

swissair +
1982

Jahresbericht 1982 der Swissair

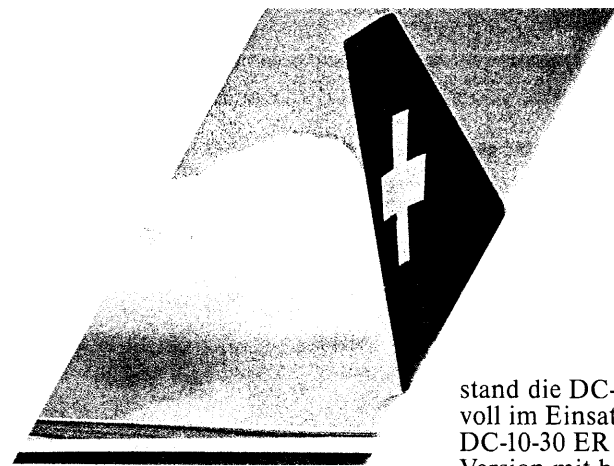
Bericht des Verwaltungsrates
der Swissair,
Schweizerische Luftverkehr-
Aktiengesellschaft
über das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 1982

Inhalt

- 4 Sehr geehrte Aktionäre
- 6 Anträge an die Generalver-
sammlung
- 10 Erfolgsrechnung
- 12 Bilanz
- 14 Erläuterungen zur Erfolgsrech-
nung und zur Bilanz
- 19 Herkunft und Verwendung
der Mittel
- 19 Bericht der Kontrollstelle
- 22 Vergleichszahlen der letzten
10 Jahre
- 24 Die Swissair im Wettbewerb
- 27 Der Betrieb
- 30 Unsere Mitarbeiter
- 31 Tochtergesellschaften und
Beteiligungen
- 35 Verwaltungsrat



SWISSAIR



Sehr geehrte Aktionäre

Im letzten Sommer mussten wir Ihnen über die erste Hälfte des Geschäftsjahres 1982 einen enttäuschenden Zwischenbericht erstatten. Die kurzfristige Erfolgsrechnung hatte einen Nettoverlust ergeben, der jenen des ersten Halbjahres 1981 beträchtlich überstieg. Wir berichteten Ihnen zudem über alle Massnahmen, die bereits in Gange waren, um auch längerfristig eine Verbesserung zu erreichen. Ihre Wirkung hat im zweiten Halbjahr eingesetzt. Zusammen mit einer Belebung des Verkehrs haben sie dazu beigetragen, dass die Ergebnisse der zweiten Jahreshälfte besser sind als diejenigen des Vorjahres. Der Rückschlag des ersten Semesters konnte damit zwar nicht voll wettgemacht werden. Über das ganze Jahr haben wir dennoch ein Ergebnis erzielt, das in einem für den Weltluftverkehr verlustreichen Jahr als befriedigend bezeichnet werden darf. Es ermöglicht dem Verwaltungsrat, der Generalversammlung die Ausrichtung einer Dividende von 25 Franken vorzuschlagen.

Die Haupttätigkeit der Swissair liegt im Flugbetrieb. Unser Ziel ist und bleibt es, diesen gewinnbringend zu führen. Dieses Ziel konnte im Berichtsjahr nicht erreicht werden; der Flugbetriebsverlust ist höher ausgefallen als im Vorjahr. Die Gründe dafür werden in den folgenden Kapiteln näher dargelegt. Die Entwicklung ist weder in allen Verkehrsgebieten noch über das Jahr hinweg gleichmässig verlaufen. Im Vergleich zum Vorjahr hat aber die Nachfrage insgesamt stagniert. Wir haben jedoch keinen Verkehr verloren, obschon sich in der weltweiten Wirtschaftskrise, die immer stärker auch in der Schweiz verspürt wird, die Konkurrenz unter den Fluggesellschaften weiter verschärft hat. Wir sind überzeugt, dass die Swissair ihre geachtete Stellung im internationalen Luftverkehr der hohen Qualität ihrer Dienste verdankt. Dazu gehört auch eine moderne, leistungsfähige Flotte. Planmässig werden ältere Flugzeuge durch neue, zum Teil grössere Typen abgelöst. Im Berichtsjahr

stand die DC-9-81-Flotte erstmals voll im Einsatz. Ferner wurden zwei DC-10-30 ER - ER bezeichnet die Version mit besonders grosser Reichweite («Extended Range») - abgeliefert. Dem Einsatz dieser neuen Flugzeuge sowie der Aufnahme der neuen Destinationen Thessaloniki (Griechenland) und Harare (Zimbabwe) in unser Streckennetz ist es zuzuschreiben, dass unser Angebot um 5% höher war als im Vorjahr. Die Produktionssteigerung übertraf die Verkehrszunahme; die Totalauslastung ist entsprechend zurückgegangen, und die Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebs hat sich verschlechtert. Namhaft verschärft hat sich diese Entwicklung durch die für uns besonders ungünstige Währungssituation. Die Stärke des Schweizerfrankens gegenüber für uns wichtigen europäischen Währungen hat unsere Einnahmen geschmälert. Gegenüber dem US-Dollar hat sich der Schweizerfranken zwar leicht abgeschwächt. Wie in den vergangenen Jahren überstiegen jedoch die Ausgaben in US-Dollars und Dollar-abhängigen Währungen die entsprechenden Einnahmen, da vor allem die Treibstoffpreise weltweit auf der Dollarbasis berechnet werden. Die Treibstoffkosten bilden nach den Personalkosten den grössten Faktor in unserer Rechnung. Die Gesteigungskosten je offerierten Tonnenkilometer sind dennoch weniger stark angestiegen als in den Vorjahren, und die Nutzschwelle ist wieder gesunken. Der Ertrag je verkauften Tonnenkilometer hat sich - immer im Durchschnitt des Jahres und des ganzen Netzes - trotz den erwähnten Währungseinflüssen etwas verbessert. Das Ziel einer wenigstens ausgeglichenen Flugbetriebsrechnung ist also nicht unerreichbar. In der wirtschaftlichen Umwelt und im Klima der internationalen Luftfahrt, deren Einflüssen wir uns nicht entziehen können, wird der Weg dazu aber länger und härter sein als in den Jahren des kräftigen Wachstums.

Die beiden anderen Fluggesellschaften der Swissair-Gruppe, die Balair und die CTA, mit welchen die Swissair durch eine Kapitalbeteiligung von je 57% und einen Zusammenarbeitsvertrag verbunden ist, haben im Berichtsjahr befriedigende finanzielle Resultate erwirtschaftet. Sie fallen aber gegenüber dem Flugbetriebsverlust der Swissair kaum ins

Gewicht. Rückschläge im Flugbetrieb hatte die Swissair jedoch auch in früheren Jahren schon hinzunehmen. Sie konnte sie jeweils mit den Erträgen aus Nebenleistungen wettmachen. Diese mannigfaltigen Dienstleistungen gehören zwar zum Flugbetrieb, sind den Konjunkturschwankungen im Luftverkehr und dem Währungseinfluss aber weniger direkt ausgesetzt. Unsere Nebenleistungen haben deshalb auch im Berichtsjahr gute finanzielle Resultate erbracht.

Die in der Swissair Beteiligungen AG als Holdinggesellschaft zusammengefassten Gesellschaften, welche die umfangmässig bescheidene Diversifikation in verwandte Tätigkeitsgebiete bilden, haben 1982 mit unterschiedlichem Erfolg gearbeitet. Wir berichten darüber im Kapitel «Tochtergesellschaften und Beteiligungen», dem auch Erfolgs-

rechnung und Bilanz der Swissair Beteiligungen AG beigelegt sind.

Die Erfolgsrechnung der Swissair zeigt für das Geschäftsjahr 1982 Gesamterträge von 3.54 Milliarden Franken. Die Einnahmen des Vorjahres werden um 150 Millionen Franken oder 4.4% übertroffen. Die Kosten vor Abschreibungen stiegen auf 3.28 Milliarden Franken, im Vergleich zum Vorjahr um 155 Millionen Franken oder 5.0%. Die Zuwachsrate der Kosten war somit höher als diejenige der Erträge, und das Bruttoergebnis von 257 Millionen Franken liegt um 5 Millionen Franken unter demjenigen des Jahres 1981. Daraus sind die Abschreibungen zu decken. Wegen der neuen Flugzeuge, die im Berichtsjahr abgeliefert oder erstmals über das ganze Jahr eingesetzt worden sind, ist der Abschreibungsbedarf auf 219 Millionen Franken gestiegen. Zusatzab-

schreibungen können wir in diesem Jahr nicht vornehmen. Der verbleibende Reingewinn von 38,5 Millionen Franken lässt nur eine gekürzte Dividende zu.

Die Substanz unserer Gesellschaft konnte unter anderem dank der vorsichtigen Abschreibungspolitik erhalten bleiben. Der gesunde finanzielle Haushalt der Swissair wird auch von einem breiten Publikum honoriert. Unsere im Frühjahr und Herbst aufgelegten Obligationenanleihen wurden sehr gut aufgenommen, und die Swissair-Aktien werden an der Börse gut bewertet. Entscheidend für das Vertrauen sind jedoch unsere Mitarbeiter. Die Folgen von Rezession und Währungsschwankungen haben im Berichtsjahr das Resultat ihrer guten Arbeit vermindert. Der Einsatzwille des Personals hat sich unter diesen widrigen Umständen jedoch erneut bestätigt. Die zusätzliche Belastung, welche die Sparanstrengungen erforderten, haben unsere Mitarbeiter bereitwillig auf sich genommen. Wir schätzen, dass ohne diese Massnahmen das Resultat des Jahres 1982 um rund 30 Millionen Franken schlechter ausgefallen wäre.

Den Aktionären und den Mitarbeitern spricht der Verwaltungsrat seinen Dank aus. Ebenso wesentlich ist es für uns indessen, dass die Kunden der Swissair ihr Wohlwollen und ihre Treue bewahrt haben. Sie geben uns die Zuversicht für das weitere Gedeihen der Gesellschaft.

Das Jahr 1982 im Überblick

Verkehrsleistungen	1982	Änderung in %	1981
Anzahl kommerzieller Flüge	73 635	- 2.8	75 787
Angebote tkm	2 680 298 120	+ 4.9	2 555 928 686
Ausgelastete tkm	1 560 674 889	+ 1.8	1 533 099 226
davon Passagier-tkm	1 060 644 391	+ 1.7	1 042 768 071
Fracht-tkm	461 701 629	+ 1.8	453 695 857
Post-tkm	38 328 869	+ 4.6	36 635 298
Beförderte Etappenpassagiere	7 168 567	- 1.8	7 303 015
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	58.3%		60.0%
Sitzplatzauslastung	63.3%		65.4%

Erfolgsrechnung	1982 Fr.	Änderung in %	1981 Fr.
Erträge	3 540 101 703	+ 4.4	3 389 889 309
Kosten ohne Abschreibungen	3 282 601 703	+ 5.0	3 127 559 309
Bruttoergebnis	257 500 000	- 1.8	262 330 000
Abschreibungen	219 000 000	+ 5.3	208 000 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	38 500 000	- 29.1	54 330 000
Dividende pro Aktie	25*		35

* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

Zum Geschäftsjahr 1982 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 29. April 1983 die

Anträge

1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1982 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1982 Entlastung zu erteilen;

	Fr.	Fr.
3. den Reingewinn 1982 von wie folgt zu verwenden:		38 500 000
- Zuweisung an die allgemeinen Reserven	4 124 851	
- Zuweisung an den Fonds zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair	1 000 000	- 5 124 851
verbleibender Reingewinn		33 375 149
Gewinnvortrag vom 1. Januar 1982		4 118 024
		37 493 173
- Dividende von brutto Fr. 25.— pro Aktie auf 1 354 431 Namen- und Inhaberaktien		- 33 860 775
- Vortrag auf neue Rechnung		3 632 398

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, gelangt die Dividende ab 2. Mai 1983 zur Auszahlung:

Dividende 1982 pro Aktie	25.—	
abzüglich 35% Verrechnungssteuer	8.75	
netto pro Aktie	16.25	

Zürich, 16. März 1983
Im Auftrag des Verwaltungsrates

Der Präsident

Baltensweiler

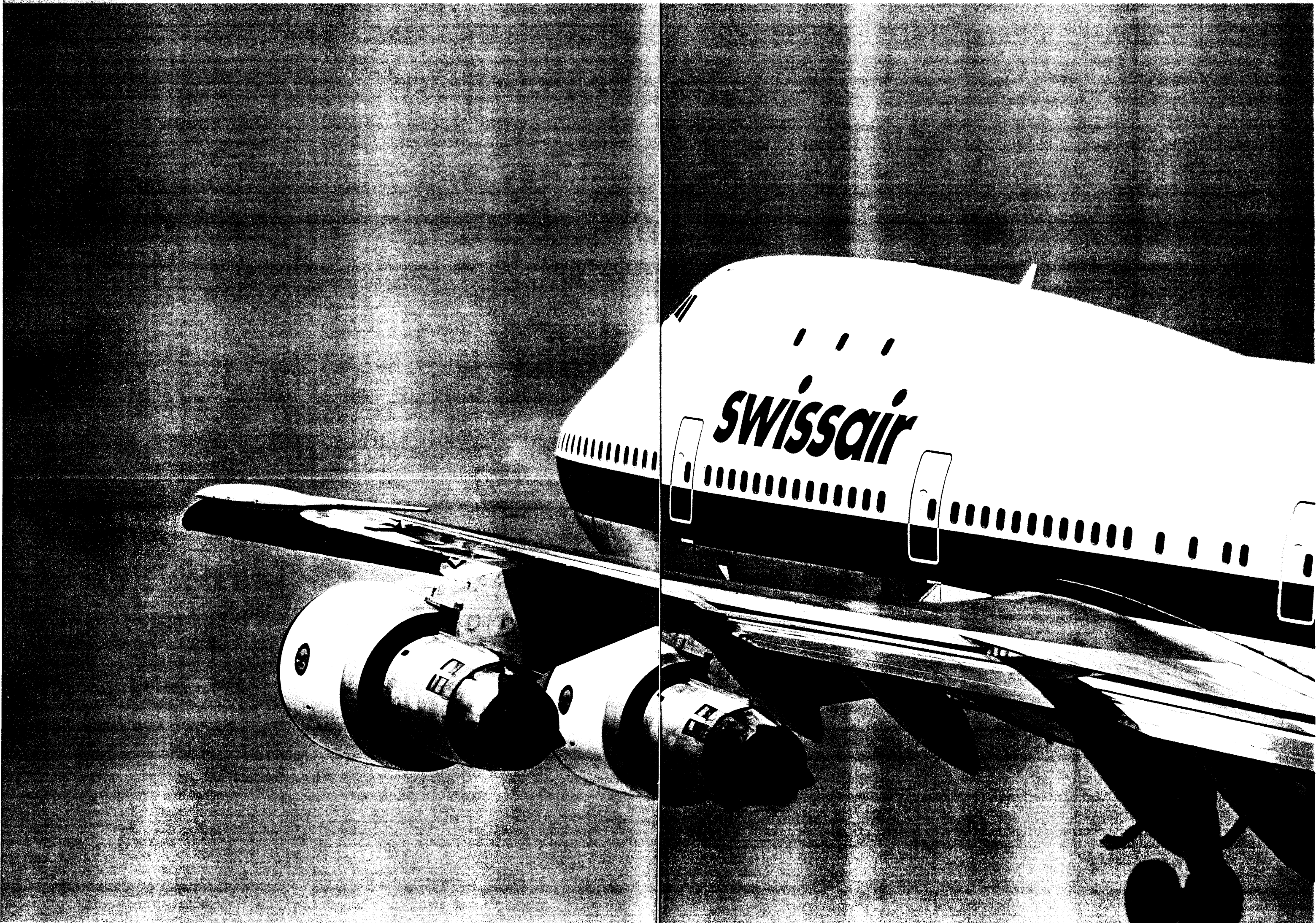
A. Baltensweiler

Der Direktionspräsident

R. Staubli

R. Staubli





Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1982

Kosten

	Fr.	1982 Fr.	1981 Fr.
Personalkosten			
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige			
Personalkosten	926 908 454		
Sozialversicherungen	217 402 429	1 144 310 883	1 055 144 257
Treibstoffkosten		699 239 581	720 808 275
Techn. Material- und Überholungskosten		201 302 140	169 726 185
Bodenorganisations-Fremdkosten		316 416 009	306 117 683
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		25 483 405	22 575 817
Passagierkosten und Material für			
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops		185 501 736	181 533 417
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten		9 887 979	10 717 710
Kauf, Unterhalt und Miete von			
Betriebseinrichtungen		31 898 782	31 733 489
Liegenschafts- und Energiekosten		88 650 454	86 426 206
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
Finanzkosten	92 660 672		
Direkte Steuern	17 156 497		
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	102 802 058	212 619 227	196 951 939
Fernmeldekosten		27 483 337	26 232 937
Werbe- und diverse Verkaufskosten		48 508 190	46 148 545
Provisionskosten		291 299 980	273 442 849
Total Kosten vor Abschreibungen		3 282 601 703	3 127 559 309

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

Erträge

	Fr.	1982 Fr.	1981 Fr.
Flugbetriebserträge			
Passagen	2 353 750 215		
Fracht	364 435 837		
Post	41 577 107		
Charter- und Sonderflüge	11 527 234	2 771 290 393	2 660 261 804
Provisions- und übrige Verkehrserträge		106 871 116	99 945 284
Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material		28 441 196	31 103 936
Erträge aus Nebenleistungen			
Technische Dienste	194 014 216		
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	154 363 838		
Bodenorganisationsdienste	109 015 121		
Übrige Nebenleistungen	38 404 036	495 797 211	458 007 623
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge		137 701 787	140 570 662
Total Erträge		3 540 101 703	3 389 889 309

1982 Fr.	1981 Fr.
3 540 101 703	3 389 889 309
3 282 601 703	3 127 559 309
257 500 000	262 330 000
219 000 000	208 000 000
38 500 000	54 330 000

Bilanz per 31. Dezember 1982 (vor Gewinnverteilung)

Aktiven

(Vermögenswerte)

	Anschaffungs- wert Anfangsbestand 1.1.1982 Fr.	Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs Fr.	Abgang: Verkauf/ Lagerver- minderung Fr.	Anschaffungs- wert Endbestand 31.12.1982 Fr.	Kumulative Abschreibungen bzw. Minder- bewertung Fr.
Anlagevermögen					
Immobilien					
Grundstücke	44 603 000	4 000		44 607 000	5 732 997
Bauten und bauliche Einrichtungen	530 611 038 (575 214 038)	31 194 231 (31 198 231)	3 899 000 (3 899 000)	557 906 269 (602 513 269)	308 019 243 (313 752 240)
(Versicherungswert exkl. Grundstücke 734 Mio Fr.)					
Flugzeugpark					
Flugzeuge	1 895 836 000	260 661 000	199 348 000	1 957 149 000	1 180 219 598
Reservetriebwerke	48 163 000	23 000 000	-	71 163 000	31 239 094
Flugzeugwechselteile und Halbfabrikate	193 961 269 (2 137 960 269)	47 152 595 (330 813 595)	14 978 810 (214 326 810)	226 135 054 (2 254 447 054)	168 265 453 (1 379 724 145)
(Versicherungswert 2 062 Mio Fr.)					
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge					
Datenverarbeitungsanlagen	134 231 305	10 438 502	14 364 502	130 305 305	119 020 464
Fahrzeuge	65 706 295	8 581 057	4 087 933	70 199 419	53 303 866
Übrige Einrichtungen	169 956 725 (369 894 325)	12 276 171 (31 295 730)	4 353 449 (22 805 884)	177 879 447 (378 384 171)	144 730 098 (317 054 428)
(Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 483 Mio Fr.)					
Beteiligungen	111 324 154	28 024 875	2 536 612	136 812 417	14 061 992
Vorauszahlungen für Flugzeug- park und übrige Anlagen					
Total Anlagevermögen					
Umlaufvermögen					
Materialbestände (Versicherungswert 114 Mio Fr.)	99 355 789	17 882 040	5 732 618	111 505 211	80 127 680
Bankkonto Optionsanleihen					
Debitoren und trans. Aktiven					
Verfügbare Mittel					
Wertschriften	193 278 612	46 600 511	91 025 785	148 853 338	10 303 249
Kurzfristige Geldanlagen					
Bankguthaben und Gelder unterwegs					
Kassen und Postcheck					
Total Umlaufvermögen					
Bilanzsumme					

Passiven

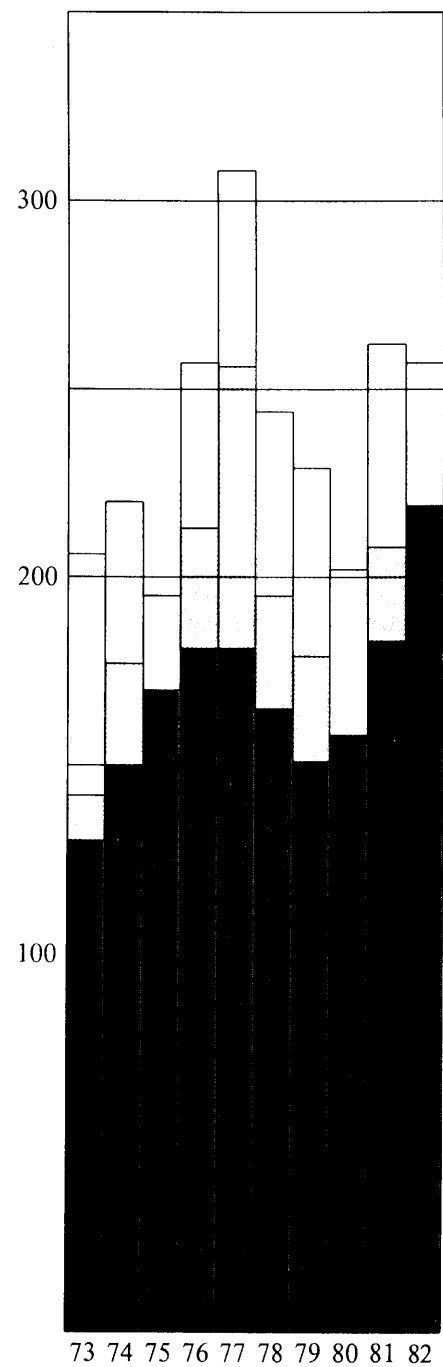
(Kapitalquellen)

	Buchwert 31.12.1982 Fr.	Buchwert 31.12.1981 Fr.	Buchwert 31.12.1982 Fr.	Buchwert 31.12.1981 Fr.
Eigenkapital				
Aktienkapital				
Namenaktien	360 500 000	360 500 000	360 500 000	360 500 000
Inhaberaktien	146 160 000 (506 660 000)	146 160 000 (506 660 000)	146 160 000 (506 660 000)	146 160 000 (506 660 000)
Reserven				
Allgemeine	154 875 149	140 027 869	154 875 149	140 027 869
Spezielle	98 000 000 (252 875 149)	92 000 000 (232 027 869)	98 000 000 (252 875 149)	92 000 000 (232 027 869)
Total Eigenkapital (ohne Unternehmungsgewinn)	759 535 149	738 687 869	759 535 149	738 687 869
Fremdkapital				
Langfristige Schulden				
Obligationenanleihe	943 601 000	573 601 000	943 601 000	573 601 000
Bankdarlehen	75 000 000	75 000 000	75 000 000	75 000 000
USS-Kredite für Flugzeugbeschaffung	139 604 580	204 632 071	139 604 580	204 632 071
Übrige langfristige Schulden	123 500 000 (1 281 705 580)	43 500 000 (896 733 071)	123 500 000 (1 281 705 580)	43 500 000 (896 733 071)
Kurzfristige Schulden				
Dividenden und Obligationenzinsen	3 982 415	9 288 423	3 982 415	9 288 423
Kreditoren und transitorische Passiven	704 431 657	667 783 485	704 431 657	667 783 485
Personaldepositenkasse	76 327 200	71 170 461	76 327 200	71 170 461
Bankschulden	-	27 416 555	-	27 416 555
	(784 741 272)	(775 658 924)	(784 741 272)	(775 658 924)
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	502 609 273	438 555 622	502 609 273	438 555 622
Total Fremdkapital	2 569 056 125	2 110 947 617	2 569 056 125	2 110 947 617
Rückstellungen und Wertberichtigungen				
	211 628 838	181 981 689	211 628 838	181 981 689
Unternehmungsgewinn				
Gewinnvortrag aus Vorjahr	4 118 024	3 888 055	4 118 024	3 888 055
Reingewinn des Jahres	38 500 000	54 330 000	38 500 000	54 330 000
Total Unternehmungsgewinn	42 618 024	58 218 055	42 618 024	58 218 055
Bilanzsumme				
Eventualverpflichtungen	197 465 155	168 054 948	197 465 155	168 054 948

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung und zur Bilanz

Ergebnisentwicklung 1973-1982

in Mio Fr.



Reingewinn
 Zusätzliche Abschreibungen
 Ordentliche Abschreibungen

Erfolgsrechnung

Zum Ergebnis

Die vorwiegend rezessionsbedingte Verkehrsstagnation, die für uns ungünstigen Währungseinflüsse und der inflationsbedingte Kostenauftrieb haben unser Ergebnis stark beeinträchtigt. Insbesondere litt der Flugbetrieb darunter, wo wir den bisher grössten Verlust hinnehmen mussten. Dank den wiederum gut abschneidenden Nebenleistungen, weiteren Buchgewinnen aus Flugzeugverkäufen und verschiedenen neutralen Erfolgspositionen kann dennoch ein positives Ergebnis ausgewiesen werden.

Während 1981 die Wechselkursveränderungen des amerikanischen Dollars ausschlaggebend waren, erlitten im vergangenen Jahr andere für uns wichtige, insbesondere europäische Fremdwährungen beträchtliche Kurseinbussen gegenüber dem Schweizerfranken. Dadurch wurden unsere Einnahmenüberschüsse aus dem Ausland um über 100 Millionen Franken geschmälert.

Bereits im Frühjahr 1982 waren diese negativen Entwicklungen absehbar. Die unverzüglich eingeleiteten Massnahmen zur Kostensenkung und Ertragsankurbelung ergaben eine Ergebnisverbesserung um rund 30 Millionen Franken.

Die wichtigsten Ertrags- und Kostenveränderungen gegenüber 1981 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Ertragsveränderungen		Veränderung gegenüber 1981 in Millionen Franken	
Streckenerträge			
Passagen	+ 118		
Fracht	- 3		
Post	- 2	+ 113	
Erträge aus Nebenleistungen		+ 38	
Übrige Erträge		- 1	+ 150
Kostenveränderungen			
Personalkosten		+ 89	
Technische Material- und Überholungskosten			
für die eigene Flotte	+ 11		
für Dritteleistungen	+ 21	+ 32	
Provisionskosten		+ 18	
Bodenorganisations-Fremdkosten		+ 10	
Treibstoffkosten		- 22	
Übrige Kostenpositionen		+ 28	+ 155
Bruttoergebnis-Veränderung			- 5
Veränderung der Abschreibungen			
Ordentlicher Bedarf	+ 36		
Zusätzliche	- 25	+ 11	
Reinergebnis-Veränderung			- 16

Erträge

Die Gesamterträge nahmen im Vergleich zum Vorjahr um 4.4 % und damit etwas weniger stark zu als die Kosten (+ 5 %). Ohne die erwähnten Währungseinbussen hätte die Einnahmensteigerung jene der Ausgaben deutlich übertroffen.

Die Streckenerträge erhöhten sich insgesamt um 4 % und damit stärker

als der Verkehr, was ausschliesslich auf teuerungsbedingte Tarifanpassungen zurückzuführen ist.

Mehreinnahmen erzielten wir jedoch nur bei den Passagen. Bei Fracht und Post mussten wir hingegen trotz überdurchschnittlicher Verkehrsbelegung leichte Einnahmerückgänge hinnehmen, da vor allem die Anteile niedrig tarifierte Ladungen stärker ins Gewicht fielen.

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

Gebiete	Streckenerträge 1982 in Mio Fr.	Veränderung gegenüber 1981 in Mio Fr.	in %	Verkehrsveränderung in %
Europa	959.4	+ 14.8	+ 1.6	- 0.3
Nordatlantik	567.1	+ 23.7	+ 4.4	- 4.3
Südatlantik	107.6	+ 5.5	+ 5.4	- 2.9
Mittlerer Osten	374.1	+ 69.1	+ 22.7	+ 14.9
Ferner Osten	390.9	+ 3.4	+ 0.9	+ 6.3
Afrika	360.7	- 3.7	- 1.0	+ 2.3
Ganzes Netz	2 759.8	+ 112.8	+ 4.3	+ 1.5

Die Einnahmen aus Charter- und Sonderflügen konnten dank optimaler Ausnutzung von nicht im Linienverkehr benötigter Flugzeugkapazität beträchtlich gesteigert werden. Trotzdem weist diese Ertragsposition einen Rückgang auf, weil erstmals davon Garantiezahlungen abgezogen wurden, die wir im Rahmen des Zusammenarbeitsvertrages an die schweizerische Regionalfluggesellschaft Crossair leisteten.

Die Provisionseinnahmen aus Flugscheinverkäufen betragen 73 Millionen Franken. Der Rest der Position Provisions- und übrige Verkehrserträge entstammt vorwiegend aus ergänzenden Dienstleistungen für unsere Frachtkunden.

Unsere Nebenleistungen verzeichneten trotz der Rezession wiederum eine erfreuliche Umsatzerhöhung um über 8 %. Bei den technischen Dritteleistungen sowie den Verkäufen an Bord wurden die markantesten Zuwachsraten erzielt.

Die Position Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge enthält:

	Mio Fr.
Finanzerträge	65
Buchgewinne aus Flugzeugverkäufen	33
Auflösung nicht beanspruchter Vorjahrestransitorien	15
Liegenschaftserträge	7
Diverse übrige Erträge	18
Gesamt	138

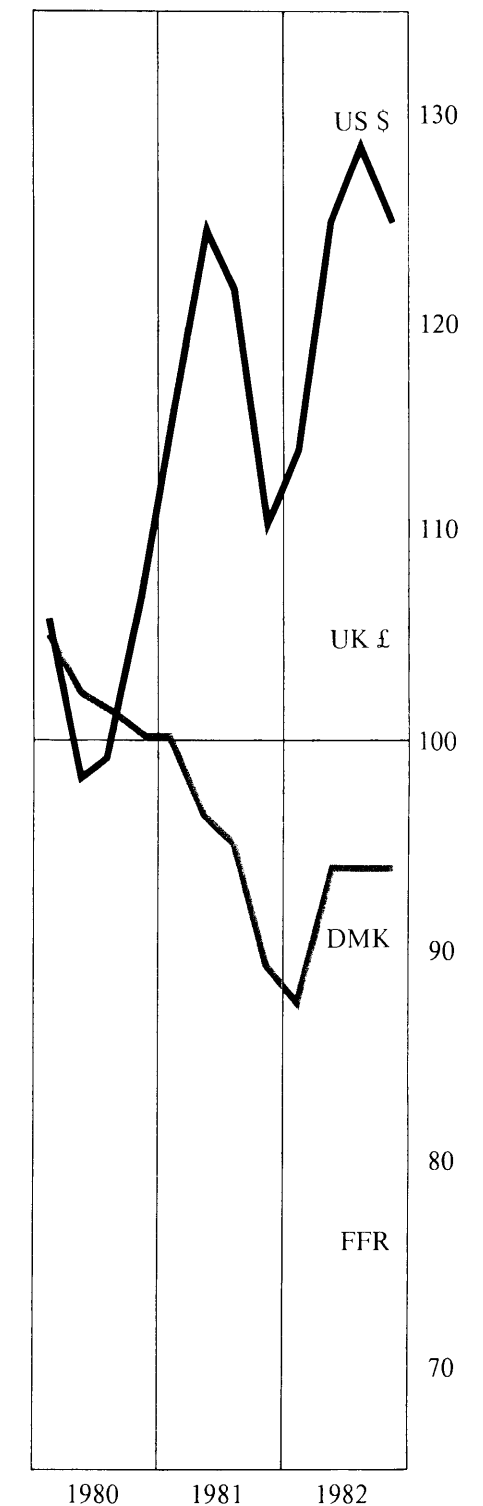
Kosten

Die Gesamtkostensteigerung vor Abschreibungen konnte insbesondere dank sinkenden Treibstoffpreisen sowie den bereits erwähnten Sparmassnahmen im Rahmen der Produktionszunahme gehalten werden.

Der Mehraufwand von 89 Millionen Franken bei den Personalkosten entstammt zu 85 % aus den vorwiegend teuerungsbedingten Saläransparungen sowie höheren Sozialleistungen, der Rest aus dem Personalzuwachs. Dieser konnte mit dem für

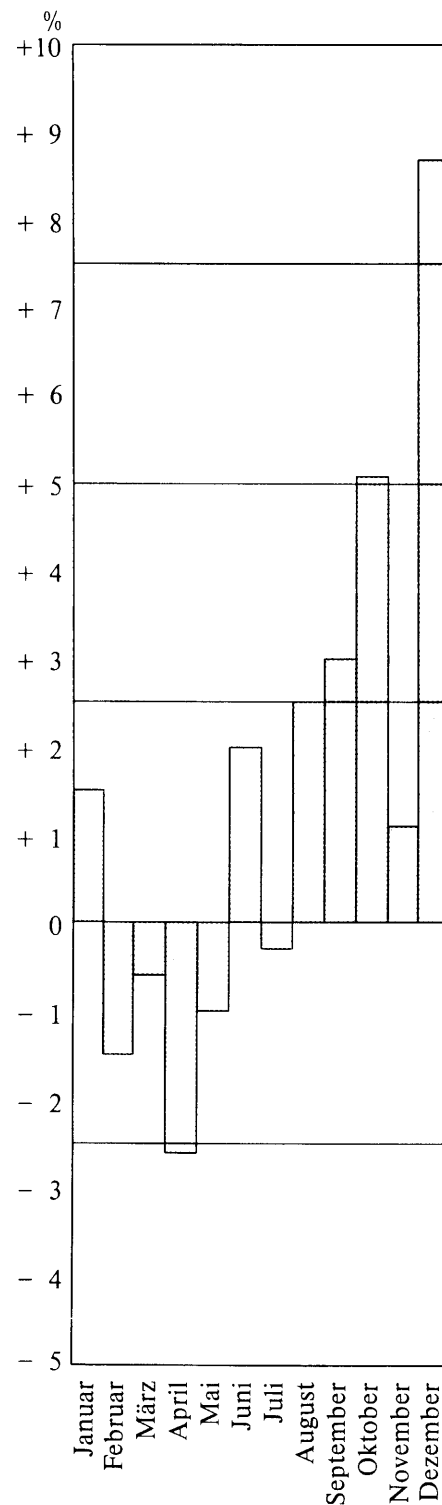
Fremdwährungsentwicklung gegenüber dem SFr. 1980-1982

Index: ϕ 1979 = 100



Monatliche Verkehrsveränderung 1982 gegenüber dem Vorjahr

ausgelastete tkm



die zweite Jahreshälfte verfügten Anstellungsstopp deutlich unter der Produktionssteigerung gehalten werden.

Während die *Treibstoffkosten* von 1978 bis 1981 um insgesamt 470 Millionen auf 720 Millionen Franken anwuchsen, resultierte im vergangenen Jahr trotz einer leichten Verbrauchszunahme eine Abnahme um 22 Millionen Franken. Erstmals seit 1973 gingen die in USS festgelegten Kerosin-Preise zurück. Ein Drittel dieser Preisvergünstigung ging jedoch infolge des höheren Dollarkurses wieder verloren.

Den höchsten Zuwachs verzeichneten 1982 mit +19% die *Kosten für Technisches Material und Überholungen*. Nebst den Einführungskosten im Rahmen unseres Flottenerneuerungsprogrammes sowie wesentlich höheren Preisen für Ersatzteile fiel insbesondere der grössere Umfang der Drittleistungen ins Gewicht. Diesem zusätzlichen Aufwand stehen entsprechende Mehrerträge gegenüber.

Einen wesentlich günstigeren Verlauf als in den Vorjahren nahm die Entwicklung der *Bodenorganisations-Fremdkosten*. Deren Zunahme um 3.4% blieb im Rahmen der Produktions- bzw. Verkehrszunahme, wobei vor allem die erwähnten Währungseinflüsse zu einer Dämpfung der im Ausland anfallenden Kosten beitrugen.

Bei den *Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial* bewirkten erhebliche, teuerungs- und dollarkursbedingte Mehrbelastungen durch unsere KSSU-Partner für den Ersatzteile-Pool einen überdurchschnittlichen Kostenzuwachs.

Einen weiteren überdurchschnittlichen Zuwachs erfuhren die *Finanzkosten*. Die Erhöhung des langfristigen Fremdkapitals um 385 Millionen Franken verursachte nebst einmaligen Finanzierungskosten einen beträchtlichen Anstieg der Zinszahlungen.

Die teilweise massive Verteuerung der Unterkunftskosten unserer Besatzungen im Ausland war ausschlaggebend für die Zunahme der *übrigen Betriebs- und Verwaltungskosten*.

Die Veränderung der übrigen Kostengruppen weicht nicht wesentlich von der Produktions- bzw. Verkehrsentwicklung ab. Einzig die Sach- und Haftpflichtversicherungsprämien konnten mit günstigen Vertragsabschlüssen leicht reduziert werden, obwohl die versicherten Anlagewerte um 326 Millionen Franken über dem Vorjahreswert lagen.

Abschreibungen

Für 1982 waren ordentliche Abschreibungen von 219 Millionen Franken vorzunehmen. Dieser Betrag ist um 11 Millionen Franken höher als die Gesamtabschreibungen des Vorjahres, welche allerdings über den ordentlichen Bedarf hinaus zusätzliche Amortisationen von 25 Millionen Franken enthielten.

Der Mehrbedarf war hauptsächlich bedingt durch die im Laufe des Jahres abgelieferten zusätzlichen zwei DC-10-30-Flugzeuge und eine weitere DC-9-81. Darüber hinaus mussten die im Verlauf des Vorjahres eingesetzten Flugzeuge erstmals über ein ganzes Jahr abgeschrieben werden.

Bilanz

Aktiven

Im Jahre 1982 investierten wir in das Anlagevermögen 515 Millionen Franken (Vorjahr 557 Millionen Franken), wovon knapp zwei Drittel für die Flottenerneuerung (2 DC-10-30 ER, 1 DC-9-81) benötigt wurden.

Je 31 Millionen Franken entfielen weiter auf Immobilien und auf Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge. Insbesondere das neue Personalrestaurant und Bürogebäude im Werftareal Kloten figuriert unter diesen Positionen.

Die Zunahme der Bilanzposition Beteiligungen erklärt sich aus einer Verstärkung des Eigenkapitals der Swissair Beteiligungen AG um 25 Millionen Franken durch Umwandlung von Darlehen, die bisher unter den Debitoren ausgewiesen waren.

Schliesslich bewirkte das Flottenerneuerungsprogramm einen Anstieg der vertraglichen Vorauszahlungen um 99 Millionen Franken.

Trotz dem Zugang neuer Flugzeuge beläuft sich der Buchwert von Flugzeugpark und Ersatzteilen auf 39% des Anschaffungswertes.

Die zeitlich abgestufte Beschaffung der Gelder zur Bezahlung der 1983 eintreffenden Boeing 747-357- und A310-Flugzeuge führte zu einer markanten Erhöhung des *Umlaufvermögens*.

Unsere Geldmittel sind - abgestimmt auf die kommenden Zahlungsverpflichtungen - kurzfristig angelegt, und zwar zu den folgenden Fälligkeiten:

1983: 86%, 1984: 11%, 1985 und später: 3%.

Davon betreffen 88% Anlagen in Schweizerfranken.

Passiven

Bei unverändertem Aktienkapital stiegen die Reserven infolge Zuweisung aus dem Vorjahresergebnis sowie Agio-Zuweisungen um 20 Millionen Franken an.

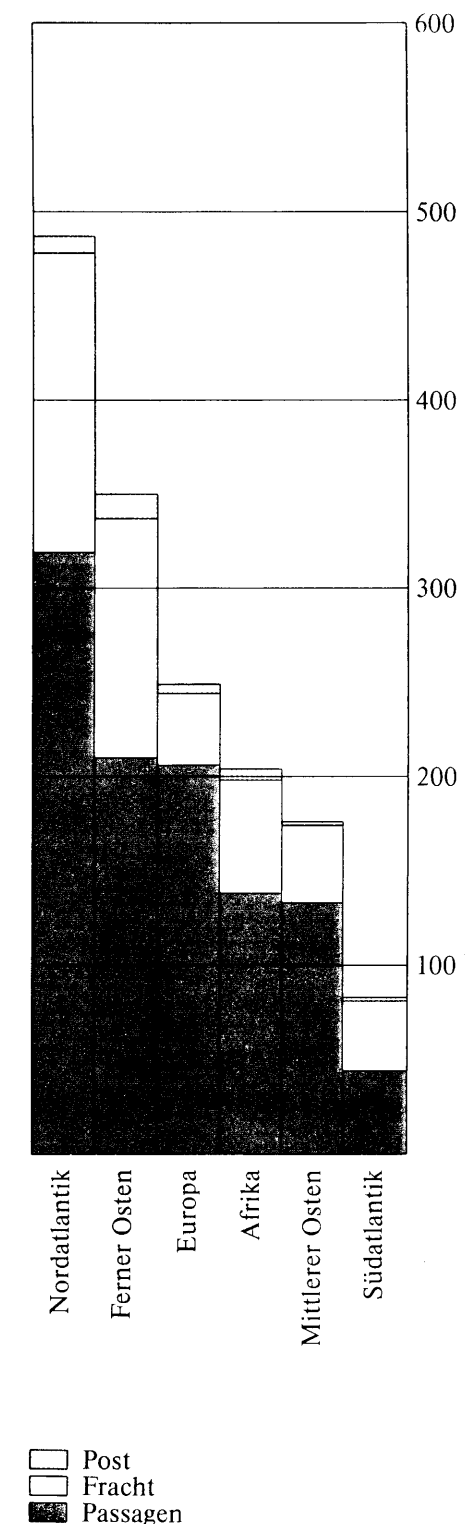
Im Hinblick auf die bevorstehenden grossen Finanzierungsaufgaben haben wir im Laufe des Jahres 1982 auf dem Kapitalmarkt langfristige Fremdmittel in Form von Obligationenanteilen (240 Millionen Franken), Privatplazierungen (130 Millionen Franken) sowie weitere Darlehen

Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1982

	Anzahl Aktionäre	Prozentanteil
Namenaktien	33 980	71.1
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden und Kantonalbanken)	67	22.3
Industrie, Handel, Holding- und Finanzgesellschaften	625	8.4
Banken und Versicherungsgesellschaften	67	3.1
Fürsorgestiftungen, Pensionskassen	303	2.7
Privatpersonen	32 918	34.6
Inhaberaktien		28.9

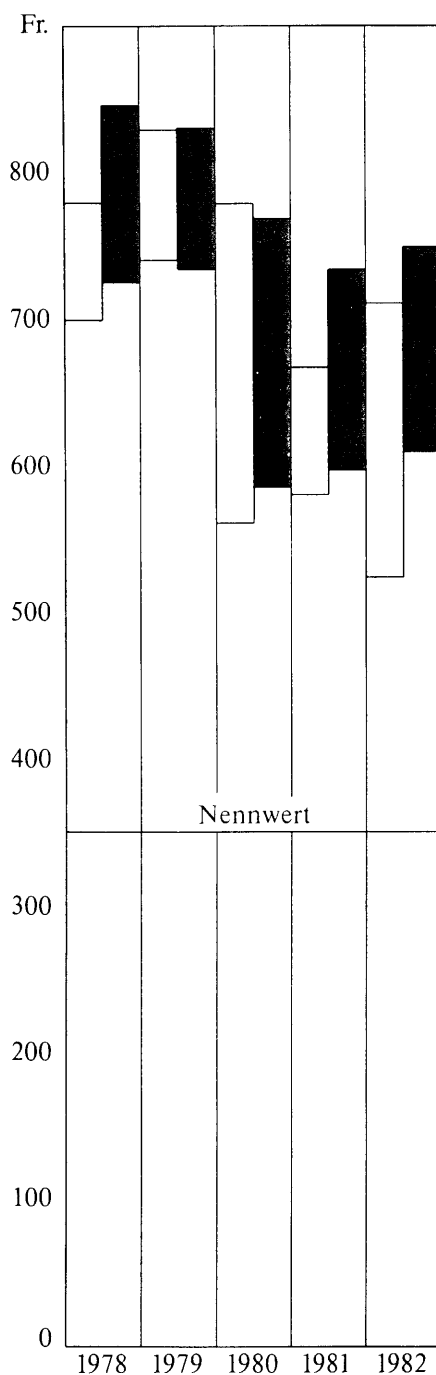
Verkehr 1982

in Mio tkm pro Gebiet



Kursentwicklung der Swissair-Aktien 1978-1982

Höchst- und Tiefstkurse pro Jahr



□ Namenaktien
■ Inhaberaktien

von 80 Millionen Franken aufgenommen. Demgegenüber wurden USS-Kredite im Betrage von 65 Millionen Franken zur Rückzahlung fällig.

Damit hatten wir per Ende 1982 folgende Anleihen und Privatplazierungen von insgesamt 943.6 Millionen Franken ausstehend:

6 1/4 %	60.0 Mio Fr.	1971-1986	
5 1/2 %	50.0 Mio Fr.	1982-1987	P
6 %	50.0 Mio Fr.	1973-1988	
5 1/2 %	50.0 Mio Fr.	1982-1990	P
4 1/4 %	80.0 Mio Fr.	1979-1991	
4 1/4 %	37.6 Mio Fr.	1977-1992	*
6 1/4 %	30.0 Mio Fr.	1982-1992	P
5 1/4 %	120.0 Mio Fr.	1982-1992	
6 1/4 %	80.0 Mio Fr.	1981-1993	
4 %	70.0 Mio Fr.	1978-1994	
5 3/4 %	76.0 Mio Fr.	1981-1996	*
5 1/2 %	120.0 Mio Fr.	1982-1997	
5 1/8 %	36.0 Mio Fr.	1980-2005	**
	84.0 Mio Fr.	1980-2005	***

* Optionsanleihen
** ab 1991 variabler Zinssatz
*** variabler Zinssatz (zurzeit 5 1/4 %)
P Privatplazierungen

Das Verhältnis Eigenkapital zu langfristigem Fremdkapital verschiebt sich von 1:1.2 auf 1:1.7.

Die Rückstellungen und Wertberichtigungen decken hauptsächlich Währungs- und Kundenrisiken. Sie konnten im Berichtsjahr verstärkt werden.

Konsolidierte Rechnungsablage

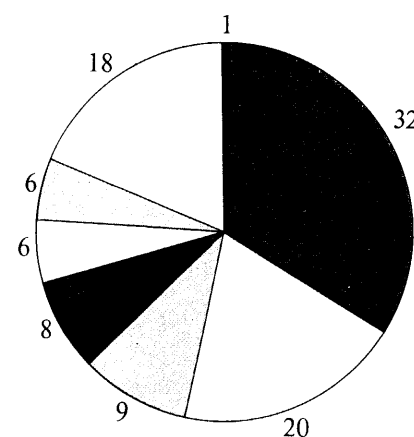
Detaillierte Angaben über unsere Beteiligungen sind im Kapitel «Tochtergesellschaften und Beteiligungen» ersichtlich.

Der Jahresumsatz unserer Tochtergesellschaften, bei denen wir über 50% der Stimmrechte aus dem Grundkapital besitzen, belief sich für 1982 auf rund 320 Millionen Franken. Dividenden daraus werden der Swissair erst 1983 zufließen. Im Berichtsjahr hat die Swissair aus dem Geschäftsjahr 1981 von diesen Beteiligungen keine Dividenden erhalten.

Zusammen mit den Gesamterträgen der Swissair ergibt sich ein konsolidierter Gruppenumsatz von 3.86 Milliarden Franken bei einem Reinergebnis von 38.5 Millionen Franken.

Auf eine konsolidierte Rechnungsablage verzichten wir weiterhin, da die Ergebnisse aus unserer Diversifikationstätigkeit das Gesamtbild der Swissair im heutigen Zeitpunkt noch kaum beeinflussen.

Verwendung des Ertragsfrankens 1982



32% Personal
20% Treibstoff
9% Bodenorganisationsfremdkosten
8% Provisionen
6% Abschreibungen
6% Technische Materialkosten
18% Übrige Kosten
1% Gewinn

Herkunft und Verwendung der Mittel im Jahre 1982

Die folgende Tabelle zeigt einen Mittelzufluss von 897 Millionen Franken, wovon 318 Millionen Franken oder 35% auf in der Unternehmung erarbeitete Mittel (Innenfinanzierung) entfallen.

Vom Gesamtzugang der Mittel wurden annähernd 60% für Neuinvestitionen und Vorauszahlungen für Flugzeuge beansprucht.

Herkunft der Mittel	Mio Fr.	Mio Fr.
Innenfinanzierung:		
Selbstfinanzierung		
Reingewinn des Berichtsjahres	38.5	
Abschreibungen	219.0	
Rückstellungen, Bewertungskorrekturen und Zuweisung an Spezialreserven	37.9	295.4
Andere Mittelzugänge		
Buchwertabgänge aus Verkauf von Anlagen		23.0
Aussenfinanzierung:		
Zunahme Eigenkapital durch Einlösung von Optionen (inkl. Agio)		22.1
Fremdfinanzierung:		
Obligationenanleihen und langfristige Darlehen	450.0	
Zunahme der übrigen Passiven inkl. Kreditoren	106.5	556.5
Gesamtzugang an Mitteln		897.0

Verwendung der Mittel

Vermehrung Anlagevermögen:		
Immobilien	31.2	
Flugzeugpark	326.5	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	30.8	
Beteiligungen	28.0	
Vorauszahlungen	98.9	515.4
Vermehrung Umlaufvermögen:		
Kurzfristige Geldanlagen und Bankguthaben	220.6	
Übriges Umlaufvermögen	14.5	235.1
Verminderung Fremdkapital:		
Rückzahlung USS-Kredite	65.0	
Rückzahlung Bankschuld	27.4	92.4
Gewinnausschüttung pro 1981 (Vorjahr)		54.1
Total Verwendung der Mittel		897.0

Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1982 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.

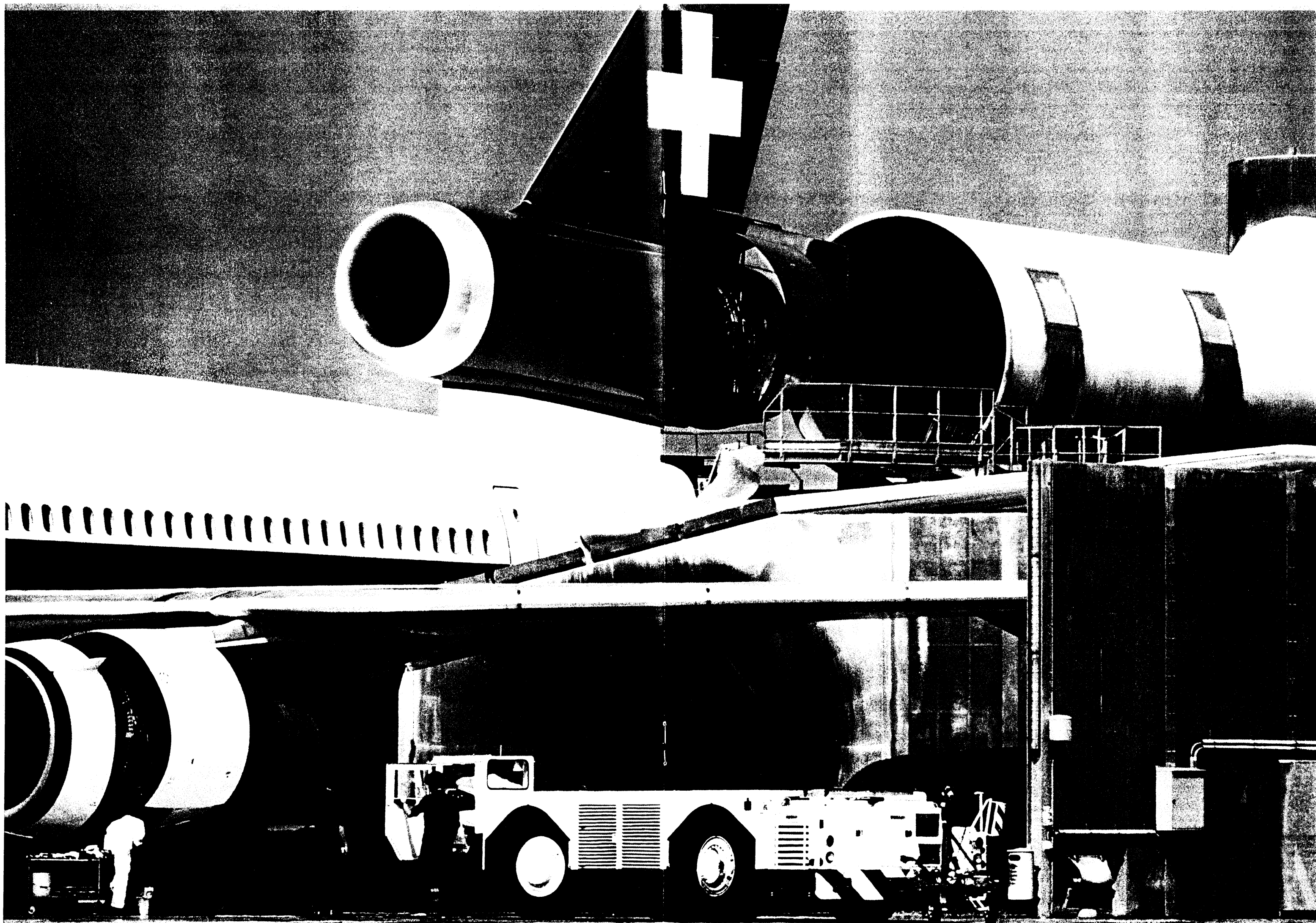
Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

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

Zürich, den 17. März 1983

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Dr. C. Helbling H. Rau



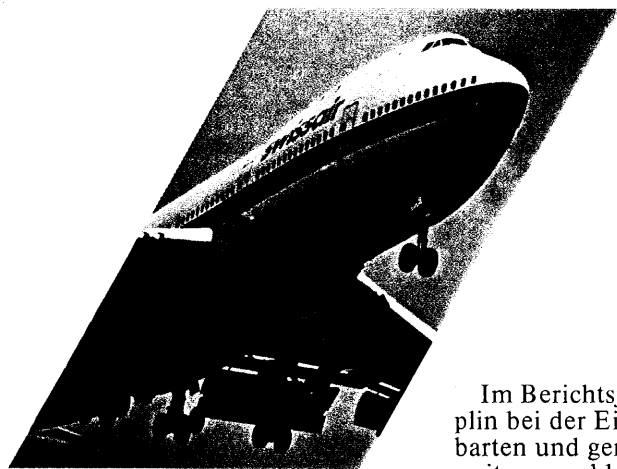
Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

		1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973
Verkehrsleistungen											
Flugstunden		145 557	143 149	144 637	139 362	139 341	134 760	130 990	126 563	119 950	120 095
Angebote tkm	in Mio	2 680.3	2 555.9	2 512.0	2 315.0	2 335.0	2 190.3	2 088.3	1 961.6	1 757.8	1 651.6
Ausgelastete tkm	in Mio	1 560.7	1 533.1	1 428.2	1 364.2	1 351.3	1 223.9	1 131.4	1 008.0	939.4	868.5
Ausgelastete Passagier-tkm	in Mio	1 060.7	1 042.8	974.7	928.8	920.6	844.6	784.9	697.2	642.9	608.2
Ausgelastete Fracht-tkm	in Mio	461.7	453.7	421.9	408.1	403.4	352.3	321.7	288.1	273.6	238.0
Ausgelastete Post-tkm	in Mio	38.3	36.6	31.6	27.3	27.2	27.1	24.8	22.7	22.9	22.3
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	in %	58.3	60.0	56.9	59.0	58.1	56.0	54.3	51.9	53.5	52.7
Nutzwelle*	in %	59.7	60.6	58.3	58.5	57.3	52.2	53.1	52.5	52.3	51.5
Flugbetriebskosten je offerierten tkm	in Fr.	1.06	1.05	— .93	— .83	— .75	— .82	— .81	— .83	— .86	— .75
Sitzplatzbelegung	in %	63.3	65.4	62.1	63.5	62.5	60.7	59.3	55.0	56.1	56.5
Personalbestand Ende Jahr ohne Lehrlinge (Teilzeitbeschäftigte als Halbe mitgezählt)											
		15 746	15 494	15 356	15 009	14 777	14 129	13 739	13 766	14 046	13 612
Erträge und Kosten in Mio Fr.											
Verkehrserträge		2 878.2	2 760.2	2 367.3	1 989.6	1 835.3	1 983.6	1 758.9	1 623.0	1 588.1	1 305.4
Diverse Erträge		661.9	629.7	532.5	500.4	463.4	452.7	424.8	381.4	361.9	303.9
Gesamterträge		3 540.1	3 389.9	2 899.8	2 490.0	2 298.7	2 436.3	2 183.7	2 004.4	1 950.0	1 609.3
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)		3 282.6	3 127.6	2 697.5	2 260.6	2 054.3	2 128.4	1 926.8	1 809.1	1 730.1	1 427.1
Bruttoergebnis		257.5	262.3	202.3	229.4	244.4	307.9	256.9	195.3	219.9	182.2
Abschreibungen	ordentliche	219	183	158	151	165	181	181	170	150	130
	ausserordentliche	—	25	—	28	30	75	32	—	27	12
Reinergebnis		38.5	54.3	44.3	50.4	49.4	51.9	43.9	25.3	42.9	40.2
Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung)											
Bilanzsumme	in Mio Fr.	3 582.8	3 089.8	2 743.8	2 544.9	2 381.4	2 432.7	2 264.8	2 287.9	2 088.5	2 011.0
Aktiven											
Anlagevermögen		1 646.8	1 367.3	1 067.5	837.8	877.8	946.3	1 058.8	1 216.4	1 050.9	1 027.0
Umlaufvermögen		1 936.0	1 722.5	1 676.3	1 707.1	1 503.6	1 486.4	1 206.0	1 071.5	1 037.6	984.0
Passiven											
Aktienkapital		506.7	506.7	448.5	448.5	448.5	448.5	422.1	422.1	422.1	422.1
Reserven	**	257.0	238.0	218.0	213.0	194.0	179.0	163.0	151.0	148.0	136.0
Fremdkapital	**	2 603.9	2 159.0	1 901.9	1 717.7	1 588.0	1 666.1	1 562.1	1 620.0	1 435.9	1 379.8
Rückstellungen		211.6	182.0	171.5	159.8	145.3	133.8	112.8	90.1	77.5	68.2
Gewinnvortrag	**	3.6	4.1	3.9	5.9	5.6	5.3	4.8	4.7	5.0	4.9
Kennziffern je Aktie											
Reingewinn je Aktie	in Fr.	28.43	41.22	38.24	43.56	43.38	46.05	38.95	22.45	38.04	35.64
Dividende je Aktie	in Fr.	25.—	35.—	35.—	35.—	35.—	35.—	30.—	20.—	30.—	30.—
Selbstfinanzierung je Aktie*** (vor Gewinnverteilung)	in Fr.	218.—	218.—	188.—	217.—	236.—	307.—	254.—	186.—	211.—	180.—
Eigenkapital je Aktie	in Fr.	542.—	539.—	542.—	539.—	525.—	513.—	493.—	486.—	480.—	469.—

* Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist

** Vorbehältlich Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates

*** ohne Agio-Einzahlungen



Die Swissair im Wettbewerb

Die Verschlechterung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage im Berichtsjahr zeigt sich auch in rasch zunehmenden Rezessionserscheinungen in der Schweizer Wirtschaft und in einer anhaltenden generellen Stagnation im Luftverkehr. Unsere Verkehrszahlen liegen zwar im Rahmen des Industriedurchschnittes, weisen aber im Vergleich zum Vorjahr nur einen marginalen Zuwachs auf, was nicht ohne Einfluss auf das finanzielle Ergebnis bleiben konnte. Zwei für die Swissair seit jeher wichtige Ertragskomponenten haben sich im Berichtsjahr merklich abgeschwächt. Einerseits fielen die Einnahmen aus dem Ausland bei der Umwandlung in Schweizerfranken wegen dessen genereller Höherbewertung gegenüber den für uns wichtigsten Währungen ausser dem US-Dollar tiefer aus. Andererseits, dies vor allem in den Verkehrsgebieten Europa und Nordatlantik, hat sich das Verhältnis zwischen den zu normalen Tarifen reisenden und den mit Spezialtarifen fliegenden Passagieren verschlechtert. Die negativen Währungseinflüsse und die geänderte Verkehrszusammensetzung haben den Umsatz der Swissair im Berichtsjahr um rund 200 Millionen Franken geschmälert.

Im rauheren Wirtschaftsklima hat sich der hart geführte Konkurrenzkampf zwischen den Fluggesellschaften 1982 erneut verschärft. Er führte unter anderem zu einer Ausbreitung von protektionistischen Tarifbestimmungen. Diese Massnahmen zielen darauf ab, den Umsteigeverkehr, zum Beispiel über die Schweiz, bewusst auszuschliessen. Sie treffen die Swissair besonders hart und sind in einigen Fällen auch in erster Linie gegen sie gerichtet. Dass dadurch die Wahlfreiheit der Passagiere beschnitten wird, entgeht der Öffentlichkeit weitgehend. Nur wenige europäische Länder, vorab die Schweiz, verurteilen derartige wettbewerbsverzerrende Hindernisse. Zu bedauern ist, dass bei solchen Beschränkungen die grossen Nachbarländer der Schweiz in vorderster Front stehen.

Im Berichtsjahr hat sich die Disziplin bei der Einhaltung der vereinbarten und genehmigten Flugtarife weiter verschlechtert. An der IATA-Generalversammlung, die im November 1982 in Genf tagte, kam denn auch neben der nochmals verschlechterten wirtschaftlichen Lage der Fluggesellschaften die weitverbreitete Praxis der Tarifunterbietungen zur Sprache. Die Mitglieder wurden auf eine Reihe von Massnahmen verpflichtet, unter direkter Aufsicht durch die verantwortlichen Spitzen der einzelnen Gesellschaften. Auch die Swissair unterstützt diese Absichten, zumal sie als nationale Fluggesellschaft eines kleinen Landes ein besonderes Interesse an der geordneten Anwendung von Flugtarifen hat.

Die Versuche europäischer Politiker und Behörden, luftverkehrspolitische Fragen multilateral zu koordinieren und gemeinsam einer weitergehenden Liberalisierung zuzuführen, wurden auf allen politischen Ebenen fortgesetzt. Dabei standen sowohl Luftverkehrsfragen zwischen den europäischen Staaten als auch solche mit Ländern in anderen Verkehrsregionen zur Diskussion. Bei allen hängigen Problemen waren die europäischen Fluggesellschaften bestrebt, ihre Haltung im Rahmen der IATA (International Air Transport Association) und der AEA (Ver-einigung der europäischen Luftverkehrsgesellschaften) zu koordinieren und die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs in Bahnen zu leiten, die den Interessen des reisenden Publikums und der wirtschaftlichen Stabilität der Luftverkehrsindustrie gleichermaßen Rechnung tragen.

In der ersten Jahreshälfte wurde nach mehreren Verhandlungsrunden zwischen den meisten europäischen Staaten und den USA ein zeitlich beschränktes Abkommen unterzeichnet, welches das Verfahren der Tarifgenehmigung im Verkehrsgebiet Nordatlantik vereinfacht und dadurch den Fluggesellschaften mehr Freiheit in der Tarifgestaltung gewährt. Zumindest für den Verkehr über den Nordatlantik sind die amerikanischen Behörden von ihrer Politik der «Deregulation» etwas abgekommen und beteiligen sich nun an der Wiederherstellung des bewährten Systems der multilateralen Tarifabkommen. Es ist vorgesehen, dieses temporäre Abkommen zu verlängern

und später – falls es sich bewähren sollte – in ein permanentes Abkommen zu überführen.

Seit einigen Jahren schon stösst die Swissair bei der Gewinnung neuer oder der Sicherung bestehender Verkehrsrechte in verschiedenen Staaten auf verstärkten Widerstand. Dieser richtet sich namentlich gegen eine Vermehrung der Frequenzen, wobei auf die Überlastung von Flughäfen und Luftstrassen in den vom Markt her erwünschten Zeiten hingewiesen wird. Dieser Umstand musste auch bei der Beschaffung neuer Flugzeuge berücksichtigt werden. Moderne Flugzeuge sind in der Regel grösser als ihre Vorgängermodelle. Dennoch belasten sie dank ihren lärmarmen und treibstoffeffizienten Triebwerken die Umwelt viel weniger.

Im Zuge des Flottenerneuerungsprogramms gelangte 1982 das letzte von 14 bestellten Kurzstreckenflugzeugen des Typs DC-9-81 in den kommerziellen Einsatz. Im April 1983 werden die ersten der fünf von der Swissair bestellten Langstreckenflugzeuge des Musters Boeing 747-357 – Boeing nannte dieses Muster bisher 747 SUD («Stretched Upper Deck») – sowie die ersten Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge Airbus A310 – bis 1988 werden insgesamt 10 Flugzeuge dieses Typs abgeliefert werden – zur Flotte stossen. Die Swissair ist in der glücklichen Lage, die Erneuerung ihrer Flotte zu einem grossen Teil aus selbst erwirtschafteten Mitteln zu finanzieren. Mit dem Erwerb von Flugzeugen als Erstbesteller kann sie von günstigen Kaufpreisen profitieren.

Schon seit einigen Jahren ist das Interesse an der Bedienung von Fluglinien im regionalen Verkehr auch in Europa gewachsen. Wie der Regionalverkehr auf längere Frist definiert und verkehrsrechtlich zugeordnet werden soll, ist allerdings noch nirgends entschieden. Um zu praktischen Lösungen zu gelangen, haben die Swissair und die schweizerische Regional-Luftverkehrsgesellschaft Crossair mit der Zustimmung der Aufsichtsbehörden eine kommerzielle Zusammenarbeit auf neuer Grundlage vereinbart. Der für fünf Jahre und die heute von der Crossair eingesetzten Flugzeugtypen geltende Vertrag ist Anfang 1982 in Kraft

getreten. Im Rahmen dieser Vereinbarungen hat die Crossair die Linien von Zürich nach Hannover und Nürnberg aufgegeben; die Swissair hat ihr dafür gewisse Strecken im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr überlassen. Die Linien nach Hannover und Nürnberg werden nun

im Auftrag der Lufthansa und der Swissair durch die deutsche Regionalfluggesellschaft DLT bedient. Die Zusammenarbeit mit der Crossair hat sich rasch eingespielt.

1982 hat die Swissair Harare (Zimbabwe) und Thessaloniki (Griechen-

land) neu in ihr Streckennetz aufgenommen. Die nun vollständige DC-9-81-Flotte kam erstmals während des ganzen Jahres zum Einsatz. Auf verschiedenen Langstrecken wurden zusätzliche Kurse aufgenommen. Insgesamt ergab sich gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung der angebotenen Tonnenkilometer um 5%. Die Nachfrage vermochte jedoch der Erhöhung der angebotenen Leistung nicht zu folgen; gegenüber 1981 nahm sie bei den verkauften Passagen um 1.7% und der Fracht um 1.8% zu. Bei der Postbeförderung betrug die Zuwachsrate 4.6%. Das Bild ist in den einzelnen Verkehrsgebieten allerdings recht unterschiedlich:

In Europa wurde das Angebot in Tonnenkilometern ausgedrückt gegenüber dem Vorjahr nur um 3% erhöht. Die Nachfrage konnte mit dieser Angebotssteigerung jedoch nicht Schritt halten. Bei den Passagen nahm sie sogar um 1% ab, bei der Fracht dagegen erhöhte sie sich um 6%.

Im Sommer bieten wir nun vier Wochenkurse nach Oporto und im Winter fünf Wochenkurse nach Malaga an. 1982 wurden einzelne Kurse nach Warschau, Moskau, Brüssel und Paris aufgehoben. Trotz wiederholten Einsprachen bei den französischen Behörden wurden die Swissair und mehrere andere internationale Fluggesellschaften gezwungen, ab Sommer 1982 in Paris den Betrieb vom Flughafen Orly auf den Flughafen Charles de Gaulle zu verlegen.

Erfreulich entwickelte sich im Berichtsjahr der Verkehr von und nach dem Mittleren Osten. Seit Mai fliegen wir wieder Bagdad und seit November Beirut an. Kairo, Teheran und die Golfstaaten werden nun vermehrt mit Grossraumflugzeugen des Typs DC-10 bedient. Insgesamt hat die Swissair ihr Angebot in diesem Verkehrsgebiet um 15% erhöht, und es ist erfreulich, dass die Nachfrage dieser recht hohen Produktionssteigerung zu folgen vermochte.

Im Verkehrsgebiet Afrika verzeichneten wir gesamthaft gesehen einen Verkehrszuwachs um 2%, bei einer Angebotssteigerung um 5%. Da die nigerianische Partnerfluggesellschaft ihre Verkehrsrechte in der Schweiz

Swissair-Destinationen

Total 98 Städte in 66 Ländern

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

wieder ausübt, mussten wir unser Angebot nach Lagos um einen Kurs pro Woche reduzieren. Ebenfalls zurücknehmen mussten wir gewisse Frequenzen nach Algier, Annaba und Oran, vor allem wegen teilweise starken Verkehrsrückgangs auf diesen Strecken. Douala (Kamerun) und Libreville (Gabun) werden nun nicht mehr mit einem gemeinsamen, sondern mit zwei getrennten Flugkursen an zwei verschiedenen Wochentagen bedient.

Sorge bereitet der *Ferne Osten*. Zwar stiegen Angebot und Nachfrage um 6%; das finanzielle Ergebnis hat sich jedoch gegenüber dem Vorjahr verschlechtert. Dies ist einerseits auf die unbefriedigende Tarifsituation in diesem Verkehrsgebiet und andererseits auf die im Fernen Osten sehr hohen Gestehungskosten zurückzuführen. Tokio wird nun neu mit vier wöchentlichen Kursen angefliegen. Das höhere Startgewicht und die grössere Reichweite unserer neuen DC-10-30-ER-Flugzeuge ermöglichen es, gewisse Kurse zwischen der Schweiz und Colombo sowie zwischen Athen und Bangkok ohne Zwischenlandung zu führen.

Im Verkehrsgebiet *Südatlantik* war, hauptsächlich in den ersten Monaten des Berichtsjahres, eine enttäuschende Verkehrsentwicklung zu verzeichnen. Mit der Einführung von DC-10-30-ER-Direktflügen zwischen der Schweiz und Lateinamerika sowie der zusätzlichen Bedienung von Buenos Aires im Sommer belebte sich der Verkehr zwar zusehends, vermochte jedoch die Rückschläge des ersten Quartals nicht wettzumachen.

Im *Nordatlantikverkehr* bedienen wir nun New York mit 14 wöchentlichen Kursen im Sommer. Die Nachfrage vermochte dieser Angebotssteigerung nicht ganz zu folgen; vor allem bei der Frachtbeförderung mussten wir eine Einbusse hinnehmen. Wie im Vorjahr und trotz dem Auftreten neuer Konkurrenten auf der Linie Schweiz-New York war die Sitzauslastung in diesem Verkehrsgebiet die höchste unseres ganzen Streckennetzes. Die finanziellen Resultate sind weiterhin befriedigend.

Im Berichtsjahr haben wir unsere Leistungen im Kundendienst weiter

gesteigert. Im Zuge der langjährig angelegten Komfort- und Serviceverbesserungen in der Economy-Klasse werden seit Juni alkoholische Getränke gratis offeriert. Auf verschiedenen Kurzstrecken ist, ebenfalls in der Economy-Klasse, die Abgabe von Lunchboxen durch einen ansprechenden Plateau-Service ersetzt worden. Im vergangenen Sommer wurden neue, besonders bequeme Liegesitze für die Erste Klasse auf unseren Langstrecken in Auftrag gegeben. Mit diesen luxuriösen, Slumberettes genannten Sitzen wird vom April 1983 an die Erste Klasse aller DC-10 und Boeing 747 ausgerüstet sein. Seit März 1982 können auch unsere Economy-Passagiere selbst auf Kurzstrecken die Sitzwahl schon beim Kauf des Flugbillettes treffen. Auch im Berichtsjahr hat die Swissair die Aufteilung ihres Sitzangebotes in ihren Flugzeugen in nur zwei Klassen beibehalten.

Ende 1982 war die Swissair im Ausland in 200 Städten von insgesamt 74 Ländern mit Verkaufsbüros vertreten. In Thessaloniki (Griechenland) und Harare (Zimbabwe) haben wir Vertretungen und in Vancouver (Kanada) sowie in Phoenix und San Diego (beide USA) Verkaufsstellen eröffnet. Die Ausrüstung unserer Vertretungen im In- und Ausland mit Geräten der elektronischen Datenverarbeitung nahm auch im Berichtsjahr ihren Fortgang. An das System für Passagierreservierungen (PARS) sind heute 150 Verkaufsbüros (1981 waren es 140) und an die automatisierte Frachtreservation 80 Stationen (1981: 74) angeschlossen. Weiter sind mittlerweile in 60 Stadt- und Flughafenbüros Flugscheindrucker mit automatischem Tarifabruf vorhanden; im Vorjahr waren es deren 40.



Der Betrieb

Im Berichtsjahr konnte die Allwettertauglichkeit eines weiteren wichtigen Teils unserer Flotte nachhaltig verbessert werden. Nach intensiven technischen und operationellen Vorbereitungen sind nun auch die 15 DC-9-81-Flugzeuge der Swissair für Landungen unter den Sichtbedingungen der sogenannten ICAO-Kategorie III A zugelassen. Ähnlich wie bereits seit 1978 mit unserer ganzen DC-10-Flotte sind die Piloten der DC-9-81-Flugzeuge in der Lage, bei Pistensichtweiten von nur 200 m und einer Wolkenuntergrenze oder genauer gesagt Entscheidungshöhe von lediglich 15 m zu landen. Damit ist es der Swissair nun auch in ihrem Europa-Netz möglich geworden, auf 14 Flughäfen, welche die entsprechenden Einrichtungen am Boden besitzen, die Bedienung bei Wetterbedingungen aufrechtzuerhalten, die früher eine Annullation des Fluges oder doch eine Ausweichlandung erfordert hatten. Diese «Kategorie-III-A-Tauglichkeit» bringt also unseren Fluggästen eine Verbesserung der Regelmässigkeit.

So haben unsere DC-9-81 vom 10. Oktober bis Ende des Berichtsjahres 76 Landungen unter Katego-

rie-III-A-Bedingungen durchgeführt und damit über 6000 Passagiere trotz dichtem Nebel zum gewünschten Ort zur geplanten Zeit befördert. In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, dass die DC-10-Flugzeuge der Swissair von 1978 bis Ende 1982 insgesamt 283 «Nebellandungen» bei Kategorie-III-A-Wetterbedingungen ausgeführt und damit über 43 000 Swissair-Fluggästen Umwege und Zeitverlust erspart haben.

Am Ende des Berichtsjahres war bereits mehr als die Hälfte der Swissair-Flotte Kategorie-III-A-tauglich. Die neuen Airbus A310 und Boeing 747-357 werden ebenfalls für solche Landungen ausgerüstet sein. Diese technische Neuerung wird auch dazu beitragen, unsere bereits heute sehr gute Pünktlichkeit weiter zu steigern. 1982 erreichten 83.6% der Flüge (im Vorjahr 80.8%) ihr Ziel pünktlich oder mit weniger als 15 Minuten Verspätung.

Im Herbst wurden unsere beiden Boeing 747-257 an zwei skandinavische Gesellschaften verkauft und von diesen bis zum Eintreffen der neuen Boeing 747-357 Nr. 3 und 4 Ende 1983 zurückgemietet. Im Sommer des Berichtsjahres hat die Swissair für mehrere Monate eine DC-9-81 an Air Afrique und eine DC-9-32 an Spantax vermietet. Die 15. Einheit des Typs DC-9-81 ist nun im Ferienverkehr bei unserer Tochtergesellschaft Balair eingesetzt.

1982 führte der technische Betrieb der Swissair für Kunden, Partnerfluggesellschaften und für eigene Bedürfnisse an 13 DC-10 und 3 DC-9 Grossüberholungen durch. Übernahme- und Ergänzungsarbeiten wurden an den beiden DC-10-30 ER und an 3 neuen DC-9-81 ausgeführt; 15 DC-10 und 7 DC-9 durchliefen ein umfassendes Modernisierungsprogramm, welches unter anderem eine namhafte Senkung im Treibstoffverbrauch bewirkt. Unsere Motorenwerkstatt führte an rund 200 Triebwerken Überholungen und Reparaturen durch.

Um eine möglichst gleichmässige Auslastung in unserem technischen Betrieb zu erreichen und auch um höhere Einnahmen zu erzielen, wurde im Berichtsjahr die Akquisition von Drittaufträgen intensiviert. Diesen Bemühungen war Erfolg beschieden.

Auf dem Flughafen Zürich konnte im Herbst 1982 die erste Etappe der Vorfelderweiterung abgeschlossen werden. Dies war Voraussetzung für den anschliessenden Baubeginn des neuen Fingerdocks beim Terminal A. Das für 13 Grossraumflugzeuge oder 18 Flugzeuge der Grössenordnung DC-9 ausgelegte neue Fingerdock soll Ende 1985 dem Betrieb übergeben werden.

Gleichfalls in Zürich-Kloten wurden Standortstudien für eine

Die Swissair-Flotte (Stand Ende 1982)

Flugzeugtyp	Anzahl Flugzeuge	Bestellte Flugzeuge (Ablieferungsjahre)	Max. Startgewicht kg	Standard-Nutzlast kg	Passagiere Erste/Economy-Klasse	Reichweite mit Standard-Nutzlast km
Boeing 747-257	2	-	351 500	51 580	40 / 321	7 700
Boeing 747-357	-	5* (83-85)	371 950	53 200	38 / 340	8 500
DC-10-30	11	-	251 700	34 900	22 / 207	7 700
DC-10-30 ER	2	-	263 100	33 100	22 / 207	9 100
DC-8-62	4	-	152 000	19 800	20 / 132	7 500
A310	-	10 (83-87)	132 000	26 900	22 / 190	2 300
DC-9-81	14	-	63 500	16 080	12 / 122	1 200
DC-9-51	12	-	54 900	13 320	12 / 108	1 100
DC-9-33F	1	-	49 000	17 500	**	800
DC-9-32	5	-	49 000	10 800	12 / 83	1 500

* zwei Flugzeuge werden in der Combi-Version abgeliefert, Passagiere: 38/226 + 6 Paletten für Fracht
** Frachtflugzeug

Erweiterung der Frachtabfertigung aufgenommen. Die vorgesehene Kapazitätserweiterung für die kommenden Jahre ergibt sich aus dem Einsatz allgemein grösserer Flugzeuge, welche eine bedeutend höhere Frachtzuladung erlauben. Termingemäss erfolgte auch der Beginn des neuen Operationszentrums für die Leitung unseres Flugbetriebes.

Im Frühjahr 1982 hat der Regierungsrat des Kantons Genf beschlossen, Studien über die Erweiterung der Passagierabfertigungsanlagen auf dem Flughafen Genf-Cointrin aufzunehmen. Unter Beizug der Swissair soll bis Mitte 1983 ein Vorprojekt ausgearbeitet werden. Im Frachtbereich konnte ein Erweiterungsprojekt erfolgreich abgeschlossen werden. Damit sind unsere Kapazitätsbedürfnisse bis zirka 1987 gedeckt. Mitte 1983 wird jedoch bereits mit dem Neubau einer Frachthalle begonnen, welche 1987 in Betrieb genommen werden soll. Für beide Projekte hat die Swissair eigene Abfertigungseinrichtungen zur Verfügung zu stellen.

Ebenfalls in Genf wurde die Erweiterung des Cateringgebäudes eingeleitet. Anfang 1983 konnte bereits mit dem Ausbau begonnen werden. Durch eine anschliessende Produktionsverlagerung von Zürich nach Genf lässt sich der geplante Neubau des Cateringbetriebes auf dem Flughafen Zürich zeitlich hinausschieben.





Unsere Mitarbeiter

Die Swissair zählte Ende 1982 15 746 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im In- und Ausland, 252 mehr als Ende 1981. Dieser Personalaufbau war durch die Zunahme der Produktion bedingt, welche im Berichtsjahr 5 % betrug. Die Abgangsrate ist 1982 leicht gesunken und lag im Jahresdurchschnitt bei 7.4% (1981: 8.6%). Um die Abgänge zu ersetzen und den Zusatzbedarf zu decken, waren im letzten Jahr 1 213 Anstellungen (in der Schweiz 961) vorzunehmen. 111 junge Leute, die nach abgeschlossener Lehre bei der Swissair zu verbleiben wünschten, erhielten bei uns einen Arbeitsplatz.

Im August und im Oktober 1982 orientierte die Swissair die Personalverbände eingehend über den Gang der Geschäfte. Die eigentlichen Salärverhandlungen wurden dann wie üblich Ende des Jahres geführt. Drei teilweise zähe, aber immer sehr fair verlaufene Verhandlungsrunden führten zu einer Einigung über die Salärerhöhungen für das Jahr 1983, die von allen Beteiligten akzeptiert werden konnte. Es ist erfreulich, dass dieses Ergebnis zusammen mit den Personalverbänden erzielt werden konnte, denn zum ersten Mal bei der Swissair wurde auch für die Anpassung an die Teuerung ein differenziertes Vorgehen gewählt.

Die hohe Zahl der im Berichtsjahr eingereichten Personalvorschläge zur Steigerung der Erträge und zur Einsparung von Kosten zeigt das grosse Interesse aller Mitarbeiter im In- und Ausland an einer gedeihlichen Entwicklung der Swissair.

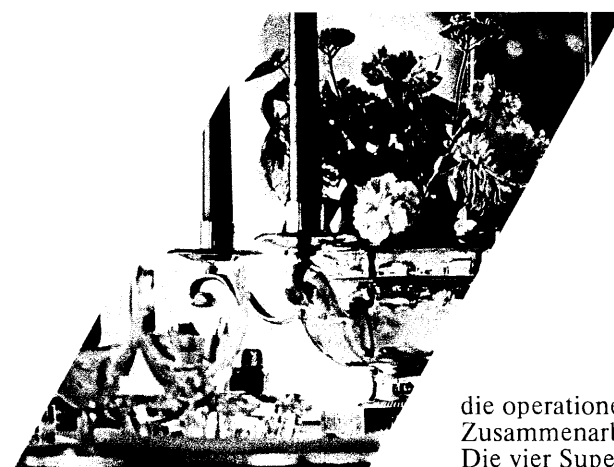
Auch im vergangenen Jahr wurden zur Förderung einer leistungs- und partnerschaftlich orientierten Zusammenarbeit die dreitägigen Mitarbeiterführungsseminare für unser unteres und oberes Kader, einschliesslich Mitglieder der Direktion, fortgesetzt. Unser Kader hatte Gelegenheit, sich in solchen Seminaren mit praxisbezogener Kommunikations- und Führungsschulung auseinanderzusetzen.

Auf den 1. Mai 1982 hat die Direktion der Swissair verschiedene Änderungen erfahren: Robert Staubli, bisher Stellvertretender Direktionspräsident und Leiter des Bereichs Technik und Operation, hat das Direktionspräsidium von Armin Baltensweiler übernommen, das dieser während 10 Jahren innegehabt hatte. Auf das gleiche Datum übernahm Generaldirektor Bertrand Jaquiéry zusätzlich zur Führung des Bereichs Verkauf und Bodenbetriebe die Funktion des Stellvertretenden Direktionspräsidenten von Robert Staubli. Rolf Krähenbühl leitet seit dem 1. Mai den Bereich Technik und Operation. Der Verwaltungsrat ernannte ihn zum Generaldirektor.

Von Herrn Krähenbühl übernahm Flugkapitän Willy Walser am 1. Mai das Departement Personal und Organisation. Nachfolger von Herrn Walser als Chef des Departementes Operation wurde Flugkapitän Paul Frei, unter gleichzeitiger Beförderung zum Direktor.

Wegen Erreichens der Altersgrenze ist Generaldirektor Hellmuth Scherrer, Chef des Bereichs Marketing, auf Ende des Berichtsjahres in den Ruhestand getreten. Herr Scherrer hat seine Tätigkeit bei der Swissair 1946 in einem unserer Luftreisebüros begonnen. Seine grosse fachliche Begabung zeigte sich bald, und er stieg in raschen Schritten zum Verkaufschef der Swissair auf. 1974 wurde er zum Direktor des Departementes Produktgestaltung und Verkaufspolitik und zwei Jahre später zum Generaldirektor und Mitglied der Geschäftsleitung ernannt. In dieser wichtigen Position hat er die kommerziellen Belange der Gesellschaft entscheidend mitgeprägt. Der Verwaltungsrat dankt Hellmuth Scherrer für seine langjährigen Dienste.

Im Zusammenhang mit der Pensionierung von Herrn Scherrer sind auf den 1.1.1983 die Bereiche «Marketing» und «Verkauf und Bodenbetriebe» in einem erweiterten Bereich «Marketing», unter der Führung von Bertrand Jaquiéry, welcher Stellvertreter des Direktionspräsidenten bleibt, zusammengefasst worden.



Tochtergesellschaften und Beteiligungen

Die drei Tochtergesellschaften der Swissair erstellen als Aktiengesellschaften jeweils selber Jahresberichte an ihre Aktionäre. Wir beschränken uns hier auf einige Hinweise, wobei zu beachten ist, dass sich die finanziellen Ergebnisse des Geschäftsjahres 1982 bei der Swissair erst in der Rechnung des Jahres 1983 auswirken.

Balair

Die Ertragslage der Balair hat sich gegenüber dem Vorjahr wesentlich verbessert. Obschon der Umsatz zurückging, gelang es mit Sparmassnahmen und dem Ausbau des Kurzstreckenverkehrs wieder in die Gewinnzone zurückzukehren. Neben der Absicherung des Währungsrisikos war die Redimensionierung der Langstreckenflotte, wodurch der defizitäre Langstreckenverkehr reduziert wurde, von entscheidender Bedeutung.

Nach dem Ausscheiden der DC-8-62 Ende 1981 und dem Verkauf der DC-6 standen bei der Balair im Berichtsjahr je eine DC-10-30, DC-8-63, DC-9-81 (von der Swissair bis 1987 vermietet), DC-9-34 und DC-9-32 im Einsatz.

Diese Flotte leistete insgesamt 12 411 Flugstunden. Dabei wurden 66 000 Passagiere im Langstreckenverkehr und 160 000 Passagiere im Kurzstreckenverkehr transportiert.

Neben den günstigeren Treibstoffkosten haben die Sparmassnahmen zu einer namhaften Senkung der Produktionskosten geführt. Der Personalbestand sank ohne Entlassungen von 409 auf 375 Positionen. Zum positiven Jahresabschluss haben auch die Nebenleistungen beigetragen.

CTA

Der Zusammenarbeitsvertrag Swissair/CTA von 1981 ist Ende 1982 noch mit einem zusätzlichen Statut über

die operationelle und technische Zusammenarbeit erweitert worden. Die vier Super Caravelle SE-210/10R der CTA werden in Bordeaux bei der Herstellerfirma überholt, während die Pratt & Whitney-Triebwerke nun bei der Swissair revidiert werden.

Die CTA beschränkt sich weiterhin auf den Kurzstreckenverkehr. Sie flog 1982 für schweizerische Reiseveranstalter nach rund 40 Destinationen und war hier einem unvermindert scharfen Konkurrenzkampf auf dem Chartermarkt ausgesetzt.

Durch eine Straffung der Flotte – Einsatz von nur vier Einheiten während des ganzen Jahres – entstand eine erwünschte Produktionsverminderung. Unterstützt durch verschiedene Massnahmen zur Kostensenkung verbesserte das die Ertragslage gegenüber dem Vorjahr.

Der 1982 erzielte Gewinn übersteigt die Erwartungen und erlaubt, den Verlustvortrag der ersten Jahre vollständig zu eliminieren.

Grosse Verkaufserfolge wurden wiederum mit den Executive-Flügen erzielt. Besonders die Super-Caravelle-Version mit ausschliesslicher Erstklass-Bestuhlung erfreute sich bei der Schweizer Industrie einer grossen Nachfrage.

Im Bereich der Nebenleistungen wurde unter anderem auch das Flugzeug Gulfstream 1 des Bundesamtes für Zivilluftfahrt für die Wartung dem Technischen Dienst der CTA anvertraut.

Swissair Beteiligungen AG

Ausser den Fluggesellschaften Balair und CTA sind alle Beteiligungen der Swissair in der Swissair Beteiligungen AG zusammengefasst. In deren Bestand (vergleiche Liste auf Seite 34) sind einige Änderungen eingetreten. Es wurden kleinere Beteiligungen abgestossen, die im Laufe der Zeit ihre Bedeutung verloren hatten, darunter Anteile an der Hotel Intercontinental Genève S.A. und der San Bernardino S.A. Impianti Turistici. Neu hinzugekommen ist die Meier & Wirz AG, Zürich. Diese alteingesessene Ingenieurfirma ist auf den Gebieten Heizung, Klima, Sanitär und Brand-

schutz tätig und rundet den Unternehmensbereich der Avireal AG ab. Entsprechend den Möglichkeiten und Absichten der Swissair Beteiligungen AG, Hotels in erster Linie zu führen, sich an deren Kapitalausstattung aber möglichst wenig zu beteiligen, sind sodann Eigentumsanteile an der S.A. des Hôtels Président veräussert worden.

Die Swissair Beteiligungen AG hat einen Teil der ihr von der Swissair gewährten Darlehen in Aktienkapital umgewandelt. Dieses beträgt neu 100 Millionen Franken. Es bleibt für die Alleinaktionärin in Anbetracht des noch bescheidenen Reingewinns vorderhand ohne Ertrag. Dagegen wurde das von der Swissair zur Verfügung gestellte Darlehen marktkonform verzinst.

Erfolgsrechnung und Bilanz der Swissair Beteiligungen AG sind auf Seite 33 dargestellt. Dazu ergeben sich die folgenden Bemerkungen:

Es sind in erster Linie die beiden vorläufig ertragslosen Immobilieninvestitionen in das Hotel Drake (New York) und das Hilton Center (Wien) – sie machen 44 % des Buchwertes aller Beteiligungen aus –, welche die Rechnung negativ beeinflussen.

Die 1982 eingegangenen Dividenden erträge sind höher als 1981, die Zinserträge tiefer. Die Gesamterträge halten sich ungefähr auf Vorjahreshöhe.

Die Gesamtkosten vor Abschreibungen und Rückstellungen haben um rund 1 Million Franken abgenommen. Tiefere Finanzkosten als Folge der Aktienkapitalerhöhung der Swissair Beteiligungen AG sind der Hauptgrund dafür. Der Ausbau der Organisation brachte höhere Personalkosten mit sich.

Die Schliessung des Swissair-Restaurants Chicago erforderte eine Rückstellung von 2 Millionen Franken.

Ins Gewicht fallende Beteiligungen an Kapitalerhöhungen betrafen Hiro-Swissair (Wien) und Polygon Insurance Company (Guernsey).

Zum Geschäftsverlauf des Jahres 1982 in den einzelnen bedeutenderen

Tätigkeitsbereichen seien die folgenden Berichte erstattet:

Die *Swissair Nestlé Hotel AG* führt als Managementgesellschaft im Auftrag der Eigentümer die Häuser der *Swissôtel-Kette*. Sie hat insgesamt ein gutes Resultat erzielt. Das Hotel *Drake* bereitet aber weiterhin Sorgen. Die amerikanische Wirtschaftsflaute schlägt sich im besonderen auch in gedrückten Belegungszahlen der *New Yorker Hotels* nieder. Dagegen hat das «Président» in Genf ein ausgezeichnetes Resultat erbracht, ebenfalls das «International» in Zürich.

Die *Penta Hotels N.V.* mit den ihr angeschlossenen 15 Hotels konnte sich im Laufe des Jahres weiter konsolidieren. Für 1982 wird erstmals eine Dividende ausgerichtet.

Die *Prohotel AG* führte die ihr anvertrauten Restaurant- und Cateringbetriebe mit insgesamt positivem Resultat. Das *Swissair-Restaurant «Le Château»* (Chicago) musste jedoch mit dem erwähnten Verlust aufgegeben werden. Es bleibt in unserem Eigentum, wird aber unter anderem Konzept von einem amerikanischen Partner weitergeführt.

Die *Interconvention, Congress and Convention Services Ltd.* kann über einen erfolgreichen Geschäftsgang berichten, und zwar sowohl in der Kongressorganisation als auch im Ausbau des Hotelreservations-systems. Diesem sind jetzt 510 Betriebe angeschlossen, darunter nun auch solche in Südamerika, im Mittleren Osten und in der Volksrepublik China.

Das Immobilien- und Ingenieurunternehmen *Avireal AG* erbrachte auch in seinem 10. Jahr ein gutes Resultat. Dasselbe gilt für die neu hinzugekommene *Meier & Wirz AG*. Die guten Ergebnisse der *Trägergesellschaften des Hilton Center in Wien* erlauben dieser Gesellschaft, Verluste aus früheren Jahren weitgehend abzutragen.

Die *Swissair Photo und Vermessungen AG* erzielte einen kleinen Gewinn, obwohl sie mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Ein konjunkturell bedingter Einbruch beim Photoverkauf konnte in anderen Gebieten teilweise ausgeglichen wer-

den. Ein grosser im Berichtsjahr aus dem Ausland eingegangener Auftrag wird 1983 ertragswirksam.

Die *Swissair Treuhand AG* hatte sich mit einem unbefriedigenden Geschäftsgang abzufinden. Bei zunächst unverändertem Personalbestand nahm der vordem starke Zweig der Sonderaufträge drastisch ab.

Obwohl der Reisemarkt 1982 im In- und Ausland schwierig war (abnehmende Nachfrage und Preiskampf), konnte sich die *Reisebüro Kuoni AG* dank flexiblem Geschäftsgangem erneut gut behaupten. Der erwirtschaftete Erfolg lässt eine unveränderte Dividende erwarten.

Der Luftfahrtversicherer *Polygon Ltd.* mit den Hauptaktionären *Swissair Beteiligungen AG*, *KLM* und *SAS* hat seine Tätigkeit weiter ausgebaut und kann erneut einen sehr erfreulichen Geschäftserfolg ausweisen.

Swissair Beteiligungen AG, Basel

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1982

Kosten	1982 Fr.	1981 Fr.	Erträge	1982 Fr.	1981 Fr.
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten	235 734	247 741	Dividenden	3 629 117	2 869 895
Personalkosten	1 174 594	748 562	Zinserträge	2 229 484	3 353 937
Finanzkosten	3 991 881	5 402 165	Übrige Erträge	2 809 076	2 286 782
Total Kosten vor Abschreibungen und Rückstellungen	5 402 209	6 398 468	Total Erträge	8 667 677	8 510 614
			1982 Fr.	1981 Fr.	
			Total Erträge	8 667 677	8 510 614
			Total Kosten vor Abschreibungen und Rückstellungen	5 402 209	6 398 468
			Bruttoergebnis	3 265 468	2 112 146
			Abschreibungen und Rückstellungen	2 965 873	2 060 915
			Reingewinn des Jahres	299 595	51 231

Bilanz per 31. Dezember 1982 (vor Gewinnverteilung)

Aktiven	31.12.1982 Fr.	31.12.1981 Fr.	Passiven	31.12.82 Fr.	31.12.1981 Fr.
Anlagevermögen			Eigenkapital		
Beteiligungen	128 385 008	126 517 016	Aktienkapital	100 000 000	75 000 000
Darlehen an Beteiligungsgesellschaften	23 333 776	33 413 523	Reserven	9 000	6 000
Mobilien und Büro-maschinen	11 520	-			
	(151 730 304)	(159 930 539)		(100 009 000)	(75 006 000)
Umlaufvermögen			Fremdkapital		
Flüssige Mittel	74 486	42 988	Darlehen von Swissair	29 300 000	45 907 210
Debitoren und transitorische Aktiven	1 664 657	2 522 740	Übrige Darlehen	22 470 000	41 300 000
	(1 739 143)	(2 565 728)	Kreditoren und transitorische Passiven	281 931	1 067 136
Emissionsabgabe	1 022 000	918 000		(52 051 931)	(88 274 346)
			Delkredere und andere Rückstellungen	2 020 000	20 000
			Unternehmungsgewinn		
			Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	1 109 211	62 690
			Reingewinn des Jahres	299 595	51 231
				(410 516)	(113 921)
Bilanzsumme	154 491 447	163 414 267	Bilanzsumme	154 491 447	163 414 267

Eventualverpflichtungen: Nicht einbezahlte Gesellschaftsanteile und Garantieverpflichtungen zugunsten von Tochtergesellschaften: Fr. 7 581 312 Franken.



Gesellschaft	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten	Anteil in %
Liste der Beteiligungen der Swissair per 31.12.1982		
Balair AG, Basel	sFr. 48 000	57
CTA, Compagnie de Transport Aérien, Meyrin	sFr. 10 500	57
Swissair Beteiligungen AG, Basel	sFr. 100 000	100
Liste der Beteiligungen der Swissair Beteiligungen AG per 31.12.1982		
Airest Restaurant- und Hotelbetriebsgesellschaft mbH., Wien	öS 5 000	50
Albergo Brocco e Posta SA, San Bernardino	sFr. 1 560	28
Am Stadtpark Unternehmensbeteiligungsgesellschaft mbH., Wien	öS 32 000	90
Avireal AG, Kloten	sFr. 1 200	75
Bowers Company Inc., Panama (Swissair Restaurant, Kairo)	US\$ 959	13
Buenos Aires Catering SA, Buenos Aires	ARP 2 544 000	35
Cresta Ferien AG, Obersaxen	sFr. 200	66
Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) Zürich-Flughafen	sFr. 50 000	1.3
Heliswiss Schweiz. Helikopter AG, Belp	sFr. 3 900	6.4
Hiro-Swissair Immobilienverwertungsgesellschaft mbH., Wien	öS 168 000	93.3
Hoch-Ybrig AG, Unteriberg	sFr. 25 000	2
Hotel Atlantis AG, Zürich	sFr. 15 000	3.2
Hotel International AG, Zürich	sFr. 20 000	37.2
Interconvention Congress and Convention Services Ltd., Kloten	sFr. 200	100
Jacky Maeder Immobilien AG, Basel	sFr. 2 000	28
Jacky Maeder Luftfracht AG, Basel	sFr. 2 000	27.6
Meier & Wirz AG, Zürich	sFr. 500	100
Penta Hotels N.V., Amsterdam	hfl. 33 485	16.9
Penta Hotels (France) S.A., Paris	fFr. 29 000	5.8
Penta Hotels (Switzerland), Genf	sFr. 15 000	24.5
Polygon Insurance Company Ltd., St. Peter Port, Guernsey	UK£ 1 700	33.3
Popularis Tours, Bern	sFr. 3 000	6.6
Prohotel AG, Kloten	sFr. 1 650	91.2
Prohotel Wäscherei AG, Kloten	sFr. 500	27.6
Reisebüro Kuoni AG, Zürich		
(Stimmrecht: 26.4%)	sFr. 10 000	50.2
S.A. des Hôtels Président, Genf		
(Stimmrecht: 50%)	sFr. 5 000	40
SNH Immobilien AG, Hergiswil		
(Hotel Drake, New York)	sFr. 25 000	100
Swissair Nestlé Hotel AG, Kloten	sFr. 1 500	51
Swissair Photo und Vermessungen AG, Zürich	sFr. 2 000	100
Swissair Treuhand AG, Zürich	sFr. 500	100
Swiss Egyptian Restaurant Corporation (SERCO), Kairo	EG£ 943	3.2
Swissôtel and Swisswirest Inc., Chicago	US\$ 900	100
Swissôtel New York Inc., New York	US\$ 100	100
Uto Grundstücke AG, Zürich	sFr. 100	100
Uto-Ring AG, Zürich	sFr. 1 000	10
Diverse kleine Beteiligungen		

geschiedenen Fritz Gugelmann zu seinem neuen Präsidenten und Dr. F. Emmanuel Iselin in den Ausschuss des Verwaltungsrates gewählt.

Verwaltungsrat

Die Generalversammlung vom 30. April 1982 hat Max Kühne, Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, als Nachfolger des ausgeschiedenen Walter Frey in den Verwaltungsrat gewählt.

Am gleichen Datum hat der Verwaltungsrat Armin Baltensweiler, bisher Delegierter des Verwaltungsrates und Direktionspräsident der Swissair, als Nachfolger des altershalber aus-

Mit dem Datum der Generalversammlung 1983 läuft die Amtsdauer folgender Herren ab:

Armin Baltensweiler, Dr. Claude Barbey, Prof. Max Berchtold, Philippe Bordier, Dr. Jean-Claude Gisling, Rainer E. Gut, Dr. F. Emmanuel Iselin, Dr. E. Luk Keller, Dr. Marc Moret, Thomas Schmidheiny, Heiner P. Schulthess, Robert Studer, Rudolf Suter, Jacques Turrettini und Robert Zoelly. Gemäss Art. 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

Verwaltungsrat
(Stand 31. Dezember 1982)

Präsident

Armin Baltensweiler,
Herrliberg (ZH)

Vizepräsidenten

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

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

Mitglieder

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

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

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

Philippe Bordier,
Privatbanquier, Corsier (GE)

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

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

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

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

Eric Handschin,
Industrieller, Liestal (BL)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rudolf Suter,
alt Nationalrat, Zürich

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

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

* Dr. Edmund Wyss,
Regierungsrat, Basel

Robert Zoelly,
Industrieller, Küssnacht (ZH)

**Ausschuss
des Verwaltungsrates**

Armin Baltensweiler,
Präsident

Dr. Claude Barbey,
Vizepräsident

Rudolf Bieri,
Vizepräsident

Prof. Max Berchtold

Eric Handschin

Dr. Alois Hürlimann

Dr. F. Emmanuel Iselin

Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft,
Zürich

Direktion

Robert Staubli,
Direktionspräsident

Generaldirektoren

Bertrand Jaquiéry,
Stellv. Direktionspräsident
Verkauf und Bodenbetriebe
(seit 1.1.1983 Marketing)

Dr. Martin Junger,
Planung und Finanzen

Rolf Krähenbühl,
Technik und Operation

Hellmuth Scherrer,
Marketing
(bis 31.12.1982)

Direktoren

Alfons Bernhardsgrütter,
Planungsdienst

Heinz Büchi,
Datenverarbeitung

Claude Christe,
Produktgestaltung und Verkaufspolitik

André Clemmer,
Verkauf und Bodenbetriebe Schweiz

Paul Frei,
Operation

Heinz Galli,
Produktplanung

Erich Geitlinger,
Finanzen

Konrad Lindenmann,
Sonderaufgaben
und Kooperationsprojekte

Otto Loepfe,
Technik

Dr. Hugo Mayr,
Delegierter des Direktionspräsidenten

Peter Oes,
Verkauf und Bodenbetriebe Ausland

Willy Walser,
Personal und Organisation

Generalsekretär

Prof. Dr. Bernhard Staehelin

Regionalvertretungen

Schweiz

Direktion für Basel:
Theodor Bregger

Kommerzielle Direktion für die
Westschweiz:
Raymond Mottier

Kommerzielle Direktion
Deutschschweiz/Tessin: Peter Graf

Ausland

Europa West: Max Keller

Europa Nord: Walter Speck

Europa Süd: Kurt Schmid

Europa Ost: Werner Seiler

Nordamerika: Reynold Schwab

Lateinamerika: Rudolf Müller

Mittlerer Osten: Fred Notter

Ferner Osten: August Weber

Afrika West: Robert Eglauf

Afrika Süd: Franz Fraefel

Swissair Beteiligungen AG

Hans Schneider,
Präsident des Verwaltungsrates

Peter Nydegger,
Direktionsvorsitzender

Briefadresse:
Swissair, CH-8058 Zürich

Printed in Switzerland
April 1983

Satz und Druck:
NZZ Fretz AG

Gestaltung und Fotos:
Swissair Grafik

