

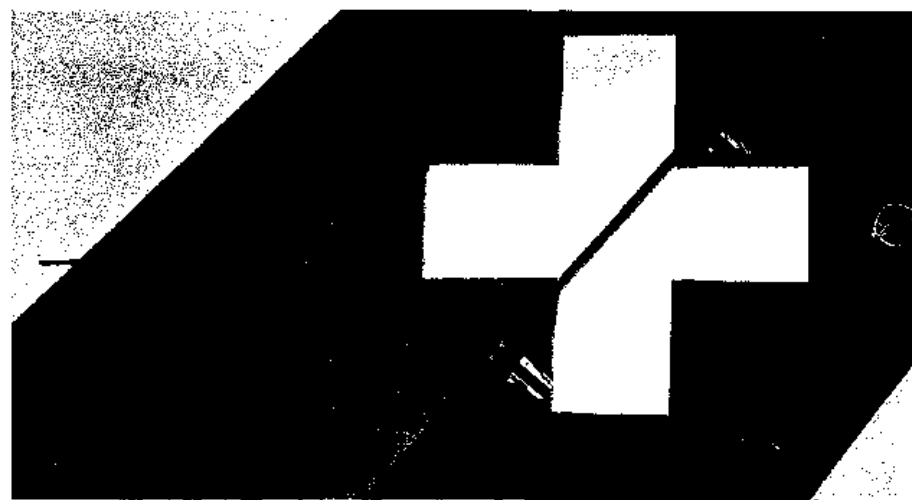
Jahresbericht 1980 der Swissair

Bericht des Verwaltungsrates
der Swissair,
Schweizerische Luftverkehr-
Aktiengesellschaft,
über das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 1980

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
- 26 Die Swissair im Wettbewerb
- 28 Der Verkehr
- 32 Der Betrieb
- 35 Tochtergesellschaften und
Beteiligungen
- 37 Unsere Mitarbeiter
- 39 Verwaltungsrat





Am 26. März dieses Jahres feiert die Swissair ihren 50. Geburtstag. Ein solches Jubiläum gibt Anlass zu einer kurzen Besinnung.

Die Swissair blickt auf eine bewegte Firmengeschichte mit zahlreichen Höhen und Tiefen zurück. Alles in allem hat unser Weg jedoch zu grossem Erfolg und zu weitweiter Anerkennung geführt. Die Pioniere früherer Jahre, die trotz Wirtschaftskrisen für die Zivilluftfahrt der kleinen Schweiz eine helle Zukunft sahen, haben Recht bekommen. Tausende von Mitarbeitern haben mit ihrem Einsatz, Zehntausende von Aktionären mit ihrem Kapital eine Fluggesellschaft geschaffen, der sich seit 1931 90 Millionen Passagiere anvertraut haben. Der 50. Geburtstag bietet dem Verwaltungsrat die willkommene Gelegenheit, herzlich zu danken: den Behörden für ihr Verständnis, den Aktionären für ihr Vertrauen, den Mitarbeitern für die loyale Gesinnung, den Kunden für ihre Treue und dem Schweizer Volk für die freundschaftliche Zuneigung. Dieses Vertrauenskapital stärkt unsere Zuversicht, auch in den kommenden Jahren die Schwierigkeiten zu überwinden.

Vom 50. Geschäftsjahr der Swissair hätten wir Ihnen gerne ein besseres Ergebnis vorgelegt. Widrige

Umstände haben leider diese Absicht durchkreuzt. Vor allem die Preisexplosion beim Treibstoff hat uns einen Strich durch die Rechnung gemacht.

Wie schon im Vorjahr sind zwar nicht nur die Kosten, sondern auch die Erträge stärker gestiegen, als wir erwartet hatten. Die Gesamterträge erreichten 2.9 Milliarden Franken und übertrafen so die Einnahmen von 1979 um 410 Millionen Franken oder um 16%. Die Kosten vor Abschreibungen waren mit 2.7 Milliarden Franken jedoch um 437 Millionen Franken oder um 19% höher als 1979. Das Bruttoergebnis beträgt somit 202 Millionen Franken gegenüber 229 Millionen Franken im Vorjahr. Die Verschlechterung ist hauptsächlich dem Flugbetrieb zuzuschreiben, während unsere Nebenleistungen wiederum gut abschnitten. Aus dem Bruttoergebnis sind die Abschreibungen von 158 Millionen Franken zu decken. Es verbleibt somit ein Reingewinn von 44 Millionen Franken. Dieses Reinergebnis liegt um 6 Millionen Franken tiefer als 1979. Damals konnten auch noch Zusatzabschreibungen von 28 Millionen Franken vorgenommen werden. Im ausgewiesenen Reinergebnis des Jahres 1980 dagegen sind Erlöse aus Flugzeugverkäufen und

Das Jahr 1980 im Überblick

Verkehrsleistungen	1980	Änderung in %	1979
Anzahl kommerzieller Flüge	77 512	+ 3.5	74 864
Gebotene tkm	2 511 964 610	+ 8.5	2 315 012 265
Ausgelastete tkm	1 428 224 760	+ 4.7	1 364 200 342
davon Passagier-tkm	974 692 277	+ 4.9	928 829 775
Fracht-tkm	421 898 684	+ 3.4	408 053 933
Post-tkm	31 633 799	+ 15.8	27 316 634
Beförderte Etappenpassagiere	6 953 593	+ 0.3	6 977 611
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	56.9%		59.0%
Sitzplatzauslastung	62.1%		63.5%

Erfolgsrechnung	1980 Fr.	Änderung in %	1979 Fr.
Erträge	2 899 825 664	+ 16.5	2 490 044 773
Kosten ohne Abschreibungen	2 697 555 664	+ 19.3	2 260 654 773
Bruttoergebnis	202 270 000	+ 11.8	229 390 000
Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen	158 000 000	- 11.7	179 000 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	44 270 000	- 12.1	50 390 000
Dividende pro Aktie	*35		35

* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

ausserordentliche Erträge enthalten. In früheren Jahren haben wir in der Regel solche ausserordentliche Erträge zur internen Reservebildung, namentlich zu ausserordentlichen Abschreibungen der Flotte, verwendet. Der Verwaltungsrat möchte aber auch für 1980 die Treue unserer Aktionäre honorieren und beantragt der Generalversammlung die Ausschüttung einer unveränderten Dividende von 35 Franken pro Aktie.

Die massiven Preiserhöhungen beim Treibstoff haben wir bereits erwähnt. Aber auch andere Kosten-

arten – wie Abfertigungskosten, Lande- und Navigationsgebühren – sind 1980 stark gestiegen. Deshalb waren die Swissair und andere Fluggesellschaften gezwungen, im Berichtsjahr verschiedene Anpassungen bei den Flugpreisen vorzunehmen.

Namentlich dank diesen Tarifierhöhungen sind die Streckenerträge 1980 gegenüber dem Vorjahr um 19% gestiegen. Das reisende Publikum hat allerdings die Steigerung der Flugpreise nicht ohne weiteres hingenommen. Vor allem in Europa

sahen wir uns einer Verkehrsstagnation gegenüber. Weltweit ist es uns zwar gelungen, den Verkehr um 5% auszuweiten; wir hatten jedoch mit höheren Zuwachsraten gerechnet. Gemessen an den Verkehrszahlen anderer Fluggesellschaften konnten wir uns 1980 wohl recht gut behaupten. Bei dieser Verkehrszunahme vermochten dennoch insgesamt die Mehrerträge aus den Tarifanpassungen die Mehrbelastungen nicht voll zu decken, weshalb unsere Flugbetriebsrechnung erstmals seit 1975 wieder mit einem Fehlbetrag abgeschlossen hat.

Verschiedene Anzeichen deuten einstweilen darauf hin, dass die Verkehrsentwicklung in einigen Gebieten weiterhin gemässiger verlaufen wird als in früheren Jahren. Wir müssen auch mit weiteren Preiserhöhungen beim Treibstoff rechnen. Wir sind deshalb davon überzeugt, dass in Zukunft nur noch solche Fluggesellschaften bestehen können, die mit modernen, treibstoffsparenden Flugzeugen ausgerüstet sind. Aus diesem Grund hat der Verwaltungsrat 1980 solche Flugzeuge, nämlich vier neue Boeing 747 mit verlängertem Oberdeck, bestellt und eine Bestellung aus dem Vorjahr auf diese neue Version umgewandelt. Ebenfalls im Berichtsjahr hat der Verwaltungsrat zwei neue DC-10 mit grösserer Reichweite als die bisherigen Flugzeuge dieses Typs in Auftrag gegeben. Die fünf Boeing 747 sowie die beiden neuen DC-10-30 werden ab 1982 ältere Flugzeuge ersetzen. Mit diesen Bestellungen wollen wir nicht in erster Linie unsere Produktionskapazität vergrössern, sondern auch unsere Langstreckenflotte zielgerichtet mit dem modernsten, wirtschaftlichsten und umweltfreundlichsten Flugmaterial ausrüsten. Wir können also mit Optimismus in die Zukunft sehen.

Die Investitionen für diese Modernisierung der Flotte wird die Swissair auch in den kommenden Jahren zu einem guten Teil aus selbst erwirtschafteten Mitteln finanzieren können. Daneben werden wir aber

auch an den Kapitalmarkt gelangen und der kommenden Generalversammlung eine Erhöhung des Aktienkapitals beantragen.

Beim Flugverkehr und seinen finanziellen Resultaten sind Schwankungen unvermeidlich. Daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern. Einen gewissen Ausgleich bringen jeweils die Nebenleistungen, weil sie nicht unmittelbar der Flugbetriebsentwicklung folgen. Eine weitere Risikoverteilung ist aber erwünscht. Das hat die Swissair dazu bewogen, verstärkt in der Hotellerie tätig zu werden. Dieses Gebiet liegt dem Luftverkehr nahe, birgt bedeutende Möglichkeiten zur Entfaltung und dürfte dennoch weniger Einschränkungen unterworfen sein als der Luftverkehr. Mit dem Aufbau einer neuen Hotelkette der oberen Klasse haben wir einen wichtigen Schritt in dieser Richtung getan. Bis heute sind die Hotels Président in Genf, Drake in New York, International in Zürich-Oerlikon und Bellevue Palace in Bern in diese Kette eingegliedert. Weitere Häuser werden in den nächsten Jahren im Ausland dazustossen. Für die Führung der Betriebe haben wir uns erfreulicherweise mit der Nestlé AG zu einer neuen Gesellschaft zusammenschliessen können.

Ein qualitativ hochstehendes Produkt ist das Ergebnis vielfältiger und ausdauernder Bemühungen. Unsere Mitarbeiter hatten im Berichtsjahr härtere Anforderungen als in früheren Jahren zu erfüllen, um dem Ruf der Swissair gerecht zu bleiben. Sie haben dies bereitwillig getan, und der Verwaltungsrat spricht ihnen für ihren wesentlichen Beitrag zum guten Gelingen seinen Dank aus. Auch im Berichtsjahr ist die wirtschaftliche Substanz des Unternehmens erhalten geblieben. Wir können uns von einer gesunden Basis aus den nächsten Jahren zuwenden.

Zum Geschäftsjahr 1980 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 24. April 1981 die

Anträge

- den vorliegenden Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1980 zu genehmigen;
- den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1980 Entlastung zu erteilen;

3. den Reingewinn 1980 von	Fr.	Fr.
wie folgt zu verwenden:		44 270 000
– Zuweisung an die allgemeinen Reserven	4 772 775	
– Zuweisung an den Fonds zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair	1 000 000	– 5 772 775
verbleibender Reingewinn		38 497 225
Gewinnvortrag vom 1. Januar 1980		5 909 455
		44 406 680
– Dividende von brutto Fr. 35.– pro Aktie auf 1 157 675 Namen- und Inhaberaktien		– 40 518 625
– Vortrag auf neue Rechnung		3 888 055

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, gelangt die Dividende ab 27. April 1981 zur Auszahlung:

Dividende 1980 pro Aktie	35.–
abzüglich 35% Verrechnungssteuer	12.25
netto pro Aktie	22.–

Zürich, 12. März 1981
Im Namen des Verwaltungsrates

Der Präsident

J. F. Gugelmann

J. F. Gugelmann

Der Delegierte

A. Baltensweiler

A. Baltensweiler

Nebenstehend:
Seit dem 1. Juni 1980 ist der Flughafen Zürich-Kloten direkt an das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen angeschlossen.

Auf der nächsten Doppelseite:
Die erste DC-9-81 der Swissair.





Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1980

Kosten

	Fr.	1980 Fr.	1979 Fr.
Personalkosten			
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige Personalkosten	791 917 732		
Sozialversicherungen	<u>175 847 595</u>	967 765 327	885 182 748
Treibstoffkosten		587 604 409	361 738 635
Techn. Material- und Überholungskosten		151 648 493	136 199 300
Bodenorganisations-Fremdkosten		253 523 104	217 394 158
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		24 722 656	22 447 697
Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops		156 387 002	141 978 472
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten		9 278 597	9 349 556
Kosten für Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen		26 934 562	23 918 906
Liegenschafts- und Energiekosten		77 923 649	71 369 776
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
Finanzkosten	52 659 920		
Direkte Steuern	18 005 953		
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>73 678 264</u>	144 344 137	140 501 474
Fernmeldekosten		21 745 119	19 738 735
Werbe- und diverse Verkaufskosten		45 292 796	40 429 905
Provisionskosten		230 385 813	190 405 353
Total Kosten vor Abschreibungen		2 697 555 664	2 260 654 773

Total Erträge	
Total Kosten vor Abschreibungen	
Bruttoergebnis	
Abschreibungen	
auf Flugzeugpark und Ersatzteilen	
auf übrigen Anlagen	
Reingewinn des Jahres	

Ertrag

	Fr.	1980 Fr.	1979 Fr.
Flugbetriebserträge			
Passagen	1 902 762 229		
Fracht	321 740 626		
Post	46 250 515		
Charter- und Sonderflüge	<u>14 472 805</u>	2 285 226 175	1 927 601 396
Provisions- und übrige Verkehrserträge		82 033 070	61 982 592
Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material		24 061 141	23 554 182
Erträge aus Nebenleistungen			
Bodenorganisationsdienste	101 688 028		
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	134 389 309		
Technische Dienste	144 254 192		
Übrige Nebenleistungen	<u>32 038 406</u>	412 369 935	398 467 422
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge		96 135 343	78 439 181
Total Erträge		2 899 825 664	2 490 044 773

Fr.	1980 Fr.	1979 Fr.
	2 899 825 664	2 490 044 773
	2 697 555 664	2 260 654 773
	202 270 000	229 390 000
113 962 000	158 000 000	179 000 000
<u>44 038 000</u>	44 270 000	50 390 000

Bilanz per 31. Dezember 1980
(vor Gewinnverteilung)

Aktiven
(Vermögenswerte)

	Anschaffungs- wert Anfangsbestand 1.1.1980 Fr.	Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs Fr.	Abgang: Verkauf/ Lagerver- minderung Fr.	Anschaffungs- wert Endbestand 31.12.1980 Fr.	Kumulative Abschreibungen bzw. Minder- bewertung Fr.
Anlagevermögen					
Immobilien					
Grundstücke	43 662 000	442 000	—	44 104 000	5 732 900
Bauten u. baul. Einrichtungen	447 428 777 (491 090 777)	43 888 793 (44 330 793)	13 331 000 (13 331 000)	477 986 570 (522 090 570)	261 119 866 (266 852 864)
(Versicherungswert exkl. Grundstücke 599 Mio Fr.)					
Flugzeugpark					
Flugzeuge	1 548 877 000	234 819 000	33 730 000	1 749 966 000	1 283 142 099
Reservetriebwerke	43 371 156	16 500 000	5 142 156	54 729 000	29 790 093
Flugzeugwechselteile und Halbfabrikate	177 098 206 (1 769 346 362)	27 402 212 (278 721 212)	3 718 151 (42 590 307)	200 782 267 (2 005 477 267)	165 725 141 (1 478 657 333)
(Versicherungswert 1 978 Mio Fr.)					
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge					
Datenverarbeitungsanlagen	121 853 822	26 085 544	8 526 895	139 412 471	118 787 365
Fahrzeuge	57 559 079	8 667 513	3 617 831	62 608 761	48 706 277
Übrige Einrichtungen	146 984 953 (326 397 854)	7 914 623 (42 667 680)	3 434 985 (15 579 711)	151 464 591 (353 485 823)	130 965 126 (298 458 768)
(Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 435 Mio Fr.)					
Beteiligungen	50 781 694	7 187 380	1 063 320	56 905 754	8 634 920
Vorauszahlungen für Flugzeugpark und übrige Anlagen					
Total Anlagevermögen					
Umlaufvermögen					
Materialbestände (Versicherungswert 92 Mio Fr.)	75 078 883	17 648 030	2 210 231	90 516 682	65 560 974
Bankkonto Wandel- und Optionsanleihen					
Debitoren und trans. Aktiven	485 898 419	1 694 685	93 100 717	394 492 387	14 522 947
Wertschriften					
Kurzfristige Geldanlagen					
Flüssige Mittel					
Bankguthaben und Gelder unterwegs					
Kassen und Postcheck					
Total Umlaufvermögen					
Bilanzsumme					

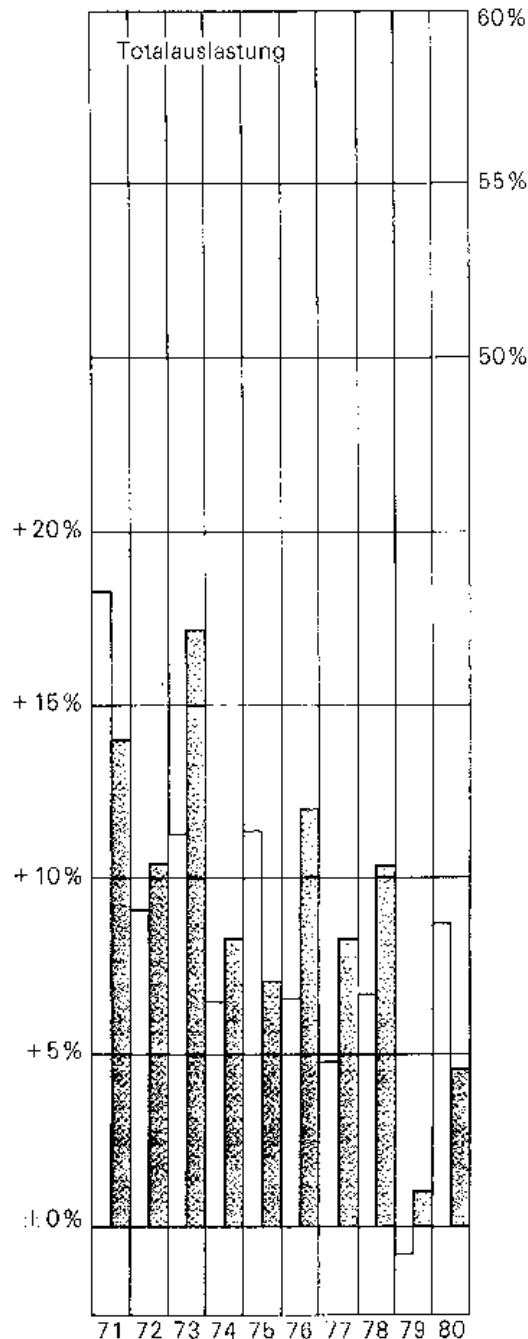
Passiven
(Kapitalquellen)

	Buchwert 31.12.1980 Fr.	Buchwert 31.12.1979 Fr.	Buchwert 31.12.1980 Fr.	Buchwert 31.12.1979 Fr.
Eigenkapital				
Aktienkapital				
Namenaktien	38 371 004	37 929 004	315 820 400	315 820 400
Inhaberaktien	216 866 702 (255 237 706)	192 078 593 (230 007 597)	132 630 400 (448 450 800)	132 630 400 (448 450 800)
Reserven				
Allgemeine	466 823 901	325 786 002	127 227 225	120 414 050
Spezielle	24 938 907	13 111 907	86 000 000 (213 227 225)	86 000 000 (206 414 050)
Total Eigenkapital (ohne Unternehmungsgewinn)	35 057 126 (526 819 934)	24 639 809 (363 537 718)	661 678 025	654 864 850
Fremdkapital				
Langfristige Schulden				
Obligationen- u. Wandelanleihen	20 625 106	9 456 194	495 570 000	435 587 000
Bankdarlehen	13 902 484	10 188 198	50 000 000	50 000 000
US\$-Kredite für Flugzeug- beschaffung	20 499 465	18 890 063	255 071 177	264 419 717
Übrige langfristige Schulden	(55 027 055)	(38 534 455)	3 500 000 (804 141 177)	3 500 000 (753 506 717)
Kurzfristige Schulden				
Dividenden und Obligationen- Zinsen	48 270 834	42 789 834	5 824 867	5 331 893
Kreditoren und transitorische Passiven	182 101 077	162 886 344	564 268 417 76 825 821 (646 919 105)	477 388 654 75 348 116 (558 068 663)
Personaldepositenkasse				
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	1 067 456 606	837 755 948	409 359 813	362 671 384
Total Fremdkapital	24 955 708	18 792 529	1 860 420 095	1 674 246 764
Rückstellungen und Wertberichtigungen				
			171 495 767	159 766 254
Unternehmungsgewinn				
Gewinnvortrag aus Vorjahr	43 264 550	43 578 500	5 909 455	5 592 635
Reingewinn des Jahres	610 771 370 379 969 440 528 335 386	527 542 104 472 444 120 556 798 400	44 270 000	50 390 000
Total Unternehmungsgewinn	82 027 181 6 993 101 (89 020 282)	82 475 450 5 473 452 (87 948 902)	50 179 455	55 982 635
Bilanzsumme	2 743 773 342	2 544 860 503	2 743 773 342	2 544 860 503
Eventualverpflichtungen			110 546 482	127 468 417

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung und zur Bilanz

Erfolgsrechnung

Produktions- und Verkehrszuwachs gegenüber dem Vorjahr 1971-1980



□ Produktion
▨ Verkehr

Ertrag

Im Gegensatz zu den vorangegangenen Jahren wurde das Ergebnis nicht wesentlich durch Währungsschwankungen beeinflusst. Dagegen setzte sich der steile Anstieg des Treibstoffpreises auch im ersten Halbjahr 1980 fort, was Tarifierpassungen unumgänglich machte. Dies führte auf der Seite der Kosten wie auch der Erträge zu sehr hohen Steigerungsraten.

Die Streckenerträge nahmen denn auch um 358 Millionen Franken oder 19% zu, obwohl der Verkehrszuwachs mit nur knapp 5% deutlich hinter unseren Erwartungen zurücklag.

Die einzelnen Gebiete weisen unterschiedliche Entwicklungen auf, die im Kapitel «Verkehr» erläutert werden:

Gebiete	Strecken- erträge 1980 in Mio Fr.	Veränderung gegenüber 1979 in Mio Fr.	in %	Verkehrs- veränderung in %
Europa	857.5	+ 99.2	+ 13.1	- 1.0
Nordatlantik	435.8	+ 93.0	+ 27.1	+ 5.9
Südatlantik	93.7	+ 12.5	+ 15.4	+ 0.6
Mittlerer Osten	267.2	+ 25.0	+ 10.3	- 2.4
Ferner Osten	319.0	+ 58.7	+ 22.6	+ 10.8
Afrika	297.5	+ 69.2	+ 30.3	+ 8.7
Ganzes Netz	2 270.7	+ 357.6	+ 18.7	+ 4.7

Die allgemeine Zurückhaltung im Bedarfsluftverkehr führte auch bei uns zu einem leichten Rückgang der Erträge aus *Charter- und Sonderflügen*.

Die Provisionscinnahmen aus Verkäufen für fremde Gesellschaften betragen 62 Millionen Franken. Der Rest der Position *Provisions- und übrige Verkehrserträge* umfasst vorwiegend ergänzende Dienstleistungen für unsere Frachtkunden.

Die einzelnen Sparten unserer *Nebenleistungen* entwickelten sich unterschiedlich. Während die Bordverkäufe und Taxfree-Shops weiterhin starke Umsatzzunahmen aufwiesen, waren bei den Bodenorganisationsdiensten und den Verpflo-

gungslieferungen für fremde Gesellschaften Einbussen zu verzeichnen. Der Grund liegt hauptsächlich im Abbau von Flügen fremder Gesellschaften im Verkehr mit der Schweiz. Ferner hatte die mit der Einführung der Flughafenlinie der Schweizerischen Bundesbahnen verbundene Einstellung unseres Buszubringerdienstes in Zürich einen nennenswerten Einnahmefall zur Folge.

Die Finanz-, Beteiligungs- und anderen Erträge enthalten:

	Mio Fr.
Finanzerträge	50
Liegenschaftserträge	6
Erträge aus Beteiligungen	3
Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialabgängen	12
Diverse übrige Erträge	25
	<u>96</u>

Die Zunahme der Finanzerträge ist den höheren Geldanlagen und dem besseren Zinsniveau zu verdanken. Im weiteren haben wir die jährlich frei werdenden Reserven aus nicht abgefliegenen Verkehrsdokumenten früherer Jahre den diversen übrigen Erträgen, also dem Jahresresultat 1980, gutgeschrieben und nicht wie in den Vorjahren direkt auf die speziellen Reserven in der Bilanz übertragen.

Insgesamt ergab sich bei dieser Ertragsgruppe eine Zunahme um 18 Millionen Franken.

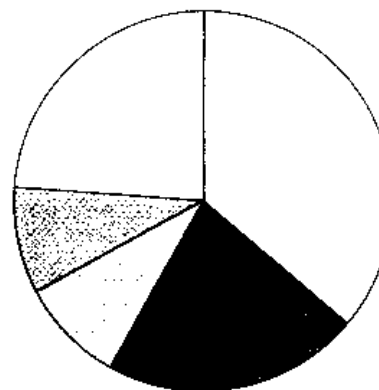
Die Gesamterträge waren im Berichtsjahr 410 Millionen Franken oder 16% höher als 1979

Kosten

Die Gesamtkosten vor Abschreibungen nahmen um 437 Millionen Franken oder 19%, d. h. um 3%-Punkte stärker zu als die Erträge. Mehr als die Hälfte dieser Steigerung, nämlich 226 Millionen Franken, entfiel auf die *Treibstoffkosten*. Davon waren nur 23 Millionen Franken auf den Mehrverbrauch und 203 Millionen Franken auf Preiserhöhungen zurückzuführen. Damit stieg der Anteil des Treibstoffes an den Gesamtkosten vor Abschreibungen nochmals um 6%-Punkte auf 22% an. Je nach Streckenführung und nach Fluggebiet betragen heute die Treibstoffkosten bis zu 33% der Flugbetriebskosten.

Der Mehraufwand von 83 Millionen Franken bei den *Personalkosten* entstammt zu 30% dem Personalszuwachs. Der Rest ist Salärerhöhungen, zusätzlichen Beiträgen

Zusammensetzung der Gesamtkosten 1980



□ Personal	36%
■ Treibstoff	22%
□ Bodenorganisations-Fremdkosten	9%
▨ Provisionen	9%
□ Übrige Kosten	24%

für Sozialversicherungen sowie den inflationsbedingt höheren Teuerungszulagen für unser Personal im Ausland zuzuschreiben.

Die Kosten für *Technisches Material und für Überholungen*, worin auch die Leistungen der KSSU-Partner für unsere Flotte sowie der Materialaufwand für unsere Drittleistungen enthalten sind, nahmen um 15 Millionen Franken zu. Davon entfiel ein Drittel auf den Unterhalt von Flugzeugen für fremde Gesellschaften, der entsprechende Mehrerträge brachte.

Nochmals weit über den Durchschnitt früherer Jahre erhöhten sich die von uns praktisch nicht beeinflussbaren *Bodenorganisations-Fremdkosten*:

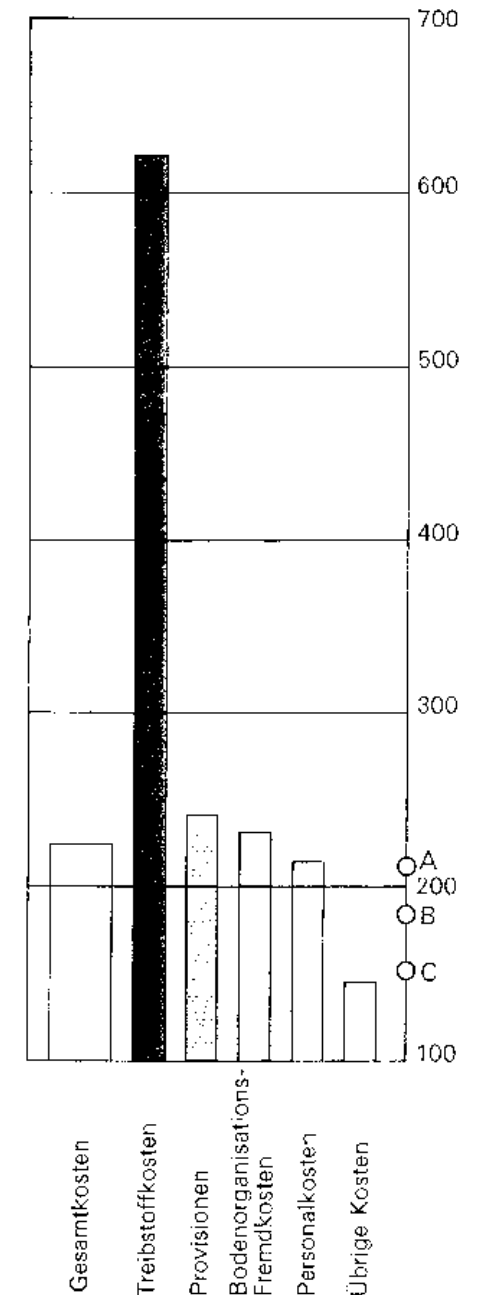
	Mio Fr.
Flughafen-, Passagier- und Frachtgebühren	129 (+ 9%)
Flugsicherungs-Streckengebühren	44 (+ 29%)
Total Gebühren	173 (+ 13%)
Abfertigungs-Fremdkosten	80 (+ 24%)
Total	253 (+ 17%)

Neben den erneut massiv erhöhten Flugsicherungs-Streckengebühren verzeichneten auch die mehrheitlich lohnabhängigen Abfertigungs-Fremdkosten im Ausland eine namhafte Zunahme um 16 Millionen Franken.

Der Aufbau und die Erneuerung unserer Flotte sowie der weitere Ausbau unseres weltweiten Datenverarbeitungsnetzes für Reservation und Flugzeugabfertigung erforderten eine grosse Zahl zusätzlicher Geräte und Stationsausrüstungen. Die Kosten für *Unterhalt und Miete von Betriebs-einrichtungen* stiegen dadurch um 13%.

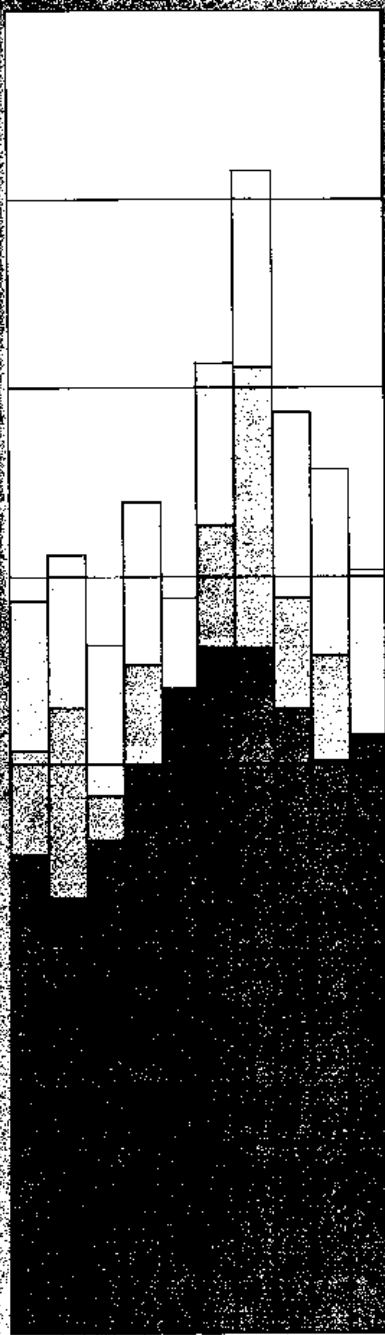
Die *Liegenschafts- und Energiekosten* nahmen um 7 Millionen Franken zu. Neben höheren Heizölkosten fielen insbesondere die erheblich angestiegenen Unterhalts-

Kostensteigerung 1971-1980 Index 1971 = 100



A O Verkehrsindex
B O Produktionsindex
C O Teuerung CH

Ergebnisentwicklung 1971-1980



71 72 73 74 75 76 77 78 79 80
 □ Reingewinn
 □ Zusätzliche Abschreibungen
 ■ Ordentliche Abschreibungen

Reingewinn

Die wichtigsten Ertrags- und Kostenveränderungen gegenüber 1979 sind nachfolgend zusammengefasst:

	Veränderung gegenüber 1979 in Millionen Franken	
Ertragsveränderungen		
Spezialerträge		
Passagier	+ 30	
Fracht	+ 18	
Post	+ 4	+ 38
Übrige Verkaufserträge und Provisionen	+ 20	
Erträge aus Nebenleistungen	+ 14	
Übrige Erträge	+ 18	+ 410
Kostenveränderungen		
Treibstoffkosten	+ 226	
Personalkosten	+ 85	
Betriebsorganisations-Fremdkosten		
Schweiz	+ 4	
Ausland	+ 22	
Flugsicherung	+ 10	+ 38
Provisionalkosten		
Finanzkosten		
Übrige Kostenpositionen		+ 437
Bruttoergebnis-Abnahme		27
Veränderung der Abschreibungen		
Ordentliche Bedarf		7
Zusätzliche		28
Reinergebnis-Abnahme		6

und Reparaturkosten ins Gewicht. Sie enthalten indessen zahlreiche Verbesserungen zur Energieeinsparung.

Die Senkung der *Finanzkosten* um 7 Millionen Franken ist hauptsächlich auf die mit der Stabilisierung im Währungssektor verbundene Abnahme der Kursverluste zurückzuführen.

Mit Ausnahme der ertragsabhängigen *Provisionskosten* (+ 21%) weisen die meisten übrigen Kostengruppen Steigerungsraten von 10% auf.

Die über dem Ertragszuwachs liegende Kostenzunahme führte zu einem um 27 Millionen Franken tieferen Bruttoergebnis. Da der ordentliche Abschreibungsbedarf im Jahre 1980 gleichzeitig anstieg, sind Zusatzabschreibungen aus dem verbleibenden Ergebnis nicht mehr möglich.

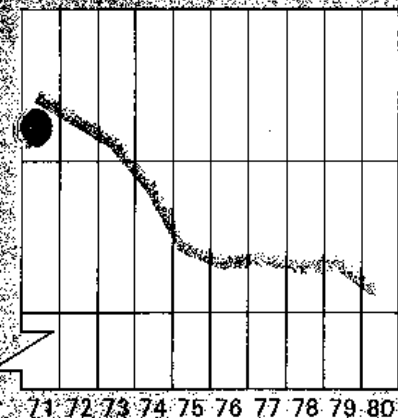
Der Reingewinn ist mit 44,3 Millionen Franken um 6 Millionen niedriger als im Vorjahr.

Konsolidierte Rechnungsablage

Im Kapital der Tochtergesellschaften und Beteiligungen finden sich fließere Angaben über die Ergebnisse der Tochtergesellschaften. Als solche bezeichnen wir Gesellschaften, bei welchen die Swissair mehr als 50% Stimmrechte aus dem Grundkapital besitzt. Den 1980 von diesen Gesellschaften erzielten Umsatz beziffert man mit rund 270 Millionen Franken. Zusammen mit dem Umsatz der Swissair würde sich ein konsolidierter Gesamtumsatz von 3,17 Milliarden Franken ergeben.

Da der Anteil unserer Tochtergesellschaften an diesem Gesamtumsatz nur knapp 9% ausmacht, verzichten wir auf eine konsolidierte Rechnungsablage.

Treibstoffverbrauch pro 100 Tonnenkilometer 1971-1980 in Liter



Flugzeugtyp	Liter pro 100 off. tkm
DC-9-32	60
DC-9-51	55
DC-9-81	48
DC-8-62	50
DC-10-30	36
Boeing 747	36

Bilanz

Aktiven

Die Investitionen erreichten im Berichtsjahr nahezu 400 Millionen Franken und waren damit deutlich höher als in den letzten vier Jahren. An Flugzeugen erhielten wir zwei weitere DC-10-30 und die drei ersten DC-9-81. Sodann erforderten vor allem der Weiterausbau unserer weltweiten Datenverarbeitungsanlagen und der Bau unseres Schulhauses III in Kloten erhebliche Mittel.

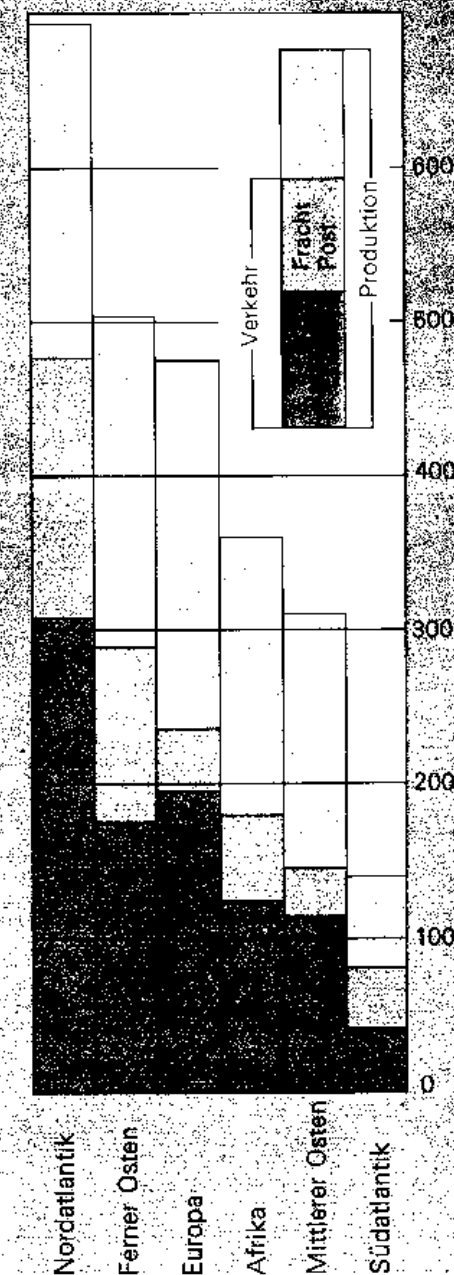
Die Vorauszahlungen für den Flugzeugpark und für die übrigen Anlagen nahmen um 19 Millionen Franken auf 182 Millionen Franken zu. Sie sind für unser Flotten-erneuerungsprogramm vorgesehen. Dieses umfasst derzeit die weiteren zwölf DC-9-81, zehn Airbus A310, fünf Boeing 747 und zwei DC-10-30 ER. Zwei DC-9-32 Kurzstreckenflugzeuge wurden an die amerikanische Fluggesellschaft Texas International verkauft.

Der Anschaffungswert des Anlagevermögens belief sich am Jahresende auf 3,1 Milliarden Franken. Da der Zuwachs bei den Anlagen wesentlich höher war als die 1980 vorgenommenen Abschreibungen, stieg der Buchwert des Anlagevermögens um 230 Millionen Franken auf 1,1 Milliarden Franken an. Dessen Anteil am Gesamtvermögen erhöhte sich auf 39% (Vorjahr 33%). Der Buchwert von Flugzeugpark und Ersatzteilen war mit 26% des Anschaffungswertes wieder etwas höher als in der Vorjahresbilanz (21%).

Die verfügbaren Mittel (Wertschriften, kurzfristige Geldanlagen und flüssige Mittel) sanken um 120 Millionen Franken leicht unter 1 Milliarde Franken. Unsere Geldmittel sind zu 81% in Schweizerfranken angelegt, und zwar mit folgenden Fälligkeiten:

1981	44%	1984	6%
1982	24%	1985	
1983	23%	und später	3%

Produktion und Verkehr 1980
in Mio. km je Gebiet



Totalauslastung in %					
69.0	57.5	49.5	50.4	47.4	58.3
Sitzauslastung in %					
69.8	62.8	57.7	60.1	57.1	54.6

Finanzierung und Investierung im Jahre 1980

Bericht der Kontrollstelle

Passiven

Bei weiterhin unverändertem Aktienkapital ist das *Eigenkapital* um 7 Millionen Franken gestiegen, nachdem aus dem Reingewinn des Jahres 1979 die ordentliche Zuweisung an die allgemeinen Reserven erfolgt war.

Die *langfristigen Schulden* sind um 60 Millionen Franken angewachsen. Im Hinblick auf die Finanzierung der künftigen Flottenerneuerung haben wir im September im Betrage von 120 Millionen Franken Obligationen mit 25jähriger Laufzeit und variablem Zinssatz herausgegeben. Eine Anleihe dieser Art ist neu für uns. Sie diente auch zur vorzeitigen Rückzahlung der 6½%-Anleihe 1970–1985 von 60 Millionen Franken.

Damit hatten wir per Ende 1980 folgende Anleihen ausstehend:

5%	77.9 Mio Fr.	1969–1981*
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
var.	120.0 Mio Fr.	1980–2005***

* Wandelanleihe
 ** Optionsanleihe
 *** Tranche A
 84.0 Mio Fr. variabler Zinssatz;
 im 1. Jahr 5¼%
 Tranche B
 36.0 Mio Fr. 1980–1990 5¼%;
 nachher variabler Zinssatz

Trotz hohen Investitionen im Berichtsjahr decken Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zusammen 137% des Buchwertes des Anlagevermögens in der Bilanz, gegenüber 168% im Vorjahr.

Das Verhältnis des Eigenkapitals zu den langfristigen Schulden hat sich gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich geändert. Auf 1 Franken Eigenkapital entfallen Fr. 1.21 langfristige Schulden (Vorjahr Fr. 1.15).

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

Diese Darstellung zeigt einen Gesamtzugang an Mitteln von 539 Millionen Franken, wovon 217 Millionen Franken oder 40% auf die Selbstfinanzierung entfallen.

Der hohe Investitionsbedarf von nahezu 400 Millionen Franken konnte also nicht – wie in den Vorjahren – aus den im Berichtsjahr erarbeiteten eigenen Mitteln gedeckt werden. Wir mussten dafür zusätzliches Fremdkapital aufnehmen und einen Teil unserer verfügbaren Mittel beanspruchen.

Herkunft der Mittel	Mio Fr.	Mio Fr.
Selbstfinanzierung:		
Reingewinn des Berichtsjahres	44.3	
Abschreibungen	158.0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen	15.0	217.3
Fremdfinanzierung:		
Obligationenanleihe	120.0	
Neuemission		
Rückzahlung Anleihe 1970	60.0	60.0
Zunahme der übrigen Passiven inkl. Kreditoren	135.5	195.5
andere Mittelzugänge aus:		
Verkauf von Anlagen und Abbau Materiallager	8.3	
Beanspruchung von verfügbaren Mitteln	118.2	126.5
Gesamtzugang an Mitteln		539.3
Verwendung der Mittel		
Vermehrung Anlagevermögen:		
Immobilien	44.3	
Flugzeugpark	277.4	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	41.6	
Beteiligungen	7.2	
Vorauszahlungen	19.2	389.7
Vermehrung Umlaufvermögen:		
Debitoren und transitorische Aktiven	82.7	
Übriges Umlaufvermögen	14.1	96.8
Verminderung Fremdkapital:		
Rückzahlung US\$-Kredite		9.3
Gewinnausschüttung pro 1979 (Vorjahr)		43.5
Total Verwendung der Mittel		539.3

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1980 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.

Aufgrund 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 1981

Schweizerische Treuhandgesellschaft

A. Fehlmann H. Rau

Meilensteine der Swissair 1931-1981



1931
26. März: Zusammenschluss der Basler Balair und der Zürcher Ad Astra Aero zur Swissair.

1932
Die Swissair führt als erste europäische Gesellschaft amerikanische Schnellflugzeuge des Typs Lockheed-Orion in Europa ein und eröffnet damit eine Express-Linie Basel-Zürich-München-Wien.

1934
Die Swissair nimmt als erste europäische Fluggesellschaft Air-Hostessen in ihren Dienst.

1936
Aufnahme des Ganzjahresverkehrs auf der Linie Schweiz-London mit DC-2.

1946
Ergänzung des Flugzeugparkes durch eine erste viermotorige DC-4

1947
Umwandlung der Swissair zur nationalen Fluggesellschaft mit Kapitalbeteiligung der öffentlichen Hand.

1948
Verlegung des Flugbetriebes von Dübendorf nach Kloten.
Inbetriebnahme der ersten Rechengeräte (Lochkartenstanzmaschine).

1950
Ernennung von Dr. Walter Berchtold zum Direktionspräsidenten.
Der Verwaltungsrat beschliesst die Bestellung von DC-6-B-Langstreckenflugzeugen

1954
Eröffnung des Südamerika-Dienstes Zürich-Genf-Lissabon-Dakar-Recife-Rio de Janeiro-São Paulo.

1955
Der Verwaltungsrat beschliesst den Kauf von acht Convair-440-Metropolitans.

1956
Der Verwaltungsrat bestellt DC-8-Strahlflugzeuge.

1957
Aufnahme des Liniendienstes nach dem Fernen Osten mit Endpunkt Tokio.

1958
Abschluss eines Zusammenarbeitsvertrages mit SAS.

1960
Indienststellung der ersten vier Caravelle-Strahlflugzeuge.

1961
Inbetriebnahme eines IBM 7070-Systems.

1962
Übernahme der ersten fünf Convair-990-Flugzeuge.

1963
Abschluss eines technischen Zusammenarbeitsvertrages mit Austrian Airlines.

1966
Inbetriebnahme der ersten DC-9-Kurzstreckenflugzeuge.
Der Verwaltungsrat bestellt zwei Boeing 747-Grossraumflugzeuge.

1968
Die Swissair stellt als dritte europäische Gesellschaft vollständig auf Strahlflugzeuge um.

Ausdehnung der technischen Zusammenarbeitsverträge auf KLM (KSS-Gruppe).

1969
Der Verwaltungsrat bestellt sechs Grossraumflugzeuge des Typs DC-10-30.

1970
Erweiterung der KSS-Gruppe durch die französische Gesellschaft UTA zur KSSU.

1971
Ablieferung des ersten Boeing 747B.
Rücktritt von Direktionspräsident Dr. Walter Berchtold und Ernennung von Armin Baltensweiler zu seinem Nachfolger.

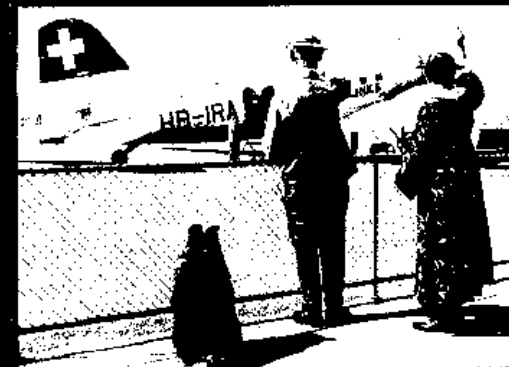
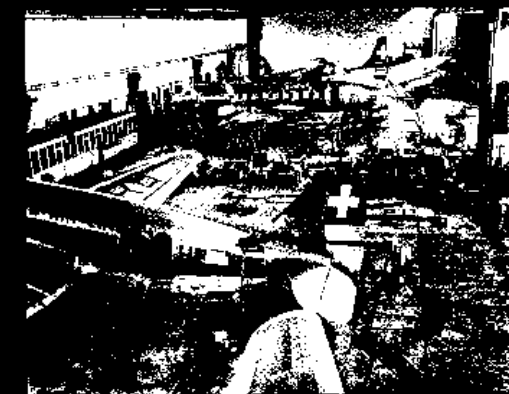
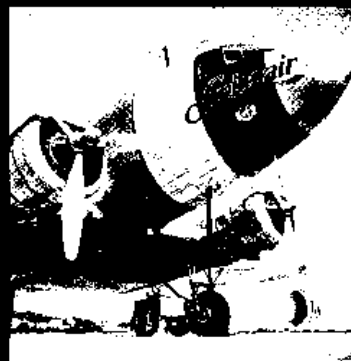
1972
Eintreffen der ersten DC-10-30.

1973
Kotierung der Swissair-Aktien an der Frankfurter Börse.

1974
Swissair registriert den 20.000. Namenaktionär.

1975
Eröffnung der China-Linie.

1979-1980
Der Verwaltungsrat bestellt 10 Airbus A310, 5 Boeing 747-SUD und 2 DC-10-30 ER.



Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971
Verkehrsleistungen										
Flugstunden	144 637	139 362	139 341	134 760	130 990	126 563	119 950	120 095	115 583	115 566
Angebote tkm	2 512.0	2 315.0	2 335.0	2 190.3	2 088.3	1 961.6	1 757.8	1 651.6	1 485.2	1 360.1
Ausgelastete tkm	1 428.2	1 364.2	1 351.3	1 223.9	1 131.4	1 008.0	939.4	868.5	739.1	668.7
Ausgelastete Passagier-tkm	974.7	928.8	920.6	844.6	784.9	697.2	642.9	608.2	520.3	467.4
Ausgelastete Fracht-tkm	421.9	408.1	403.4	352.3	321.7	288.1	273.6	238.0	198.5	182.2
Ausgelastete Post-tkm	31.6	27.3	27.1	27.1	24.8	22.7	22.9	22.3	20.3	19.1
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	56.9%	59.0%	58.1%	56.0%	54.3%	51.9%	53.5%	62.7%	49.8%	49.2%
Nutzwelle*	58.3%	58.5%	57.3%	52.2%	53.1%	52.5%	52.3%	51.5%	47.7%	47.6%
Flugbetriebskosten je offerierten tkm	-93	-83	-75	-82	-81	-83	-86	-75	-77	-79
Sitzplatzbelegung	62.1%	63.5%	62.5%	60.7%	59.3%	55.0%	56.1%	56.5%	52.9%	52.1%
Personalbestand Ende Jahr ohne Lehrlinge (Teilzeitbeschäftigte als Halbe mitgezählt)	15 356	15 009	14 777	14 129	13 739	13 766	14 046	13 612	13 224	13 192
Erträge und Kosten										
Verkehrserträge	2 367.3	1 989.6	1 835.3	1 983.6	1 758.9	1 623.0	1 588.1	1 305.4	1 229.8	1 137.6
Diverse Erträge	532.5	500.4	463.4	452.7	424.8	381.4	361.9	303.9	263.5	264.8
Gesamterträge	2 899.8	2 490.0	2 298.7	2 436.3	2 183.7	2 004.4	1 950.0	1 609.3	1 493.3	1 402.4
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)	2 697.5	2 260.6	2 054.3	2 128.4	1 926.8	1 809.1	1 730.1	1 427.1	1 287.3	1 208.3
Bruttoergebnis	202.3	229.4	244.4	307.9	256.9	195.3	219.9	182.2	206.0	194.1
Abschreibungen	158.0	179.0	195.0	256.0	213.0	170.0	177.0	142.0	165.0	154.0
Reinergebnis	44.3	50.4	49.4	51.9	43.9	25.3	42.9	40.2	41.0	40.1
Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung)										
Bilanzsumme	2 743.8	2 544.9	2 381.4	2 432.7	2 264.8	2 287.9	2 088.5	2 011.0	1 721.1	1 516.9
Aktiven										
Anlagevermögen	1 067.5	837.8	877.5	946.3	1 058.8	1 216.4	1 050.9	1 027.0	859.1	791.6
Umlaufvermögen	1 676.3	1 707.1	1 503.9	1 486.4	1 206.0	1 071.5	1 037.6	984.0	862.0	725.3
Passiven										
Aktienkapital	448.5	448.5	448.5	448.5	422.1	422.1	422.1	422.1	386.2	386.2
Reserven	218.0	213.0	194.0	179.0	163.0	151.0	148.0	136.0	119.0	107.0
Fremdkapital	1 901.9	1 717.7	1 588.0	1 666.1	1 562.1	1 620.0	1 435.9	1 379.8	1 151.0	973.9
Rückstellungen	171.5	159.8	145.3	133.8	112.8	90.1	77.5	68.2	60.5	46.6
Gewinnvortrag	3.9	5.9	5.6	5.3	4.8	4.7	5.0	4.9	4.4	3.2
Reingewinn je Aktie	38.24	43.56	43.38	46.05	38.95	22.45	38.04	35.64	40.—	39.06
Dividende je Aktie	35.—	35.—	35.—	35.—	30.—	20.—	30.—	30.—	30.—	30.—
Selbstfinanzierung je Aktie (vor Gewinnverteilung)	188.—	217.—	236.—	307.—	254.—	186.—	211.—	180.—	243.—	218.—

* Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist

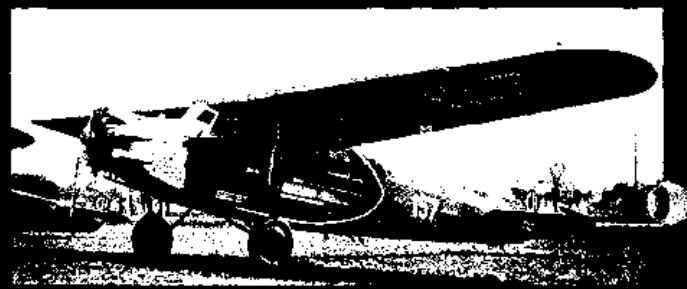
** Nach Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates

*** ohne Agioeinzahlungen

Einige Swissair-Flugzeuge
von gestern,
heute und morgen

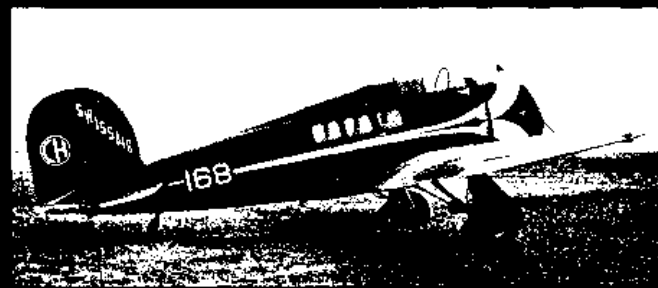
Fokker F-VII-a

Einführungsjahr 1931
Reisegeschwindigkeit 165 km/h
Reichweite 800 km
Anzahl Passagiere 10
Anzahl Flugzeuge 1



Lockheed Orion Typ 9-B

Einführungsjahr 1932
Reisegeschwindigkeit 290 km/h
Reichweite 950 km
Anzahl Passagiere 4
Anzahl Flugzeuge 2



Clark-GA-43-A

Einführungsjahr 1934
Reisegeschwindigkeit 240 km/h
Reichweite 800 km
Anzahl Passagiere 10
Anzahl Flugzeuge 2



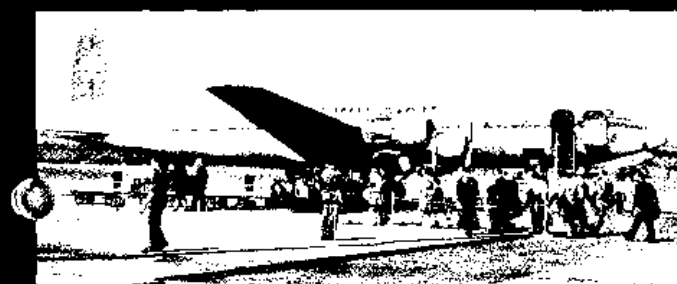
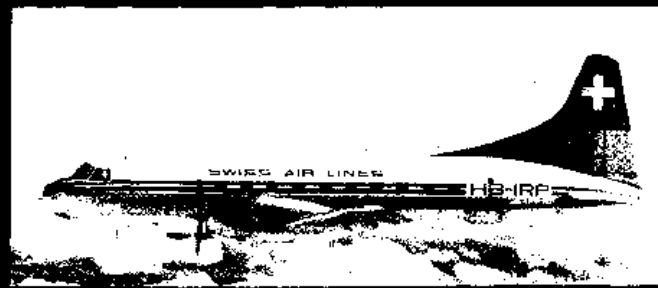
Douglas DC-3

Einführungsjahr 1937
Reisegeschwindigkeit 280 km/h
Reichweite 870 km
Anzahl Passagiere 21/28
Anzahl Flugzeuge 16



Convair CV-240

Einführungsjahr 1949
Reisegeschwindigkeit 420 km/h
Reichweite 650 km
Anzahl Passagiere 40
Anzahl Flugzeuge 8



Douglas DC-6

Einführungsjahr 1951
Reisegeschwindigkeit 440 km/h
Reichweite 2800 km
Anzahl Passagiere 69
Anzahl Flugzeuge 7



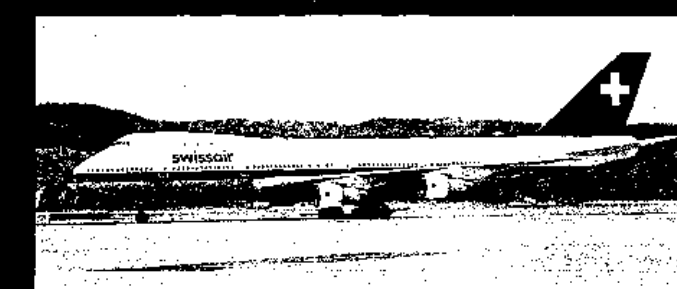
Caravelle SE-210

Einführungsjahr 1960
Reisegeschwindigkeit 830 km/h
Reichweite 2946 km
Anzahl Passagiere 80
Anzahl Flugzeuge 8



Convair 990-30A (Coronado)

Einführungsjahr 1962
Reisegeschwindigkeit 895 km/h
Reichweite 4930 km
Anzahl Passagiere 100
Anzahl Flugzeuge 8



Boeing 747-257B

Einführungsjahr 1971
Reisegeschwindigkeit 905 km/h
Reichweite 9120 km
Anzahl Passagiere 361
Anzahl Flugzeuge 2



Airbus A310-220

Einführungsjahr 1983
Reisegeschwindigkeit 835 km/h
Reichweite 3076 km
Anzahl Passagiere 212
Anzahl Flugzeuge 10 bestellt

Die Swissair im Wettbewerb



1980 wird in Fachkreisen als das schlechteste Jahr in der Geschichte der Zivilluftfahrt bezeichnet. Die Verluste aller Mitgliedsgesellschaften der IATA (International Air Transport Association) werden auf 2,5 Milliarden US-Dollar geschätzt. Einem Stillstand im Passagierverkehr stehen bescheidene Zuwachsraten im Fracht- und Postverkehr gegenüber. Für den gesamten Verkehr wird eine Zunahme um 2% ausgewiesen. Auch die Swissair wurde von dieser Verkehrsflaute nicht verschont, unser Verkehrsvolumen um 5% auszuweiten. Weitere 3% hätten genügt, um das nun ausgewiesene Defizit des Flugbetriebes zu vermeiden.

Mit der Verkehrssteigerung um 5% konnten wir unsere Marktposition unter widrigen Umständen halten. Wir dürfen daraus ableiten, dass sich unsere Bemühungen um Qualität einmal mehr gelohnt haben. Gemessen an den erzielten Verkehrsergebnissen entspricht auch unsere Preispolitik einer vernünftigen Einschätzung des Marktes. Der Anteil der zum Normaltarif fliegenden Passagiere hat im Berichtsjahr nur geringfügig abgenommen. Gleichzeitig hat die vermehrte Benützung von Sondertarifen für Ferien- und Besuchsreisen geholfen, den rezessionsbedingten Verkehrsschwund aufzu-

halten. Das trifft im besonderen für den Nordatlantik zu. In diesem Verkehrsgebiet erzielten wir einen Passagierzuwachs von 12%, während der Gesamtverkehr aller Gesellschaften praktisch stagnierte.

Die um 62% gestiegenen Treibstoffkosten mussten – wenn auch mit einiger Verzögerung – auf die Benutzer unserer Flugdienste überwältigt werden. Die Flugpreise in Schweizerfranken wurden um 11,2% erhöht, während sich im Ausland durchschnittlich eine Tarifanpassung von 19,6% ergab. Die geringere Tarifierhöhung in der Schweiz hat zu einem spürbaren Abbau der währungsbedingten Tariffdifferenzen zwischen der Schweiz und dem Ausland geführt. In Europa wurden unsere Bemühungen zur Einführung preisgünstiger Sondertarife fortgesetzt. Im Verkehr mit über 30 europäischen Städten sind bereits Sondertarife erhältlich, die mit der Formel «einfach für retour» umschrieben werden können. Diese um 50% ermässigten Sondertarife sind auf die Bedürfnisse echter Ferien- und Besuchsreisender zugeschnitten und beruhen auf dem Prinzip der Vorauszahlung und Vorausbuchung. Wir sind zuversichtlich, damit neue Benützerschichten ansprechen zu können.

Die Verkehrsstagnation in Europa hat einzelne Fluggesellschaften bewegen, nach neuen Angebotsformen zu suchen. Im Vordergrund der Diskussion steht ein Projekt, das den Verzicht auf die Erste Klasse vorsieht und an ihre Stelle eine tiefer tariferte sogenannte «Club Class» oder «Classe Affaires» setzt. Die im hinteren Teil der Flugzeugkabine verbleibende Economy-Klasse soll gleichzeitig einen bescheideneren Servicestandard erhalten. Die Swissair konnte sich mit diesem neuen Konzept nicht befreunden und wird bis auf weiteres an der bewährten Aufteilung der Flugzeugkabine in eine Erste und eine Economy-Klasse festhalten. Auf unseren Europakursen befördern wir nach wie vor im Vergleich zu andern Fluggesellschaften eine überdurchschnittlich hohe Anzahl von Erstklass-Passagieren. Diesen anspruchsvollen Stammkunden würde ihre Treue gegenüber der Swissair schlecht belohnt, wenn wir sie in eine tiefere Komfortklasse zurückversetzen würden. Eine Eliminierung der Ersten Klasse aus unserem Europaanetz würde sich auch schlecht mit den Qualitätserwartungen vertragen, die an die Swissair gerichtet werden.

Verschiedene Gremien der Europäischen Gemeinschaft befassen sich mit der Frage der künftigen Gestaltung des innereuropäischen Luftverkehrs. Der Wunsch nach grösserer Bewegungsfreiheit für einen mit kleinen Verkehrsflugzeugen betriebenen regionalen Kurzstreckenverkehr liefert eines der aktuellen Diskussionsthemen. Es ist kaum anzunehmen, dass sich die Mitglieder der Gemeinschaft in nächster Zukunft auf eine einheitliche und verbindliche Praxis einigen werden. In der Schweiz wird eine gesetzliche Regelung vorbereitet, die den Kurzstreckenverkehr mit kleinen Verkehrsflugzeugen klar abgrenzen soll vom übrigen Linienverkehr, der im allgemeinen Interesse des Landes liegt. Die Swissair will die Regionalfluggesellschaften in ihrer Existenzgrundlage nicht beeinträchtigen. Wir werden aber auch in Zukunft darauf achten müssen, dass

eine klare Trennung zwischen diesem Regionalverkehr und dem Linienverkehr der Swissair besteht. Die kleine Schweiz kann es sich nicht leisten, den immer schärfer werdenden Wettbewerb im internationalen Luftverkehr mit zersplitterten Kräften zu bestreiten.

In Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen haben wir die Möglichkeit geschaffen, das Gepäck von Flugpassagieren bereits im Abgangsbahnhof in der Schweiz zur Beförderung an den Bestimmungsort im Ausland aufzugeben. Dieser «Fly-Gepäck» genannte Dienst wird von den Passagieren rege benützt. Sie können heute bereits in 72 Bahnhöfen oder Postautomobilstationen in der Schweiz ihr Fluggepäck abfertigen lassen und davon befreit zu den Flughäfen Zürich-Kloten und Genéve-Cointrin reisen. Es ist vorgesehen, diese Dienstleistung auf weitere Orte in der Schweiz auszudehnen.

Im Zuge unserer Bemühungen, die Verpflegung an Bord attraktiv und neuzeitlich zu gestalten, haben wir vor einigen Jahren auf gewissen Erstklassstrecken im Auswahlerü unsere «Cuisine moderne» eingeführt. Das Angebot wurde im Berichtsjahr ständig erweitert und wird von unseren Passagieren sehr geschätzt.

Im letzten Jahr haben wir das Oberdeck in unseren beiden Boeing 747 mit sehr bequemen Erstklass-Liegesitzen – den Slumberettes – ausgerüstet. Dem Ruhebedürfnis des Slumberette-Benützers wird vor allem auf den Nachtflügen mit einem gestrafften Mahlzeitenservice entsprochen. Die Slumberettes haben bei unseren Passagieren sehr schnell grossen Anklang gefunden.

Ende 1980 war die Swissair im Ausland in 196 Städten vertreten. Neue Vertretungen bzw. Verkaufsstellen eröffneten wir in Luxemburg, Ulm, Ottawa, Raleigh (North Carolina, USA), Westchester (New York, USA), Valparaiso (Chile), Jubail (Dharan), Sanaa (Yemen) und Satis-

bury/Harare (Zimbabwe). Aufgehoben haben wir unsere Verkaufsstellen in Columbus (Ohio, USA) und in Buffalo (New York, USA); diese wurde mit der Verkaufsstelle von Rochester (New York, USA) zusammengelegt. Im Ausland beschäftigt die Swissair insgesamt 3315 Personen.

Die Verwendung der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) in unserer Verkaufsorganisation wird ständig erweitert. Dabei haben wir wesentliche Verbesserungen für die Passagenreservation (System PARS) erzielt. So können über 120 Swissair-Verkaufsbüros in Europa, Nord- und Südamerika, im Mittleren Osten, Afrika sowie im Fernen Osten in nur Sekunden von der Zentrale in Zürich Auskunft über die Verfügbarkeit von gewünschten Plätzen erhalten. Gegenwärtig sind im Swissair-System 44 000 direkte Flugverbindungen von 560 Gesellschaften gespeichert, und Umsteigemöglichkeiten für über 12 000 Städteverbindungen können automatisch dargestellt werden.

Auch andere EDV-Systeme wurden weiter ausgebaut. 60 Swissair-Stationen im In- und Ausland können die automatisierte Frachtreservation (System CARIDO) benützen. Seit Herbst 1980 werden auch den Reiseagenturen in der Schweiz Flugscheindrucker und das automatische Flugtarif-Berechnungssystem offeriert.

**New York retour
inkl. 7 Übernachtungen
1795.–
Und nur 9 statt 10 Sitze
pro Reihe.**

Eines der vielen Flugtarifmanagement-Systeme für Nordamerika. Ermöglicht die Buchung von 7 bis 10 Übernachtungen durch Flüge Swissair-Airlines mit 7 bis 10 Tagen. Tägliches Hotel und Shuttle-Service. Abflug von Zürich, Schweiz. Preis 1795.– inkl. Steuern. 12254 80. Bitte wenden Sie sich an Swissair-Verkaufsstellen.

swissair

**London-Zürich
and return £100.00.
And in Switzerland
an airport that
really works.**

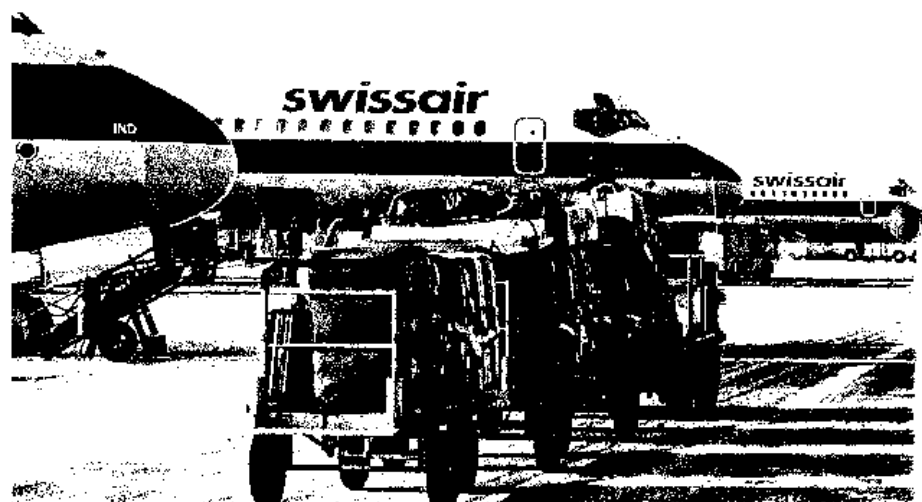
Swissair Airline hat sich für die beste Show ab dem 1. April 1980 entschieden. Das neue Flughafen-Terminal für den London-Zürich-Verkehr ist ein Meisterwerk der Architektur. Die Swissair-Stationen sind in 60 Städten im In- und Ausland. Die Swissair-Stationen sind in 60 Städten im In- und Ausland. Die Swissair-Stationen sind in 60 Städten im In- und Ausland.

swissair

**Rome
et retour 344.–
Et toujours à l'heure.**

Ein Preis für zwei Personen mit Swissair. Abflug von Zürich, Schweiz. 12254 80. Bitte wenden Sie sich an Swissair-Verkaufsstellen.

swissair



Im Berichtsjahr sind uns die 10. und 11. Einheit der DC-10-30 für den Langstreckenverkehr abgeliefert worden, und in der zweiten Jahreshälfte haben wir mit dem Einsatz der ersten drei neuen und grösseren DC-9-81 in Europa begonnen. Als neue Destination erscheint seit dem Frühjahr die Hauptstadt Indonesiens, Jakarta, in unserem Streckennetz. Unser weltweites Angebot wurde damit insgesamt um 9% erweitert.

In Europa haben wir unser Angebot um 4% erhöht. Neue Destinationen haben wir 1980 nicht angefliegen; die Steigerung ist auf vermehrte Flugkurse nach Frankfurt, Nizza und Lissabon sowie auf den Einsatz der ersten DC-9-81-Flugzeuge zurückzuführen. Vor allem im Verkehrsgebiet Europa ist die Nachfrage im Passagier- und Frachtverkehr der jeweiligen Angebotserweiterung nicht gefolgt. Einzig die Verkehrssparte Post wies eine erfreuliche Nachfrageerhöhung auf. Die Gründe für die enttäuschende Entwicklung sehen wir einerseits in der gespannten politischen und wirtschaftlichen Lage zahlreicher Länder, andererseits in einer deutlichen Reaktion auf die teuerungsbedingten Tarifierhöhungen. Zusätzlich zu diesen beiden Hauptgründen hat auch die kurzfristig erfolgte Einführung der Sommerzeit in weiteren, für uns wichtigen euro-

päischen Nachbarländern unseren Verkehr negativ beeinflusst. Im Flugplan für unser Streckennetz mit der Basis in der Schweiz sind Europaflüge und interkontinentale Flüge aufeinander abgestimmt. Solange in der Schweiz keine Sommerzeit bestand, konnten wir daher nicht den Flugplan nur für Europa der Sommerzeit in andere Länder anpassen, während er für die interkontinentale Flüge unverändert blieb. Die Nachtflugverbote auf den schweizerischen Flughäfen schränken uns in der Flugplangestaltung ohnehin ein. Durch die Zeitverschiebung sind deshalb etliche unserer Europakurse während der Sommerzeit-Monate unattraktiv gewesen, und das hat sich denn auch in ungünstigen Verkehrszahlen niedergeschlagen. Gesamthaft gesehen müssen wir im Berichtsjahr für Europa einen – allerdings geringen – finanziellen Verlust ausweisen.

Im Mittleren Osten bedienen wir nun Dharan, Abu Dhabi und Dubai ausschliesslich sowie Kuwait und Bagdad teilweise mit DC-10-Flugzeugen. Politische Unruheherde verursachten jedoch einen leichten Verkehrsrückgang. Nach dem Ausbruch des Krieges zwischen Iran und Irak mussten wir unsere Flüge nach diesen Ländern einstellen. Über Ankara sowie über Amman, wohin wir seit kurzem fliegen, wurden

Ersatzverbindungen auf dem Landweg nach Teheran und Bagdad geschaffen. Insgesamt hat der Mittlere Osten mit einem finanziellen Verlust abgeschnitten.

In Afrika konnten wir auch im letzten Jahr unser Angebot weiter erhöhen. Seit April führen wir einen zweiten DC-10-Kurs nach Dar es Salaam, einen zweiten DC-8-Kurs nach Khartoum sowie einen weiteren DC-9-Kurs nach Annaba. Im Sommer haben wir Algier sechsmal in der Woche angefliegen. Erfreulich ist die Verbesserung des finanziellen Erfolges aus diesem Verkehrsgebiet.

Nach dem Rückzug der DC-8 von unseren China-Kursen bedienen wir nun den Fernen Osten ausschliesslich mit Grossraumflugzeugen des Typs DC-10. Mit zwei zusätzlichen Kursen haben wir das Angebot auf elf wöchentliche Fernost-Flüge aufgebaut. Das finanzielle Ergebnis hat sich trotz Verkehrszunahme im zweiten Halbjahr weiter verschlechtert, und wir müssen für dieses Verkehrsgebiet nach drei durchaus befriedigenden Jahren wieder einen Verlust ausweisen.

Gegenüber dem Vorjahr hat sich der Nordatlantik stark verbessert. Hier übertraf der Verkehrszuwachs sogar die Angebotssteigerung. Die Sitzauslastung erreichte auf dem Nordatlantik mit knapp 70% den höchsten Stand aller Verkehrsgebiete. Obwohl das Ertragsniveau auch im Berichtsjahr unbefriedigend war, hat sich der finanzielle Verlust auf dem Nordatlantik stark verringert.

Im Verkehrsgebiet Südatlantik wurden im März 1980 die letzten Einschränkungen unserer Verkehrsrechte aufgehoben. Dennoch weist es ein negatives finanzielles Ergebnis aus. Das ist hauptsächlich auf die schwache Verkehrsentwicklung mit Brasilien zurückzuführen.

Mit Ausnahme des Jahres 1975 konnten wir seit Jahren für den Flugbetrieb, das Hauptprodukt der Swissair, jeweils einen Gewinn ausweisen. Im Berichtsjahr sind die Kosten scharf gestiegen, während die Tarifierhöhungen mit einer gewissen Verzögerung folgten. Bei einer kräftigeren Verkehrszunahme, wie wir sie erwartet hatten, wären dennoch die Kosten durch die Streckenerträge

gedeckt worden. Die Kosten- und Ertragsstruktur ermöglicht es somit, einen Flugbetriebsgewinn zu erzielen, und wir werden dieses Ziel in den kommenden Jahren auch wieder erreichen.

Die Swissair-Flotte
(Stand Ende März 1981)

Flugzeugtyp	Anzahl Flugzeuge	Bestellte Flugzeuge	Ø-Preis pro Flugzeug* Mio. Fr.	Max. Startgewicht kg	Standard-Nutzlast kg	Treibstoff Kapazität Liter Kerosen	Reichweite mit Standard-Nutzlast km
Boeing 747-B	2	—	101	351 500	49 000	193 035	7 700
Boeing 747-B (SUD)	—	5**	138	371 950	51 500	204 333	8 500
DC-10-30	11***	—	72	251 700	34 500	138 236	7 700
DC-10-30 ER	—	2	83	263 100	33 200	144 027	9 100
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	5	10	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	14	—	17	49 000	11 050	16 121	1 500

* ohne Ersatzteile
** zwei Flugzeuge werden in der Combi-Version abgeliefert
*** zwei Flugzeuge werden auf die ER-Version umgebaut



swissair 



Tochtergesellschaften und Beteiligungen



Die ersten Hotels der neuen Kette



Die Tabelle auf Seite 36 zeigt die Tochtergesellschaften und Beteiligungen der Swissair. Da die Ergebnisse dieser Gesellschaften im Jahr 1980 bei Abschluss dieses Berichtes noch nicht in allen Fällen vorlagen, werden wie bisher die im Berichtsjahr vereinnahmten Erträge aus Dividenden und Zinsen des Vorjahres ausgewiesen.

Über den Verlauf des Geschäftsjahres 1980 können wir folgendes berichten: Zusammengefasst beträgt der Umsatz unserer Tochtergesellschaften 1980 rund 270 Millionen Franken. Er hat gegenüber dem Vorjahr somit um 20 Millionen oder 8% zugenommen. Wie schon im Jahr 1979 entfällt ein gewichtiger Teil dieser Zunahme auf die Charterfluggesellschaft CIA. Am Umsatz gemessen war auch 1980 die Balair unsere wichtigste Tochtergesellschaft. Sie erzielte einen Anteil von 68% am Gesamtumsatz unserer Tochtergesellschaften.

1980 war für die Balair das härteste Geschäftsjahr seit der Einführung der Strahlflugzeuge. Der Preis eines Ferienarrangements wird im Langstreckensektor stärker von den

Flugkosten bestimmt. Da diese wegen der Steigerung der Treibstoff- und Bodenorganisationskosten gestiegen sind, wurden auch die Ferienarrangements für Überseeländer teurer, und die Nachfrage ging zurück. Dank dem ganzjährigen Einsatz der 1979 abgelieferten DC-10 wird das Geschäftsergebnis der Balair für 1980 dennoch befriedigend ausfallen.

Die CTA, Compagnie de Transport Aérien, die den Charterverkehr in Europa und im Gebiet des Mittelmeeres betreibt, kann für das Berichtsjahr ein ausgeglichenes Resultat vorweisen. Dies ist um so erfreulicher, als die CTA erst in ihrem zweiten Betriebsjahr steht. 1980 hat sie eine vierte Super-Caravelle SE-210 gekauft.

Im Berichtsjahr hat der Verwaltungsrat der Swissair den zukunftsweisenden Beschluss gefasst, eine internationale Hotelkette der gehobenen Klasse aufzubauen. Mit dem Erwerb des Hotels Président in Genf, der Übernahme der Kapitalmehrheit am Hotel International in Zürich-Oerlikon, dem Kauf des Hotels Drake in New York und dem Abschluss eines Geschäftsführungs-

vertrages mit den Eigentümern des Hotels Bellevue Palace in Bern wurden erste Schritte in dieser Richtung getan.

Obschon die Schweiz eine langjährige Hoteltradition besitzt, besteht heute noch keine namhafte internationale Erstklass-Hotelkette schweizerischen Ursprungs. Mit dem Aufbau einer eigenen Hotelkette wollen wir den guten Ruf der schweizerischen Hotellerie ins Ausland tragen. Die Hotellerie fügt sich auch sehr gut in unsere Diversifikationspolitik ein. Einerseits ist das Hotelgeschäft dem Primärprodukt der Swissair ähnlich und ergänzt dieses, andererseits hat die Swissair mit der Tochtergesellschaft Prohotel und durch die Verbindung zur Penta-Hotelkette in den vergangenen Jahren reichlich Erfahrung auf diesem Gebiet sammeln können. Hotellerie und Luftverkehr sind beides Dienstleistungsbranchen mit Expansionsmöglichkeiten, wobei für die Swissair in der Hotellerie voraussichtlich weniger einschränkende Faktoren vorhanden sein werden als beim Luftverkehr. Zudem kam mit der Firma Nestlé AG für die Führung von Hotels eine Partnerschaft zustande. Auch Nestlé verfügt in der Hotelbranche über eine langjährige Erfahrung. Am 15. Dezember 1980 wurde von der Swissair Touristik Beteiligungen AG und der Nestlé AG die gemeinsame «Swissair Nestlé Hotel AG» gegründet. Diese Gesellschaft wird den eigentlichen Aufbau der neuen Hotelkette vornehmen.

Die Übernahme der oben erwähnten Hotels und der Erwerb der Mehrheit an den Trägergesellschaften des Hotels Hilton in Wien machte eine Aktienkapitalerhöhung der Swissair Touristik Beteiligungen AG von 10 Millionen Franken auf 17 Millionen Franken notwendig. Zur Vereinfachung der Geschäftsstruktur wurde die Reveca AG von der Prohotel AG durch Fusion übernommen.

Somit vereint die Prohotel AG nunmehr die Dienstleistungen für

die ihr angeschlossenen Hotels, die Restaurant- und Cateringbetriebe, das Taxiunternehmen und eine Hotelwäscherei. Neu hinzu kam im Laufe des Herbstes die Führung der Restaurants im Swiss Centre in London. Ein weiteres durch die Prohotel zu führendes Swissair-Restaurant steht in Chicago im Bau.

Die Interconvention, Congress and Convention Services Ltd. hat mit ihrem Hotelreservationssystem Horis Erfolg. Ende Jahr waren dem System insgesamt 304 Hotels angeschlossen, was gegenüber dem Vorjahr einem Zuwachs von 75 Hotels entspricht. Erstmals sind dem Horis-System Hotels im Mittleren und Fernen Osten sowie in Südafrika beigetreten.

Nicht im konsolidierten Umsatz der Tochtergesellschaften enthalten sind die Zahlen der Reisebüro Kuoni AG. Sie verzeichnete für 1980 einen Gesamtumsatz von rund 950 Millionen Franken; dies entspricht einer Zunahme gegenüber dem Vorjahr um 12%. Die höchsten Zuwachsraten erzielten die Kuoni-Tochtergesellschaften in Europa, während

der Umsatz in der Schweiz mit 542 Millionen Franken um 4% erhöht werden konnte.

Die Avireal AG war sowohl auf dem Gebiet der Bauplanung und der Liegenschaftenverwaltung als auch auf dem Sektor der Energieermassnahmen und der Sanierung von Wohnbauten erfolgreich.

Im Berichtsjahr konnte die Swissair Photo und Vermessungen AG ein befriedigendes finanzielles Resultat ausweisen. Die Auftragslage ist gut.

Durch einen gezielten Ausbau konnte unsere Tochtergesellschaft Swissair Treuhand AG die Übernahme zusätzlicher Aufträge bewältigen und dadurch eine Umsatzzunahme um rund 30% erzielen.



Die geringe Zunahme des Verkehrs im Berichtsjahr wirkte sich bei der Entwicklung des Personalbestands unserer Gesellschaft aus. Beschäftigten wir Ende 1979 15 009 Personen, so stieg die Zahl Ende 1980 lediglich auf 15 356. Die Zunahme um 347 Personen entspricht 2%; sie ist damit kleiner ausgefallen als die Ausweitung unseres Verkehrs. Die Produktivität unseres Personals ist also nochmals leicht gestiegen.

Auch im Berichtsjahr beschränkte sich der Aufbau der Bestände auf das fliegende Personal und das direkt für die Produktion tätige Bodenpersonal. Um die Abgänge zu ersetzen – die Austrittsrate ist 1980 bei 8% geblieben – und den Zusatzbedarf zu decken, mussten im letzten Jahr rund 1300 Anstellungen vorgenommen werden.

Alle 107 jungen Leute, die nach dem im Jahr 1980 bestandenen Lehrabschluss bei der Swissair zu verbleiben wünschten, erhielten bei uns einen Arbeitsplatz. Neu in ein Lehrverhältnis eingetreten sind 121 Jugendliche. Am Jahresende standen damit 316 junge Leute bei uns in einer Berufslehre, und zwar 253 in Zürich, 10 in Basel und 53 in Genf.

Der gezielte Ausbau der von uns betriebenen Schweizerischen

Luftverkehrsschule (SIS) sowie unsere intensiven Rekrutierungsbemühungen in der Schweiz werden uns ermöglichen, den Bedarf an Cockpitbesetzungen in den kommenden Jahren im eigenen Land zu decken. 1980 konnten auch 268 Air-Hostessen und 71 Stewards ausgebildet und neu auf unseren Flugzeugen eingesetzt werden.

Die Situation auf dem Arbeitsmarkt hat sich gegenüber dem Vorjahr allgemein etwas verschärft. Der Bewerbungseingang war trotz vermehrter Inserierung spürbar geringer.

Die Salärverhandlungen mit den Verbänden unseres Personals konnten auch Ende 1980 im guten Einvernehmen abgeschlossen werden. Die Swissair gewährt den Mitarbeitern den vollen Teuerungsausgleich und nimmt die in den Gesamtarbeitsverträgen vereinbarten Erhöhungen vor. Angesichts der Geschäftslage haben unsere Sozialpartner weitere Begehren zurückgestellt.

Eine grössere Anzahl Mitarbeiter nahm an Seminaren mit dem Thema «Führung durch Kommunikation» teil. Wir haben im Jahr 1979 mit diesen Seminaren begonnen. Bei der Bearbeitung von Sachfragen, bei Problemen der Organisation wie

Tochtergesellschaften und wichtigste Beteiligungen

	Gesamt- erträge 1979	Geschätzte Gesamt- erträge 1980	Aktien- kapital per 31.12.80	Swissair Kapital- Anteil per 31.12.80	Swissair Darlehen per 31.12.80	1980 verein- nahmte Er- träge aus Dividenden und Zinsen
	in 1000 Fr.	in 1000 Fr.	in 1000 Fr.	in 1000 Fr.	%	in 1000 Fr.
Balair AG, Basel	183 058	184 000	48 000	27 360	57	1 642
CTA, Compagnie de Transport Aérien, Meyrin	27 734 ¹	43 400	10 500	6 000	57	–
Swissair Touristik Beteiligungen AG, Basel	19 087 ^{2,3}	20 700 ²	17 000	17 000	100	75 468
Reisebüro Kuoni AG, Zürich	–	–	10 000	5 016	50	602
					26 ⁴	
Prohotel AG, Kloten	4 237	6 400	1 650	1 504	91	–
			1 410 ⁵	1 264 ⁵		140
Swissair Nestlé Hotel AG, Kloten	–	– ⁶	1 500	765	51	–
Interconvention, Congress and Convention Ltd., Zürich	413	400	200	200	100	40
Hotelteteiligungen im Inland	–	–	88 760	18 568	21 ⁷	7 394
im Ausland	–	–	64 783 ⁸	28 784 ⁸	44 ⁷	560
Diverse Beteiligungen	–	–	71 760 ⁸	7 187 ⁸	10 ⁷	1 620
Avireal AG, Kloten	11 440 ²	11 400 ²	1 200	900	75	5
Swissair Photo und Vermessungen AG, Zürich	8 012	8 700	850	850	100	4 000
Swissair Treuhand AG, Zürich	1 122 ²	1 400 ²	200	200	100	–
Polygon Insurance Company Ltd., Guernsey (in 1000 £)	–	–	2 000	266 ⁵	33	–
			800 ⁵			40

Diverse kleinere Beteiligungen im In- und Ausland

¹ Erstes Betriebsjahr 28. Oktober 1978 bis 31. Dezember 1979

² Konsolidiert, das heisst unter Einschluss der Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligungen und ohne Stimmrechtsbeschränkungen, ohne Hotels

³ Inkl. Reveca, die mit Prohotel fusionierte

⁴ Stimmrechtsanteil

⁵ Einbezahlter Betrag

⁶ Gründung 15. Dezember 1980

⁷ Durchschnitt

⁸ Zum Bilanzkurs errechneter Betrag

auf dem Gebiet der Weiterbildung erarbeiten die beteiligten Mitarbeiter der verschiedenen Stufen gemeinsam Vorgehen und Lösung der Aufgaben.

Völlig unerwartet verschied am 1. November 1980 Generaldirektor Emil Koch in seinem 51. Altersjahr. Als junger Volkswirtschaftler war er 1957 in die Swissair eingetreten. Nach verschiedenen Tätigkeiten im Departement Finanzen wurde ihm 1968 das Departement Personal und Organisation übertragen. Gleichzeitig wurde er als jüngstes Mitglied in die damalige Geschäftsleitung der Swissair berufen. 1974 erfolgte die Ernennung zum Generaldirektor und die Übernahme des Bereichs Aussenorganisation. Seit dem 1. Juni 1980 bis zu seinem Tode stand Herr Koch dem neu gebildeten Bereich Zentrale Dienste und Tochtergesellschaften vor. Dieser Bereich umfasst die beiden Departemente «Datenverarbeitung» und «Tochtergesellschaften und Beteiligungen» sowie die Direktionsstabsstelle «Interne Dienste und Einkauf».

Emil Koch hat sich während 23 Jahren mit Umsicht und grosser Schaffenskraft für das Wohl und die Entwicklung unseres Unternehmens eingesetzt. Wir haben in ihm einen wertvollen Menschen und Freund verloren, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Nach 21 Dienstjahren ist Generaldirektor Franz Roth am 1. Juli 1980 in den Ruhestand getreten. Nach einer Tätigkeit als Chef unserer Ingenieur-Abteilung wurde Herr Roth 1961 mit der Führung des Departements Technik betraut, unter gleichzeitiger Ernennung zum Mitglied der damaligen Geschäftsleitung. Nach der zusätzlichen Übernahme des Departements Datenverarbeitung und während einigen Jahren des Departements Operation erfolgte 1974 die Ernennung zum Generaldirektor für den Bereich Technische Dienste. Sein Name bleibt vor allem mit der Einführung der Strahlflugzeuge, dem Aufbau der technischen Zusammenarbeit mit SAS, KLM und UTA sowie

der Entwicklung unserer elektronischen Datenverarbeitung verbunden.

Der Verwaltungsrat dankt Herrn Roth für seine langjährigen hervorragenden Dienste.

Im Zusammenhang mit der Pensionierung von Herrn Roth traten folgende Änderungen auf den 1. Juni 1980 in Kraft:

- Die Departemente «Operation» und «Technik» bilden nun den Bereich «Technik und Operation». Unter gleichzeitiger Ernennung zum Generaldirektor wurde Flugkapitän Robert Staubli dieser Bereich anvertraut.
- Das Departement «Operation» wird neu von Flugkapitän Willy Walser geführt. Herr Walser wurde zum Direktor befördert.

Ebenfalls auf den 1. Juni 1980 wurde die Leitung des Bereichs «Aussenorganisation» (heute als «Verkauf und Bodenbetriebe» bezeichnet) Bertrand Jaquiéry übertragen. Herr Jaquiéry wurde zum Generaldirektor befördert.

André Clemmer übernahm unter gleichzeitiger Beförderung zum Direktor das Departement «Schweiz» von Herrn Jaquiéry.

Dr. Martin Jungler, seit dem 1. Juni 1979 Leiter des Bereichs Planung und Finanzen, wurde zum Generaldirektor befördert.



Die Generalversammlung vom 25. April 1980 hat anstelle der ausgeschiedenen Herren Dr. Robert Holzach, Dr. Dr. h. c. Victor Umbricht und Rudolf Wild die Herren Dr. Marc Moret, Thomas Schmidheiny und Robert Studer zu Mitgliedern des Verwaltungsrates gewählt. In seiner konstituierenden Sitzung hat der Verwaltungsrat sodann Prof. Max Berchtold als Nachfolger von Herrn Wild in den Ausschuss gewählt.

Auf das Jahresende sind zwei Vertreter der öffentlichen Hand, die Herren Dr. h. c. Otto Wichser und Dr. Markus Redli, gemäss der Regelung im Bund aus dem Verwaltungsrat ausgeschieden.

1966 wurde Dr. Otto Wichser vom Bundesrat in den Verwaltungsrat der Swissair berufen. 1974 erfolgte seine Wahl in den Ausschuss, 1978 diejenige zu einem der beiden Vizepräsidenten des Verwaltungsrates. In den fünfzehn Jahren seines Wirkens bei der Swissair hat Dr. Wichser, bis 1972 Präsident der Generaldirektion der SBB, mit seiner Sachkenntnis und seiner reichen Erfahrung in allen Sparten des Transportwesens unserem Unternehmen grosse Dienste erwiesen. Dafür und auch für die sympathische Art, in der er die Swissair mit der Eisenbahn verbunden hat,

Herr Hoefliker stellt sich für eine weitere Amtsdauer zur Verfügung. Gemäss Art. 12 der Statuten ist er wieder wählbar.

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 12. März 1981 genehmigt.

spricht ihm der Verwaltungsrat seinen herzlichsten Dank aus.

Dr. Markus Redli wurde 1962 als Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung in den Verwaltungsrat berufen. Seit 1969 vertritt er darin die Schweizerischen PTT Betriebe als deren Präsident der Generaldirektion. Er hat den Werdegang der Swissair während fast zwei Jahrzehnten nicht nur miterlebt, sondern stets tätig gefördert. Wir sind Dr. Redli herzlich dankbar für die wertvollen Dienste, die er unserer Gesellschaft erwiesen hat.

Als Nachfolger von Dr. Wichser hat der Verwaltungsrat Rudolf Bieri auf den 1. Januar 1981 zu einem der beiden Vizepräsidenten gewählt. Ebenfalls auf dieses Datum ist Dr. Alois Hürlimann in den Ausschuss gewählt worden.

Der Bundesrat hat auf den 1. Januar 1981 neu die Herren Dr. Hans Werner Binz, Präsident der Generaldirektion der PTT, und Roger Desponds, Präsident der Generaldirektion der SBB, als Vertreter der öffentlichen Hand in den Verwaltungsrat der Swissair abgeordnet.

Mit Datum der Generalversammlung 1981 läuft die Amtsdauer von Paul Antoine Hoefliker ab.

Verwaltungsrat

Präsident

Fritz Gugelmann,
Industrieller,
Alfendingen (Bern)

Vizepräsidenten

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

* Rudolf Bieri,
Fürsprecher, Direktor der
Eidgenössischen Finanzverwaltung,
Zollikofen
(seit 1. 1. 1981)

* Dr. h. c. Otto Wichser,
alt Präsident der Generaldirektion
SBB, Muri bei Bern (bis 31. 12. 1980)

Delegierter des Verwaltungsrates

Armin Baltensweiler,
Direktionspräsident der Swissair,
Herrliberg

Mitglieder

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

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

* Dr. Hans Werner Binz,
Präsident der Generaldirektion PTT,
Bern (seit 1. 1. 1981)

Philippe Bordior,
Privatbanquier,
Vésenaz

* Alain Borner,
Regierungsrat, Genf

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

* Roger Desponds,
Präsident der Generaldirektion SBB,
Bern (seit 1. 1. 1981)

Walter Frey,
Generaldirektor des Schweizerischen
Bankvereins,
Thalwil

Dr. Jean-Claude Gisling,
Stellvertretender Generaldirektor,
Publicitas,
Echandens

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

Fric Handschin,
Industrieller, Liestal

Paul Antoine Hoefliger,
Generaldirektor des Comptoir Suisse,
Lausanne

Dr. Robert Holzach,
Generaldirektor der Schweizerischen
Bankgesellschaft, Zumikon
(bis 25. 4. 1980)

* Dr. Alois Hürlimann,
alt Regierungsrat,
Walchwil

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

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

Dr. Marc Moret,
Vizepräsident und Delegierter
des Verwaltungsrates
der Sandoz AG, Basel
(seit 25. 4. 1980)

* Dr. Markus Redli,
Präsident der Generaldirektion PTT,
Wabern (bis 31. 12. 1980)

Thomas Schmidheiny,
Delegierter des Verwaltungsrates der
«Holderbank» Financière, Hoerbrugg
(seit 25. 4. 1980)

Heiner P. Schulthess,
Generaldirektor, Vorsitzender der
Geschäftsleitung der Konzerngruppe
Schweiz der BBC,
Brown Boveri & Cie.,
Remetschwil (seit 25. 4. 1980)

* Henri Sommer,
Regierungsrat, St-Imier

* Jakob Stucki,
Ständerat, Regierungsrat,
Seuzach

Robert Studer,
Generaldirektor der
Schweizerischen Bankgesellschaft,
Schönenborg (seit 25. 4. 1980)

Georg Sulzer,
Präsident des Verwaltungsrates der
Gebrüder Sulzer AG, Winterthur
(bis 25. 4. 1980)

Rudolf Suter,
alt Nationalrat, Zürich

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

Dr. Dr. h. c. Victor Umbricht,
Industrieller, Riehen
(bis 25. 4. 1980)

* Dr. Sigmund Widmer,
Nationalrat, Stadtpräsident, Zürich

Rudolf Wild,
St. Gallen (bis 25. 4. 1980)

* Dr. Edmund Wyss,
Regierungsrat, Basel

Robert Zoelly,
Industrieller, Küsnacht (Zürich)

Ausschuss des Verwaltungsrates

Fritz Gugelmann, Präsident

Dr. Claude Barbey, Vizepräsident

Rudolf Bieri, Vizepräsident
(seit 1. 1. 1981)

Dr. h. c. Otto Wichser, Vizepräsident
(bis 31. 12. 1980)

Armin Baltensweiler

Prof. Max Borchtold (seit 25. 4. 1980)

Eric Handschin

Dr. Alois Hürlimann (seit 1. 1. 1981)

Rudolf Wild (bis 25. 4. 1980)

Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft,
Zürich

Direktion

Armin Baltensweiler,
Direktionspräsident

Hans Schneider,
Stellv. Direktionspräsident

Generaldirektoren

Bertrand Jaquiéry,
Verkauf und Bodenbetriebe
(seit 1. 6. 1980)

Dr. Martin Junger,
Planung und Finanzen
(seit 1. 6. 1980)

Emil Koch († 1. 11. 1980)
Aussenorganisation (bis 31. 5. 1980),
Zentrale Dienste und Tochter-
gesellschaften (seit 1. 6. 1980)

Franz Roth,
Technische Dienste
(bis 30. 6. 1980)

Hellmuth Scherrer,
Marketing

Robert Staubli,
Technik und Operation
(seit 1. 6. 1980)

Direktoren

Alfons Bernhardsgrütter,
Planungsdienst

Heinz Büchi,
Datenverarbeitung

Claude Christe,
Produktgestaltung und Verkaufspolitik

André Clemmer,
Schweiz (seit 1. 6. 1980)

Heinz Galli,
Produktplanung

Adolphe Gehrig,
Delegierter des Direktionspräsidenten

Erich Geitlinger,
Finanzen

Bertrand Jaquiéry,
Schweiz (bis 31. 5. 1980)

Dr. Martin Junger,
Planung und Finanzen (bis 31. 5. 1980)

Rolf Krähenbühl,
Personaldienste und Organisation

Otto Loepfe,
Technik

Dr. Hugo Mayr,
Delegierter des Direktionspräsidenten

Peter Nydegger,
Tochtergesellschaften

Peter Oes,
Ausland

Robert Staubli,
Operation (bis 31. 5. 1980)

Willy Walser,
Operation (seit 1. 6. 1980)

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
(bis 14. 1. 1981)
Rudolf Mülller (seit 15. 1. 1981)

Mittlerer Osten: Mario Selva
(bis 11. 10. 1980)
Fred Notter (seit 12. 10. 1980)

Ferner Osten: August Weber

Afrika West: Xaver Bucher
(bis 11. 10. 1980)
Robert Fglauf (seit 12. 10. 1980)

Afrika Süd: Franz Fraefel

Briefadresse: Swissair, CH-8058 Zürich

Printed in Switzerland, April 1981
Satz und Druck: Druckerei Winterthur AG
Gestaltung: Swissair Grafik
Fotos: Swissair Grafik, Swissair Photo- und
Vermessungen AG

Technische Daten zur Luftaufnahme
der Swissair Photo- und Vermessungen AG
auf der nächsten Doppelseite:

Sujet: Zürich und Umgebung
Datum: 27. Oktober 1980
Zeit: 13.30 Uhr
Flughöhe: 2900 Meter ü. Meer
Flugzeug: Beechcraft Queen Air HB-GEY