427.1	1 287.3	1 208.3	1 037.7	874.4
Bruttoergebnis		<b>244.4</b>	307.9	256.9	195.3	219.9	182.2	206.0	194.1	189.3	192.5
Abschreibungen		<b>195.0</b>	256.0	213.0	170.0	177.0	142.0	165.0	154.0	155.0	161.0
<b>Reinergebnis</b>		<b>49.4</b>	51.9	43.9	25.3	42.9	40.2	41.0	40.1	34.3	31.5
<b>Bilanz</b> per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung)											
Bilanzsumme	in Mio. Fr.	<b>2 381.4</b>	2 432.7	2 264.8	2 287.9	2 088.5	2 011.0	1 721.1	1 516.9	1 335.9	1 165.8
<b>Aktiven</b>											
Anlagevermögen		<b>877.8</b>	946.3	1 058.8	1 216.4	1 050.9	1 027.0	859.1	791.6	740.8	731.2
Umlaufvermögen		<b>1 503.6</b>	1 486.4	1 206.0	1 071.5	1 037.6	984.0	862.0	725.3	595.1	434.6
<b>Passiven</b>											
Aktienkapital		<b>448.5</b>	448.5	422.1	422.1	422.1	422.1	386.2	386.2	335.0	300.8
Reserven	**	<b>194.0</b>	179.0	163.0	151.0	148.0	136.0	119.0	107.0	89.0	74.0
Fremdkapital	**	<b>1 588.0</b>	1 666.1	1 562.1	1 620.0	1 435.9	1 379.8	1 151.0	973.9	863.4	745.5
Rückstellungen	**	<b>145.3</b>	133.8	112.8	90.1	77.5	68.2	60.5	46.6	46.0	43.6
Gewinnvortrag	**	<b>5.6</b>	5.3	4.8	4.7	5.0	4.9	4.4	3.2	2.5	1.9
<b>Reingewinn</b> je Aktie	in Fr.	** <b>43.38</b>	46.05	38.95	22.45	38.04	35.64	40.—	39.06	39.03	40.34
<b>Dividende</b> je Aktie	in Fr.	** <b>35.—</b>	35.—	30.—	20.—	30.—	30.—	30.—	30.—	30.—	30.—
<b>Selbstfinanzierung</b> je Aktie (vor Gewinnverteilung)	in Fr.	*** <b>236.—</b>	307.—	254.—	186.—	211.—	180.—	243.—	218.—	265.—	270.—

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

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

\*\*\* ohne Agioeinzahlungen



1978 wird als ein denkwürdiges Jahr in die Geschichte der Zivilluftfahrt eingehen. Für die zunehmende Unsicherheit im internationalen Wettbewerb sorgte vor allem die neue amerikanische Luftverkehrspolitik. Die von der Administration Carter angeregte «Airline Deregulation Act» zeitigte bereits im Vorfeld der gesetzgeberischen Behandlung ihre ersten Auswirkungen in den Vereinigten Staaten selber: weitgehender Abbau der Beschränkungen für den Charterverkehr, Einführung von Tiefsttarifen zur Förderung des Massenverkehrs, Zugang neuer Konkurrenten zum Luftverkehrsmarkt. Diese Bestrebungen der amerikanischen Luftfahrtbehörden werden noch ergänzt durch die Revision der Luftfahrtabkommen mit einzelnen fremden Ländern mit dem Ziel, die neue amerikanische Ordnung auf den Verkehr mit Europa zu übertragen.

Obschon der Nordatlantikverkehr nicht mehr die wirtschaftliche Bedeutung früherer Jahre hat, wurde die in den USA eingeleitete Politik auch in Europa verspürt. Die Swissair ist ihren Qualitätsvorstellungen treu geblieben. Es kann nicht Aufgabe unserer mittelgrossen Fluggesellschaft mit ihrer kleinen Heimatbasis Schweiz sein, sich an einem ruinösen Preiskampf der Grossen zu beteiligen. Eine Fluggesellschaft, die nicht finanziell vom Staat gestützt wird oder nicht über ein sehr grosses Verkehrsaufkommen verfügt, wird in einem Rennen um den tiefsten Preis auf die Dauer nicht mithalten können.

Mit einem Verkehrszuwachs von 10% im Berichtsjahr hat die Swissair mit der Entwicklung des Weltluftverkehrs dennoch Schritt gehalten. Dieses Resultat beweist auch, dass wir am Marktgeschehen nach wie vor vollen Anteil nehmen und uns keineswegs auf den hochtarifierten Verkehr beschränken. Wir lassen zwar dem Einzelreisenden und dem Geschäftsmann eine sorgfältige Betreuung angedeihen, doch will sich die Swissair nicht für eine Elite isolieren. In vielen Verkehrsgebieten stellen die zu günstigen Tarifen fliegenden Ferienreisenden immer noch die Mehrzahl unserer Passagiere. Sie sind auch im viel umstrittenen Nordatlantik in der Mehrheit. Hier führten die attraktiven Vorauszahlungstarife (Apex) des Linienverkehrs sogar zu einem starken Rückgang des Charterverkehrs. Ähnliche Bedingungen herrschen im Fernen Osten, wo sich unsere Sondertarife für Pauschalreisegruppen in der Nähe der Chartertarife bewegen.

Bei einer Sitzauslastung von 62.5% über das ganze Jahr – die in einzelnen Verkehrsregionen noch weit höher liegt – bleibt allerdings wenig Raum für Tarifexperimente in Richtung Massenverkehr. Es hätte auch wenig Sinn, um jeden Preis eine überdurchschnittliche Verkehrssteigerung anzustreben, die wir mit unseren auf Jahre hinaus be-

schränkten Produktionsmitteln gar nicht bewältigen könnten.

Mit den meisten im Weltluftverkehr tätigen Fluggesellschaften konnten im vergangenen Jahr unsere freundschaftlichen Beziehungen weiter gepflegt und vertieft werden. Auch wenn wir nicht in allen Fällen unsere Vorstellungen über ein harmonisches Partnerschaftsverhältnis durchsetzen konnten, dürfen wir mit dem Erfolg unserer Verhandlungen im allgemeinen zufrieden sein. Von besonderer Bedeutung sind die mit den nationalen Fluggesellschaften Grossbritanniens, Skandinaviens und Frankreichs getroffenen neuen Abkommen, die eine gedeihliche Entwicklung des Verkehrs zwischen diesen Ländern und der Schweiz gewährleisten.

Es zeigt sich immer mehr, dass in den Beziehungen zu unseren Partnern in den Entwicklungsländern die kommerziellen Interessen allein oft nicht genügen, um der Swissair die nötigen Entfaltungsmöglichkeiten zu bieten. Fachliche Beratung, Hilfeleistung auf technischem Gebiet oder Schulung des Personals stellen in solchen Fällen nicht nur eine private Entwicklungshilfe dar, sondern schaffen auch ein gutes Vertrauensklima.

Die Generalversammlung der IATA, des Internationalen Luftverkehrsverbandes, hat die kommerzielle Zusammenarbeit ihrer 109 Mitgliedsgesellschaften neu geordnet. Die IATA-Mitgliedschaft gliedert sich nun in zwei Stufen: Die Grundmitgliedschaft umfasst die Zusammenarbeit bei der Verkehrsabwicklung für Passagiere, Gepäck und Fracht, beim Verkehrsaustausch, bei der Gestaltung der Transportdokumente, ordnet das Verhältnis zu den IATA-Agenten, die zwischengesellschaftliche Abrechnung usw. Die zusätzliche, freiwillige Mitgliedschaft zur Tarifkoordination soll nach wie vor das Forum bilden, in welchem die teilnehmenden Fluggesellschaften international verbindliche Tarife aushandeln. Diese

bedürfen auch in Zukunft der Zustimmung der zuständigen Regierungen. Die neuen Bestimmungen erleichtern dabei die Einführung von Experimentaltarifen, schaffen ein gewisses Primat der Interessen der zwischen zwei Ländern direkt verkehrenden Liniengesellschaften und erlauben eine freiere Gestaltung der Passagierdienste an Bord der Flugzeuge. Die Swissair hält eine funktionstüchtige IATA für unentbehrlich. Sie behält nicht nur die Grundmitgliedschaft bei, sondern arbeitet auch weiterhin an der Tarifkoordination mit.

Sinkenden Tarifen bei einer hohen Ausnützung des vorhandenen Platzangebotes begegnen viele Fluggesellschaften seit längerer Zeit mit einer Vergrösserung der Sitzzahl in ihren Flugzeugen. Das Rezept besteht in der Regel im Einbau einer zusätzlichen Sitzkolonne. Die Swissair hat sich mit dieser Frage ernsthaft auseinandergesetzt. Sie wurde im Berichtsjahr besonders akut, als die massiven Währungseinbussen unsere Erträge weiter verwässerten. Vor die Alternative gestellt, unsere gewohnte und von den Passagieren geschätzte Sitzordnung in den Grossraumflugzeugen beizubehalten oder zusätzliche Sitze einzubauen und damit den Bordservice und die Bewegungsfreiheit einzuschränken, entschieden wir uns für die komfortablere Lösung.

Unsere DC-10-Flugzeuge werden somit weiterhin acht Sitze in einer Reihe in der Economy-Klasse aufweisen. Die meisten Konkurrenzgesellschaften bieten Neuner-Sitzreihen in diesem Flugzeugtyp an. Unsere beiden B-747-Flugzeuge im Einsatz nach New York bleiben ihrerseits bei den bewährten Neuner-Sitzreihen in der Economy-Klasse, während andere Gesellschaften Zehner-Reihen führen. Dieser Entscheidung ist uns nicht leichtgefallen, verzichten wir doch damit auf ein gewisses Mehrangebot an Sitzen. Ähnliche Überlegungen haben auch zum vorläufigen Verzicht auf eine

dritte, besonders engbestuhlte Klasse im Nordatlantikverkehr geführt. Die Erfahrungen anderer Gesellschaften mit diesem Experiment scheinen noch nicht schlüssig zu sein.

Auch bei der Verpflegung des Passagiers an Bord will die Swissair ihren traditionellen Qualitätsvorsprung halten. Sie kann allerdings nicht den Aufwand eines Spezialitätenrestaurants treiben. So werden weiterhin auch warme Mahlzeiten in der Borddienst-Küche am Boden gekocht und an Bord fertig zubereitet.

Ende 1978 war die Swissair im Ausland in 156 Städten vertreten, und an 30 weiteren Orten besitzen wir Verkaufsstellen. Neue Vertretungen wurden in Essen, Ravensburg (Bundesrepublik Deutschland), Jeddah (Saudi-Arabien), Annaba (Algerien) und Enugu (Nigeria) eröffnet. Neue Verkaufsstellen bestehen in Besançon (Frankreich), Dornbirn (Österreich), Kitwe (Zambia) und Campinas (Brasilien). Im Ausland beschäftigt die Swissair insgesamt 3200 Personen.



Die grafischen Elemente des bisherigen Erscheinungsbildes – Swissair-Namenszug und Swissair-Pfeil – bilden eine Einheit, die nun ein Vierteljahrhundert alt ist. In dieser Zeit hat sich unsere Unternehmung gewandelt. Das soll auch grafisch zum Ausdruck kommen. Zuerst werden ein neuer Schriftzug und ein neues Signet eingeführt. Der Name «Swissair» wird künftig klein geschrieben, mit kräftigen i-Punkten als Akzent. Der Schriftzug ist einer Satz-schrift entnommen und lässt sich damit gut in ein Schriftbild einfügen. Er bildet wiederum eine Einheit mit dem neuen Signet, das den Swissair-Pfeil ablöst. Es wandelt das Hoheitszeichen am Seitensteuer der DC-9 ab zum «Schweizer Kreuz im Rhomboid» – so die geometrische Bezeichnung – und verdeutlicht den nationalen Charakter des Unternehmens.

Im Zuge dieser Umgestaltung wird sich gelegentlich auch das Gesicht der Swissair-Flugzeuge ändern, wobei die neuen grafischen Elemente harmonisch in die Bemalung eingefügt werden.

Mit dieser Umgestaltung wird ein ruhiger Übergang zu neuzeitlichen grafischen Ausdrucksformen vollzogen. Die gewählte Lösung hält sich fern von kurzlebigen Modeströmungen und technischen Anspielungen und bietet ein Höchstmass an Flexibilität.

Die DC-9-80-Flugzeuge sollen bereits im neuen Gewand abgeliefert werden. Um zusätzliche Kosten möglichst zu vermeiden, erhält die bisherige Flotte die Neubemalung nur im Rhythmus der normalen Überholung der Anstriche. Die Änderungen an Gebäuden, Schaltern, Fahrzeugen usw. erfolgen im Laufe der Zeit. Altes und Neues werden somit während geraumer Zeit noch nebeneinander zu finden sein, bis sich dann allmählich das neue Erscheinungsbild völlig durchsetzt.



Unsere verkaufte Transportleistung hat, wie erwähnt, gegenüber 1977 stark zugenommen, nämlich um 10%. Diese Zahl ergibt sich aus einem um 9% höheren Passagierverkehr und dem deutlichen Anstieg der Frachttransporte um 15%. Die Fracht- und Posterträge machen fast einen Fünftel unserer Verkehrseinnahmen aus, obschon wir nur in Europa ein Frachtflugzeug einsetzen. Da die Grossraumflugzeuge diese Bezeichnung nicht nur für die Passagierkabine, sondern auch für die Laderäume verdienen, erlangt der Frachttransport aber auch als Kuppelprodukt des Passagierverkehrs eine grosse Bedeutung.

In allen Gebieten – mit der einen Ausnahme des Fernen Ostens – haben sich die finanziellen Ergebnisse gegenüber dem Vorjahr verschlech-

tert, wobei jeweils die Währungseinbussen am meisten ins Gewicht fielen.

In Europa blieb die Auslastung, bei leicht erhöhtem Angebot, praktisch unverändert. Neu haben wir Oporto (Portugal) in unser Netz aufgenommen, und dieser Dienst erfreut sich bereits guten Zuspruchs. Weiter ausgebaut haben wir sodann die Verbindungen im Binnenverkehr der Schweiz; damit sind wir lokalen Anliegen entgegengekommen. Auf Europa entfallen fast 40% unserer Verkehrserträge. Da hier ein unverhältnismässig grosser Anteil der Kosten in Schweizerfranken zu begleichen ist, brachten uns die Währungsverhältnisse bei den Aufwendungen im Ausland nur eine schwache Entlastung. Tarifreduktionen taten auch in Europa das übrige. Der im Vorjahr besonders eindrucksvolle finanzielle Erfolg dieses Gebietes ist deshalb drastisch geschwunden.

Im Mittleren Osten, wo wir nun auch Jeddah in Saudi-Arabien anfliegen, zeichnete sich eine Stagnation ab; nach Jahren starker Expansion vermochte die Nachfrage der Erhöhung des Angebots nicht mehr ganz zu folgen. Der Verkehr mit der Türkei und Ägypten ging zurück, doch brachten Israel und Griechenland den Ausgleich. Alte und neue politische Unruheherde, Devisenrestriktionen in der Türkei und zunehmende Konkurrenz durch Charterverkehr im Tourismus trugen ebenfalls zu dieser Dämpfung bei. Wir mussten in diesem Raum erstmals seit Jahren einen Verlust hinnehmen. Auch er ist indessen stark von Währungseinbussen geprägt.

Nach mehreren erfolgreichen Jahren in Afrika haben wir unser Angebot, vor allem nach Ost- und Westafrika, nochmals kräftig erhöht, nämlich um 21%. Es war nicht zu erwarten, dass der Verkehr sogleich ebenso stark zunehme; die erzielte Steigerung von 15% ist immerhin bemerkenswert. Auch wenn die Ent-

wicklung gewisser Strecken in Nordafrika, mit der neuen Destination Annaba (Algerien), sehr erfreulich war, ergab sich insgesamt eine leicht abgeschwächte Auslastung unserer Afrika-Strecken. Der finanzielle Erfolg dieser Region ging zurück. Wir sind in Afrika auch beträchtlich bei der Überweisung unserer Erträge behindert und erleiden entsprechende Verluste.

Die erfreuliche Entwicklung unseres Verkehrs mit dem Fernen Osten, die im Vorjahr einsetzte, hat 1978 angehalten, und die Auslastung ist weiter gestiegen. Gestrecktere Routenführungen nach dem Fernen Osten haben die Attraktivität dieser Dienste sehr erhöht. Der Gewinn in diesem Gebiet hat sich verdoppelt.

Nach dem beinahe ausgeglichenen Ergebnis des Nordatlantikverkehrs im Jahr 1977 war 1978 wieder ein Verlust zu verzeichnen. Das ist enttäuschend, denn dank weiterer massiver Steigerung sowohl des Passagier- als auch des Frachtverkehrs erreichte hier die Totalauslastung einen Spitzenwert. Im Preiskampf um dieses Verkehrsgebiet sind aber leider die Durchschnittserträge nochmals stark gesunken.

Unser Verkehr auf dem Südatlantik zeigte ein erfreuliches Bild, wozu die Entwicklung des Frachtverkehrs mit einer Zunahme von über 30% stark beitrug. Noch besser wäre es ausgefallen, wenn wir die an sich vorhandene Transportkapazität voll anbieten dürften; verkehrsrechtlich sind wir aber einstweilen eingeschränkt. Wir hoffen auf eine Änderung. Erst dann könnte sich der Vorteil des Einsatzes der kostengünstigen DC-10 voll auswirken. 1978 mussten wir uns wiederum mit einem Verlust abfinden.



Unser ganzes Unternehmen ist auf das Ziel und die Aufgabe des Betriebs von Luftverkehr ausgerichtet. Dem Luftverkehr im engeren Sinn widmen sich die Departemente «Operation» und «Technik». Ihr wichtigstes Ziel ist die Zuverlässigkeit, denn diese ist der entscheidende Faktor der Sicherheit im Luftverkehr. Sie wird auf das Verhalten von Bauteilen, Geräten, Systemen wie auf das Flugzeug als ganzes bezogen. Regelmässige Überholung und ständige Überwachung der Komponenten und Systeme der Flugzeuge sorgen für eine hohe technische Zuverlässigkeit. Unser Flugbetrieb blieb im Berichtsjahr wiederum von ernsthaften Zwischenfällen oder gar Unfällen verschont.

Seit Frühjahr 1978 sind auf dem Flughafen Zürich technische Einrichtungen im Betrieb, die es ermöglichen, mit entsprechend ausgerüsteten Flugzeugen zu landen, wenn die Sichtweite für den Piloten vertikal auf 6 Meter und horizontal

auf 200 Meter beschränkt ist. Alle unsere DC-10-Flugzeuge haben die nötige Ausrüstung; in den Nebelperioden des Herbstes konnte damit dieses Landeverfahren mit ausgezeichnetem Erfolg angewendet werden. In über 50 Fällen konnten Ausweichlandungen – mit all ihren ärgerlichen Begleiterscheinungen – vermieden werden. Die bestellten DC-9-80-Flugzeuge werden in gleicher Weise ausgerüstet sein. Dieser Vorteil fällt bei Flugzeugen, die vorab im Europa-Verkehr mit seinen häufigen Landungen eingesetzt werden, besonders ins Gewicht. 1978 erreichten 81.1% der Flüge (1977: 82%) mit weniger als 15 Minuten Verspätung ihr Ziel; von den publizierten Flügen konnten wir 98.1% (1977: 97.9%) durchführen.

Die Automatisierung der Streckennavigation mit Bordcomputern ist so weit fortgeschritten, dass beim heutigen Einsatz der Flotte auf die Dienste eines Navigators an Bord verzichtet werden kann. Dieser schon von der Seefahrt her so traditionsreiche Berufsstand existiert nun bei der Swissair nicht mehr.

Die Kapazität des technischen Betriebes ist für den eigenen Bedarf nur zu Spitzenzeiten wirtschaftlich genützt. Wir sind deshalb auf Drittaufträge angewiesen. Sie leisten einen wichtigen Beitrag an die Deckung fester Kosten. Die Arbeiten, die wir im Rahmen der technischen Zusammenarbeit für KLM, SAS, UTA und Austrian Airlines verrichten, bilden dabei einen stabilen Auftragsbestand. Im übrigen machen es uns aber die Währungsverhältnisse – das heisst unsere Preise in Schweizerfranken – schwieriger, neue Aufträge hinzuzugewinnen.

Der technische Betrieb hat sich nicht bloss mit den Wartungs- und Überholungsarbeiten zu befassen. Es sind oft auch aufwendige Modifikationen durchzuführen. Technische Systeme an Flugzeugen werden oft aufgrund neuester Erkenntnisse ver-

bessert; der Stand der Zuverlässigkeit wird so beibehalten oder noch erhöht. Ein Flugzeug ist deshalb bis zum Ende seiner Verwendung bei der Swissair voll einsatzfähig; es wird aber wegen steigender Unterhaltskosten, zu kleinem Platzangebot, ungünstiger Treibstoffökonomie oder anderer Faktoren früher oder später unwirtschaftlich.

Auch die Technik besinnt sich auf ihre Tradition: Für das «Verkehrshaus der Schweiz» haben pensionierte Mitarbeiter Zelle und Triebwerk einer «Lockheed Orion», wie sie die Swissair von 1932 bis 1936 betrieb, mit so viel Liebe aufgearbeitet, dass der Verzicht auf einen Testflug mit dieser einst schnellen Maschine schwerfiel.

Im Bereich der automatischen Datenverarbeitung waren wir weiterhin mit dem Ausbau begonnener grosser Systemkomplexe beschäftigt. Diese Arbeiten betrafen das computergesteuerte System zur Überwachung des Flugzeugunterhalts, das automatische Passageabrechnungssystem und das automatische Frachtre reservationssystem. Die Automatisierung der Tarifiermittlung, der Flugscheinausstellung und der Sitzwahl schreitet fort. Neu haben wir Studien im Hinblick auf ein Informations- und Steuerungssystem für die Planung und Überwachung des Einsatzes von Flugzeugen und Besatzungen aufgenommen.

Mit Erfolg stellen wir weiterhin auch Dritten unsere Erfahrung auf dem Gebiet der automatischen Datenverarbeitung zur Verfügung.

Am 17. November 1978 stand der Flughafen Zürich seit 30 Jahren im Betrieb. Für die Swissair ist er der wichtigste Heimatflughafen; die stürmische Verkehrsentwicklung dieser drei Jahrzehnte bei der Swissair und auf dem Flughafen Zürich sind untrennbar miteinander verbunden. Wir anerkennen dankbar den wichtigen Beitrag, den die Kantone

und der Bund mit dem Ausbau der Flughäfen auch in Genf und Basel für den Erfolg der Swissair geleistet haben. Andererseits ist ein leistungsfähiger und wirtschaftlich gesunder Luftverkehr, wie ihn die Swissair betreibt, für die Volkswirtschaft gerade auch der Schweiz unentbehrlich. Wir wissen, dass uns dies nicht berechtigt, den Betrieb ohne Rücksicht auf die Umwelt zu führen. Die Flugbegeisterung der Pionierjahre ist nicht nur in der Schweiz einer kritischen Einstellung zu den Grenzen des Wachstums gewichen. Die Swissair kann sich über grosse Aufwendungen für den Umweltschutz ausweisen, insbesondere mit der Bekämpfung des Fluglärms an der Quelle und mit der Verlegung von Schulflügen nach dünn besiedelten Gebieten im Ausland. Wir müssen aber auch hier feststellen, dass diese Aufwendungen in der Öffentlichkeit zu wenig gewürdigt werden. Wir schaffen mit den DC-9-80- und nun auch mit den A-310-Flugzeugen wiederum grössere, aber lärmarme Flugzeuge an, um der steigenden Verkehrsnachfrage ohne Mehrbelastung der Umwelt entsprechen zu können. Auch bei den Flughäfen sollten die Möglichkeiten für einen Ausbau zu diesem Zweck und mit dieser Randbedingung offengehalten werden. Es hat aber zuweilen den Anschein, als ob die Planung bei den Flughäfen nur noch auf den Abbau der Fluglärmbelastung ausgerichtet werden dürfe. Nach den Debatten, die der Zürcher Kantonsrat im Berichtsjahr über den Flughafen geführt hat, ist dessen Planung und damit auch diejenige der Swissair jedenfalls mit vielen Unsicherheiten belastet. Andererseits ist zu Beginn des laufenden Jahres die Verlängerung der Hauptpiste des Flughafens Basel-Mülhausen auf 3900 Meter fertiggestellt worden. Dass nun auch auf dem dritten Landesflughafen zu Interkontinentalflügen gestartet werden kann, ist eine willkommene Verbreiterung der Basis für den schweizerischen Luftverkehr.

Die Tabelle auf Seite 34 zeigt die Tochtergesellschaften und Beteiligungen der Swissair. Die Ergebnisse dieser Gesellschaften sind weiterhin nicht mit der Rechnung der Swissair konsolidiert.

Der zusammengefasste Umsatz der Tochtergesellschaften betrug 1977 170 Millionen Franken und hatte damit einen Anteil von 7% am Gesamtumsatz der Swissair. Für das Berichtsjahr dürfte sich ein Umsatz von 189 Millionen Franken (davon 153 Millionen Franken bei der Balair) ergeben, was 8.2% des Umsatzes der Muttergesellschaft entspräche. Damit ist auch der Stellenwert gezeigt, der diesem Geschäftsbereich innerhalb der Swissair zukommt. Er hat seine Bedeutung für das Gesamtunternehmen offensichtlich weniger wegen eines selbständigen finanziellen Beitrages; in ihm sind aber Dienste zusammengefasst, die entweder Teile unseres Gesamtproduktes sind oder dieses ergänzen oder, aus ihm hervorgegangen, bereits zur selbständigen Dienstleistung geworden sind.

Im Hinblick auf die Vergrösserung ihrer Flotte erhöhte die Balair AG, Basel – unsere grösste Tochtergesellschaft – ihr Aktienkapital von 32 auf 48 Millionen Franken. Trotz härtester Konkurrenz mit Billigstangeboten hat sich die Balair im Markt des Bedarfsverkehrs gut gehalten und auch 1978 ein zufriedenstellendes Resultat erzielt.

Nach dem finanziellen Scheitern der SATA, Société Anonyme de Transport Aérien, im Herbst 1978 schuf die Swissair, auf ausdrückliches Ersuchen der Behörden von Kanton und Stadt Genf, eine neue westschweizerische Chartergesellschaft: Die CTA, Compagnie de Transport Aérien. Sie wurde von uns mit einem Anfangskapital von 6 Millionen Franken versehen und hat am 1. November 1978 ihren Betrieb aufgenommen. Die Mehrheit des

Aktienkapitals soll in absehbarer Zeit von Westschweizer Kreisen übernommen werden.

Die Swissair Hotel-Beteiligungen AG übernahm 1978 die Mehrheitsbeteiligung an der International Hotel-Management Prohotel AG, Kloten. Sie baute sodann ihre Beteiligung an der Hotel International AG, Zürich, aus und erwarb die eine Hälfte des Kapitals der Wien Airport Restaurant- und Hotelbetriebsgesellschaft mbH, Wien, während Austrian Airlines die andere Hälfte übernahm.

Die Zürcher Hotels «International», «Zürich» und «Atlantis» (letzteres seit Anfang 1978 unter der Führung der amerikanischen Hotelkette Sheraton) arbeiteten 1978 trotz Schwierigkeiten als Folge von Währungseinflüssen zufriedenstellend bis gut. Die Penta-Hotelkette vermochte sich insgesamt zu festigen. Leider blieb aber das «Penta Geneva» in seinem ersten Betriebsjahr weit hinter den Erwartungen zurück.

Die Interconvention, Congress and Convention Services Ltd., konnte ihr Hotelreservationssystem HORIS im In- und Ausland weiter ausbauen. Es waren ihm am Jahresende 189 Hotels angeschlossen.

Mit der International Hotel-Management Prohotel AG waren am Jahresende 19 Schweizer Hotels im Rahmen gemeinsamer Verkaufsanstrengungen verbunden. Zu den bisherigen Überwachungs- und Führungsaufträgen kamen neue Betriebsführungsverträge für das Hotel «Bellevue Palace» in Bern und die Wien Airport Restaurant- und Hotelbetriebsgesellschaft mbH.

Unsere Immobiliengesellschaft AVIREAL AG war sowohl in der Deutschschweiz als auch über ihre Zweigstelle Genf besonders erfolgreich im Bereich der Verwaltung und der Erneuerung von Wohnbauten.





## Unsere Mitarbeiter

Die Reveca AG beteiligte sich an einem Catering-Betrieb in Buenos Aires, den sie auch führen wird. Es handelt sich um ein Gemeinschaftsunternehmen von Swissair und Aerolineas Argentinas. Da die Reveca AG weiterhin auch finanziell mit den Schwierigkeiten der Swisco Ltd., Cork (Irland), Produktion von Fertigmahlzeiten, belastet ist, wird ihr Geschäftsergebnis 1978 trotz guten Resultaten im Restaurantbereich nur knapp ausgeglichen sein.

Die Swissair Photo und Vermessungen AG musste sich auch 1978 mit dem Konjunkturtief des

Inlandmarktes abfinden. Im Bereich der Vermessungstätigkeit ist die Beschäftigung aufgrund eines Grossauftrages für Saudi-Arabien in den kommenden Jahren allerdings gesichert.

Die Swissair Treuhand AG konnte ihre erfolgreiche Tätigkeit fortsetzen. Sie hat in Luzern eine Zweigstelle eröffnet und dort das Treuhandbüro Friedrich Müller übernommen.

Das Geschäftsergebnis unserer Tochtergesellschaften und Beteiligungen darf insgesamt als befriedi-

gend bezeichnet werden. Wir verfolgen keine Diversifikation nur mit dem einzigen Ziel der Risikoverteilung. Unsere Aktivität auf diesem Feld entspringt fast ausschliesslich unserer Haupttätigkeit, nämlich dem Luftverkehr mit seinen allerdings weitreichenden Bedürfnissen.

	Aktienkapital per 31.12.78 in 1000 Fr.	Swissair Anteil per 31.12.78 in 1000 Fr.	%	Gesamterträge 1977 in 1000 Fr.	geschätzte Gesamterträge 1978 in 1000 Fr.	1978 vereinnahmte Dividende aus 1977 in 1000 Fr.	%
<b>Tochtergesellschaften</b>							
Balair AG, Basel	48 000	27 840	58	142 837	153 500	1 114 <sup>3</sup>	6
Compagnie de Transport Aérien CTA, Meyrin	6 000	6 000	100	—	— <sup>4</sup>	—	—
Swissair Hotel-Beteiligungen AG, Basel	7 000	7 000	100	389 <sup>1</sup>	4 500 <sup>1</sup>	—	—
Avireal AG, Kloten	1 200	900	75	7 495 <sup>1</sup>	10 500 <sup>1</sup>	11 <sup>3</sup>	15
Reveca AG, Zürich	1 000 760 <sup>2</sup>	760	100	11 581 <sup>1</sup>	12 300 <sup>1</sup>	91	12
Swissair Photo und Vermessungen AG, Zürich	850	850	100	6 560	6 800	—	—
Swissair Treuhand AG, Zürich	100 50 <sup>2</sup>	50	100	1 704	2 000 <sup>1</sup>	10	20
<b>Beteiligungen</b>							
Reisebüro Kuoni AG	10 000	3 266	33			300 <sup>3</sup>	12
Polygon Insurance Company Ltd., Guernsey	(in 1000 £) 2 000 500 <sup>2</sup>	(in 1000 £) 166	33			—	—

Diverse kleinere Beteiligungen im In- und Ausland

<sup>1</sup> Konsolidiert, d. h. unter Einschluss der Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligungen

<sup>2</sup> Einbezahlter Betrag

<sup>3</sup> Dividende auf unseren Anteil vor Kapitalerhöhung bzw. Zusatzkauf

<sup>4</sup> Erstes Betriebsjahr 28. 10. 1978–31. 12. 1979



Bei der starken Zunahme unseres Verkehrs konnte eine Erhöhung des Personalbestandes nicht ausbleiben. Beschäftigten wir Ende 1977 14 129 Mitarbeiter, so stieg diese Zahl Ende 1978 auf 14 777. Die Zunahme um 648 Personen oder um 4.6% ist relativ kleiner ausgefallen als die Ausweitung unseres Verkehrs. Die Produktivität unseres Personals ist somit nochmals leicht gestiegen. Das finanzielle Geschäftsergebnis 1978 macht es erfreulicherweise möglich, auch dieses Jahr die Anstrengungen unserer Mitarbeiter mit einer Sonderprämie zu belohnen.

Der Aufbau der Bestände beschränkte sich auch im Berichtsjahr auf das direkt für die Produktion tätige Bodenpersonal und auf das fliegende Personal. Diese Vergrösserung des Personalkörpers war unumgänglich. Positiv ist dabei aber sicher zu würdigen, dass die Swissair in der Schweiz 550 neue Arbeitsplätze geschaffen hat. Wir waren auch

in der Lage, alle jungen Leute zu behalten, die nach ihrem Lehrabschluss bei der Swissair zu bleiben wünschten.

Die Austrittsrate betrug 7.8% (1977: 7.5%). Sie hält sich in der uns vertrauten Variationsbreite; sie mag aber auch ausdrücken, dass es qualifizierte Berufsleute, wie sie die Swissair besonders zahlreich beschäftigt, nicht besonders schwierig haben, Stellen zu finden.

Etwelche Sorgen bereitet uns weiterhin die Rekrutierung von Linienpiloten in der Schweiz. Zwar gingen 1978 an die 700 Bewerbungen ein, doch konnten schliesslich nur 29 Schüler in die Schweizerische Luftverkehrsschule SLS aufgenommen werden. Eine Senkung unserer seit vielen Jahren bewährten Anforderungen steht indessen nicht zur Diskussion – im Interesse der Swissair und in jenem der Bewerber. Die Anstellung von entsprechend qualifizierten ausländischen Piloten – ihr Anteil beträgt ungefähr ein Viertel unseres Pilotenkorps – erweist sich unter solchen Umständen als unvermeidlich.

Im vergangenen November haben wiederum Salärverhandlungen zwischen der Swissair und den Personalverbänden stattgefunden. Über das vorrangige Ziel der Erhaltung der Arbeitsplätze sind sich die Vertragspartner ohnehin einig. Aber auch darüber besteht Klarheit, dass nur ein gesundes Unternehmen seine Anstellungsbedingungen verbessern kann und dass ein Unternehmen nur gesund sein kann, wenn seine Mitarbeiter zufrieden sind. Allseits herrschte indessen die Überzeugung, dass Ende 1978 der Geschäftsgang im Jahre 1979 nicht hinreichend zuverlässig abzuschätzen war. Die Vertragspartner sind deshalb übereingekommen, über die Anstellungsbedingungen erst im Mai 1979 wieder zu verhandeln. Inzwischen wurden von der Swissair die Dienstalterszulagen gemäss Gesamtarbeitsverträgen,

ein Teuerungsausgleich von 0.4% und individuelle Leistungszulagen auf die Saläre gewährt. Die sachbezogene Beurteilung all dieser Probleme durch die Sozialpartner ist ein Vorzug der schweizerischen Wirtschaft, der nicht hoch genug einzuschätzen ist. Für unsere Mitarbeiter im Ausland konnten die Bedingungen jeweils den Marktgegebenheiten des Landes angepasst werden.

Nach 30 Dienstjahren ist Dr. Heinz Haas, stellvertretender Direktionspräsident und Generalsekretär, in den Ruhestand getreten. Sein Name bleibt in erster Linie mit der verkehrsrechtlichen Erschliessung unseres weltweiten Streckennetzes verbunden, die er mit Initiative, Weitblick und Tatkraft betrieb. Hans Schneider hat seine Nachfolge als stellvertretender Direktionspräsident angetreten.

Ende Januar 1979 hat auch Willy Wyler das Rücktrittsalter erreicht. Er kam 1952 zur Swissair und stand seit 1960 mit grossem Erfolg unserer Organisation in der Westschweiz vor.

Der Verwaltungsrat dankt beiden Herren für ihre langjährigen hervorragenden Dienste.

Auf den 1. Februar 1979 sind die bisherigen Departemente Deutschschweiz-Tessin und Westschweiz zu einem Departement Schweiz mit Sitz in Genf unter der Leitung von Bertrand Jaquière zusammengefasst worden.

# Verwaltungsrat, Kontrollstelle und Direktion

Die Generalversammlung vom 28. April 1978 hat Dr. Dr. h. c. Emmanuel Faillettaz, der altershalber aus dem Verwaltungsrat zurücktrat, den Dank auch für seine Dienste als Vizepräsident und Mitglied des Ausschusses abgestattet. An seine Stelle wählte sie Paul Antoine Hoefliger, Generaldirektor des Comptoir Suisse, in den Verwaltungsrat. Dieser bestimmte als einen der beiden Vizepräsidenten und neues Mitglied des Ausschusses Dr. Claude Barbey.

Am 19. August 1978 starb Dr. Brenno Galli, Vizepräsident des Verwaltungsrates, im Alter von 68 Jahren. Dr. Galli war das letzte amtierende Mitglied des Verwaltungsrates, der bei der Reorganisation der Swissair im Jahre 1947 neu bestellt wurde. Damals ernannte ihn der Bundesrat zu einem der Vertreter der öffentlichen Hand. Seit 1959 war Dr. Galli auch Mitglied des Ausschusses des Verwaltungsrates und von 1974 an einer der beiden Vizepräsidenten. Als vielseitiger Rechtsanwalt und Notar und als profiliertes Politiker leistete er der Swissair unschätzbare Dienste und war auf überaus sympathische und wirksame Weise um die Pflege unserer Beziehungen zur Südschweiz besorgt. Die Swissair hat in Dr. Galli einen treuen Freund verloren und gedenkt seiner in Dankbarkeit.

Als einen der beiden Vizepräsidenten hat der Verwaltungsrat Dr. h. c. Otto Wichser gewählt und als neues Mitglied des Ausschusses Rudolf Bieri.

Der Bundesrat hat Pier Felice Barchi, Nationalrat, Rechtsanwalt und Notar, Bellinzona, neu in den Verwaltungsrat abgeordnet. Ebenfalls als Vertreter der öffentlichen Hand im Verwaltungsrat der Swissair hat der Bundesrat Regierungsrat Henri Sommer, St-Imier, bezeichnet, nachdem Regierungsrat Henri Huber

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 14. März 1979 genehmigt.

nach seinem Rücktritt aus der Berner Regierung auch den Sitz in unserem Verwaltungsrat aufgegeben hatte. Wir danken Henri Huber herzlich für die wertvollen Dienste, die er der Swissair seit 1962 geleistet hatte.

## Präsident

Fritz Gugelmann,  
Industrieller, Allmendingen (Bern)

## Vizepräsidenten

Dr. Claude Barbey,  
Präsident, Lacoray S.A., Genf  
(seit 28. 4. 1978)

Dr. Dr. h. c. Emmanuel Faillettaz,  
Industrieller, Lausanne  
(bis 28. 4. 1978)

\* Dr. Brenno Galli,  
Präsident des Bankrates der  
Schweizerischen Nationalbank,  
Bioggio  
(† 19. 8. 1978)

\* Dr. h. c. Otto Wichser,  
alt Präsident der Generaldirektion  
SBB, Muri bei Bern  
(seit 15. 12. 1978)

## Delegierter des Verwaltungsrates

Armin Baltensweiler,  
Direktionspräsident der Swissair,  
Herrliberg

## Mitglieder

\* Pier Felice Barchi,  
Nationalrat, Rechtsanwalt und Notar,  
Bellinzona (seit 28. 9. 1978)

Prof. Max Berchtold,  
Professor an der Eidg. Technischen  
Hochschule, Küsnacht (Zürich)

Mit dem Datum der Generalversammlung 1979 läuft die Amtsdauer der Herren Fritz Gugelmann und Eric Handschin ab. Gemäss Artikel 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

\* Rudolf Bieri, Fürsprecher,  
Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Zollikofen

Philippe Bordier,  
Privatbanquier, Vézenaz

Walter Frey,  
Generaldirektor des Schweizerischen  
Bankvereins, Thalwil

Dr. Jean-Claude Gisling,  
Stellvertretender Generaldirektor,  
Amindus AG, Echandens

Rainer E. Gut,  
Sprecher der Generaldirektion der  
Schweizerischen Kreditanstalt,  
Bassersdorf

Eric Handschin,  
Industrieller, Liestal

Paul Antoine Hoefliger,  
Generaldirektor des Comptoir Suisse,  
Lausanne (seit 28. 4. 1978)

Dr. Robert Holzach,  
Generaldirektor der Schweizerischen  
Bankgesellschaft, Zumikon

\* Henri Huber,  
Regierungsrat, Liebfeld  
(bis 31. 5. 1978)

\* Dr. Alois Hürlimann,  
Nationalrat, Walchwil

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

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

\* Dr. Markus Redli,  
Präsident der Generaldirektion PTT,  
Wabern

\* Henri Schmitt,  
alt Regierungsrat, Genf

\* Henri Sommer,  
Regierungsrat, St-Imier  
(seit 1. 6. 1978)

\* Jakob Stucki,  
Regierungsrat, Seuzach

Georg Sulzer,  
Präsident des Verwaltungsrates der  
Gebrüder Sulzer AG, Winterthur

Rudolf Suter,  
Nationalrat, Zürich

Jacques Turrettini,  
Generaldirektor, SIP, Société  
genevoise d'Instruments de  
physique, Genf

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

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

Rudolf Wild,  
St. Gallen

\* Dr. Edmund Wyss,  
Regierungsrat, Basel

Robert Zoelly,  
Industrieller, Küsnacht (Zürich)

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

## Ausschuss des Verwaltungsrates

Fritz Gugelmann,  
Präsident

Dr. Claude Barbey,  
Vizepräsident (seit 28. 4. 1978)

Dr. Dr. h. c. Emmanuel Faillettaz,  
Vizepräsident (bis 28. 4. 1978)

Dr. Brenno Galli,  
Vizepräsident († 19. 8. 1978)

Dr. h. c. Otto Wichser,  
Vizepräsident (seit 15. 12. 1978)

Armin Baltensweiler

Rudolf Bieri (seit 15. 12. 1978)

Eric Handschin

Rudolf Wild

## Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft,  
Zürich

## Direktion

Armin Baltensweiler,  
Direktionspräsident

Dr. Heinz Haas,  
Stellv. Direktionspräsident und  
Generalsekretär (bis 31. 7. 1978)

Hans Schneider,  
Generaldirektor Finanzen und  
Beteiligungen  
seit 1. 8. 1978:  
Stellv. Direktionspräsident

## Generaldirektoren

Emil Koch,  
Aussenorganisation

Franz Roth,  
Technische Dienste

Hellmuth Scherrer,  
Marketing

## Direktoren

Heinz Büchi,  
Datenverarbeitung

Claude Christe,  
Produktgestaltung und Verkaufspolitik

Heinz Galli,  
Produktplanung

Adolf Gehriger,  
Delegierter des Direktionspräsidenten

Erich Geitlinger,  
Planungsdienst

Bertrand Jaquière,  
Schweiz (seit 1. 2. 1979)

Dr. Martin Junger,  
Finanzen

Rolf Krähenbühl,  
Technik

Dr. Hugo Mayr,  
Ausland

Peter Nydegger,  
Tochtergesellschaften und  
Beteiligungen

Peter Oes,  
Personaldienste und Organisation

Robert Staubli,  
Operation

Willy Wyler,  
Westschweiz (bis 31. 1. 1979)

Direktion für Basel:  
Hermann Sommer

Briefadresse:  
Swissair, Postfach, CH-8058 Zürich

Printed in Switzerland, April 1979  
Satz und Druck: Druckerei Winterthur AG  
Gestaltung: GGK  
Fotos: W. Grieder, A. von Steiger

