

SWISSAIR   
1979



HB-ISO

SWISSAIR

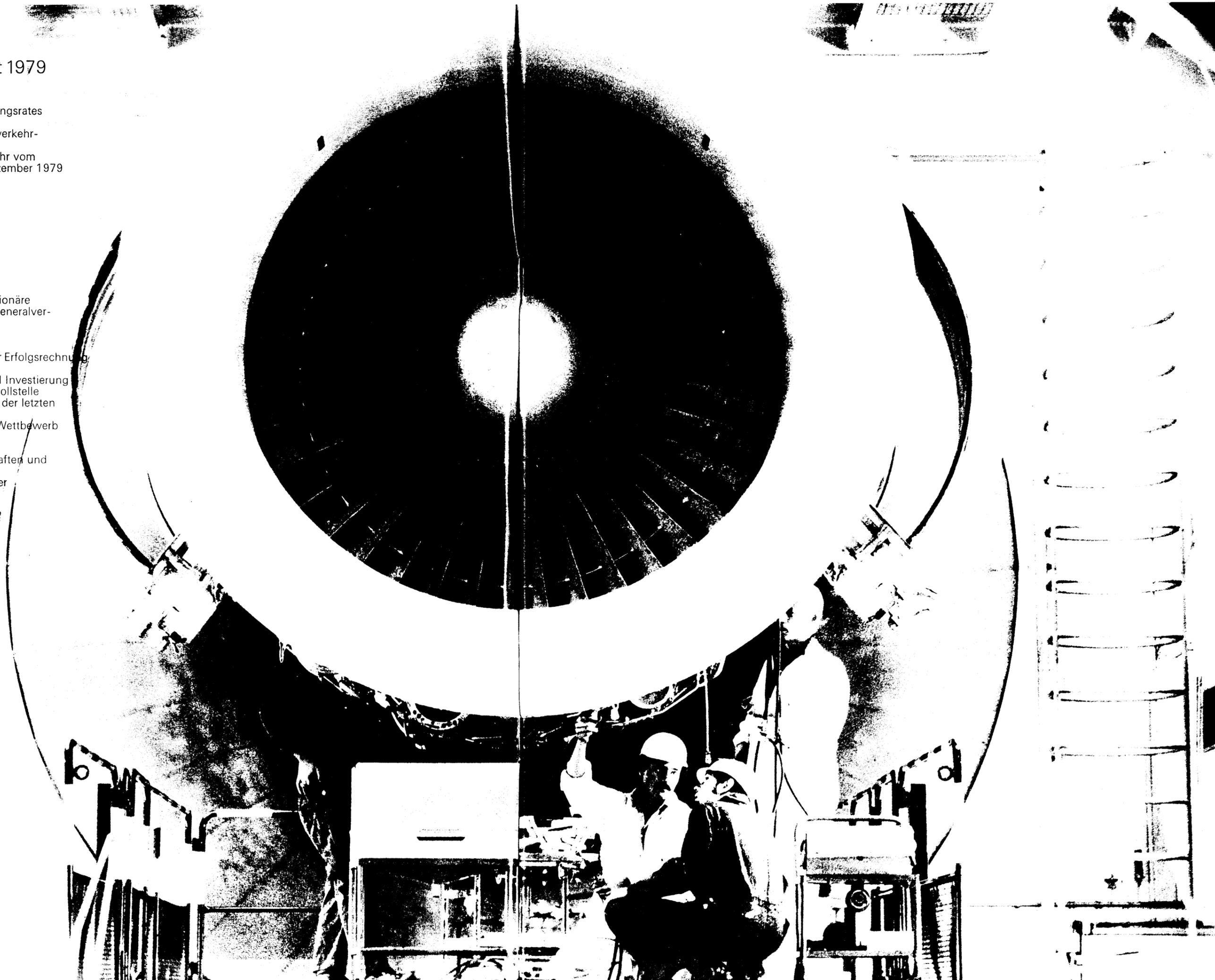
B

# Jahresbericht 1979 der Swissair

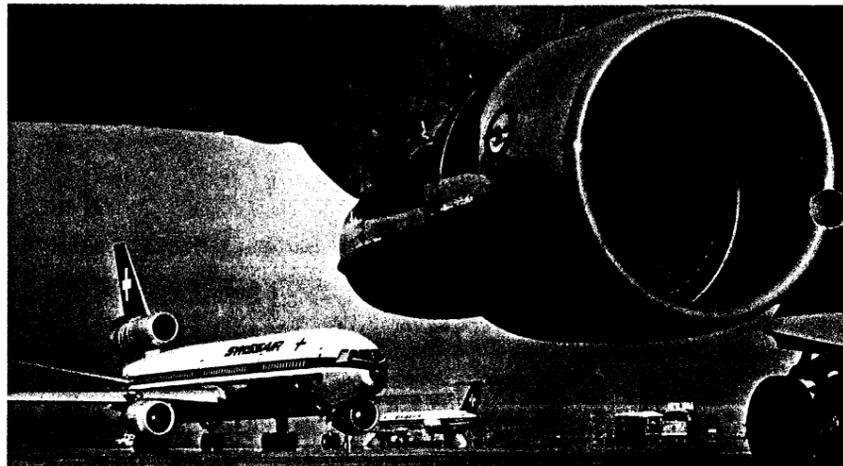
Bericht des Verwaltungsrates  
der Swissair,  
Schweizerische Luftverkehr-  
Aktiengesellschaft,  
über das Geschäftsjahr vom  
1. Januar bis 31. Dezember 1979

## Inhalt

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



## Sehr geehrte Aktionäre,



In der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 1979 hat unsere Gesellschaft bessere Resultate erzielt als in der ersten Hälfte. Insgesamt entspricht das Jahresergebnis damit unseren Erwartungen. Angesichts der ausserordentlichen Umstände dürfen wir darüber befriedigt sein.

Im Vergleich zum Vorjahr sind die Erträge wie die Kosten stärker gestiegen, als wir vorausgesehen hatten. Die Gesamterträge erreichten 2.5 Milliarden Franken und übertrafen so die Einnahmen von 1978 um 191 Millionen Franken oder um 8%. Die Kosten vor Abschreibungen waren mit 2.26 Milliarden Franken um 206 Millionen oder um 10% höher als im Vorjahr. Es verblieb somit ein Bruttoergebnis von 229 Millionen Franken, während wir 1978 noch 244 Millionen Franken erreicht hatten. Die Verschlechterung ist vorab beim Flugbetrieb eingetreten, während die Nebenleistungen wiederum gut abschnitten. Aus dem Bruttoergebnis waren vorerst die ordentlichen Abschreibungen zu decken. Weil die Flotte nur wenig Veränderungen aufwies und bei verschiedenen DC-9- und DC-8-Flugzeugen nach zehnjährigem Einsatz die Abschreibungen dahinfielen, beanspruchten die ordentlichen Abschreibungen mit 151 Millionen Franken noch einmal weniger

als im Vorjahr (165 Millionen Franken). Nach Vornahme von Zusatzabschreibungen im Umfang von 28 Millionen Franken beträgt der Reingewinn 50 Millionen Franken.

Der Verwaltungsrat freut sich, der Generalversammlung auch für das Jahr 1979 die Ausrichtung einer Dividende von 35 Franken pro Aktie beantragen zu können. Sie wird auf eine Anzahl Aktien zu bezahlen sein, die durch Ausübung von Options- und Wandelrechten aus den entsprechenden Anleihen um rund 17 600 höher ist als 1978.

Von den ausserordentlichen Umständen des Berichtsjahres ist einmal das DC-10-Flugverbot zu erwähnen. Weder aus dem Hergang der Flugzeugkatastrophe einer amerikanischen DC-10 vom 25. Mai in Chicago noch aus den inzwischen vorgenommenen Untersuchungen ist die Massnahme der amerikanischen Luftfahrtbehörde bei nüchterner Überlegung verständlich. Erstmals in ihrer Geschichte sah die Swissair einen grossen Teil ihrer Flotte während 12 Tagen lahmgelegt. Das Jahresergebnis 1979 wurde dadurch um mindestens 15 Millionen Franken beeinträchtigt.

Zu unserem tiefen Bedauern ist die Swissair im Berichtsjahr

### Das Jahr 1979 im Überblick

Verkehrsleistungen	1979	Änderung in %	1978
Anzahl kommerzieller Flüge	<b>74 864</b>	+ 2.5	73 021
gebotene tkm	<b>2 315 012 265</b>	- 0.9	2 334 985 311
Ausgelastete tkm	<b>1 364 200 342</b>	+ 1.0	1 351 276 547
davon Passagier-tkm	<b>928 829 775</b>	+ 0.9	920 627 562
Fracht-tkm	<b>408 053 933</b>	+ 1.2	403 402 495
Post-tkm	<b>27 316 634</b>	+ 0.3	27 246 490
Beförderte Etappenpassagiere	<b>6 977 611</b>	+ 1.8	6 856 537
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	<b>59.0%</b>		58.1%
Sitzplatzauslastung	<b>63.5%</b>		62.5%

Erfolgsrechnung	1979 Fr.	Änderung in %	1978 Fr.
Erträge	<b>2 490 044 773</b>	+ 8.3	2 298 722 937
Kosten ohne Abschreibungen	<b>2 260 654 773</b>	+ 10.0	2 054 302 937
Bruttoergebnis	<b>229 390 000</b>	- 6.1	244 420 000
Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen	<b>179 000 000</b>	- 8.2	195 000 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	<b>50 390 000</b>	+ 2.0	49 420 000
Dividende pro Aktie	<b>*35</b>		35

\* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

von einem schweren Unglück im Flugbetrieb getroffen worden. Am 7. Oktober geriet eine DC-8 nach der Landung in Athen über die Piste hinaus und fing Feuer, wobei leider 14 Passagiere ihr Leben verloren. In der Verfolgung unseres Ziels, die Sicherheit der uns anvertrauten Passagiere und Güter zu gewährleisten, haben wir einen schweren Rückschlag erlitten. Die endgültigen Ergebnisse der Unfalluntersuchung liegen noch nicht vor.

Über das ganze Jahr 1979 boten wir in Tonnenkilometern fast

die gleiche Leistung an wie im Vorjahr, konnten aber den Verkehr dennoch steigern. Die Zunahme ist mit 1% über das ganze Jahr zwar bescheiden, ist aber im Vergleich zu zwei bereits verkehrstarken Vorjahren zu würdigen. Die Totalauslastung wie auch die Sitzplatzauslastung im regelmässigen Linienverkehr erfuhren eine weitere Verbesserung. Als einzige neue Destination wurde Dublin in unser Streckennetz aufgenommen.

Finanziell hat unsere Haupttätigkeit, der Flugbetrieb, jedoch

schlechter abgeschnitten als im Vorjahr. Die Verschlechterung ist diesmal nicht hauptsächlich der Währungsentwicklung zuzuschreiben. Wohl haben sich in der ersten Jahreshälfte die für uns wichtigen Fremdwährungen gegenüber dem Schweizerfranken ausnahmslos weiter abgeschwächt, wenn man das erste Semester 1978 als Vergleichsbasis nimmt. Im zweiten Halbjahr hielten sich dann aber die Wechselkurse insgesamt auf der Höhe der entsprechenden Vorjahresperiode. Auf der Kostenseite wurde das Berichtsjahr durch die enorme Steigerung der Treibstoffpreise geprägt. Die Kerosenpreise waren Ende 1979 doppelt so hoch wie vor Jahresfrist, und ein Ende dieser Entwicklung ist nicht in Sicht. Eine vorab im Hinblick auf die Zukunft erforderliche Zunahme des Personalbestandes führte auch bei den Personalkosten zu einem weiteren Anstieg. Insgesamt haben sich unsere Gesteuerungskosten pro offerierten Tonnenkilometer von Fr. -.75 auf Fr. -.83 erhöht.

Im Unterschied zur Währungssituation sind von der Verteuerung des Treibstoffes alle Fluggesellschaften betroffen. Es war unvermeidlich, die Flugpreise anzupassen, und im Rahmen der IATA konnte auch verhältnismässig rasch eine Einigung über Tarifierhöhungen erzielt werden. Unter dem Eindruck der veränderten Luftfahrtpolitik der USA werden indessen vielerorts Tarifierhöhungen von verschiedenen Regierungen nur zögernd gutgeheissen und traten deshalb auf manchen Strecken verspätet in Kraft. Obschon unser Verkehr trotz den höheren Flugpreisen keine Abschwächung erfuhr, vermochte die Ertragssteigerung den Kostenanstieg nicht voll auszugleichen.

Die sparsame Verwendung des teurer und knapper werdenden Treibstoffes ist neben der geringen Lärmentwicklung ein wichtiger Vorteil der Triebwerke für die heutigen und vor allem die künftigen Grossraumflugzeuge. Im Frühjahr 1979 hat

der Verwaltungsrat zehn Flugzeuge des Typs Airbus A310 bestellt und Optionen auf zusätzliche zehn Einheiten aufgenommen. Ein weiterer Entscheid fiel im Spätherbst mit der Bestellung einer Boeing 747 und der Sicherung der Option für eine vierte Einheit dieses grössten Langstreckenflugzeugs. Mit dieser Flottenplanung bekunden wir unsere Zuversicht in eine gedeihliche Entwicklung der Gesellschaft. Wir sehen uns darin bestärkt durch die rege Benützung unserer Dienste, mit der unsere Passagiere und Frachtkunden sowie die Postdienste auch im Berichtsjahr ihr Vertrauen in die Swissair bekundet haben. Die Mitarbeiter wissen, dass dieses Vertrauen mit ihrer Leistung verdient werden muss. Der Verwaltungsrat dankt dem gesamten Personal für seinen Einsatz, besonders bei den Umstellungen wegen des DC-10-Flugverbotes.

In der Bilanz per 31. Dezember 1979 werden die verfügbaren Mittel mit nunmehr 1.1 Milliarden Franken ausgewiesen. Wie im Vorjahr hat neben dem erzielten Ergebnis der Erfolgsrechnung ein vergleichsweise geringer Investitionsbedarf zu dieser Verstärkung unseres Fundamentes beigetragen.

Im Berichtsjahr hat unsere Gesellschaft im Ergebnis ihre Stellung gehalten. Mit der Ablieferung von zwei DC-10-30 und der Ablösung einer ersten Serie von DC-9-32 durch die grösseren DC-9-81-Flugzeuge treten wir 1980 wieder in eine Ausbauphase ein, die erhöhte Anforderungen stellen wird. Wir begegnen ihnen mit Zuversicht.

Zürich, 13. März 1980  
Im Namen des Verwaltungsrates

Der Präsident

*J. F. Gugelmann*

J. F. Gugelmann

Zum Geschäftsjahr 1979 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 25. April 1980 die

**Anträge**

- den vorliegenden Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1979 zu genehmigen;
- den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1979 Entlastung zu erteilen;

3. den Reingewinn 1979 von	Fr.	Fr.
wie folgt zu verwenden:		50 390 000
– Zuweisung an den allgemeinen Reservefonds	6 585 950	
– Zuweisung an den Fonds zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair	3 000 000	– 9 585 950
verbleibender Reingewinn		40 804 050
Gewinnvortrag vom 1. Januar 1979		5 592 635
		46 396 685
– Dividende von brutto Fr. 35.– pro Aktie auf 1 156 778 Namen- und Inhaberaktien		– 40 487 230
– Saldovortrag auf neue Rechnung		5 909 455

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, gelangt die Dividende vom 29. April 1980 an zur Auszahlung:

Dividende 1979 pro Aktie	35.—
abzüglich 35% Verrechnungssteuer	12.25
netto pro Aktie	22.75

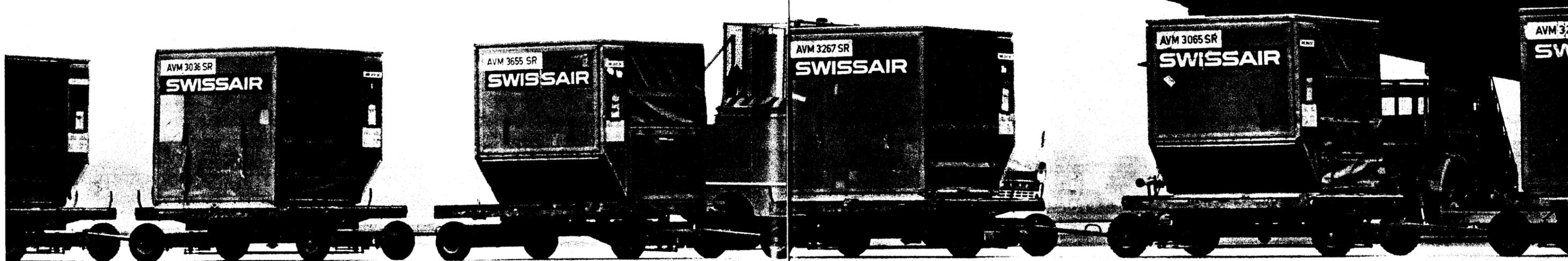
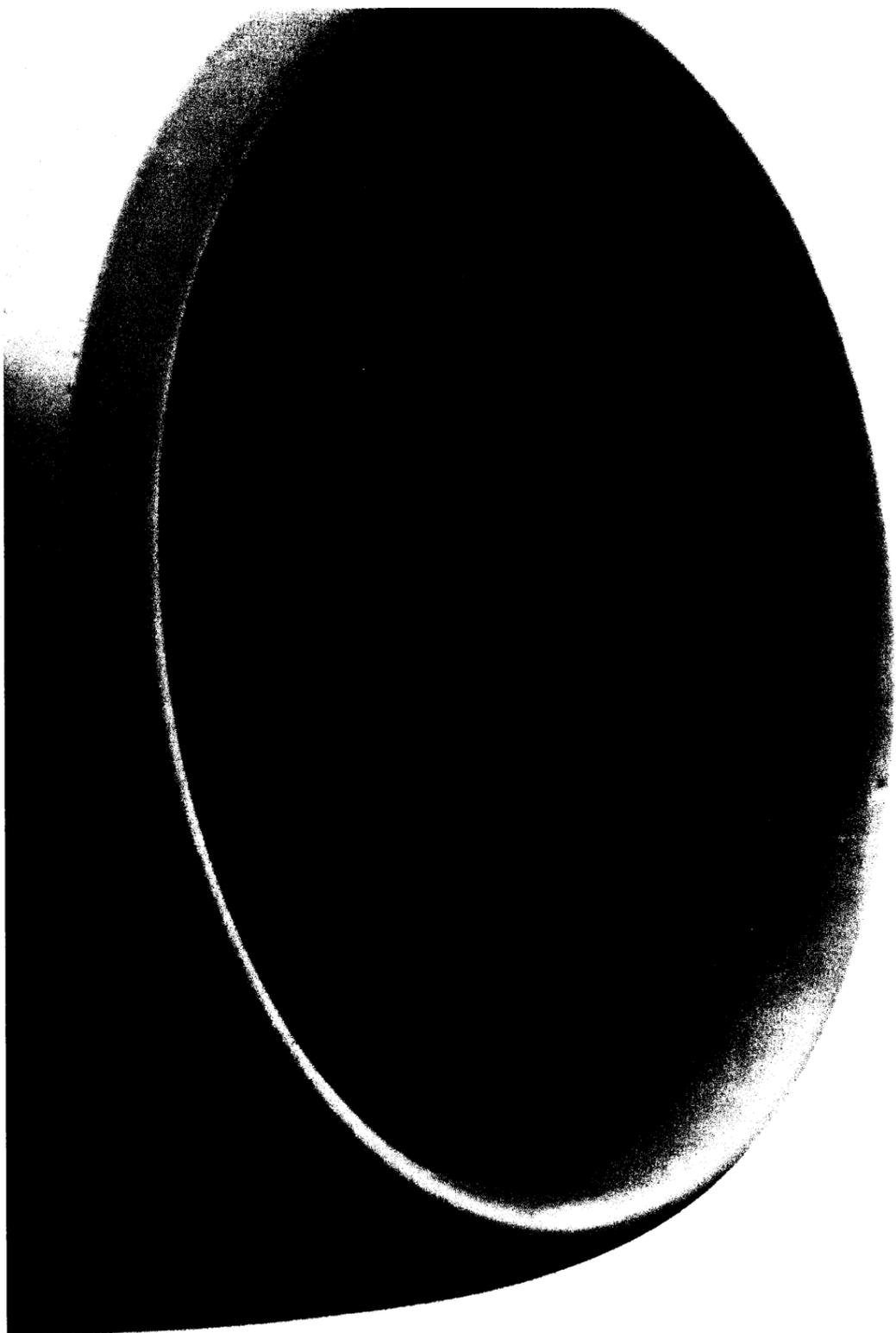
Der Delegierte

*A. Baltensweiler*

A. Baltensweiler

Unsere erste DC-9-81 auf einem Testflug in den USA (Foto: McDonnell Douglas)





# Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1979

## Kosten

	Fr.	1979 Fr.	1978 Fr.
Personalkosten			
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige			
Personalkosten	731 534 147		
Sozialversicherungen	153 648 601	<b>885 182 748</b>	839 658 464
Treibstoffkosten		<b>361 738 635</b>	249 168 889
Techn. Material- und Überholungskosten		<b>136 199 358</b>	129 349 7
Bodenorganisations-Fremdkosten		<b>217 394 158</b>	190 939 263
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		<b>22 447 697</b>	18 272 816
Passagierkosten und Material für			
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops		<b>141 978 472</b>	137 597 294
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten		<b>9 349 556</b>	10 156 858
Kosten für Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen		<b>23 918 906</b>	21 574 026
Liegenschafts- und Energiekosten		<b>71 369 776</b>	67 217 030
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
Finanzkosten	59 415 973		
Direkte Steuern	16 809 415		
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	64 276 086	<b>140 501 474</b>	150 442 752
Fernmeldekosten		<b>19 738 735</b>	19 534 541
Werbe- und diverse Verkaufskosten		<b>40 429 905</b>	40 600 314
Provisionskosten		<b>190 405 353</b>	179 790 974
<b>Total Kosten vor Abschreibungen</b>		<b>2 260 654 773</b>	2 054 302 937

<b>Total Erträge</b>	
<b>Total Kosten vor Abschreibungen</b>	
<b>Bruttoergebnis</b>	
Abschreibungen	
auf Flugzeugpark und Ersatzteilen	
auf übrigen Anlagen	
<b>Reingewinn des Jahres</b>	

## Ertrag

	Fr.	1979 Fr.	1978 Fr.
Verkehrserträge			
Streckenerträge			
Passagen	1 603 488 441		
Fracht	267 686 917		
Post	41 908 608	<b>1 913 083 966</b>	1 755 032 096
Erträge aus Charter- und Sonderflügen		<b>14 517 430</b>	22 590 618
Provisions- und übrige Verkehrserträge		<b>61 982 592</b>	57 650 273
Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material		<b>23 554 182</b>	18 335 363
Erträge aus Nebenleistungen			
Bodenorganisationsdienste	108 264 000		
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	123 334 538		
Technische Dienste	136 962 698		
Übrige Nebenleistungen	29 906 186	<b>398 467 422</b>	375 526 701
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge		<b>78 439 181</b>	69 587 886
<b>Total Erträge</b>		<b>2 490 044 773</b>	2 298 722 937

Fr.	1979 Fr.	1978 Fr.
	<b>2 490 044 773</b>	2 298 722 937
	<b>2 260 654 773</b>	2 054 302 937
	<b>229 390 000</b>	244 420 000
116 283 000	<b>179 000 000</b>	195 000 000
62 717 000	<b>50 390 000</b>	49 420 000

Bilanz per 31. Dezember 1979  
(vor Gewinnverteilung)

Aktiven  
(Vermögenswerte)

	Anschaffungs- wert Anfangsbestand 1.1.1979 Fr.	Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs Fr.	Abgang: Verkauf/ Lagerver- minderung Fr.	Anschaffungs- wert Endbestand 31.12.1979 Fr.	Kumulative Abschreibungen bzw. Minder- bewertung Fr.
<b>Anlagevermögen</b>					
Immobilien					
Grundstücke	43 904 000	88 000	330 000	43 662 000	5 732 990
Bauten u. baul. Einrichtungen	437 326 990	15 804 787	5 703 000	447 428 777	255 350 100
(Versicherungswert exkl. Grundstücke 541 Mio Fr.)	(481 230 990)	(15 892 787)	(6 033 000)	(491 090 777)	(261 083 180)
Flugzeugpark					
Flugzeuge	1 582 590 000	18 707 000	52 420 000	1 548 877 000	1 223 090 998
Reservetriebwerke	43 784 468	3 380 000	3 793 312	43 371 156	30 259 249
Flugzeugwechselteile und Halbfabrikate	166 117 356	14 623 932	3 643 082	177 098 206	152 458 397
(Versicherungswert 1 494 Mio Fr.)	(1 792 491 824)	(36 710 932)	(59 856 394)	(1 769 346 362)	(1 405 808 644)
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge					
Datenverarbeitungsanlagen	120 120 496	7 631 937	5 898 611	121 853 822	112 397 628
Fahrzeuge	54 716 140	5 034 837	2 191 898	57 559 079	47 370 881
Übrige Einrichtungen	140 252 282	8 644 627	1 911 956	146 984 953	128 094 890
(Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 413 Mio Fr.)	(315 088 918)	(21 311 401)	(10 002 465)	(326 397 854)	(287 863 399)
Beteiligungen	55 065 094	3 697 215	7 980 615	50 781 694	7 991 860
Vorauszahlungen für Flugzeugpark und übrige Anlagen					
Total Anlagevermögen					
<b>Umlaufvermögen</b>					
Materialbestände (Versicherungswert 84 Mio Fr.)	67 475 470	9 940 419	2 337 006	75 078 883	56 286 354
Bankkonto Wandel- und Optionsanleihen					
Debitoren und trans. Aktiven	537 742 102	34 775 051	86 618 734	485 898 419	13 454 299
Wertschriften					
Kurzfristige Geldanlagen					
Flüssige Mittel					
Bankguthaben und Gelder unterwegs					
Kassen und Postcheck					
Total Umlaufvermögen					
<b>Bilanzsumme</b>					

Passiven  
(Kapitalquellen)

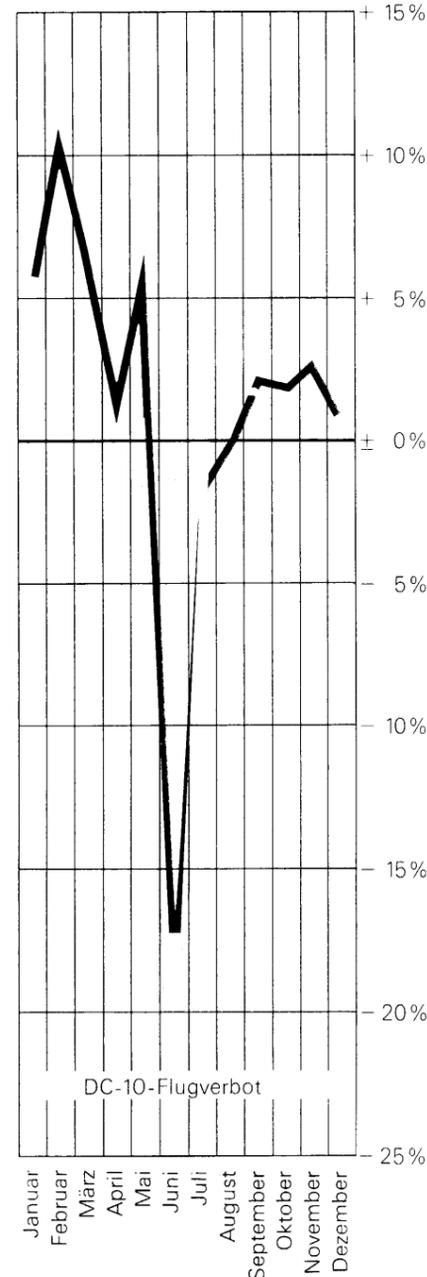
Buchwert 31.12.1979 Fr.	Buchwert 31.12.1978 Fr.	Buchwert 31.12.1979 Fr.	Buchwert 31.12.1978 Fr.
<b>Eigenkapital</b>			
Aktienkapital			
		315 820 400	315 820 400
37 929 004	39 621 004	132 630 400	132 630 400
92 078 593	208 325 118	(448 450 800)	(448 450 800)
(230 007 597)	(247 946 122)		
Reserven			
		120 414 050	109 783 500
325 786 002	411 886 000	86 000 000	78 000 000
13 111 907	11 104 908	(206 414 050)	(187 783 500)
Total Eigenkapital (ohne Unternehmungsgewinn)			
24 639 809	25 264 452	654 864 850	636 234 300
(363 537 718)	(448 255 360)		
<b>Fremdkapital</b>			
Langfristige Schulden			
		435 587 000	415 653 000
9 456 194	12 439 523	50 000 000	50 000 000
10 188 198	10 069 075	264 419 717	268 341 766
18 890 063	25 309 100	3 500 000	3 500 000
(38 534 455)	(47 817 698)	(753 506 717)	(737 494 766)
Kurzfristige Schulden			
		5 331 893	6 750 050
42 789 834	46 576 618	477 388 654	396 186 598
162 886 344	87 231 705	75 348 116	67 834 120
837 755 948	877 827 503	(558 068 663)	(470 770 768)
Total Fremdkapital			
		1 674 246 764	1 545 156 744
<b>Rückstellungen und Wertberichtigungen</b>			
		159 766 254	145 320 649
<b>Unternehmungsgewinn</b>			
		5 592 635	5 260 015
43 578 500	49 742 000	50 390 000	49 420 000
527 542 104	454 691 978		
472 444 120	524 474 508		
556 798 400	367 683 000		
Total Unternehmungsgewinn			
		55 982 635	54 680 015
<b>Bilanzsumme</b>			
		2 544 860 503	2 381 391 708
Eventualverpflichtungen			
		127 468 417	171 097 763

# Erläuterungen zur Erfolgsrechnung und zur Bilanz

## Erfolgsrechnung

### Produktion und Verkehr 1979

Monatliche Veränderungen zum Vorjahr



□ Produktion (offerierte tkm)  
 ■ Verkehr (ausgelastete tkm)

### Ertrag

Die 1978 trotz erfreulicher Verkehrsentwicklung erlittene Umsatzeinbusse konnte im Berichtsjahr wieder aufgefangen werden. Im Gegensatz zum Vorjahr fielen 1979 die negativen Fremdwährungseinflüsse weit weniger stark ins Gewicht. Hingegen haben die explosionsartig ansteigenden Flugpetrolpreise eine nicht in diesem Ausmass erwartete Kostensteigerung verursacht, so dass Treibstoffzuschläge auf die Tarife im Luftverkehr unumgänglich wurden. Dies führte auf der Kosten- wie auch auf der Ertragsseite zu einer entsprechenden «Aufblähung».

Die Streckenerträge nahmen um 158 Millionen Franken oder 9% zu. Dazu trugen die erwähnten Treibstoffzuschläge massgeblich bei. Wegen des zeitweiligen DC-10-Flugverbots brachte der Mehrverkehr eine Umsatzsteigerung um lediglich 2% statt der erwarteten 4%.

Die einzelnen Gebiete weisen folgende Entwicklung auf, die im übrigen im Kapitel «Verkehr» kommentiert wird:

Gebiete	Strecken- erträge 1979 in Mio Fr.	Veränderung gegenüber 1978 in Mio Fr.	in %	Verkehrs- veränderung in %
Europa	758.3	+ 93.1	+ 14.0	+ 4.1
Nordatlantik	342.8	+ 5.1	+ 1.5	- 0.6
Südatlantik	81.2	+ 7.3	+ 9.9	+ 4.1
Mittlerer Osten	242.2	+ 11.9	+ 5.2	- 0.7
Ferner Osten	260.3	+ 15.6	+ 6.4	+ 2.3
Afrika	228.3	+ 25.0	+ 12.3	+ 4.0
<b>Ganzes Netz</b>	<b>1 913.1</b>	<b>+ 158.0</b>	<b>+ 9.0</b>	<b>+ 1.6</b>

Eine wesentliche Abnahme erfuhren die Erträge aus *Charter- und Sonderflügen*: Es stand bedeutend weniger Flugzeugkapazität zur Verfügung als im Vorjahr. Zudem wurde ein Teil dieser Leistungen durch unsere Tochtergesellschaften Balair und CTA erbracht.

Die Provisionseinnahmen aus Flugscheinverkäufen für fremde Gesellschaften betrugen 53 Millionen Franken. Sie nahmen im gleichen Verhältnis zu wie die eigenen Streckenerträge. Der Rest der Position *Provisions- und übrige Verkehrserträge* stammte vorwiegend aus ergänzenden Dienstleistungen für unsere Frachtkunden.

Die Erträge aus *Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material* erhöhten sich vor allem dank des grösseren Flottenbestandes der Balair nochmals beträchtlich.

Sämtliche Sparten unserer *Nebenleistungen* entwickelten sich erfreulich. Insbesondere gelang es, den 1978 erlittenen Umsatzrückgang der Bordverkäufe und Taxfree Shops wieder wettzumachen.

Daneben wiesen die in den übrigen Nebenleistungen enthaltenen *Drittaufträge* unserer Datenverarbeitung erneut einen überdurchschnittlichen Zuwachs auf.

Die *Finanz-, Beteiligungs- und anderen Erträge* enthalten:

Finanzerträge	Mio Fr.	45
Liegenschaftserträge		5
Erträge aus Beteiligungen		2
Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialabgängen		15
Diverse übrige Erträge		11
<b>Gesamt</b>		<b>78</b>

Der leichte Rückgang der Finanzerträge ist hauptsächlich auf das Auslaufen früherer hochverzinslicher Geldanlagen zurückzuführen. Die im Laufe des Jahres eingetretene Zinswende reichte für eine Kompensation nicht aus, obwohl die Liquidität weiter anstieg.

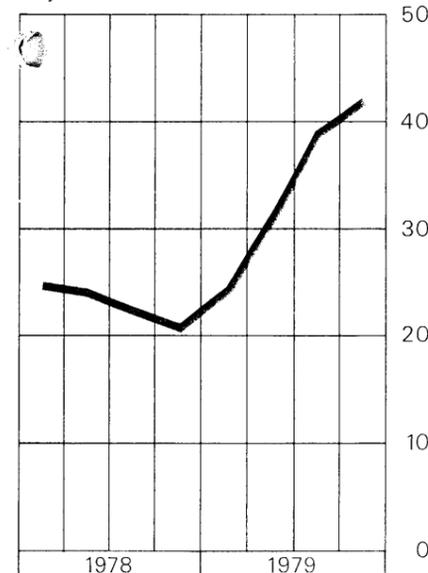
Trotzdem ergab sich bei dieser Ertragsgruppe insgesamt eine Zunahme von 9 Millionen Franken, was hauptsächlich höheren Buchgewinnen zuzuschreiben ist.

### Kosten

Die Gesamtkostensteigerung belief sich auf 206 Millionen Franken oder 10%. Davon entfiel etwas mehr als die Hälfte auf die bereits mehrfach erwähnten Preiserhöhungen des Flugpetrols. Die *Treibstoffkosten* nahmen nämlich um 45% auf 362

Treibstoff-Preisentwicklung 1978/79 je Quartal

Fr. je 100 l Kerosen



US-c je Gallone:	48.7	48.8	56.1	88.9
	48.1	50.5	69.5	100.2

Millionen Franken zu. Damit stieg ihr Anteil an den Gesamtkosten vor Abschreibungen von 12 auf 16%.

Der Mehraufwand von 46 Millionen Franken bei den *Personalkosten* entstammt zu 30% dem im Kapitel «Unsere Mitarbeiter» erläuterten Personalzuwachs. Der verbleibende Anstieg ist auf Salärerhöhungen und auf zusätzliche Beiträge für Sozialversicherungen zurückzuführen.

Einen weit überdurchschnittlichen Kostenzuwachs verzeichneten nebst den Treibstoff- auch die *Bodenorganisations-Fremdkosten*:

	Mio Fr.
Flughafen-, Passagier- und Frachtgebühren	119 (+ 15%)
Flugsicherungs-Streckengebühr	34 (+ 26%)
Total Gebühren	153 (+ 17%)
Abfertigungs-Fremdkosten	64 (+ 7%)
Total	217 (+ 14%)

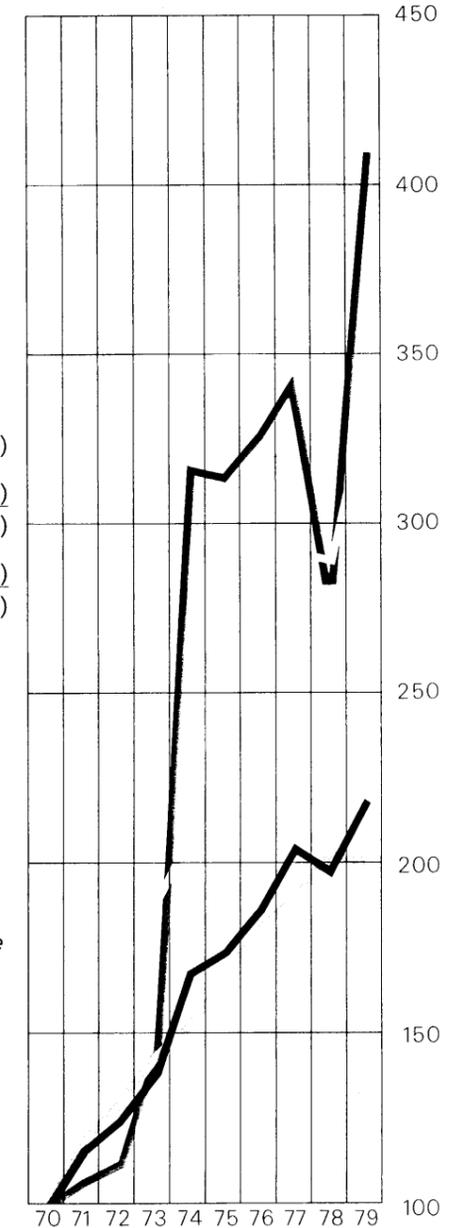
Wie aus der folgenden Darstellung hervorgeht, nehmen diese Gebühren seit Jahren weit stärker zu als unsere Gesamtkosten. 1979 fiel insbesondere die massive Erhöhung der Ansätze bei den Passagier- und Frachtgebühren auf den Flughäfen Genf und Zürich (+ 43%) sowie bei den Flugsicherungs-Streckengebühren (+ 25%) ins Gewicht.

Die *Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial* wurden vor allem durch zusätzliche Flugzeugmieten belastet, die infolge des DC-10-Flugverbots und zur Deckung von Modifikationsstandzeiten bei DC-8- und DC-9-Flugzeugen notwendig waren. Ferner schlossen wir für die elfte DC-9-51 einen auf zwei Jahre befristeten Mietvertrag ab. Diesen Mehrkosten steht aber ein niedrigerer Abschreibungsbedarf gegenüber.

Der weitere Ausbau unseres weltweiten Datenverarbeitungsnetzes für Reservation und Flugzeugabfertigung

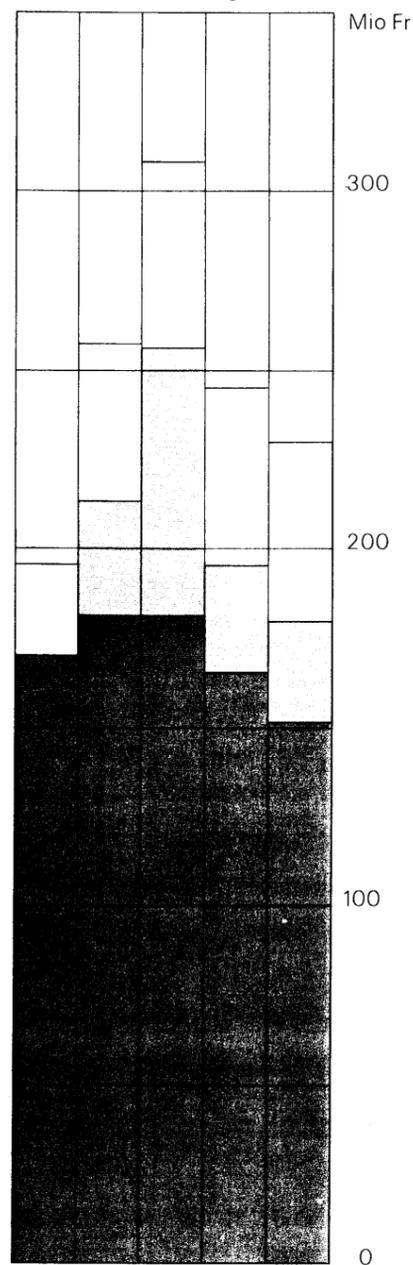
### Kostenentwicklung 1970-1979

Index: 1970 = 100



■ Treibstoffkosten  
 □ Flughafenengebühren  
 ● Gesamtkosten  
 ○ Produktion (off. tkm)

Ergebnisentwicklung 1975-1979



1975 1976 1977 1978 1979

□ Reingewinn  
 □ Zusätzliche Abschreibungen  
 ■ Ordentlicher Abschreibungsbedarf

Die Senkung der *Finanzkosten* um 11 Millionen Franken ist hauptsächlich

Die wichtigsten Ertrags- und Kostenveränderungen gegenüber 1978 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

**Reingewinn**

Die wichtigsten Ertrags- und Kostenveränderungen gegenüber 1978 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

**Ertragsveränderungen**

	Veränderung gegenüber 1978 in Millionen Franken	
Streckenerträge		
Passagen	+ 145	
Fracht	+ 12	
Post	+ 1	+ 158
Übrige Verkehrserträge und Provisionen	- 4	
Erträge aus Nebenleistungen	+ 23	
Übrige Erträge	+ 14	+ 191

**Kostenveränderungen**

Treibstoffkosten	+ 113	
Personalkosten	+ 46	
Bodenorganisations-Fremdkosten		
Schweiz	+ 11	
Ausland	+ 8	
Flugsicherung	+ 7	+ 26
Provisionskosten	+ 11	
Finanzkosten	- 11	
Übrige Kostenpositionen	+ 21	+ 206

**Bruttoergebnis-Rückgang**

Minderabschreibungen		
Ordentlicher Bedarf*	- 14	
Zusätzliche	- 2	- 16

**Reinergebnis-Zunahme**

		+ 1
--	--	-----

Die leicht über dem Ertragszuwachs liegende Kostenzunahme führte zu einem um 15 Millionen Franken tieferen Bruttoergebnis. Da aber der ordentliche Abschreibungsbedarf im Jahre 1979 zurückging, ermöglichte das verbleibende Ergebnis trotzdem die Vornahme von Zusatzabschrei-

gung verursachte einen Anstieg der Kosten für *Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen*.

Die meisten übrigen Kosten-gruppen weisen lediglich gering-fügige Veränderungen auf.

Veränderung gegenüber 1978 in Millionen Franken

bungen in der Höhe von 28 Millionen Franken.

Somit resultiert ein im Vergleich zum Vorjahr um 1 Million Franken höherer Reingewinn von 50.4 Millionen Franken.

Bilanz

**Aktiven**

Der Investitionsbedarf war wie bereits im Vorjahr relativ gering. Als grösster Zuwachs ist die zwölfte DC-9-51 zu verzeichnen.

Hingegen nahmen die Voraus-lagen für die bestellten 15 DC-9-81, 2 DC-10-30, 10 Airbus A310 und 1 Boeing 747 um 76 auf 173 Millionen Franken zu.

An Abgängen sind eine an die Balair verkaufte DC-9-32 sowie die in Athen verunfallte DC-8-62 zu erwähnen.

Per Saldo erhöhte sich der Anschaffungswert des *Anlagever-mögens* um 69 Millionen Franken auf 2.8 Milliarden Franken. Der Buchwert verminderte sich demgegenüber infolge der im Berichtsjahr getätigten Abschreibungen um 40 Millionen Franken auf 838 Millionen Franken. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen sank auf 33% (Vorjahr 37%). Der Buchwert von Flugzeugpark und Ersatzteilen beträgt noch 21% des Anschaffungswertes (Vorjahr 25%).

Unsere *verfügbaren Mittel* (Wertschriften, kurzfristige Geld-

anlagen und flüssige Mittel) nahmen um 134 Millionen auf 1.1 Milliarden Franken zu und machen damit 133% des Anlagevermögens aus. Diese Geldanlagen lauten zu 84% auf Schweizerfranken. Sie haben folgende Fälligkeiten:

1980	31%	1983	12%
1981	31%	1984	5%
1982	19%	später	2%

**Passiven**

Bei unverändertem *Aktienkapital* ist das Eigenkapital infolge weiterer Reservenäufnungen um 19 Millionen Franken auf 655 Millionen Franken angewachsen.

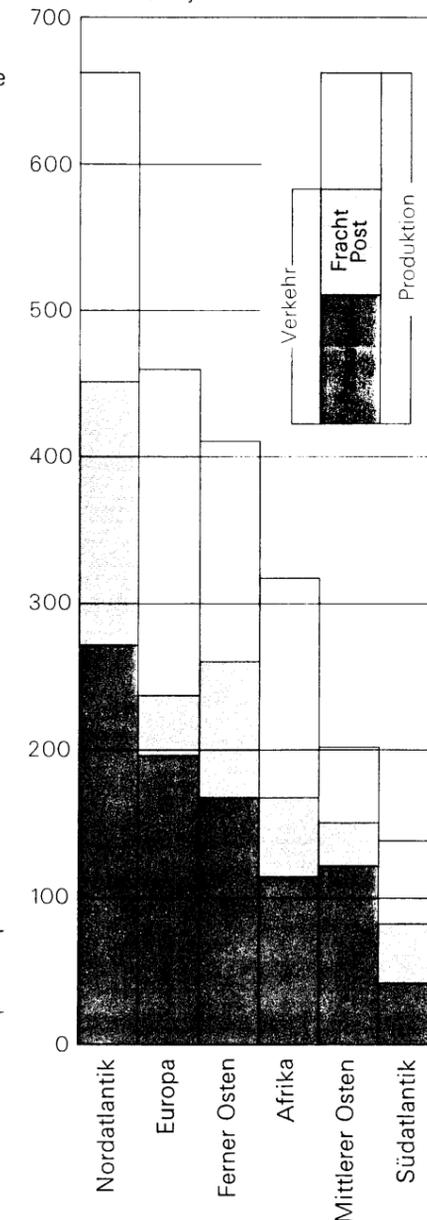
Der Buchwert des Anlagevermögens ist zu 168% (Vorjahr 157%) mit Eigenkapital und lang-fristigem Fremdkapital gedeckt.

Die *langfristigen Schulden* nahmen leicht zu, was hauptsächlich auf die Begebung einer neuen 4¼%-Obligationenanleihe über 80 Millionen Franken zurückzuführen ist, welcher die vorzeitige Rückzahlung der 5½%-Anleihe über 60 Millionen Franken gegenübersteht.

**Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1979**

	Anzahl Aktionäre	Prozent-anteil
<b>Namenaktien</b>	22 219	70
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden, Kantonalbanken)	61	22.3
Industrie, Handel, Holding- und Finanzgesellschaften	624	9.0
Banken und Versicherungsgesellschaften	68	3.6
Fürsorgestiftungen, Pensionskassen	258	2.5
Privatpersonen	21 208	32.6
<b>Inhaberaktien</b>	-	30

Produktion und Verkehr 1979 in Mio tkm je Gebiet



Totalauslastung in %  
 68.2 51.6 63.5 52.6 50.3 59.8

Sitzauslastung in %  
 64.9 60.1 71.5 62.2 61.1 56.2

Damit hatten wir per Ende 1979 folgende Anleihen:

5%	77.9 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%	80.0 Mio Fr.	1979-1991
4¼%	37.6 Mio Fr.	1977-1992**
4%	70.0 Mio Fr.	1978-1994

\* Wandelanleihe  
\*\* Optionsanleihe

Das Verhältnis des Eigenkapitals zu den langfristigen Schulden blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert: Auf 1 Franken Eigenkapital entfallen Fr. 1.15 langfristige Schulden.

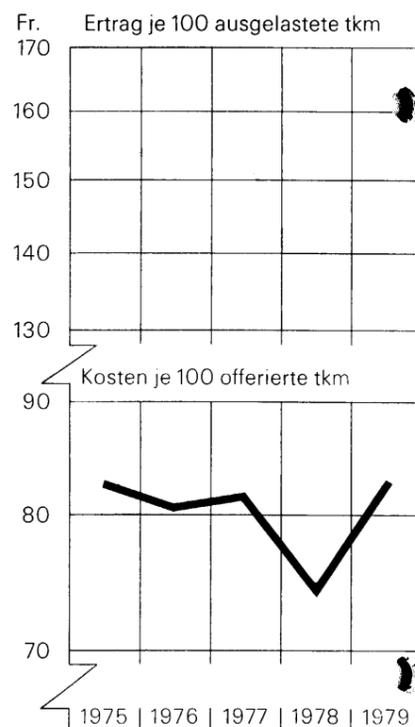
Das massiv erhöhte Rechnungsvolumen der Treibstofflieferanten trug wesentlich zum Anstieg der Kreditoren und damit der *kurzfristigen Schulden* bei.

Die *Rückstellungen und Wertberichtigungen* decken hauptsächlich Währungs- und Kundenrisiken und enthalten Rücklagen für selbstversicherte Risiken. Sie wurden dem Geschäftsumfang entsprechend erhöht.

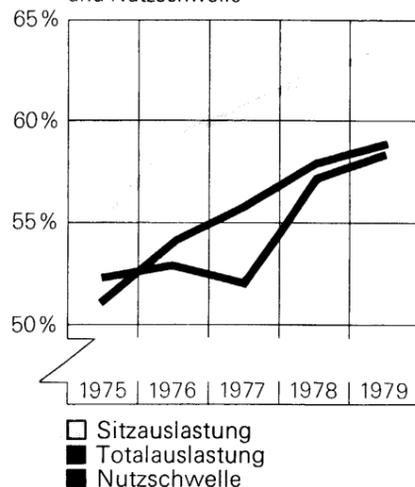
Da 1979 weitere Kreditgeschäfte im Zusammenhang mit in früheren Jahren getätigten Flugzeugbeschaffungen erfüllt worden sind, konnten die *Eventualverpflichtungen* massiv reduziert werden.

### Flugbetrieb 1975-1979

Entwicklung der relativen Erträge und Kosten



Entwicklung von Auslastung und Nutzschwelle



## Finanzierung und Investierung im Jahre 1979

Die nachfolgende Tabelle zeigt einen Gesamtzugang an Mitteln von 411 Millionen Franken, wovon 61% oder 251 Millionen Franken auf die Selbstfinanzierung entfallen.

Nebst der vollen Deckung der Investitionen im Umfang von 111 Millionen Franken konnten somit unsere verfügbaren Mittel weiter verstärkt werden.

Herkunft der Mittel	Mio Fr.	Mio Fr.
<b>Selbstfinanzierung:</b>		
Reingewinn des Berichtsjahres	50.4	
Abschreibungen	179.0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen	21.7	251.1
<b>Eigenkapital:</b>		
Einlösung von Optionsscheinen und Wandlung Obligationen durch Ausgabe von deponierten Aktien (inkl. Agio)		10.6
<b>Fremdfinanzierung:</b>		
Obligationenanleihe	80.0	
Neuemission		20.0
Rückzahlung Anleihe 1968	60.0	
Zunahme der übrigen Passiven inkl. Kreditoren	113.1	133.1
<b>Anderer Mittelzugänge aus:</b>		
Verkauf von Anlagen und Abbau Materiallager	8.8	
Verkauf von Beteiligungen	7.0	15.8
<b>Gesamtzugang an Mitteln</b>		<b>410.6</b>
<b>Verwendung der Mittel</b>		
<b>Vermehrung Anlagevermögen:</b>		
Immobilien	16.0	
Flugzeugpark	35.1	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	20.3	
Beteiligungen	3.7	
Vorauszahlungen	75.6	150.7
<b>Vermehrung Umlaufvermögen:</b>		
Debitoren und transitorische Aktiven	72.9	
Wertschriften, kurzfristige Geldanlagen, flüssige Mittel	134.1	
Übriges Umlaufvermögen	10.0	217.0
Gewinnausschüttung pro 1978 (Vorjahr)		42.9
<b>Total Verwendung der Mittel</b>		<b>410.6</b>

## Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1979 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.

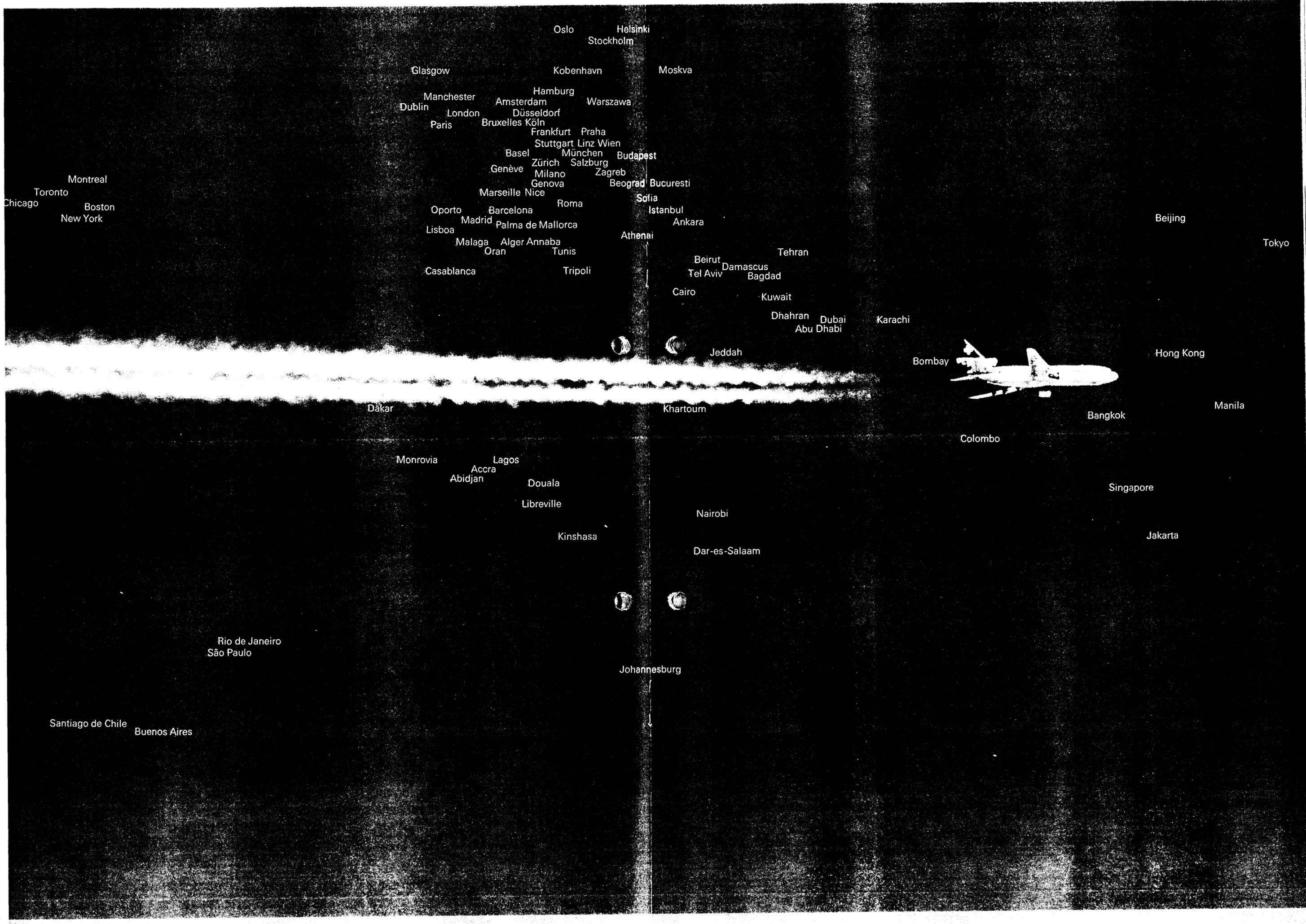
Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

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

Zürich, den 13. März 1980

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Fehlmann Rau



Montreal  
Toronto  
Chicago  
Boston  
New York

Oslo  
Helsinki  
Stockholm  
Glasgow  
Kobenhavn  
Moskva  
Manchester  
Amsterdam  
Hamburg  
Dublin  
London  
Düsseldorf  
Paris  
Bruxelles  
Köln  
Frankfurt  
Praž  
Stuttgart  
Linz  
Wien  
Basel  
München  
Budapest  
Genève  
Zürich  
Salzburg  
Milano  
Zagreb  
Beograd  
Bucuresti  
Marseille  
Nice  
Roma  
Sofia  
Istanbul  
Ankara  
Oporto  
Barcelona  
Palma de Mallorca  
Lisboa  
Madrid  
Malaga  
Alger  
Annaba  
Oran  
Tunis  
Casablanca  
Tripoli

Tehran  
Beirut  
Damascus  
Bagdad  
Tel Aviv  
Cairo  
Kuwait  
Dhahran  
Dubai  
Abu Dhabi  
Karachi

Beijing  
Tokyo

Dakar

Khartoum

Bombay  
Hong Kong

Manila

Monrovia  
Accra  
Abidjan  
Lagos  
Douala  
Libreville

Nairobi  
Dar-es-Salaam

Colombo

Bangkok

Singapore

Jakarta

Rio de Janeiro  
São Paulo

Johannesburg

Santiago de Chile  
Buenos Aires

# Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971	1970
<b>Verkehrsleistungen</b>										
Flugstunden	<b>139 362</b>	139 341	134 760	130 990	126 563	119 950	120 095	115 583	115 566	114 380
Angebote tkm	<b>2 315.0</b>	2 335.0	2 190.3	2 088.3	1 961.6	1 757.8	1 651.6	1 485.2	1 360.1	1 149.1
Ausgelastete tkm	<b>1 364.2</b>	1 351.3	1 223.9	1 131.4	1 008.0	939.4	868.5	739.1	668.7	586.7
Ausgelastete Passagier-tkm	<b>928.8</b>	920.6	844.6	784.9	697.2	642.9	608.2	520.3	467.4	398.6
Ausgelastete Fracht-tkm	<b>408.1</b>	403.4	352.3	321.7	288.1	273.6	238.0	198.5	182.2	169.6
Ausgelastete Post-tkm	<b>27.3</b>	27.2	27.1	24.8	22.7	22.9	22.3	20.3	19.1	18.5
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	<b>59.0%</b>	58.1%	56.0%	54.3%	51.9%	53.5%	52.7%	49.8%	49.2%	51.1%
Nutzwelle*	<b>58.5%</b>	57.3%	52.2%	53.1%	52.5%	52.3%	51.5%	47.7%	47.6%	49.3%
Flugbetriebskosten je offerierten tkm	<b>-83</b>	-75	-82	-81	-83	-86	-75	-77	-79	-80
Sitzplatzbelegung	<b>63.5%</b>	62.5%	60.7%	59.3%	55.0%	56.1%	56.5%	52.9%	52.1%	53.3%
<b>Personalbestand</b> Ende Jahr ohne Lehrlinge (Teilzeitbeschäftigte als Halbe mitgezählt)	<b>15 009</b>	14 777	14 129	13 739	13 766	14 046	13 612	13 224	13 192	12 887
<b>Erträge und Kosten</b>										
Verkehrserträge	<b>1 989.6</b>	1 835.3	1 983.6	1 758.9	1 623.0	1 588.1	1 305.4	1 229.8	1 137.6	981.5
Diverse Erträge	<b>500.4</b>	463.4	452.7	424.8	381.4	361.9	303.9	263.5	264.8	245.5
Gesamterträge	<b>2 490.0</b>	2 298.7	2 436.3	2 183.7	2 004.4	1 950.0	1 609.3	1 493.3	1 402.4	1 227.0
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)	<b>2 260.6</b>	2 054.3	2 128.4	1 926.8	1 809.1	1 730.1	1 427.1	1 287.3	1 208.3	1 037.7
Bruttoergebnis	<b>229.4</b>	244.4	307.9	256.9	195.3	219.9	182.2	206.0	194.1	189.3
Abschreibungen	<b>179.0</b>	195.0	256.0	213.0	170.0	177.0	142.0	165.0	154.0	155.0
<b>Reinergebnis</b>	<b>50.4</b>	49.4	51.9	43.9	25.3	42.9	40.2	41.0	40.1	34.3
<b>Bilanz</b> per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung)										
Bilanzsumme	<b>2 544.9</b>	2 381.4	2 432.7	2 264.8	2 287.9	2 088.5	2 011.0	1 721.1	1 516.9	1 335.9
<b>Aktiven</b>										
Anlagevermögen	<b>837.8</b>	877.8	946.3	1 058.8	1 216.4	1 050.9	1 027.0	859.1	791.6	740.8
Umlaufvermögen	<b>1 707.1</b>	1 503.6	1 486.4	1 206.0	1 071.5	1 037.6	984.0	862.0	725.3	595.1
<b>Passiven</b>										
Aktienkapital	<b>448.5</b>	448.5	448.5	422.1	422.1	422.1	422.1	386.2	386.2	335.0
Reserven	<b>213.0</b>	194.0	179.0	163.0	151.0	148.0	136.0	119.0	107.0	89.0
Fremdkapital	<b>1 717.7</b>	1 588.0	1 666.1	1 562.1	1 620.0	1 435.9	1 379.8	1 151.0	973.9	863.4
Rückstellungen	<b>159.8</b>	145.3	133.8	112.8	90.1	77.5	68.2	60.5	46.6	46.0
Gewinnvortrag	<b>5.9</b>	5.6	5.3	4.8	4.7	5.0	4.9	4.4	3.2	2.5
<b>Reingewinn</b> je Aktie	<b>43.56</b>	43.38	46.05	38.95	22.45	38.04	35.64	40.—	39.06	39.03
<b>Dividende</b> je Aktie	<b>35.—</b>	35.—	35.—	30.—	20.—	30.—	30.—	30.—	30.—	30.—
<b>Selbstfinanzierung</b> je Aktie (vor Gewinnverteilung)	<b>217.—</b>	236.—	307.—	254.—	186.—	211.—	180.—	243.—	218.—	265.—

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

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

\*\*\* ohne Agioeinzahlungen

## Die Swissair im Wettbewerb



Das Klima im internationalen Luftverkehr wird zunehmend durch die Initiative der amerikanischen Luftfahrtbehörden geprägt. Unter dem Titel «Deregulation» werden im amerikanischen Binnenverkehr, aber auch im Verkehr über den Nordatlantik, Tiefstarife durchgesetzt, welche die Kosten nicht mehr decken. Gleichzeitig wird der Eintritt neuer Konkurrenten in den Markt gefördert. Die Auswirkungen dieser Politik lassen sich noch nicht vollständig überblicken. Fest steht aber heute schon, dass in den Vereinigten Staaten die zunächst verzeichnete Euphorie einer sichtbaren Ernüchterung gewichen ist. Zum Teil bedingt durch die massive Verteuerung des Treibstoffes sind die Flugpreise im inneramerikanischen Verkehr stärker gestiegen als in Europa. In den letzten Monaten des Jahres 1979 war zudem die Verkehrsnachfrage gedämpft. Die Jahresergebnisse der meisten amerikanischen Fluggesellschaften sind denn auch 1979 wesentlich schlechter ausgefallen als 1978.

Auch im Nordatlantikverkehr hat die «Deregulation» nicht den erwarteten Erfolg gebracht. Wohl konnten einige Gesellschaften einen grösseren Verkehrszuwachs als die Swissair verzeichnen. Ob ihr finanzielles Ergebnis entsprechend besser ausgefallen ist, muss jedoch bezwei-

felt werden. Zudem ist anzumerken, dass der Verkehrszuwachs über den Nordatlantik praktisch ganz aus Europa stammt, während die Zahl der aus den Vereinigten Staaten kommenden Passagiere kaum höher war als im Vorjahr. Der für einzelne europäische Länder günstige Dollarkurs hat somit mehr zur Verkehrsbelebung beigetragen als die in den USA geförderte «Deregulation».

Einige europäische Staaten haben ihre Luftverkehrsabkommen mit den Vereinigten Staaten im Sinne dieser Politik revidiert, weil sie für ihre Fluggesellschaften einen leichteren Zutritt zum Markt erwarteten. Auch hier entspricht die Wirklichkeit nicht ihren Hoffnungen. Die vielgepriesene Freiheit des Luftverkehrshimmels wirkt sich einseitig zugunsten der amerikanischen Fluggesellschaften aus, die bereits in einer Überzahl die Flughäfen von Brüssel, Amsterdam oder Frankfurt bedienen oder bedienen wollen, während aus diesen Ländern weiterhin nur die nationale Fluggesellschaft und allenfalls noch eine Chartergesellschaft nach den USA fliegen.

Die amerikanische Tiefstpreispolitik hat ihre Wellen bereits nach Europa geschlagen. In der Europäischen Gemeinschaft, besonders aber in Grossbritannien, zielen politische Initiativen auf eine nam-

hafte Senkung der Flugpreise im innereuropäischen Verkehr hin. Zur Begründung werden gewöhnlich Vergleiche mit den tieferen inneramerikanischen Tarifen angestellt. Werden die verschiedenen Kostenelemente und die übrigen betrieblichen Voraussetzungen sachlich analysiert, so ist das Verhältnis aber ausgeglichener als auf den ersten Blick. Der von verschiedenen Seiten formulierte Appell, die Interessen der Konsumenten zu wahren, bringt die Swissair nicht in Verlegenheit. Der Luftverkehr, insbesondere der Linienverkehr, wird nicht nur von Touristen benützt, bei welchen der niedrige Flugpreis allen anderen Erwägungen vorgeht. Die Swissair selber und ihre schweizerischen Chartergesellschaften Balair und CTA dienen dem Ferienverkehr mit einem breiten Angebot. Rund 60% unseres innereuropäischen Verkehrs besteht aus Geschäftsleuten, die mit den Normaltarifen die dichte Flugplanfrequenz, die ständige Betriebsbereitschaft und den guten Service-Standard der Swissair bezahlen.

Mit einer Verkehrszunahme um knapp 1% im Jahr 1979 hat die Swissair mit der Entwicklung des Weltluftverkehrs, dessen Zunahme auf 10% geschätzt wird, nicht Schritt gehalten, und unser Verkehrsanteil ist leicht zurückgegangen. Der bescheidenen Verkehrszunahme stehen aber vermehrte Erträge gegenüber. Die massive Treibstoffteuerung führte in der Schweiz zu Tarifierhöhungen um durchschnittlich 13%, während im Ausland das Tarifniveau um 17% gehoben werden musste. Die Tarifanpassungen vermochten erst gegen das Jahresende hin die Mehrkosten für Treibstoffe voll auszugleichen. Zudem hat sich die Zusammensetzung unseres Verkehrs nochmals qualitativ verbessert. Der Anteil der Erstklasspassagiere am Gesamtverkehr konnte erneut gesteigert werden, und der Anteil der zu normalen Economy-Tarifen beförderten Passagiere hat ebenfalls zugenommen.

Der Beschluss, auf den Einbau einer zusätzlichen Längsreihe in den Economy-Abteilen unserer Grossraumflugzeuge Boeing 747 und DC-10-30 zu verzichten, hat sich auch im vergangenen Jahr als richtig erwiesen. Die Passagiere schätzen den Sitzkomfort in der Flugzeugkabine ebenso sehr wie die pünktliche Einhaltung des Flugplanes.

Der touristische Verkehr nach der Schweiz leidet unter dem meist ungerechtfertigten Vorurteil der «teuren Schweiz». Mit den Spezialprogrammen «Switzerland – Value Land» und «Switzerland – it works» bemühen wir uns, dieses Bild durch überzeugende Argumente richtigzustellen. Mit konkreten Angeboten unterstützen wir unsere Verkaufsorganisation im Ausland. Daneben wurden mehr als 1500 Reisebürofachleute und Journalisten aus aller Welt auf Einladung der Swissair und in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Verkehrszentrale sowie den lokalen Verkehrsvereinen in die Schweiz gebracht, um sich von der Stichhaltigkeit unserer Argumente persönlich zu überzeugen.

In Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen haben wir versuchsweise die Möglichkeit geschaffen, das Gepäck von Flugpassagieren bereits im Abgangs-

bahnhof in der Schweiz zur Beförderung an den Bestimmungsort im Ausland aufzugeben. Die Versuche mit diesem neuen Kundendienst «Fly-Gepäck» verlaufen erfolgreich.

Unser Kundendienst wird nicht nur für die Passagiere verbessert. Der SPEX Nordatlantik (Swissair Parcel Express oder Paket-Expressdienst) wurde weiter ausgebaut. Dieser Sonderdienst nach den Vereinigten Staaten wird heute von 33 Plätzen in Europa und im Mittleren Osten angeboten. Die Einführung in der Gegenrichtung ist für das laufende Jahr geplant.

Unsere Auslandorganisation blieb 1979 in der bewährten Struktur unverändert. Unterteilt in 10 Regionen und 67 Länder, umfasst sie 158 Vertretungen und 31 Verkaufsstellen. Neue Vertretungen eröffneten wir in Bologna (Italien) und Riyadh (Saudi-Arabien), eine neue Verkaufsstelle in Graz (Österreich). Aufgehoben wurden die Vertretung in Long Island/Westchester (N.Y./USA) und die Verkaufsstelle in Kitwe (Zambia). Immer mehr Vertretungen und Stationen der Swissair im Ausland werden an die Systeme der elektronischen Datenverarbeitung für die Passagenreservation (PARS), Frachtreiservation (CARIDO) und die

Abfertigung (DCS) angeschlossen. Ende 1979 waren 77 Städte im PARS, 48 Städte im CARIDO und 9 Stationen im DCS mit den zentralen Computeranlagen verbunden.

Innerhalb und ausserhalb des Rahmens der IATA pflegen wir freundschaftliche Beziehungen zu ausländischen Fluggesellschaften, die in der Bedienung der Schweiz unsere Partner sind. Gegenwärtig bestehen 82 kommerzielle Vereinbarungen mit solchen Gesellschaften. Auch in der Schweiz macht sich eine Tendenz bemerkbar, die sich manchenorts vermehrt abzeichnet und von der Europäischen Gemeinschaft gefördert wird. Sie geht auf Schaffung neuer Flugverbindungen auf regionaler Ebene. Unabhängige Gesellschaften betreiben bereits solche Verbindungen mit Kleinflugzeugen nach Destinationen, deren Verkehrsaufkommen den Einsatz der üblichen Strahlflugzeuge mit höherem Platzangebot nicht rechtfertigen. Die Swissair widersetzt sich diesen Bestrebungen nicht, soweit sie sich auf Sekundärmärkte beschränken und unsere Beziehungen zu den europäischen Partnergesellschaften nicht belasten.

### Die Swissair-Flotte (Stand Ende März 1980)

Flugzeugtyp	Anzahl Flugzeuge	Bestellte Flugzeuge	Ø-Preis pro Flugzeug* Mio. Fr.	Max. Startgewicht kg	Standard-Nutzlast kg	Treibstoffkapazität Liter Kerosen	Reichweite mit Standard-Nutzlast km
Boeing 747-B	2	1	101	351 500	49 000	193 035	7 700
DC-10-30	11	–	72	251 700	34 500	138 236	7 700
DC-8-62	5	–	36	152 000	20 010	91 891	7 500
A310	–	10	65	132 000	26 600	54 112	2 300
DC-9-81	–	15	30	63 500	15 400	21 873	1 200
DC-9-51	12	–	22	54 900	13 490	19 073	1 100
DC-9-33F	1	–	20	49 000	14 000	16 121	800
DC-9-32	19	–	17	49 000	11 050	16 121	1 500

\* ohne Ersatzteile





Für das Berichtsjahr rechneten wir mit einer leichten Erhöhung unseres Angebots, da 1979 zwei neue DC-9-51 zu unserer Flotte stiessen und eine kleinere DC-9-32 an die Balair veräussert wurde. Dieser Produktionsanstieg – so bescheiden wir ihn auch planten – wurde durch das DC-10-Flugverbot vollends zu nichte gemacht. Trotz diesem Ereignis konnten wir unsere verkaufte Leistung insgesamt um 1.6% erhöhen. Diese Steigerung betrifft alle drei Verkehrskategorien Passagen, Fracht und Post.

In Europa konnten wir unser Angebot leicht erhöhen. Als einzige neue Destination haben wir Dublin in unser Streckennetz aufgenommen. Nach mehrmonatigen Verhandlungen wurde im Frühjahr unsere Zusammenarbeit mit Air France auf eine neue, freizügigere Basis gestellt. So konnte der Flugverkehr zwischen der Schweiz und Frankreich in ausgewogener Weise aufgebaut werden. Neben gemeinsamen Kursen beider Gesellschaften können wir nun endlich unsere grössere DC-9-51 im Verkehr mit diesem Nachbarland einsetzen. Im Deutschlandverkehr bedienen wir Düsseldorf zusätzlich mit einem Morgenkurs ab Genf. Wiedereingeführt wurde die beliebte Morgenverbindung zwischen Zürich und München. Sodann verbesserten wir unser Angebot nach Warschau,

Moskau und Oporto sowie unsere Verbindungen zwischen Zürich und Basel über die Mittagsstunden. Insgesamt verzeichnen wir in Europa ein gutes finanzielles Resultat, das allerdings durch die im Inlandverkehr erlittenen Verluste wiederum erheblich geschmälert wurde.

Im Mittleren Osten hat unsere verkaufte Transportleistung – bei gleichbleibendem Angebot – leicht abgenommen. Während der Verkehr mit Athen und Jeddah in Saudi-Arabien weiter ausgebaut werden konnte, mussten wir wegen der politischen Wirren ab Mitte Juli auf den Anflug von Beirut verzichten. Die gleichen Gründe führten zu einer leichten Reduktion im Verkehr mit Iran, während wir uns in Ägypten aufgrund bilateraler Verhandlungen etwas zurückhielten. Auch 1979 hat das Verkehrsgebiet insgesamt mit einem finanziellen Verlust abgeschnitten.

In Afrika konnten wir im letzten Jahr unser Angebot weiter erhöhen. Auch die Auslastung hat sich weiter verbessert. Ab April führten wir einen fünften Wochenkurs nach Algier, ab Mai einen vierten nach Lagos. Der finanzielle Erfolg hat sich zwar verringert, vermag jedoch zu befriedigen. Positiv ausgewirkt hat sich der nunmehr ganzjährige Einsatz der DC-10 nach Ostafrika.

Nach mehreren erfolgreichen Jahren im Fernen Osten ging unser Angebot vorab wegen des DC-10-Flugverbotes leicht zurück. Im Verkehr konnten die hohen Werte der Vorjahre noch etwas verbessert werden; die Sitzauslastung erreichte hier den höchsten Stand aller Verkehrsgebiete. Finanziell ist das Ergebnis gut, konnte aber wegen der ungünstigen Entwicklung einiger lokaler Währungen und der hier besonders spürbaren Treibstoffverteuerung den Spitzenwert von 1978 nicht mehr erreichen.

Unser Verkehr auf dem Nordatlantik zeigt leider finanziell ein unerfreuliches Bild. Trotz sehr hoher Gesamtauslastung müssen wir in diesem Gebiet einen noch höheren Verlust als im Vorjahr hinnehmen. Das stark durch die Luftfahrtpolitik der amerikanischen Behörden bestimmte tiefe Ertragsniveau macht es bei der gegenwärtigen Kostenstruktur unmöglich, auf dem Nordatlantik ein zumindest ausgeglichenes finanzielles Resultat zu erreichen.

Erfreulicher sieht die Entwicklung auf dem Südatlantik aus. Wiederum hat der Fracht- und Postverkehr überdurchschnittlich zugenommen. Auch wurden im Berichtsjahr die verkehrsrechtlichen Einschränkungen weitgehend gelockert. Wohl ist das finanzielle Resultat auf diesem Gebiet noch nicht ausgeglichen, jedoch konnte der Verlust gegenüber dem Vorjahr weiter reduziert werden.

Obschon im Berichtsjahr Rückschlägen einiger Verkehrsgebiete bessere Resultate anderer Gebiete gegenüberstanden, hat unser Flugbetrieb insgesamt deutlich schlechter abgeschnitten als im Vorjahr. Um so erfreulicher ist es deshalb, dass unsere Nebenleistungen einen guten Erfolg erzielt haben. Sie leisten damit einen unentbehrlichen Beitrag dazu, dass unsere Gesellschaft die kaum vermeidbaren Schwankungen im finanziellen Ergebnis des Flugbetriebs ausgleichen kann.



Der Flugbetrieb der Swissair ist während Jahren von Unfällen verschont geblieben. Mit um so grösserem Bedauern müssen wir heuer über ein schweres Flugunglück berichten. Am 7. Oktober überrollte eines unserer DC-8-Flugzeuge bei der Landung auf dem Flughafen Athen das Pistenende, durchbrach die Flughafenumzäunung und kam erst in einem Einschnitt des angrenzenden Geländes zum Stillstand. Die Folgen waren tragisch: das Flugzeug geriet in Brand, 14 Passagiere fanden in den Trümmern den Tod, andere wurden verletzt. Die besonnene Haltung der Besatzung bei der Evakuierung hat nach unseren Abklärungen eine noch schlimmere Katastrophe verhindert.

Die Umstände und Ursachen, die im einzelnen zu diesem Unglück geführt haben, stehen bis heute nicht fest. Die Untersuchungen der zuständigen Behörden sind noch im Gang, und mit den gesicherten Ergebnissen ist erst in einigen Monaten zu rechnen.

Im Zusammenhang mit dem Absturz einer amerikanischen DC-10 in Chicago verhängte die amerikanische Luftfahrtbehörde am 6. Juni 1979 ein Flugverbot über diesen Flugzeugtyp. Dieses hatte weltweit die Stilllegung aller DC-10-Flugzeuge sämtlicher Ausführungen zur Folge.

Nach unserer Überzeugung, die von andern, vorab europäischen Fluggesellschaften geteilt wird, war diese Massnahme, die auf Konstruktionsmängel der DC-10 schliessen liess, in keiner Weise gerechtfertigt. Die europäischen Luftfahrtbehörden ihrerseits beauftragten die Swissair, Alitalia und British Caledonian mit der Ausarbeitung eines speziellen Kontroll- und Unterhaltungsprogramms für die Wiedererteilung des Lufttüchtigkeitszeugnisses der DC-10. Dieses Programm wurde am 18. Juni 1979 genehmigt, worauf das Bundesamt für Zivilluftfahrt in Bern noch gleichentags das Flugverbot für die DC-10 der Swissair und der Balair aufhob. Die Kontrollen haben denn auch keine Mängel aufgedeckt. Inzwischen hat die amerikanische Luftfahrtbehörde formell bestätigt, dass die Triebwerkaufhängung der DC-10 den Anforderungen an die Lufttüchtigkeit in jeder Beziehung entspricht.

Vom 7. bis 18. Juni 1979 wurde ein Alternativflugplan durchgeführt, welcher fast einen Drittel des Produktionsausfalles zu decken vermochte. Diese Umstellungen des ganzen Flugprogramms im lebhaften Sommerverkehr haben von vielen Mitarbeitern ausserordentliche Leistungen gefordert. Um so erfreulicher war es festzustellen, mit welcher spontanen Bereitschaft und

## Tochtergesellschaften und Beteiligungen

Selbstverständlichkeit unser Personal diese Belastung auf sich genommen und bewältigt hat.

Auch das im Berichtsjahr überdurchschnittlich reich befrachtete technische Unterhaltsprogramm – es umfasste unter anderem 19 DC-10- und 14 DC-9-Grossüberholungen sowie strukturelle Modifikationen an 4 DC-8- und 6 DC-9-Flugzeugen – konnte nur dank ausserordentlichem Einsatz unserer Mitarbeiter des technischen Dienstes zeitlich programmgemäss durchgeführt werden.

Wiederum haben Arbeitskonflikte bei verschiedenen Flugverkehrsleitstellen in Europa in der Abwicklung unseres Flugdienstes zu grösseren Störungen geführt. «Slowdowns» in Grossbritannien, Italien, Spanien und vor allem in Griechenland und Frankreich führten zu unzähligen Verspätungen. In der Zeit vom 26. Oktober bis 6. Dezember 1979 mussten allein im Verkehr mit Frankreich 230 Flüge annulliert werden. Für die kommenden Jahre zeichnet sich in Europa leider keine Verbesserung ab.

Es ist erfreulich, dass Regelmässigkeit und Pünktlichkeit unserer Flüge unter den besonderen Umständen des Berichtsjahres die Werte früherer Jahre nicht nur erreicht, sondern sogar leicht übertroffen haben. Von den publizierten Flügen konnten wir 98.4% (1978: 98.1%) durchführen; davon erreichten 81.8% (1978: 81.1%) pünktlich oder mit weniger als 15 Minuten Verspätung ihr Ziel. Mit diesen Ergebnissen liegt die Swissair weiterhin im Spitzenfeld der europäischen Fluggesellschaften.

Die Freiheit des Luftraumes hat ihre Grenzen nicht allein in den Problemen der Flugsicherung für einen immer dichter werdenden internationalen Luftverkehr. Für diesen braucht es vielmehr auch Flughäfen, die in Umfang und Qualität ihrer Leistungen den Anforderungen der heutigen und der zukünftigen Flugzeuge gewachsen sind. Die

schweizerischen Flughäfen haben international einen ausgezeichneten Ruf und sind auch bestrebt, ihn zu erhalten. In Basel-Mulhouse wurde im Frühjahr 1979 die Verlängerung der Hauptpiste auf 3900 Meter offiziell eröffnet. Mehrere Anpassungen in verschiedenen Bereichen ermöglichen bessere Betriebsabläufe in Zürich-Kloten und Genf-Cointrin.

Dass ein Flughafen nie fertig ist, mag eine Binsenwahrheit sein. Dennoch wird in der Öffentlichkeit nicht immer verstanden, dass Flughäfen, die nur in den Spitzenzeiten voll ausgenutzt sind, bereits den weiteren Ausbau planen. Dies ist aber notwendig, weil die Anlagen auch in Zukunft den nachfragebedingten Anforderungen der Spitzenbelastung genügen müssen. Gegen diese Ausbauplanung, die in Zürich und Genf im Gange ist, werden Bedenken vorab wegen der Fluglärmbelastung vorgebracht. In der Flottenplanung, bei der im Berichtsjahr wichtige Entscheide gefallen sind, legt die Swissair deshalb grosses Gewicht auf geringe Lärmentwicklung der neuen Flugzeuge.

Unser heutiges Flottenkonzept sieht vor, bis Mitte der achtziger Jahre die bewährten DC-8-62 und DC-9-32 durch modernere Flugzeugtypen zu ersetzen. Die neuen Flugzeuge müssen den höheren Anforderungen bezüglich Lärmdämpfung, Allwettertauglichkeit und Treibstoffeffizienz entsprechen. Mit der Einführung von 15 DC-9-81 ab Juli 1980 wird ein weiterer Schritt in dieser Richtung getan. Der nächste Schritt – er führt zur Ablösung der noch vorhandenen DC-8-62 und DC-9-32 – ist die im Frühjahr 1979 erfolgte Bestellung von 10 Airbus A310 für den Einsatz auf verkehrsdichteren Kurzstrecken und auf kürzeren Mittelstrecken ab 1983. Auf den restlichen Mittelstrecken wird die DC-8-62 durch DC-10-30 abgelöst.

Die Einführung von A310 führt bis Ende 1985 zu einer Grossraumflotte von 26 Flugzeugen der

Typen Boeing 747, DC-10-30 und A310, während noch 27 Einheiten der Typen DC-9-51 und DC-9-81 im Einsatz stehen werden. Die Anzahl der in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre zu beschaffenden A310 hängt in erster Linie vom Verkehrswachstum ab. Ihre marktgerechte Verfügbarkeit ist durch zehn Optionen gesichert worden. Über die nächsten zehn Jahre werden wir den Flugzeugbestand um durchschnittlich eine Einheit pro Jahr massiv erweitern.

Mit der Bestellung einer dritten Boeing 747 am 13. Dezember 1979 und der Aufnahme einer Option für eine vierte Einheit wurde eine Phase des Ausbaus und der Erneuerung unserer Boeing 747-Flotte eingeleitet.

Im Berichtsjahr war die Swissair massgebend an der Spezifikation eines der modernsten Flugzeuge der achtziger Jahre – des Airbus A310 – beteiligt. Dieses Grossraumflugzeug wird ausser Triebwerken der neusten Generation eine Reihe technologischer Neuheiten aufweisen, wie Mikroprozessoren für die Warn- und Systemanzeige, elektronische Anzeigen anstelle von bisher elektromechanischen Instrumenten für die Flug- und Navigationsinstrumente sowie ein modernes Überwachungssystem, das für einen minimalen Brennstoffverbrauch sorgt.



Über die Entwicklung unserer Tochtergesellschaften gibt die Tabelle auf Seite 34 Auskunft.

Der zusammengefasste Umsatz unserer Tochtergesellschaften stieg 1979 von 190 Millionen Franken auf 249 Millionen Franken und erreichte damit einen Anteil von 10% am Gesamtumsatz der Swissair. Etwa die Hälfte der Zunahme entfällt auf die CTA, Compagnie de Transport Aérien, Meyrin, die mit einem Umsatz von 27.6 Millionen Franken im Berichtsjahr erstmals im Kreise der Swissair-Tochtergesellschaften erscheint. Mit einem Anteil von 73% am Gesamtumsatz unserer Tochtergesellschaften bleibt jedoch die Balair weiterhin die wichtigste Beteiligung der Swissair.

Im Berichtsjahr erwarb die Balair ihr erstes Grossraumflugzeug, eine DC-10-30. Es wird wesentlich zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit beitragen. Um vermehrt die stark gefragten Bade-destinationen in den Mittelmeerregionen bedienen zu können, wurde überdies eine DC-9-32 von der Swissair übernommen.

Die CTA, Compagnie de Transport Aérien, erhöhte ihr Aktienkapital Ende 1979 um 4.5 Millionen Franken auf 10.5 Millionen Franken. Der neue Kapitalanteil wurde von

den Westschweizer Kantonen und deren Banken übernommen. Dank guter Dienstleistungen gewann die CTA schon in ihrem ersten Betriebsjahr das Vertrauen der massgebenden Reiseveranstalter.

Die beiden Chartergesellschaften konnten die massive Erhöhung der Treibstoffkosten nur zum Teil auf ihre Kunden überwälzen. Dennoch weist die Balair für 1979 ein gutes Resultat aus, während die CTA das Defizit in den erwarteten Grenzen halten konnte.

Das Aktienkapital der Swissair Hotel-Beteiligungen AG in Basel ist von 7 auf 10 Millionen Franken erhöht worden. Gleichzeitig wurde diese Gesellschaft in Swissair Touristik Beteiligungen AG umbenannt. Im Berichtsjahr erwarb sie namhafte Beteiligungen auf dem Touristikgebiet von der Motor-Columbus AG. Dabei befand sich ein grösseres Aktienpaket der Reisebüro Kuoni AG. Die bisher von der Swissair gehaltenen Kuoni-Aktien wurden ebenfalls auf die Swissair Touristik Beteiligungen AG übertragen.

Die Reisebüro Kuoni AG hat 1979 wiederum ein erfreuliches Geschäftsjahr hinter sich. Der durch die auf allen fünf Kontinenten tätigen Reisebüros erzielte Umsatz

konnte gegenüber dem Vorjahr um 14% erhöht werden.

Die Zürcher Hotels «International», «Zürich» und «Atlantis-Sheraton» arbeiteten auch im vom Fremdenverkehr her schwierigen Jahr 1979 befriedigend bis gut. Die Swissair Touristik Beteiligungen AG verkaufte einen Teil ihrer Atlantis-Aktien an die amerikanische Hotelkette Sheraton, die seit 1978 die Betriebsführung dieses Hotels ausübt. Die Penta-Hotelkette vermochte im vergangenen Jahr das Gesamtergebnis kräftig zu heben. Das Penta Genf hat seinen Tiefpunkt überwunden und arbeitet besser als vor Jahresfrist.

Die Interconvention, Congress and Convention Services Ltd. konnte ihr Hotelreservations-System HORIS im In- und Ausland weiter ausbauen. Am Jahresende waren 231 Hotels – erstmals auch Hotels auf dem nordamerikanischen Kontinent in Boston, New York und Toronto – daran angeschlossen.

Auch unsere Immobilien-gesellschaft AVIREAL AG konnte ihre Tätigkeit erfolgreich fortsetzen. Von den Kunden besonders geschätzt wurden die Dienste der AVIREAL auf dem wichtigen Gebiet der Energieoptimierung.

Die im Restaurantsektor tätige Reveca AG kann auf ein befriedigendes Geschäftsjahr zurückblicken. Sie eröffnete 1979 den als Gemeinschaftsunternehmen von Swissair und Aerolineas Argentinas erstellten Cateringbetrieb in Buenos Aires sowie ein zweites Restaurant in Kairo. Durch eine organisatorische Zusammenlegung mit der Roco-Food Ltd. konnte die Swissco Ltd., Cork (Irland), Produktion von Fertigmahlzeiten, finanziell weitgehend saniert werden. Beide Gesellschaften sind Gemeinschaftsunternehmen von Reveca AG und Roco Conserven Rorschach.

Dank einer guten Auftragslage im In- und Ausland konnte



## Unsere Mitarbeiter

die Swissair Photo- und Vermessungen AG das konjunkturelle Tief nicht nur überwinden, sondern ihre Tätigkeit ausweiten. Das erhöhte Auslandsrisiko bedingt jedoch grössere Rückstellungen.

Die Swissair Treuhand AG setzte ihre Tätigkeit wiederum mit Erfolg fort. Die Gesamterträge gingen 1979 nur deshalb zurück, weil die interne Revisionsstelle der Swissair wieder in deren eigene Organisation eingegliedert wurde.

### Tochtergesellschaften und wichtigste Beteiligungen

	Gesamterträge 1978	geschätzte Gesamterträge 1979	Aktienkapital per 31.12.79	Swissair Kapital-Anteil per 31.12.79	Swissair Darlehen	1979 vereinbarte Erträge aus Dividenden und Zinsen
	in 1000 Fr.	in 1000 Fr.	in 1000 Fr.	in 1000 Fr.	%	in 1000 Fr.
Balair AG, Basel	153 553	183 000	48 000	27 360	57	1 363
Compagnie de Transport Aérien, CTA, Meyrin	1	27 600 <sup>1</sup>	10 500	6 000	57	2 850
Swissair Touristik Beteiligungen AG, Basel	4 514 <sup>2</sup>	5 900 <sup>2</sup>	10 000	10 000	100	44 826
Reisebüro Kuoni AG, Zürich	76 295	85 000	10 000	5 016	50	392
International Hotel Management Prohotel AG, Kloten	3 895	4 200	650	351	54	40
Interconvention Congress and Convention Ltd., Zürich	462	400	200	200	100	40
Hotelbeteiligungen im Inland	–	–	81 000	13 125	16 <sup>6</sup>	7 527
im Ausland	–	–	63 637 <sup>5</sup>	17 667	28 <sup>6</sup>	78
Diverse Beteiligungen	–	–	36 458	3 494	10 <sup>6</sup>	2 000
AVIREAL AG, Kloten	10 477 <sup>2</sup>	11 400 <sup>2</sup>	1 200	900	75	287
Reveca AG, Zürich	12 290 <sup>2</sup>	12 700 <sup>2</sup>	1 000	760	100	1 700
Swissair Photo- und Vermessungen AG, Zürich	6 889	8 000	850	850	100	1 500
Swissair Treuhand AG, Zürich	1 993 <sup>2</sup>	1 100 <sup>2</sup>	200	200	100	–
Polygon Insurance Company Ltd., Guernsey	–	–	(in 1000 £) 2 000 800 <sup>3</sup>	(in 1000 £) 266	33	–

Diverse kleinere Beteiligungen im In- und Ausland

<sup>1</sup> Erstes Betriebsjahr 28. Oktober 1978 bis 31. Dezember 1979

<sup>2</sup> Konsolidiert, das heisst unter Einschluss der Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligungen und ohne Stimmrechtsbeschränkungen

<sup>3</sup> Einbezahlter Betrag

<sup>4</sup> Stimmrechtsanteil

<sup>5</sup> Zum Bilanzkurs errechneter Betrag

<sup>6</sup> Durchschnitt

<sup>7</sup> Der Betriebsüberschuss wurde zur Abschreibung und Wertberichtigung von Beteiligungen verwendet

Am Ende des Berichtsjahres beschäftigte die Swissair 15 009 Mitarbeiter in der Schweiz und im Ausland. Die Zunahme um 232 Personen oder um 1.5% gegenüber dem Bestand von 14 777 Mitarbeitern Ende 1978 ist geringer als in den Vorjahren. Sie beschränkte sich wiederum auf das fliegende Personal und das direkt für die Produktion tätige Bodenpersonal. Wohl konnte wegen der mehrfach erwähnten Produktionsausfälle das Angebot im Flugbetrieb über das ganze Jahr betrachtet nicht gesteigert werden, trotzdem war ein bescheidener Personalaufbau notwendig. Die Swissair hat damit in der Schweiz zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Um diesen Zusatzbedarf zu decken und die Abgänge zu kompensieren – die Austrittsrate ist 1979 bei 8% geblieben –, waren im letzten Jahr allein in der Schweiz rund 1450 Anstellungen vorzunehmen.

Die Beschaffung des erforderlichen Nachwuchses beim Boden- und Kabinenpersonal verursachte auch im Berichtsjahr keine besonderen Probleme, obschon bei einigen spezialisierten Berufsgattungen – wie Luf- und Fernmeldespezialisten sowie Führungskräften in der Hotellerie – vorübergehend Engpässe zu verzeichnen waren. Erfreulich ist, dass wiederum alle 108 Swissair-Lehrlinge, die nach bestandener Lehrabschlussprüfung im Unternehmen zu verbleiben wünschten, in unserer Gesellschaft weiter beschäftigt werden konnten.

In der Swissair werden nicht nur Lehrlinge und neue Mitarbeiter ausgebildet. Die rasche technische Entwicklung auf vielen Gebieten, namentlich bei der Verwendung der elektronischen Datenverarbeitung, erfordert Jahr für Jahr einen grossen Aufwand an Zeit und Kosten für die berufliche Schulung und Weiterbildung zahlreicher Mitarbeiter. Im Berichtsjahr lag das Schwergewicht der Personal- und Kaderausbildung in der Vertiefung und der Pflege auch der menschlichen Beziehungen. Unsere Unternehmung

kann für sich in Anspruch nehmen, seit Jahren dem Kader aller Stufen die Auseinandersetzung mit den Grundlagen der Führung zu ermöglichen. Zurzeit werden neben solchen Kaderkursen auch Seminare für die Cockpit-Besatzungen durchgeführt. Bei beiden Gruppen steht das Thema «Führung durch Kommunikation» im Mittelpunkt. Gerade in einer Zeit, in der wir vom Mitarbeiter zuweilen die äusserste Anstrengung fordern, darf die Pflege der zwischenmenschlichen Beziehungen nicht zu kurz kommen.

Die 1978 eingeleiteten Massnahmen zur Kapazitätsvergrößerung der von uns im Auftrag des Bundes betriebenen Schweizerischen Luftverkehrsschule begannen sich 1979 bereits auszuwirken. Während im Vorjahr 33 neue Linienpiloten in die Swissair eintreten konnten, erhöhte sich diese Zahl im Berichtsjahr auf 48. Dazu stellten wir 26 ausländische Piloten an. Wenn der Erfolg unserer intensiven und gezielten Werbung in allen Landesteilen anhält, werden wir den zukünftigen Nachwuchsbedarf an Besatzungen vermehrt aus dem eigenen Land decken können.

Mit grosser Sorge erfüllen uns die zunehmenden Einschränkungen, welchen die Schulfüge auf den schweizerischen Flugplätzen und Flugfeldern unterliegen. Die so wichtige frühzeitige Erfassung unserer flugbegeisterten Jugend durch die verschiedenen Vorkurskurse wird dadurch immer schwieriger. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass eine von uns angestrebte Erhöhung der Anzahl Flugbewegungen auf unserem Schulungsflugfeld Hausen am Albis ZH, trotz Unterstützung durch die eidgenössischen Behörden, bisher am Widerstand der umliegenden Gemeinden gescheitert ist.

Auch Ende 1979 konnten die Salärverhandlungen mit allen Verbänden unseres Personals in gutem Einvernehmen abgeschlossen werden. Wir gewährten einen Teuerungsausgleich von 5% sowie die Erhöhungen,

die in den Gesamtarbeitsverträgen festgesetzt sind. Weitere Verbesserungen konnten insbesondere bei den Sozialversicherungen und der Ferienregelung eingeführt werden.

Für die Pflege eines guten Arbeitsklimas hat die Personalvertretung eine grosse Bedeutung. Im Berichtsjahr wurde die Personalkommission des Bodenpersonals in der Schweiz für die Dauer von drei Jahren neu gewählt.

Die gegenwärtigen und die zum Teil noch unbekannteren zukünftigen Entwicklungen im Luftverkehr fordern von allen Mitarbeitern hohe Anpassungsfähigkeit. Damit sich das obere Kader frühzeitig auf neue Aufgaben vorbereiten kann, sind auf der Stufe Direktion per 1. Juni 1979 grössere Umbesetzungen vorgenommen worden:

- Die beiden Departemente «Finanzen» und «Planungsdienst» wurden in den Bereich «Planung und Finanzen» zusammengeschlossen. Mit der Führung dieses Bereichs wurde Dr. Martin Junger betraut.
- Alfons Bernhardsgrütter übernahm, unter gleichzeitiger Beförderung zum Direktor, das Departement «Planungsdienst».
- Erich Geitlinger wechselte vom Departement «Planungsdienst» in das Departement «Finanzen».
- Rolf Krähenbühl übernahm das Departement «Personal und Organisation» von Herrn Oes.
- Otto Loepfe übernahm, bei gleichzeitiger Beförderung zum Direktor, das Departement «Technik» von Herrn Krähenbühl.
- Dr. Hugo Mayr wurde neu zum «Delegierten des Direktionspräsidenten» ernannt und ist für Pressedienst und Rechtsdienst verantwortlich.
- Peter Oes übernahm die Leitung des Departementes «Ausland» von Dr. Mayr.

# Verwaltungsrat

Der Regierungsrat des Kantons Genf hat auf das Datum der letztjährigen Generalversammlung Regierungsrat Alain Borner neu in den Verwaltungsrat abgeordnet, nachdem alt Regierungsrat Henri Schmitt seinen Rücktritt erklärt hatte. Wir danken Herrn Schmitt herzlich für die wertvollen Dienste, die er der Swissair seit 1976 geleistet hat, vorab als Vorsteher des für den Flughafen Genf-Cointrin verantwortlichen Departementes der Genfer Regierung.

Auf die kommende Generalversammlung tritt Rudolf Wild wegen Erreichens der Altersgrenze aus dem Verwaltungsrat zurück, in den er an der Generalversammlung 1965 gewählt worden war. Seit 1968 gehörte er ebenfalls dessen Ausschuss an. In den vierzehn Jahren seines Wirkens hat Herr Wild seine Kenntnisse auf dem Gebiet des Versicherungswesens unserem Unternehmen zur Verfügung gestellt und ist darüber hinaus unserer Gesellschaft in allen Fragen und Lagen mit grösstem Wohlwollen und tiefer Verbundenheit beigestanden. Im besonderen wird uns seine elfjährige Mitarbeit als Präsident des Stiftungsrates der Versicherungseinrichtung des Fluggersonals der Swissair in Erinnerung bleiben. Wir sehen Rudolf Wild mit Bedauern scheiden und sind ihm zu tiefem Dank verpflichtet.

Ebenfalls wegen Erreichens der festgelegten Altersgrenze scheidet Georg Sulzer aus unserem Verwaltungsrat aus. Auch seine zwanzigjährige Mitarbeit ist der Gesellschaft in reichem Masse zugute gekommen. Herr Sulzer hat während dieser ganzen Zeit alle Entwicklungen mit viel Sachkunde verfolgt und mit seinem treffenden Urteil beeinflusst.

Dr. Robert Holzach trat 1971 in den Verwaltungsrat ein und zieht sich nun zurück. Mit seiner profunden Kenntnis aller Finanzfragen und seiner lebhaften Anteilnahme

an der Entwicklung der Swissair hat er äusserst Wertvolles zur Arbeit des Verwaltungsrates beigetragen.

Auf die Generalversammlung 1980 scheidet auch Dr. Dr. h. c. Victor Umbricht aus dem Verwaltungsrat aus. Der vielseitige Industrielle hat die Diskussionen im Verwaltungsrat immer wieder mit seinen Voten angeregt und bereichert. Er hatte dem Rat bereits von 1957 bis 1960 als damaliger Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung angehört und wurde nach seinem Übertritt in die Privatwirtschaft von der Generalversammlung des Jahres 1965 erneut in den Verwaltungsrat gewählt. Neben seinen Kenntnissen aus dem Bereich der Basler Chemischen Industrie stellte er unserer Gesellschaft auch die Erfahrungen und Beobachtungen zur Verfügung, die er auf seinen häufigen Reisen als Delegierter des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz gewinnt.

Alle ausscheidenden Herren können des aufrichtigen Dankes der Swissair für ihre wertvollen Dienste gewiss sein.

Mit Datum der Generalversammlung 1980 läuft die Amtsdauer der Herren Armin Baltensweiler, Dr. Claude Barbey, Prof. Max Berchtold, Philippe Bordier, Walter Frey, Dr. Jean-Claude Gisling, Rainer E. Gut, Dr. F. Emmanuel Iselin, Dr. E. Luk Keller, Rudolf Suter, Jacques Turrettini und Robert Zoelly ab. Gemäss Artikel 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

## Verwaltungsrat

### Präsident

Fritz Gugelmann,  
Industrieller, Allmendingen (Bern)

### Vizepräsidenten

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

\* Dr. h. c. Otto Wichser,  
alt Präsident der Generaldirektion  
SBB, Muri bei Bern

### Delegierter des Verwaltungsrates

Armin Baltensweiler,  
Direktionspräsident der Swissair,  
Herrliberg

### Mitglieder

\* Pier Felice Barchi,  
Nationalrat, Rechtsanwalt und Notar,  
Bellinzona

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

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

Philippe Bordier,  
Privatbanquier, Vézenaz

\* Alain Borner,  
Regierungsrat, Genf (seit 27. 4. 1979)

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

Dr. Robert Holzach,  
Generaldirektor der Schweizerischen  
Bankgesellschaft, Zumikon

\* Dr. Alois Hürlimann,  
alt Regierungsrat, Walchwil

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

Dr. E. Luk Keller,  
Präsident und Delegierter des Ver-  
waltungsrates der Eduard Keller AG,  
Erlenbach

Markus Redli,  
Präsident der Generaldirektion PTT,  
Wabern

\* Henri Schmitt, alt Regierungsrat,  
Genf (bis 27. 4. 1979)

\* Henri Sommer,  
Regierungsrat, St-Imier

\* Jakob Stucki,  
Ständerat, Regierungsrat, Seuzach

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

Rudolf Suter, alt Nationalrat, Zürich

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

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 Körper-  
schaften ernannt gemäss Art. 12, Abs. 3,  
der Statuten

## Ausschuss des Verwaltungsrates

Fritz Gugelmann, Präsident

Dr. Claude Barbey, Vizepräsident

Dr. h. c. Otto Wichser, Vizepräsident

Armin Baltensweiler

Rudolf Bieri

Eric Handschin

Rudolf Wild

## Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft,  
Zürich

## Direktion

Armin Baltensweiler,  
Direktionspräsident

Hans Schneider,  
Stellv. Direktionspräsident

## Generaldirektoren

Emil Koch, Aussenorganisation

Franz Roth, Technische Dienste

Hellmuth Scherrer, Marketing

## Direktoren

Alfons Bernhardsgrütter,  
Planungsdienst (seit 1. 6. 1979)

Heinz Büchi, Datenverarbeitung

Claude Christe,  
Produktgestaltung und Verkaufspolitik

Heinz Galli, Produktplanung

Adolphe Gehrigger,  
Delegierter des Direktionspräsidenten

Erich Geitlinger, Finanzen

Bertrand Jaquiéry,  
Schweiz

Dr. Martin Junger,  
Planung und Finanzen

Rolf Krähenbühl,  
Personaldienste und Organisation

Otto Loepte, Technik (seit 1. 6. 1979)

Dr. Hugo Mayr,  
Delegierter des Direktionspräsidenten

Peter Nydegger,  
Tochtergesellschaften und  
Beteiligungen

Peter Oes, Ausland

Robert Staubli, Operation

## Regionalvertretungen

### Inland

Direktion für Basel:  
Hermann Sommer

Kommerzielle Direktion für die  
Westschweiz:  
Gérard Ladame

Verkaufsleitung Deutschschweiz-  
Tessin:  
Peter Graf

### Ausland

Europa West: Max Keller

Europa Nord: Walter Speck

Europa Süd: Kurt Schmid

Europa Ost: Werner Seiler

Nord-Amerika: Reynold Schwab

Latein-Amerika: Adolfo Senn

Mittlerer Osten: Mario Selva

Ferner Osten: August Weber

Afrika West: Xaver Bucher

Afrika Süd: Franz Fraefel

Briefadresse: Swissair, Postfach, CH-8058 Zürich

Printed in Switzerland, April 1980  
Satz und Druck: Druckerei Winterthur AG  
Gestaltung: W. Stamm, Swissair  
Fotos: A. Kehl, Swissair; A. von Steiger

