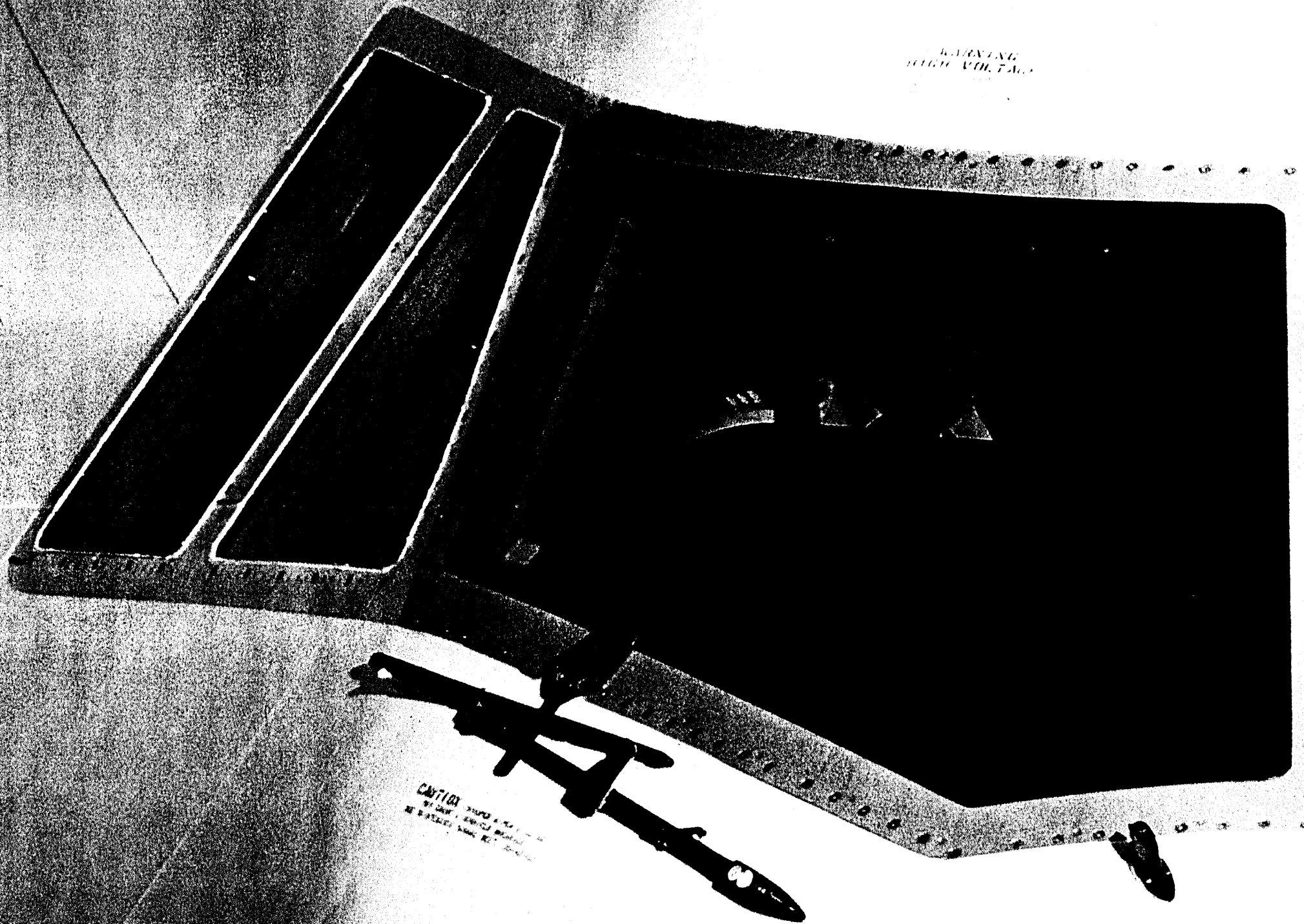


swissair 
1984

WARNING
READ INSTRUCTIONS
BEFORE USING



CAUTION
DO NOT TOUCH THE
INSIDE OF THE FOLDER
OR THE PAGES WHEN THE
FOLDER IS OPEN

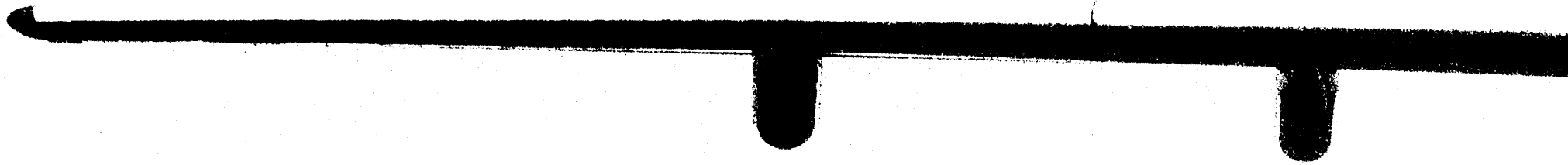
Jahresbericht 1984 der Swissair

Bericht des Verwaltungsrates
der Swissair,
Schweizerische Luftverkehr-
Aktiengesellschaft
über das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 1984

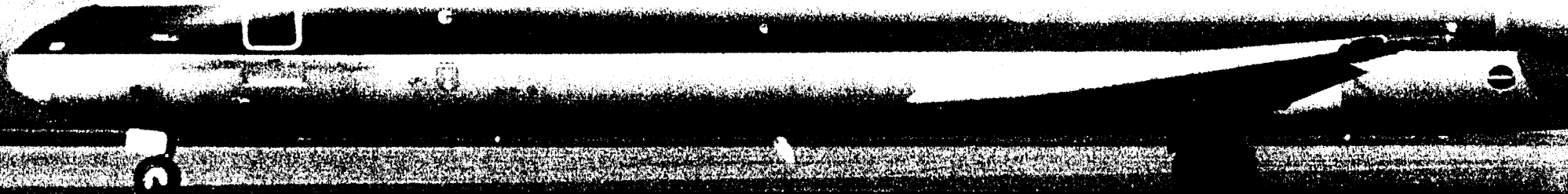
Inhalt

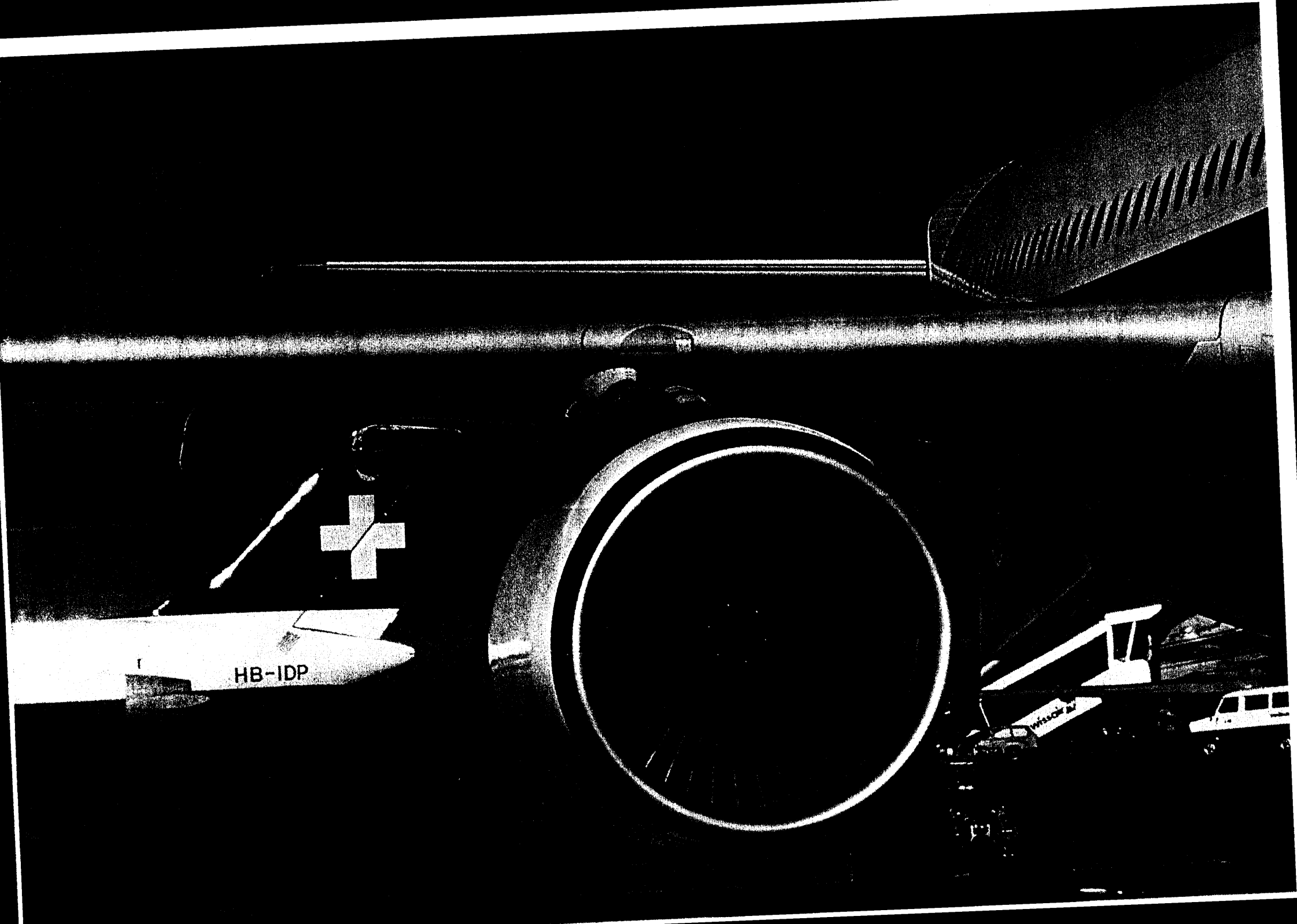
- 6 Sehr geehrte Aktionäre
- 7 Anträge an die Generalver-
sammlung
- 10 Erfolgsrechnung
- 11 Erläuterungen zur Erfolgs-
rechnung
- 14 Bilanz
- 15 Erläuterungen zur Bilanz
- 17 Bericht der Kontrollstelle
- 20 Vergleichszahlen der letzten
10 Jahre
- 21 Die Swissair im Wettbewerb
- 24 Der Betrieb
- 26 Die Swissair und die Umwelt
- 28 Unsere Mitarbeiter
- 29 Tochtergesellschaften und
Beteiligungen
- 34 Verwaltungsrat





swissair

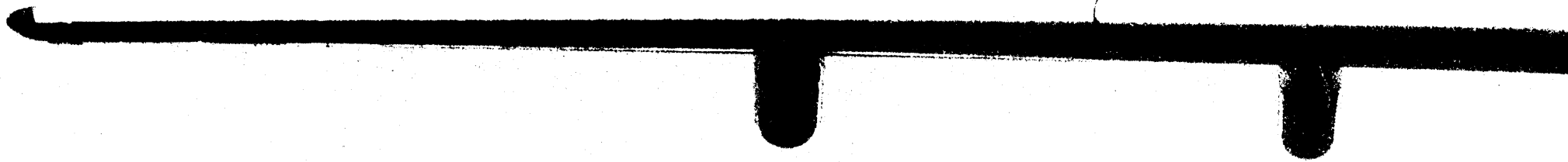




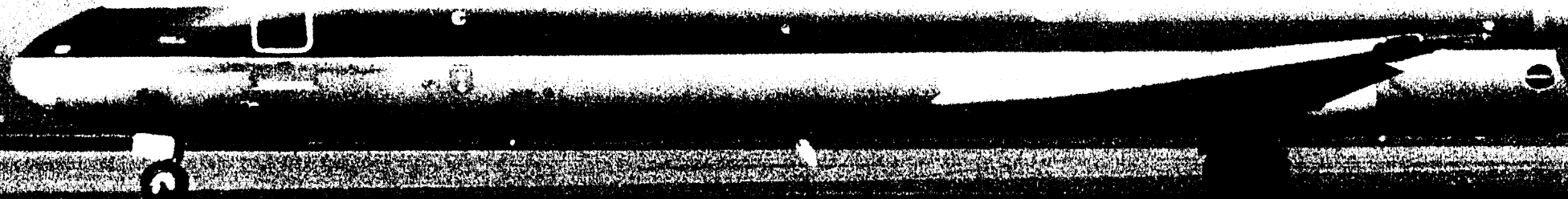
HB-IDP



WISDOM



swissair



Sehr geehrte Aktionäre

Das Jahr 1984 im Überblick

Erfolgsrechnung (in 1000 Franken)	1984	Änderung in %	1983
Erträge	4 011 906	+ 8.6	3 694 157
Kosten ohne Abschreibungen	3 653 166	+ 8.6	3 362 877
Bruttoergebnis	358 740	+ 8.3	331 280
Abschreibungen	298 000	+ 8.4	275 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	60 740	+ 7.9	56 280
Dividende pro Aktie	35 Fr.*		35 Fr.

* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Verkehrsleistungen

Anzahl kommerzieller Flüge	67 621	- 3.4	70 006
Angebotene tkm (in 1000)	2 941 787	+ 5.3	2 794 579
Ausgelastete tkm (in 1000)	1 875 237	+ 5.3	1 781 656
davon Passagier-tkm	1 194 345	- 0.4	1 199 089
Fracht-tkm	634 093	+ 17.3	540 423
Post-tkm	46 799	+ 11.0	42 144
Beförderte Etappenpassagiere	7 074 131	- 1.4	7 177 407
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	63.9%		63.8%
Sitzplatzauslastung	62.7%		63.7%

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

Nach einigen Jahren der Rezession und der Stagnation ist 1984 in den wichtigen Industrienationen eine spürbare wirtschaftliche Erholung eingetreten. Von dieser Entwicklung profitierte auch der Luftverkehr; seine Zuwachsraten hoben sich im Berichtsjahr von den in den Vorjahren erreichten deutlich ab. Im Fracht- und Postverkehr setzte sogar ein eigentlicher Boom ein. Aber der Passagierverkehr hat 1984 ebenfalls weltweit wieder mehr zugenommen als in den vergangenen Jahren.

Die Swissair nahm an diesem wirtschaftlichen Aufschwung teil, vor allem auf dem Gebiet der Fracht- und Postbeförderung. Beim Passagierverkehr war zwar die Ertragslage besser als im Vorjahr; die Zahl der beförderten Passagiere hat sich aber im Vergleich zu 1983 praktisch kaum verändert.

Der Flugbetrieb der Swissair liegt nun wieder in der Gewinnzone. Er war 1984 vor allem durch die Umstellung auf das Dreiklassenkonzept geprägt. Seit April führt die Swissair in allen ihren Flugzeugen eine Erste, eine Business- und eine Economy-Klasse. Planung und Ausführung dieser Umstellung erfolgten in kürzester Zeit und praktisch reibungslos. Die Mitarbeiter der Swissair haben das Konzept mit viel Begeisterung in die Praxis umgesetzt. Es kann auch in wirtschaftlicher Hinsicht als Erfolg bezeichnet werden. Bei den zum Normaltarif reisenden Passagieren konnte seit der Einführung des Dreiklassenkonzeptes eine erfreulich hohe Zunahme erzielt werden.

Erneut gut abgeschnitten haben die eng mit dem Flugbetrieb der Swissair verbundenen Drittleistun-

gen, wie Flugzeugunterhaltsarbeiten, Bodenorganisations- und Bordbuffetdienste.

Die Tochtergesellschaften Balair und CTA legen ebenfalls gute finanzielle Resultate vor. Die in der Holdinggesellschaft Swissair Beteiligungen AG zusammengefassten Gesellschaften haben sich weiter gefestigt.

Bei einer kritischen Würdigung des Jahres 1984 müssen jedoch auch unerfreuliche Aspekte erwähnt werden. Dazu gehören ein Rückgang der Anzahl der zu Spezialtarifen reisenden Passagiere, Fremdwährungseinflüsse, die unser Ergebnis erneut beeinträchtigen, die bisher erfolglosen Verkehrsrechtsverhandlungen mit den USA und Japan sowie verschiedene Zusatzaufwendungen. Die meisten dieser negativen Aspekte werden uns auch in Zukunft beschäftigen.

Das finanzielle Ergebnis der Swissair für 1984 liegt etwas höher als im Vorjahr; es darf als gutes Resultat bezeichnet werden. Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, auf das im Frühjahr 1984 erhöhte Aktienkapital wiederum eine Dividende von 35 Franken auszusütten.

Im Zuge der Flottenerneuerung wird die Swissair bis 1987 die zum Teil bereits seit 15 Jahren in unseren Diensten stehenden DC-9-32 und -51 ausmustern. Am 5. Juli 1984 hat der Verwaltungsrat deshalb entschieden, acht Flugzeuge des neuen Typs Fokker 100 und zu den bereits vorhandenen und bewährten 14 DC-9-81 vier zusätzliche Einheiten zu bestellen. Bei beiden Flugzeugtypen wurden Optionen für weitere Einheiten genommen.



Fokker 100

Die F100 ist für den Einsatz in Europa vorgesehen und wird in der Swissair-Version 84 Plätze aufweisen. Mit dieser Bestellung passt sich die Swissair einer Entwicklung des Verkehrsaufkommens an, das nach verschiedenen Anzeichen für einige Flüge in Europa etwas weniger wächst als bisher. Die neuen Einheiten unserer Kurzstreckenflotte werden die Umwelt mit weniger Lärm belasten als die DC-9-32 und DC-9-51. Nach deren Ausscheiden wird die gesamte Flotte für Landungen bei schlechten Sichtverhältnissen ausgerüstet sein.

Die Swissair sieht der Zukunft mit Zuversicht entgegen. Im Berichtsjahr wurde die finanzielle Lage des Unter-

nehmens weiter gefestigt, und mit Genugtuung darf festgestellt werden, dass bei der Swissair 1984 über 500 neue Arbeitsplätze geschaffen werden konnten. Den Mitarbeitern und Kunden spricht der Verwaltungsrat auch im Namen der Aktionäre seinen Dank aus.

Zum Geschäftsjahr 1984 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 25. April 1985 die

Anträge

1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1984 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1984 Entlastung zu erteilen;

	Fr.	Fr.
3. den Reingewinn 1984 von		60 740 000
wie folgt zu verwenden:		
- Zuweisung an die allgemeinen Reserven	6 482 850	
- Zuweisung an den Fonds zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair	2 000 000	- 8 482 850
verbleibender Reingewinn		52 257 150
Gewinnvortrag vom 1. Januar 1984		4 577 839
		56 834 989
- Dividende von brutto Fr. 35.— pro Aktie auf 1 478 816 Namen- und Inhaberaktien (Inhaberaktien gegen Coupon Nr. 48)		
		- 51 758 560
- Vortrag auf neue Rechnung		5 076 429

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, gelangt die Dividende ab 29. April 1985 zur Auszahlung:

Dividende 1984 pro Aktie	35.—
abzüglich 35 % Verrechnungssteuer	12.25
netto pro Aktie	22.75

Zürich, 13. März 1985
Im Auftrag des Verwaltungsrates

Der Präsident

A. Baltensweiler

Der Direktionspräsident

R. Staubli





Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1984 (in 1000 Franken)

Kosten

	1984	1983
Personalkosten		
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige Personalkosten	1 055 238	
Sozialversicherungen	241 536	
	1 296 774	1 219 853
Treibstoffkosten	662 009	640 998
Techn. Material- und Überholungskosten	233 748	200 813
Bodenorganisations-Fremdkosten	365 326	335 779
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial	64 099	24 718
Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	224 027	191 819
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten	16 625	11 596
Kauf, Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen	37 922	29 861
Liegenschafts- und Energiekosten	102 308	88 533
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten		
Finanzkosten	89 114	
Direkte Steuern	21 810	
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	123 134	
	234 058	236 086
Fernmeldekosten	30 683	28 232
Werbe- und diverse Verkaufskosten	60 502	51 943
Provisionskosten	325 085	302 646
Total Kosten vor Abschreibungen	3 653 166	3 362 877

Erträge

	1984	1983
Flugbetriebserträge		
Passagen	2 594 900	
Fracht	453 591	
Post	47 749	
Charter- und Sonderflüge	19 352	
	3 115 592	2 857 298
Provisions- und übrige Verkehrserträge	131 418	118 843
Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material	28 832	33 331
Erträge aus Dritteleistungen		
Technische Dienste	242 185	
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	181 651	
Bodenorganisationsdienste	134 752	
Übrige Dritteleistungen	47 851	
	606 439	542 759
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge	129 625	141 926
Total Erträge	4 011 906	3 694 157

	1984	1983
Total Erträge	4 011 906	3 694 157
Total Kosten vor Abschreibungen	3 653 166	3 362 877
Bruttoergebnis	358 740	331 280
Abschreibungen		
ordentliche	268 000	250 000
ausserordentliche	30 000	25 000
Reingewinn des Jahres	60 740	56 280

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

Zum Ergebnis

Im Mai 1984 wurde das Aktienkapital auf 568 Millionen Franken aufgestockt. Im Bestreben, eine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Dividende ausschütten zu können, mussten wir deshalb auch unser Ergebnisziel entsprechend höher ansetzen. Dieses Ziel konnte erfreu-

licherweise sogar leicht übertroffen werden. Dazu trugen insbesondere das qualitative und quantitative Verkehrswachstum sowie die erneut über Erwarten gut abschneidenden Drittleistungen bei.

Im Gegensatz zum Vorjahr führten die Fremdwährungseinflüsse, hauptsächlich infolge des gegenüber dem

Schweizerfranken um durchschnittlich 13% höher bewerteten US-Dollars, zu einer Aufblähung der in Franken ausgewiesenen Kosten und Erträge. Per Saldo wurde jedoch unser Ergebnis 1984 weniger stark beeinträchtigt als in den vorangegangenen drei Jahren.

Ertrags- und Kostenveränderungen gegenüber 1983

Ertragsveränderungen	in Millionen Franken		
Streckenenerträge			
Passagen	+ 168		
Fracht und Post	+ 82	+ 250	
Erträge aus Drittleistungen		+ 63	
Übrige Erträge		+ 4	+ 317
Kostenveränderungen			
Personalkosten		+ 77	
Mietkosten für Flugzeuge und Material		+ 39	
Technische Material- und Überholungskosten			
für die eigene Flotte	+ 13		
für Drittleistungen	+ 20	+ 33	
Bodenorganisations-Fremdkosten			
Schweiz	+ 4		
Ausland	+ 20		
Flugsicherung	+ 6	+ 30	
Provisionskosten		+ 22	
Treibstoffkosten		+ 21	
Passagier- und Frachtkosten		+ 18	
Liegenschaftskosten		+ 14	
Übrige Kosten		+ 36	+ 290
Bruttoergebnis-Zunahme			+ 27
Veränderung der Abschreibungen			
Ordentlicher Bedarf		+ 18	
Zusätzliche		+ 5	+ 23
Reinergebnis-Zunahme			+ 4

Erträge

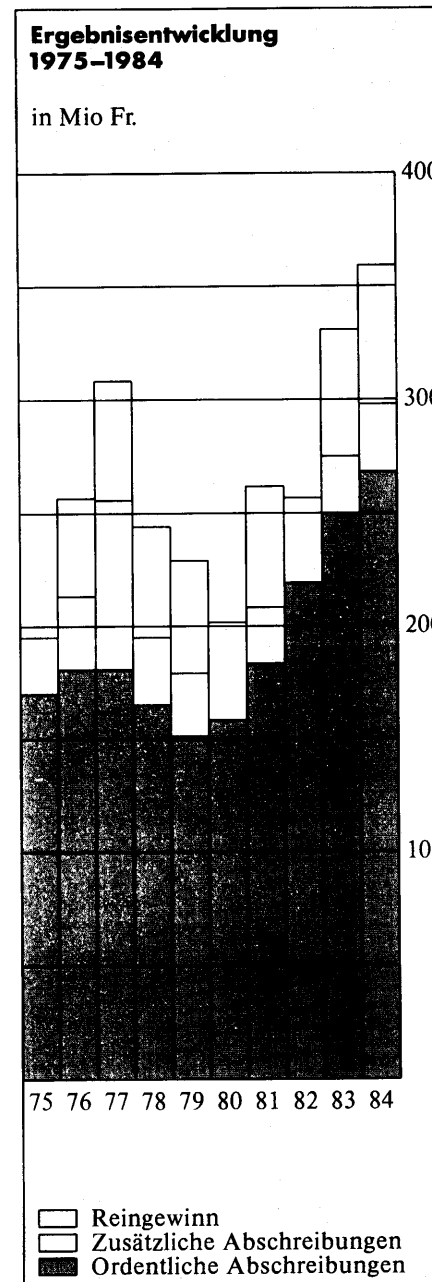
Die Zuwachsraten von Gesamterträgen und Gesamtkosten hielten sich im Vergleich zum Vorjahr mit je 8.6% die Waage.

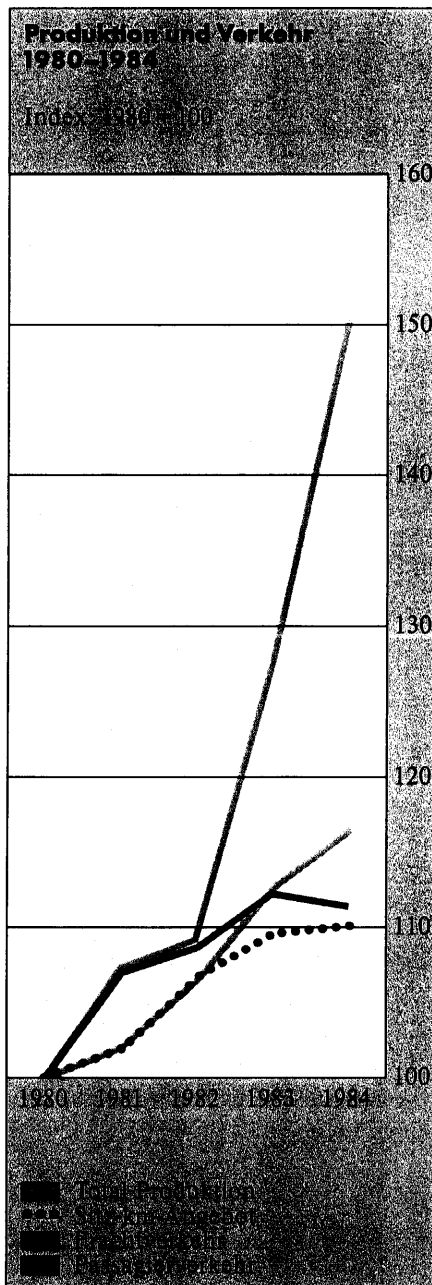
Die *Streckenenerträge* nahmen mit 9% deutlich stärker zu als der Verkehr, was nebst teuerungsbedingten Tarifanpassungen vor allem den positiven Auswirkungen des Dreiklassenkonzeptes sowie den erwähnten Fremdwährungseinflüssen zuzuschreiben ist. Die Entwicklung in den einzelnen Verkehrsgebieten ist aus der Zusammenstellung auf der folgenden Seite ersichtlich und wird im Kapitel «Die Swissair im Wettbewerb» näher erläutert.

Die *Einnahmen aus Charter- und Sonderflügen* konnten dank optimaler Ausnutzung von nicht im Linienverkehr benötigter Flugzeugkapazität beträchtlich gesteigert werden.

Demgegenüber wurde fremden Fluggesellschaften weniger Kapazität zur Verfügung gestellt als im Vorjahr, was eine Abnahme der Erträge aus *Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material* zur Folge hatte.

Die überdurchschnittliche Zunahme der *Provisions- und übrigen Verkehrserträge* entstammt den ergän-





Entwicklung nach Verkehrsgebieten

Gebiete	Strecken- erträge 1984		Veränderung gegenüber 1983		Verkehrs- veränderung in %
	in Mio Fr.	in %	in Mio Fr.	in %	
Europa	1 033	33	+ 76	+ 7.9	+ 3.3
Nordatlantik	693	23	+ 72	+ 11.6	+ 8.2
Südatlantik	102	3	± 0	- 0.5	- 10.5
Mittlerer Osten	419	14	+ 34	+ 8.9	+ 3.0
Ferner Osten	444	14	+ 38	+ 9.3	+ 4.1
Afrika	405	13	+ 30	+ 7.9	+ 5.6
Ganzes Netz	3 096	100	+ 250	+ 8.8	+ 4.7

zenden Dienstleistungen für unsere Frachtkunden.

Durchwegs erfreulich entwickelten sich erneut die *Erträge aus Drittleistungen*, was hauptsächlich den stark erhöhten Bordverkäufen sowie neu gewonnenen Kunden in den Bereichen Technik, Catering, Abfertigung und Informationsverarbeitung zu verdanken ist.

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

	Mio Fr.
Finanzerträge	67
Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialverkäufen	17
Kursgewinne aus Dollarkrediten	15
Auflösung nicht beanspruchter Vorjahrstransitorien	11
Liegenschaftserträge	8
Diverse übrige Erträge	12
Gesamt	130

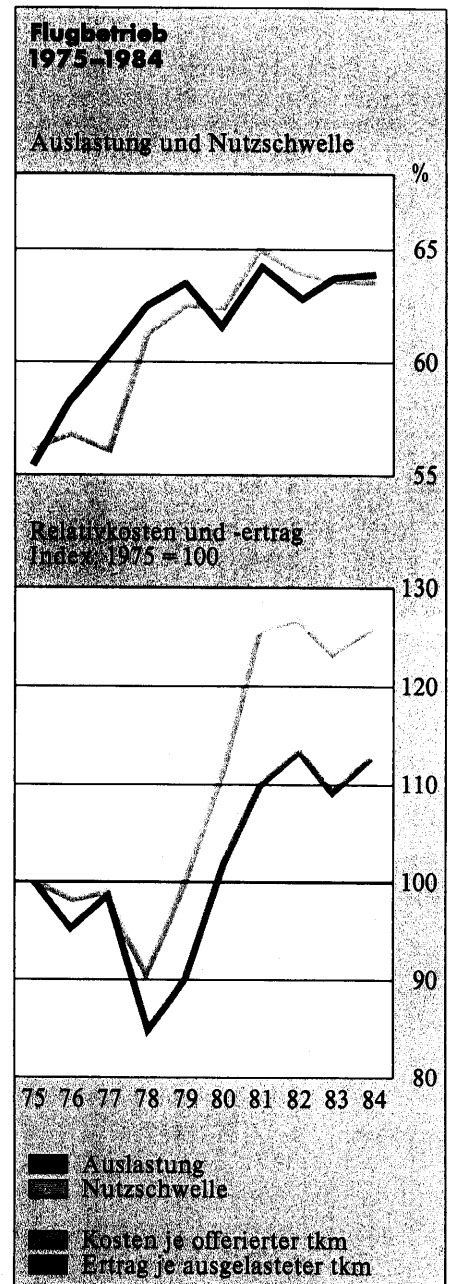
Da 1984 weniger Flugzeuge und Material verkauft wurden als im Vorjahr, gingen die daraus realisierten Buchgewinne massiv zurück. Hingegen bewirkten die höheren Geldanlagen einen wesentlichen Zuwachs bei den Finanzerträgen.

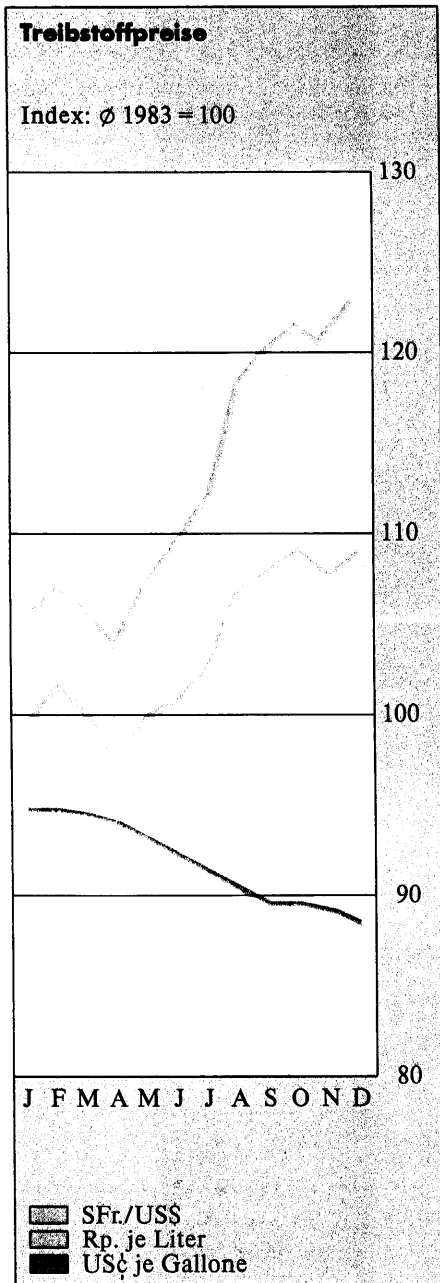
Kosten

Die Gesamtkostensteigerung von 8.6% war infolge der erwähnten Fremdwährungseinflüsse ausgeprägter als erwartet. Zudem fielen im Berichtsjahr wegen der Einführung des Dreiklassenkonzeptes erhebliche, teilweise einmalige Mehrkosten an, so namentlich für den zusätzlichen Personalbedarf, für Service-Verbesserungen an Bord und am Boden sowie für Kabinenumbauten und die gezielte Einführungswerbung.

Ferner resultierten aus der Erweiterung der Motorenwerkstatt in Kloten und der Besatzungsunterkunft in Genf sowie aus dem Bezug des neuen Operationszentrums auf dem Flughafen Zürich beträchtliche nicht aktivierte Baukosten und Aufwendungen für die Neuausrüstung mit Betriebseinrichtungen und Mobilien.

Die Zunahme der *Personalkosten* um 6% ist zu knapp drei Vierteln auf Saläranspassungen sowie höhere Sozialleistungen, der Rest vor allem auf den Personalzuwachs zurückzuführen.





Entgegen der Vorjahresentwicklung stiegen die *Treibstoffkosten* um 21 Millionen Franken an, obwohl die Rohölpreise weiter gesunken sind und der Treibstoffverbrauch dank der Flottenmodernisierung stabilisiert werden konnte. Der starke Dollar-Kursanstieg hat die günstigen Voraussetzungen leider deutlich überwogen.

Die hohe Zunahme der *Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial* wurde hauptsächlich durch die per Ende 1983 abgeschlossenen Mietverträge für zwei Boeing 747 verursacht. Der Abschreibungsbedarf hingegen erfährt dadurch eine wesentliche Entlastung.

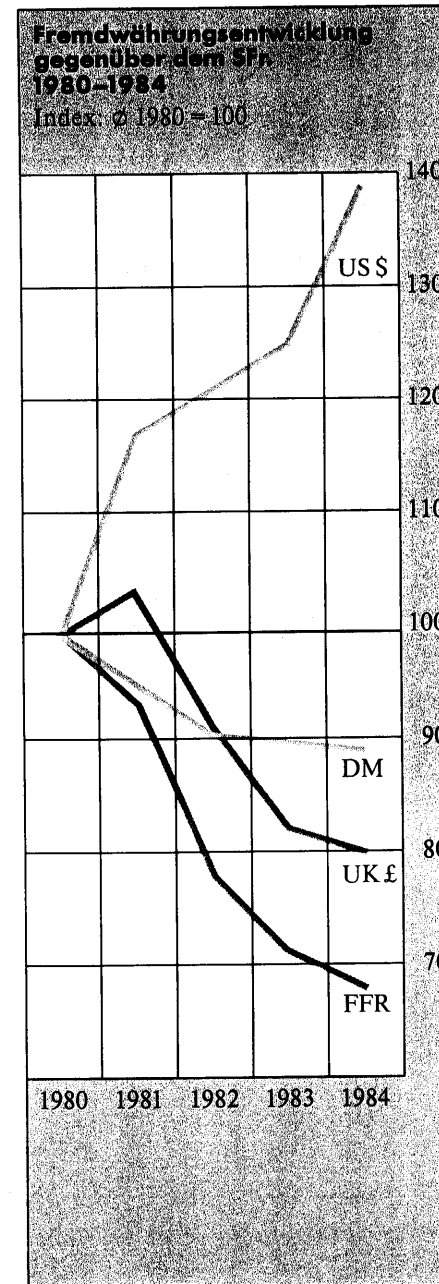
Massive Prämien erhöhungen für die Flottenversicherung führten ferner bei den *Sach- und Haftpflichtversicherungskosten* zu einer sehr hohen Zuwachsrate von 43%.

Die übrigen Kostenelemente weisen, bei Ausklammerung der währungsbedingten Einflüsse, im Rahmen der Produktions-, Verkehrs- oder Ertragsentwicklung liegende Veränderungen auf.

Abschreibungen

Ausschlaggebend für die um 7% auf 268 Millionen Franken angestiegene ordentliche Gesamtsumme war der erstmals ganzjährige Abschreibungsbedarf auf den im Laufe des Jahres 1983 zur Flotte gestossenen vier A310- und zwei 747-Flugzeugen.

Darüber hinaus erlaubt das gute Jahresergebnis, zusätzliche Abschreibungen im Betrage von 30 Millionen Franken vorzunehmen. Sie dienen der rascheren Amortisation unserer Betriebsmittel beziehungsweise als Beitrag zur realen Substanzerhaltung.



Bilanz per 31. Dezember 1984, vor Gewinnverteilung (in 1000 Franken)

Aktiven

(Vermögenswerte)	Anschaffungswert Anfangs- bestand 1. 1. 1984	Zugang: Neu- erwerb/ Lager- zuwachs	Abgang: Verkauf/ Lager- vermin- derung	Anschaffungswert End- bestand 31. 12. 1984	Kumulative Abschrei- bungen bzw. Minder- bewertung	Buchwert 31. 12. 1984	Buchwert 31. 12. 1983
Anlagevermögen							
Immobilien	(639 018)	(25 940)	(3 974)	(660 984)	(366 867)	(294 117)	(297 635)
Grundstücke	44 678	-	1 654	43 024	5 733	37 291	38 945
Bauten und bauliche Einrichtungen	594 340	25 940	2 320	617 960	361 134	256 826	258 690
(Versicherungswert exkl. Grundstücke 831 Mio Fr.)							
Flugzeugpark	(2 797 361)	(126 283)	(210 131)	(2 713 513)	(1 551 507)	(1 162 006)	(1 334 727)
Flugzeuge	2 395 747	83 020	188 120	2 290 647	1 276 397	1 014 250	1 179 150
Reservetriebwerke	109 955	70	10 950	99 075	42 133	56 942	69 607
Flugzeugteile und Halbfabrikate	291 659	43 193	11 061	323 791	232 977	90 814	85 970
(Versicherungswert 3791 Mio Fr.)							
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	(400 115)	(89 874)	(31 887)	(458 102)	(307 324)	(150 778)	(95 072)
Datenverarbeitungsanlagen	115 081	18 643	17 308	116 416	90 161	26 255	17 327
Fahrzeuge	79 451	9 034	2 874	85 611	64 257	21 354	20 507
Übrige Einrichtungen	205 583	62 197	11 705	256 075	152 906	103 169	57 238
(Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 579 Mio Fr.)							
Beteiligungen	133 811	500	4	134 307	36 857	97 450	97 451
Vorauszahlungen für Flugzeug- park und übrige Anlagen						368 126	291 476
Total Anlagevermögen						2 072 477	2 116 361
Umlaufvermögen							
Materialbestände (Versicherungswert 124 Mio Fr.)	109 076	14 927	2 245	121 758	79 900	41 858	33 429
Bankkonto Optionsanleihen						50 739	31 420
Debitoren und trans. Aktiven						839 784	706 899
Verfügbare Mittel						(1 101 685)	(925 847)
Wertschriften						174 312	134 267
Kurzfristige Geldanlagen						722 713	602 283
Bankguthaben und Gelder unterwegs						198 313	183 984
Kassen und Postcheck						6 347	5 313
Total Umlaufvermögen						2 034 066	1 697 595
Bilanzsumme						4 106 543	3 813 956

Passiven

(Kapitalquellen)	Buchwert 31. 12. 1984	Buchwert 31. 12. 1983
Eigenkapital		
Aktienkapital	(568 325)	(506 660)
Namenaktien	390 217	360 500
Inhaberaktien	178 108	146 160
Reserven	(308 517)	(264 190)
Allgemeine	196 517	160 190
Spezielle	112 000	104 000
Total Eigenkapital (ohne Unternehmungsgewinn)	876 842	770 850
Fremdkapital		
Langfristige Schulden	(1 274 790)	(1 300 032)
Obligationenanleihen	833 601	833 601
Bankdarlehen	75 000	75 000
Spezielle Kredite für Flugzeug- beschaffung	192 689	217 931
Übrige langfristige Schulden	173 500	173 500
Kurzfristige Schulden	(1 015 393)	(911 077)
Dividenden und Obligationenzinsen	4 687	6 943
Kreditoren und transitorische Passiven	921 325	819 736
Personaldepositenkasse	89 381	84 398
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	599 613	542 679
Total Fremdkapital	2 889 796	2 753 788
Rückstellungen und Wertberichtigungen	274 587	229 406
Unternehmungsgewinn		
Gewinnvortrag aus Vorjahr	4 578	3 632
Reingewinn des Jahres	60 740	56 280
Total Unternehmungsgewinn	65 318	59 912
Bilanzsumme	4 106 543	3 813 956
Eventualverpflichtungen	184 116	141 244

Erläuterungen zur Bilanz

Aktiven

Die Bilanzsumme hat, wie der Umsatz, erstmals die 4-Milliarden-Grenze überschritten.

Im Jahre 1984 wurden 299 Millionen Franken für neue Anlagen aufgewendet, die niedrigste Investitionssumme seit fünf Jahren. Etwas mehr als die Hälfte beanspruchten der Flugzeugpark und die vertraglichen Vorauszahlungen für bestellte Flugzeuge. Unter der Position Betriebs-einrichtungen und Fahrzeuge sind vor allem die Beschaffung von zwei zusätzlichen Flugsimulatoren für 50 Millionen Franken und der Weiter-ausbau der Datenverarbeitungs-anlagen zu erwähnen.

Da die Neuinvestitionen niedriger ausfielen als die Bilanzabgänge und die Abschreibungen, nahm das Anlagevermögen um 44 Millionen Franken ab. Der Buchwert des Flugzeug-parkes beträgt nun 43% (Vorjahr 48%) des Anschaffungswertes.

In den Anlagewerten nicht ent-halten sind die gemieteten zwei

Boeing 747 und vier DC-9, deren Anschaffungswert rund 420 Millio-nen Franken entspricht.

Das Umlaufvermögen nahm um 336 Millionen Franken zu und stellt nun knapp die Hälfte der Ver-mögenswerte dar. Die wesentliche Zunahme bei den Debitoren und Transitorischen Aktiven ist vor allem den höheren Guthaben bei fremden Fluggesellschaften sowie ausstehen-den Forderungen aus Flugzeugver-käufen zuzuschreiben.

Die hohen verfügbaren Mittel von 1.1 Milliarden Franken dürften - zusammen mit den in den kommen-den Jahren geplanten Überschüssen - weitgehend ausreichen, um die beschlossene weitere Flottenerneue- rung zu finanzieren.

Die Wertschriften und kurzfristi-gen Geldanlagen sind zu 93% in Schweizerfranken plazierte, und zwar zu folgenden Fälligkeiten:

1985: 27%; 1986: 25%; 1987 und später: 48%.

Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1984	Anzahl Aktionäre	Prozent-anteil
Namenaktien	34 104	68.7
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden und Kantonalbanken)	71	22.2
Industrie, Handel, Holding- und Finanz-gesellschaften	611	7.5
Banken und Versicherungsgesellschaften	69	3.1
Fürsorgestiftungen, Pensionskassen	325	3.4
Privatpersonen	33 028	32.5
Inhaberaktien	7 200*	31.3

* Schätzung

Passiven

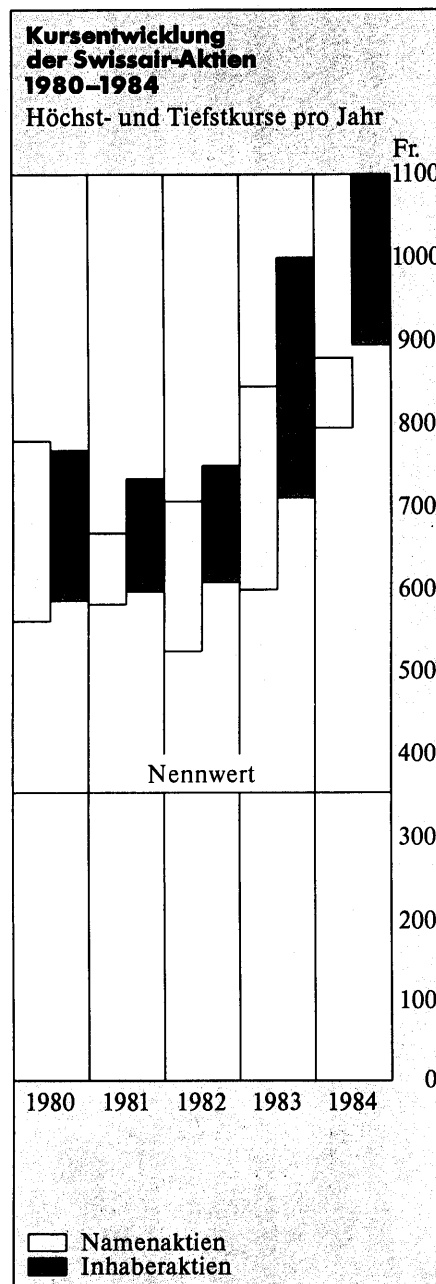
Das Aktienkapital wurde um 62 Mil-lionen Franken auf 568 Millionen Franken erhöht. Die Reserven konn-ten durch die Zuweisung aus dem letztjährigen Ergebnis und durch das Agio aus der Kapitalerhöhung um gesamt 44 Millionen Franken verstärkt werden, womit sie nun 54% des Aktienkapitals ausmachen.

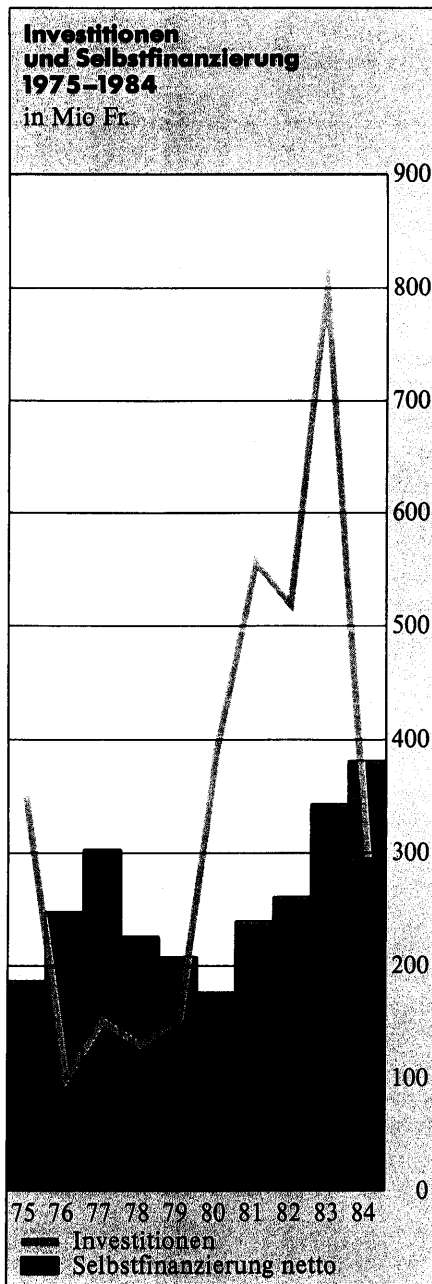
Die langfristigen Schulden nahm-en infolge Rückzahlung von US\$-Krediten um 25 Millionen Franken ab. Am Kapitalmarkt mussten keine neuen langfristigen Mittel aufgenom-men werden. Das Verhältnis Eigenkapital zu langfristigen Fremdkapital verbesserte sich deshalb von 1:1.7 auf 1:1.5. Unser Anlagevermögen ist voll-umfänglich durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

Ende 1984 hatten wir folgende Anleihen und Privatplazierungen von insgesamt 833.6 Millionen Franken ausstehend:

5 1/2 %	50.0 Mio Fr.	1982-1987	P
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 3/8 %)
 P Privatplazierungen





Kapitalflussrechnung 1984

Die folgende Tabelle zeigt einen Mittelzufluss von 759 Millionen Franken, wovon die Selbstfinanzierung 57% ausmachte.

Vom Mittelzugang wurden 39% in die Beschaffung von Flugzeugen und übrigen Betriebsmitteln investiert.

Herkunft der Mittel

	Mio Fr.	Mio Fr.
Innenfinanzierung:		
Selbstfinanzierung		
Reingewinn des Berichtsjahres	60.7	
Abschreibungen	298.0	
Rückstellungen, Bewertungskorrekturen und Zuweisung an Spezialreserven	71.9	430.6
Andere Mittelzugänge		
Buchwerte der verkauften Anlagen		31.0
Aussenfinanzierung:		
Zunahme Eigenkapital durch Erhöhung Aktienkapital (inkl. Agio) und Einlösung von Optionen		92.1
Fremdfinanzierung:		
Kreditaufnahme für Flugzeugbeschaffung	43.8	
Zunahme der übrigen Passiven inkl. Kreditoren	161.3	205.1
Gesamtzugang an Mitteln		<u>758.8</u>

Verwendung der Mittel

Vermehrung Anlagevermögen:		
Immobilien	25.9	
Flugzeugpark	106.2	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	89.8	
Vorauszahlungen	76.6	298.5
Vermehrung Umlaufvermögen:		
Debitoren und transitorische Aktiven	132.9	
Kurzfristige Geldanlagen und Wertschriften	160.6	
Übriges Umlaufvermögen	48.2	341.7
Verminderung Fremdkapital:		
Rückzahlung von Flugzeugkrediten		69.1
Gewinnausschüttung für 1983		49.5
Total Verwendung der Mittel		<u>758.8</u>

Die Rückstellungen und Wertberichtigungen decken hauptsächlich Währungs- und Kundenrisiken. Nebst der Erhöhung im Umfange der Geschäftsausweitung wurden sie auch aufgrund der gegenwärtigen Währungsparitäten verstärkt.

Die höheren Eventualverpflichtungen spiegeln unsere Garantiestellung für die im Rahmen der Swissair Beteiligungen AG aufgenommene US\$-Optionsanleihe.

Konsolidierte Rechnungsablage

Im Kapitel «Tochtergesellschaften und Beteiligungen» sind detaillierte Angaben über deren Geschäftsgang ersichtlich.

Der Umsatz der Tochtergesellschaften, bei denen wir mindestens 50% der Stimmrechte aus dem Grundkapital besitzen, beläuft sich auf rund 330 Millionen Franken. Unter Berücksichtigung eines geschätzten Konsolidierungsabzuges ergibt sich zusammen mit den Gesamterträgen der Swissair ein Gruppenumsatz von 4.3 Milliarden Franken.

Der Anteil der Tochtergesellschaften am Gesamtumsatz beträgt rund 8%. Wie im letzten Geschäftsbericht ausführlich dargelegt, verzichten wir weiterhin auf eine konsolidierte Rechnungsablage.

Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1984 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellten 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 Prüfungen beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

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

Zürich, 14. März 1985

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Prof. Dr. C. Helbling H. Rau

AVE 6542 SR

swissair

AVE 6542 SR

SWISSAIR
AVIATION
SERVICES
INC.

1977



Die Swissair im Wettbewerb

Mit der Einführung des Dreiklassenkonzeptes im April 1984 ist unser Produkt neu gestaltet worden. Als einzige Fluggesellschaft hat die Swissair diese Umgestaltung gleichzeitig in allen ihren Flugzeugen und auf dem gesamten Streckennetz vorgenommen. Dass das Dreiklassenkonzept termingerecht und erfolgreich eingeführt werden konnte, ist allen Verkaufs- und Betriebsstellen zu verdanken.

Besonders auf den Langstrecken, aber auch im Europaverkehr, ist die neue Business-Klasse gut aufgenommen worden. Unser Angebot entspricht den Bedürfnissen der Passagiere, und die Resultate unserer regelmässigen Kundenumfragen bestätigten, dass wir den Vergleich mit unseren Konkurrenten keineswegs zu scheuen brauchen.

Die mit der Einführung des Dreiklassenkonzeptes verknüpften hohen Erwartungen wurden erfüllt. Seit April 1984 verzeichnet die Swissair in allen Verkehrsgebieten markante Zunahmen von Passagieren, die zum Normaltarif reisen. Damit haben wir auch die angestrebte Verbesserung der Wirtschaftlichkeit erreicht. Die Zeitschrift «Business Traveller» hat im Oktober 1984 die Swissair als «weltweit beste Fluggesellschaft» bezeichnet. Das bestätigt den guten Ruf, den die Swissair bei der qualitätsbewussten internationalen Geschäftskundschaft hat.

Die Abwanderung von Erstklasspassagieren auf die attraktive Alternative einer komfortablen Business-Klasse hielt sich erwartungsgemäss in Grenzen.

Im Vergleich mit der Konkurrenz hatte die Swissair 1983 eine über-

durchschnittliche Entwicklung im Passagierverkehr verzeichnet. 1984 verhielt es sich umgekehrt. Der Zunahme der zum Normaltarif reisenden Passagiere standen nämlich Einbussen bei den zu Spezialtarifen beförderten Passagieren gegenüber, so dass die Gesamtzahl leicht zurückging. Diese Entwicklung ist hauptsächlich auf drei Gründe zurückzuführen:

Mit der Einführung des Grossraumflugzeuges A310 in Europa hätte die Swissair bei gleicher Anzahl Frequenzen das Angebot in den vom Airbus bedienten Ländern wesentlich stärker erhöht als die Partnerfluggesellschaften. Um das auszugleichen, mussten wir auf verschiedenen europäischen Strecken tägliche Frequenzen abbauen und taten dies vor allem bei den vom Geschäftsverkehr weniger belegten Kursen. Die gestrichenen Frequenzen wurden in der Regel vom Partner übernommen. Sodann ist der Swissair in bedeutendem Umfang zusätzliche Konkurrenz erwachsen von Fluggesellschaften, welche die Schweiz bisher überhaupt nicht oder nur unregelmässig bedient haben. Dies trifft vor allem für die Verkehrsgebiete Europa und Nordatlantik zu. Schliesslich hat die Einführung des TGV (Train à grande vitesse) zwischen Paris und Genf sowie Lausanne bei der Swissair wie auch bei der Air France zu einer gewissen Verkehrsverlagerung auf die Schiene geführt.

Mehr denn je hat sich im Berichtsjahr die enge Verknüpfung des Luftfracht- und Luftpostgeschäftes mit der Entwicklung der Weltwirtschaft gezeigt. Während sich dieser Verkehr zwischen den Industrienationen dank der wirtschaftlichen Erholung sehr gut entwickelt hat, sank die Nachfrage nach Transportleistungen von

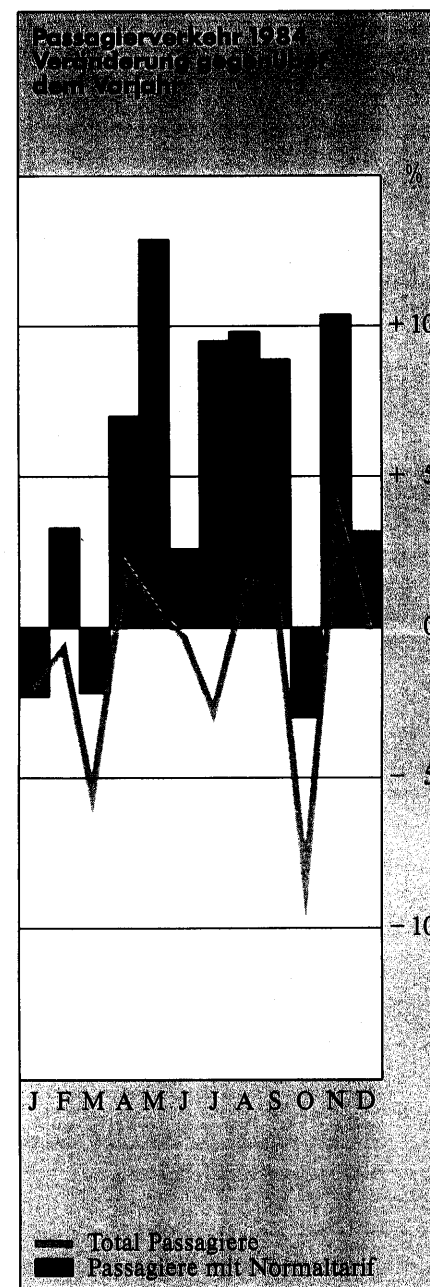
und nach den Ländern in Afrika als Folge ihrer jeweiligen wirtschaftlichen und finanziellen Schwierigkeiten zum Teil sehr deutlich.

Die Swissair hat sich in den letzten Jahren vermehrt im Luftfracht- und Luftpostgeschäft engagiert. So wurde schon vor einigen Jahren die Bereitstellung genügender Transportkapazität in die Wege geleitet. Das nun im letzten Jahr erfolgte Zusammentreffen von starker Nachfrage im Fracht- und Luftpostgeschäft mit dem Kapazitätsaufbau durch die Einführung der Boeing 747 Combi und A310 bestätigt die Richtigkeit der 1979 und 1980 getroffenen Entscheide.

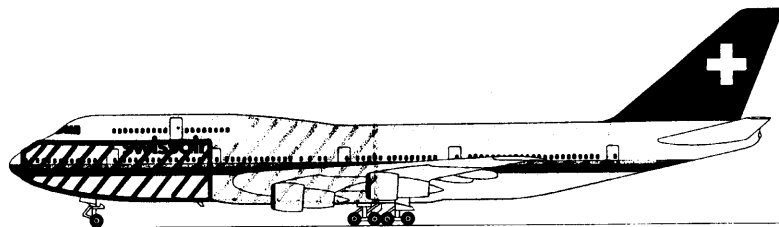
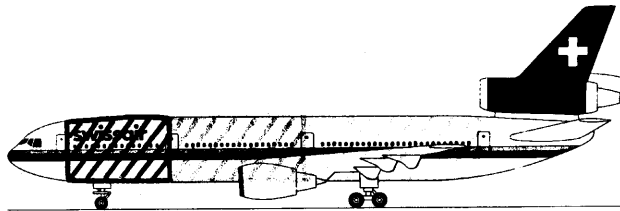
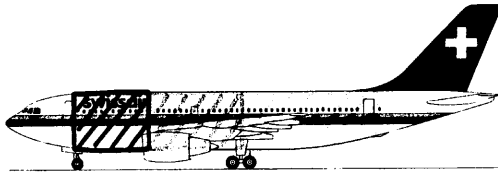
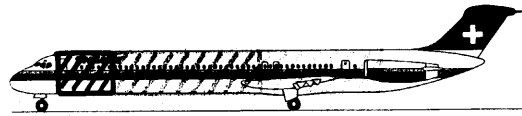
Die Ergebnisse in den einzelnen Verkehrsgebieten können wie folgt zusammengefasst werden:

In *Europa* wurde das Angebot, in Tonnenkilometern ausgedrückt, gegenüber dem Vorjahr nicht geändert. Dagegen ist die Nachfrage um 3.3% gestiegen. Der Passagierverkehr hat um 0.4% zugenommen, der Fracht- und Postverkehr sogar um 18.3% und 11.1%. Das finanzielle Ergebnis für das Verkehrsgebiet Europa hat sich gegenüber dem Vorjahr stark verbessert; es ist aber weiterhin defizitär.

Im Berichtsjahr konnte die Swissair ihren fünften Airbus A310 auf weiteren Kursen nach London, Mailand, Lissabon, Madrid, Belgrad und Zagreb in Betrieb nehmen. Die Bedienung von Polen, der UdSSR und von Griechenland wurde verbessert. Zusammen mit der Lufthansa hat die Swissair eine Verbindung zwischen Basel und Düsseldorf eröffnet, welche fünfmal in der Woche, jeweils mit einem Morgen- und einem Abendkurs, bedient wird. Geflogen



**Swissair: First Class, Business Class, Economy Class
in allen Flugzeugen. Und das weltweit.**



Die Swissair bietet vom 25. März 1984 an in allen ihren Flugzeugen nach 100 Destinationen in aller Welt eine First Class, eine Business Class und eine Economy Class.

Eine First Class mit exklusivem Komfort und exklusivem Service. Am Boden genauso wie in der Luft. Dafür sorgen in immer mehr Flughäfen die speziellen Check-in-Schalter und die geschmackvoll eingerichteten First Class-Lounges. Dafür sorgen unter vielem anderen die bequemen Slumberettes in den Erstklass-Abteilen der DC-10 und der B-747, die drei Menüs, aus denen Sie auf jedem Langstreckenflug wählen können und natürlich die Hostessen und Purser, die Ihnen dazu auch auserlesene Weine nach allen Regeln der Haute Gastronomie servieren.

Die Swissair hat aber auch eine Business Class wie keine andere. Das merken Sie schon vor dem Start am erhöhten Sitzabstand in allen Flugzeugen. In den DC-10 gibt es zudem nur noch 7 Sitze und in den B-747 nur noch 8 Sitze pro Reihe.

So ist es für das Kabinenpersonal, dessen Bestand wir speziell für die Business Class vergrößert haben, auf Langstrecken möglich, Ihnen von den zwei Menüs, die Sie zur Auswahl haben, jeden Gang einzeln aufzutragen. Und Sie können in den neuen, breiteren Sitzen so entspannt wie zuhause im Fauteuil eines der acht verschiedenen Musikprogramme über angenehm leichte, elektrodynamische Kopfhörer geniessen.

Zudem kommen Sie als Business Class-Passagier in den Genuss von bereits bewährten Annehmlichkeiten: Sie können Ihre Reise jederzeit umbuchen oder unterbrechen und auf Langstreckenflügen Ihren Lieblingssitz schon beim Buchen reservieren lassen. Ausserdem finden Sie in immer mehr Flughäfen separate Check-in-Schalter.

Natürlich hält die Swissair neben all dem noch einige Überraschungen für die Economy Class bereit. Wie es der Name schon sagt, sind das ganz besonders die

günstigen Tarife.

Die Economy Class der Swissair ist aber nicht nur günstig, sondern auch preiswert. Das merken Sie während des Essens am echten Porzellan, dem richtigen Besteck und an den richtigen Gläsern für den Wein. Aber auch daran, dass Sie mit der bereits sprichwörtlichen Gastfreundschaft der Swissair nicht bedient, sondern betreut werden.

Die Swissair bietet also konsequent in allen ihren Flugzeugen 3 Klassen an: Eine First Class für Passagiere, die gerne weltweit besonders luxuriös Swissair fliegen. Eine Business Class für Passagiere, die gerne weltweit besonders komfortabel Swissair fliegen. Und eine Economy Class für Passagiere, die gerne weltweit besonders günstig Swissair fliegen.

swissair 

Swissair: First Class, Business Class, Economy Class in allen Flugzeugen. Und das weltweit.

Die Swissair bietet in allen ihren Flugzeugen nach rund 100 Destinationen in aller Welt eine First Class, eine Business Class und eine Economy Class.

Eine First Class mit exklusivem Komfort und exklusivem Service. Am Boden genauso wie in der Luft. Dafür sorgen in immer mehr Flughäfen die speziellen Check-in-Schalter und die geschmackvoll eingerichteten First Class-Lounges. Dafür sorgen unter vielem anderen die bequemen Slumberettes in den Erstklass-Abteilen der DC-10 und der B-747, die drei Menüs, aus denen Sie auf jedem Langstreckenflug wählen können und natürlich die Hostessen und Purser, die Ihnen dazu auch auserlesene Weine nach allen Regeln der Haute Gastronomie servieren.

Die Swissair hat aber auch eine Business Class wie keine andere. Das merken Sie schon vor dem Start am erhöhten Sitzabstand in allen Flugzeugen. In den DC-10 gibt es zudem nur noch 7 Sitze und in den B-747 nur noch 8 Sitze pro Reihe.

So ist es für die Cabin Crew, deren Bestand wir speziell für die Business Class vergrößert haben, auf Langstrecken möglich, Ihnen von den zwei Menüs, die Sie zur Auswahl haben, jeden warmen Gang einzeln aufzutragen. Und Sie können in den neuen, breiteren Sitzen so entspannt wie zuhause im Fauteuil eines der acht verschiedenen Musikprogramme über angenehm leichte, elektrodynamische Kopfhörer geniessen.

Zudem kommen Sie als Business Class-Passagier in den Genuss von bereits bewährten Annehmlichkeiten: Sie können Ihre Reise jederzeit umbuchen oder unterbrechen und auf Langstreckenflügen Ihren Lieblingssitz schon beim Buchen reservieren lassen. Ausserdem finden Sie in immer mehr Flughäfen separate Check-in-Schalter.

Natürlich hält die Swissair neben all dem noch einige Überraschungen für die Economy Class bereit. Wie es der Name schon sagt, sind das ganz besonders die günstigen Tarife.

Die Economy Class der Swissair ist aber nicht nur günstig, sondern auch preiswert. Das merken Sie während des Essens am echten Porzellan, dem richtigen Besteck und an den richtigen Gläsern für den Wein. Aber auch daran, dass Sie mit der bereits sprichwörtlichen Gastfreundschaft der Swissair nicht bedient, sondern betreut werden.

Die Swissair bietet also konsequent in allen ihren Flugzeugen 3 Klassen an: Eine First Class für Passagiere, die gerne weltweit besonders luxuriös Swissair fliegen. Eine Business Class für Passagiere, die gerne weltweit besonders komfortabel Swissair fliegen. Und eine Economy Class für Passagiere, die gerne weltweit besonders günstig Swissair fliegen.

swissair 

wird die Linie im Auftrag von Swissair und Lufthansa durch die Crossair, die dafür Propellerturbinenflugzeuge des Typs SF-340 verwendet. Ebenfalls im Auftrag der Swissair bedient die Crossair nun mit SF-340 die Strecke Basel-Paris, jeweils mit einer Morgen- und einer Abendverbindung.

Gut entwickelt hat sich der Verkehr im *Mittleren Osten*. Das Angebot wurde gegenüber dem Vorjahr um 1.7% erhöht, und die Nachfrage steigerte sich um 3.0%. Das finanzielle Ergebnis in diesem Verkehrsgebiet ist entsprechend befriedigend.

Im Mittleren Osten fliegen wir nun mit zwei wöchentlichen Kursen Larnaca (Zypern) an - die einzige neue Destination des Swissair-Streckennetzes im Berichtsjahr. Diese Linie wird mit DC-9-81 geflogen und über Larnaca hinaus nach Amman weitergeführt. Seit November bedienen wir Teheran wieder mit einem zweiten wöchentlichen Kurs. Die Flüge nach Beirut bleiben eingestellt.

Im Verkehrsgebiet *Afrika* verzeichneten wir einen Verkehrszuwachs um 5.6%, bei einer Angebotssteigerung um 5.5%. Der finanzielle Erfolg ist etwas schwächer als im Vorjahr.

In diesem Verkehrsgebiet mussten 1984 die Bedienung von Annaba (Algerien) aufgegeben und diejenige von Harare (Simbabwe) eingestellt werden. Seit dem Ausscheiden der letzten DC-8 werden Dakar, Khartoum und Monrovia mit DC-10-Flugzeugen bedient.

Im Verkehr mit *Lateinamerika* wurden alle drei Wochenkurse im ganzen Jahr zwischen der Schweiz und Rio de Janeiro ohne Zwischen-

landung geführt. Die Bedienung Dakars wird seither dem Verkehrsgebiet Afrika zugerechnet. Daraus ergab sich eine Senkung des Angebots gegenüber dem Vorjahr um 2.4%, während die Nachfrage sogar um 10.5% abnahm. Es ist uns noch nicht gelungen, ein befriedigendes finanzielles Ergebnis zu erreichen.

Im *Fernen Osten* wurde das Angebot um 2.6% erhöht, und die Nachfrage verzeichnete eine Zuwachsrate von 4.1%. Dennoch ist das finanzielle Resultat auch in diesem Verkehrsgebiet unbefriedigend geblieben.

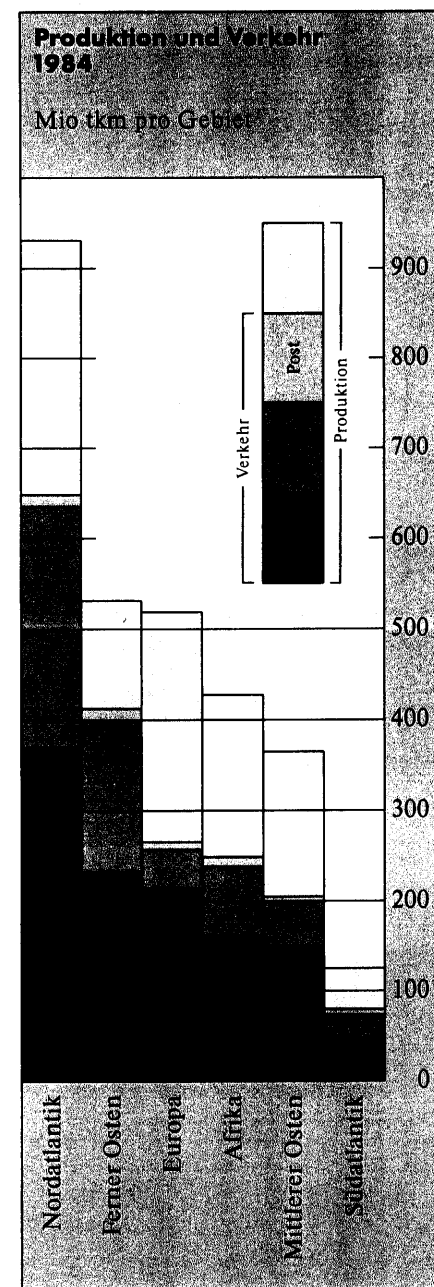
Tokio wird nun auf zwei Wochenkursen mit Boeing 747 Combi bedient. Seit Ende März 1984 führt die Swissair Kurse mit gestreckter Routenführung, nämlich Zürich-Bangkok und Bombay-Tokio in beiden Richtungen ohne Zwischenlandung. Damit bedient die Swissair Tokio heute auf drei der insgesamt vier wöchentlichen Kurse mit nur noch zwei Landungen zwischen der Schweiz und Japan. Die Flugzeit entspricht praktisch derjenigen einer Route über den Pol.

Im Verkehr mit *Nordamerika* wurden 1984 erstmals ganzjährig die neuen Boeing 747-357 nach den USA und teilweise auch nach Kanada eingesetzt. Zudem wurde im Sommer jeweils an Donnerstagen die Bedienung von Boston und Chicago getrennt. Dies ergab eine Erhöhung des Angebotes um 10.4%, der die Erhöhung der Nachfrage mit 8.2% nicht ganz zu folgen vermochte. Das finanzielle Ergebnis auf dem Nordatlantik ist auch in diesem Jahr gut.

Für unsere Niederlassungen im Ausland war das Berichtsjahr durch

die Einführung des «Office Computer» gekennzeichnet. Dieses moderne Gerät der Informationsverarbeitung ermöglicht die raschere und bessere Durchführung administrativer Aufgaben und setzt damit Kräfte frei für eine verstärkte Marktbearbeitung. Nach erfolgreichen Testen in einer Vertretung wird der «Office Computer» nun schrittweise in weiteren Vertretungen in Europa und in Übersee eingesetzt. Daneben geht die Ausrüstung von Verkaufs- und Betriebsstellen mit Geräten der Informationsverarbeitung von bereits eingeführten Systemen - auf den Gebieten der Reservation, der Flugscheinausgabe, der Abfertigung und des Frachtverkaufs - planmässig weiter.

Im Jahresdurchschnitt (ohne Saisonverstärkungen) zählt unsere Auslandorganisation 3661 Personalpositionen. Die Swissair war Ende 1984 in 193 Städten von insgesamt 77 Ländern mit 204 Niederlassungen vertreten.



Der Betrieb

1984 ist der fünfte Airbus A310-221 zur Flotte gestossen. Dagegen schieben die beiden älteren Boeing 747-257, die letzten beiden DC-8, der DC-9-Frachter und eine DC-10 aus. Diese Verkäufe wurden bereits 1983 mit dem Zugang von vier Boeing 747-357 sowie vier A310 und im Berichtsjahr mit dem erwähnten A310 kompensiert. Eine DC-9-81 ist weiterhin der Balair vermietet.

Im letzten Jahr konnten weitere Fortschritte auf dem Gebiet der Anflüge und Landungen bei schlechten Sichtbedingungen (Nebellagen) für unsere Flugzeuge erzielt werden. Im Frühjahr wurde unseren A310 und im Herbst den 747-357 die Betriebserlaubnis für solche Flüge unter den Bedingungen der ICAO-Kategorie III A erteilt. Je nach Flugzeugtyp sind unter diesen Kriterien auf entsprechend ausgerüsteten Flughäfen Landungen bei Entscheidungshöhen zwischen 5 m und 15 m und Pistensichtweiten von 150 m bis

200 m möglich. Mit den A310 und 747 und den bereits früher zertifizierten DC-9-81 und DC-10-30 sind nun 34 von insgesamt 48 Swissair-Flugzeugen für Kategorie-III-A-Anflüge zugelassen; dies betrifft die gesamte Langstreckenflotte und gut die Hälfte der Kurzstreckenflotte. Die Flugzeuge der Swissair haben im Berichtsjahr weltweit 197 Anflüge unter Kategorie-III-A-Bedingungen ausgeführt und damit rund 19 000 Passagieren die Unannehmlichkeiten von Verspätungen oder Ausweichlandungen erspart.

Am 2. Oktober 1984 konnte die erste Ausbautetappe des neuen Operationszentrums in Zürich den Besatzungen und Betriebsstellen des Departementes Operation freigegeben werden. Bis die zweite Etappe realisiert werden kann, müssen nach wie vor noch einige Stellen dieses Departementes dezentral untergebracht bleiben.

Neben den umfangreichen Umbauten im Zusammenhang mit der Einführung des Dreiklassenkonzeptes führte der technische Betrieb der Swissair für Kunden, Partnerfluggesellschaften und eigene Bedürfnisse an sechzehn DC-10 und fünf DC-9 Grossüberholungen durch. Unsere vergrösserte und modernisierte Motorenwerkstatt hat an 180 DC-9-Triebwerken und an 20 Grosstriebwerken von A310- und 747-Flugzeugen Überholungen und Reparaturen vorgenommen.

Die Dynamik der Entwicklung auf dem Gebiet der Informationsverarbeitung (IV) - so wird heute die elektronische Datenverarbeitung bei der Swissair benannt - erfordert von Zeit zu Zeit eine Überprüfung der Aufgabenzuteilung und eine Anpassung

der Organisationsstruktur. Eine überdepartementale Arbeitsgruppe hat in diesem Sinne eine Gesamtüberprüfung der Informationsverarbeitung in der Swissair vorgenommen.

Die Swissair-Flotte (Stand Ende 1984)

Flugzeugtyp	Anzahl Flugzeuge	Bestellte Flugzeuge (Ablieferungsjahre)
Boeing 747-357	4	1 (87)
DC-10-30	7	-
DC-10-30 ER	4	-
DC-9-81	14	4 (86-87)
DC-9-51	9	-
DC-9-32	5	-
A310-220	5	-
A310-320	-	4 (85-86)
Fokker 100	-	8 (87)



Die Swissair und die Umwelt

Über Fragen der Umweltbelastung macht sich die Bevölkerung in zunehmendem Masse Sorgen. Für eine Luftverkehrsgesellschaft stehen in dieser Frage zweifellos die Lärmemissionen im Vordergrund. Hier dürfen wir aber – was die Swissair betrifft – auf eine positive Entwicklung zurückblicken. Das Flugtraining und die Kontrollflüge für die Piloten werden seit einigen Jahren nur noch in den Simulatoren durchgeführt. So hat die Swissair denn auch im Frühjahr einen eigenen Simulator für Boeing 747 in Betrieb genommen. Sodann steht ein neuer A310-Simulator kurz vor der Einführung. Für die technisch notwendigen Standläufe der Triebwerke werden seit Jahren Schalldämpferanlagen verwendet. Nur schon diese beiden Massnahmen haben wesentlich zur Lärmverminderung beigetragen.

Bei der Bekämpfung des Lärms aus dem Flugbetrieb steht die Swissair mit ihrer Flottenpolitik mit an der Spitze der Luftverkehrsgesellschaften. In den letzten vier Jahren haben wir vierzehn DC-9-81, fünf A310, zwei DC-10 und vier Boeing 747-357 angeschafft und im Sommer acht Fokker 100 und vier zusätzliche DC-9-81 bestellt. Alle diese Flugzeuge erfüllen die derzeit strengsten Anforderungen an die Lärmbekämpfung. Aufgrund der Messungen im täglichen Betrieb sind sie von den Lärmzuschlägen auf die Landegebühren in Zürich und Genf befreit.

Ganz ohne Lärm wird der Luftverkehr allerdings nie auskommen. Und die Swissair weiss das Verständnis, das die Anwohner der Flughafengebiete im allgemeinen ihren Anliegen entgegenbringen, sehr zu schätzen. Wir haben deshalb seinerzeit bei der Einführung des Nachtflugverbotes in

der Schweiz im Jahre 1972 Hand geboten. Wir erwarten aber für die neuen, bedeutend leiseren Flugzeuge ein Entgegenkommen, das die hohen Investitionen in unsere umweltfreundliche Flotte honoriert. Dabei denken wir an eine bevorzugte Behandlung dieser lärmgünstigen Flugzeuge in den Nachtstunden vor und nach der Sperrzeit, in welchen die Zahl der Bewegungen bereits beschränkt ist.

In letzter Zeit macht sich die Bevölkerung auch vermehrt Sorgen über den Zustand des Waldes und der Luftqualität. Der Luftverkehr ist auf diesem Gebiet zwar nicht makellos, denn ganz ohne Schadstoffe geht es auch hier nicht. Hingegen ist die Konzentration der Luftschadstoffe äusserst gering. Folgende Tatsachen mögen zur Beurteilung herangezogen werden: Zivile Luftverkehrsflugzeuge verwenden als Treibstoff Kerosin. Dieses enthält im Gegensatz zum Autobenzin keine bleihaltigen Zusätze. Es ist dem Dieselöl und dem «Heizöl extra leicht» sehr ähnlich, enthält jedoch ungefähr 50mal weniger Schwefel. Zudem beträgt der Anteil des Luftverkehrs am gesamten Verbrauch von Mineralölprodukten in der Schweiz nur etwa 6%.

Das Schweizerische Bundesamt für Umweltschutz schätzt aufgrund der Abgasmesswerte der Triebwerkhersteller den Anteil des Luftverkehrs an den gesamten Emissionen (Kohlenmonoxid, Stickoxide, Kohlenwasserstoffe) in der Schweiz auf nur 1-2% ein. Die seit 1976 von der Swissair neu in Betrieb genommenen 23 Flugzeuge zeigen den Fortschritt bei der Schadstoffminderung. Im Falle des DC-9-81-Triebwerkes ist im Vergleich zu solchen früherer DC-9-Modelle eine rund 80prozentige

Reduktion bei den unverbrannten Kohlenwasserstoffen festzustellen. Die Verbesserungen bei den A310 und 747 bewegen sich in einer ähnlichen Grössenordnung. Damit wird der bereits sehr geringe Anteil des Luftverkehrs an der Luftverschmutzung nochmals erheblich reduziert.

Unsere Anstrengungen zur Entlastung der Umwelt beschränken sich aber nicht nur auf den Flugbetrieb; auch in anderen Bereichen, wie bei der Aufbereitung von industriellem Abwasser oder mit der Wärmerückgewinnung an Gebäuden und Anlagen, leisten wir unseren Beitrag. Eine ganze Reihe von Beispielen ähnlicher Art liesse sich hier aufzählen. Sie sind Ausdruck unserer Entschlossenheit, den Beitrag der Swissair zur Schonung der Umwelt und zur Erhaltung und Verbesserung unserer Lebensqualität zu leisten.

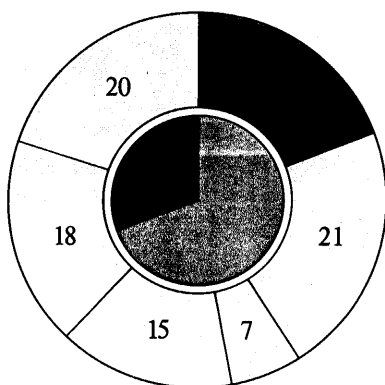


SWISSAIR
L. Schuster
Lead Coordinator

Unsere Mitarbeiter

Die Swissair beschäftigte Ende 1984 16 652 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im In- und Ausland. Insgesamt betrug der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr mehr als 500 Personen. Die zusätzlichen Arbeitsplätze wurden in erster Linie im Zusammenhang mit dem Dreiklassenkonzept geschaffen.

Personalbestand der Swissair Ende 1984



■ Fliegendes Personal	7%	1 122	Cockpit
	12%	2 049	Kabine
	19%	3 171	total
□ Bodenpersonal	21%	3 586	Ausland
	7%	1 123	Catering
	15%	2 495	Station
	18%	2 973	Technik
	20%	3 304	übrige
	81%	13 481	total
■ Frauen	31%	5 225	
■ Männer	69%	11 427	
	100%	16 652	total
Lernpersonal		386	

In den Salärverhandlungen mit den verschiedenen Personalverbänden wurden für das Jahr 1985 für beide Seiten zufriedenstellende Ergebnisse erzielt. Unter anderem führen wir für das gesamte Bodenpersonal in der Schweiz ab 1. Juli 1985 die 42-Stunden-Woche ein.

Das Vermögen unserer Pensionskassen ist auch im Berichtsjahr angestiegen. Die vertraglichen Leistungen aus diesen Vorsorgeeinrichtungen liegen wesentlich über dem im Bundesgesetz über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge vorgesehenen Rahmen. Ende 1984 bezogen insgesamt 1490 ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Renten der entsprechenden Swissair-Vorsorgeeinrichtungen.

Die Mehrzahl der Swissair-Angestellten bleibt in der Regel ihrem Unternehmen treu. Dies führt dazu, dass die Kaderfunktionen fast ausschliesslich aus den eigenen Reihen besetzt werden können. Einer möglichen «Betriebsblindheit» wird durch die von Zeit zu Zeit vorgenommenen Verschiebungen auf den verschiedenen Führungsebenen entgegengewirkt.

Dieser Überlegung folgend ist auf den 1. Oktober 1984 die Aufgabenverteilung innerhalb der Direktion neu festgelegt worden:

Heinz Galli ist neu Direktionsvorsitzender der Swissair Beteiligungen AG (bisher Produktplanung), Erich Geitlinger hat das Departement Produktplanung übernommen (bisher Finanzen), Otto Loepfe ist der neue Chef des Departementes Informationsverarbeitung (bisher Technik), Heinz Büchi (bisher Informationsverarbeitung) betreut nun besondere

Aufgaben, und Peter Nydegger hat das Departement Finanzen übernommen (bisher Swissair Beteiligungen AG). Der Chef des Ingenieurwesens Willi Schurter übernahm auf den 1. Oktober 1984 die Leitung des Departementes Technik und wurde zum Direktor befördert. Weitere Verschiebungen erfolgten auf der Stufe der Vizedirektoren und Abteilungsleiter.

Eine grosse Bedeutung wird in unserem Unternehmen der Ausbildung des Personals zugemessen. Der Swissair kostet die Schulung des Bodenpersonals und der Flugzeugbesatzungen pro Jahr 80 Millionen Franken (das sind 7% der Personalkosten). Die bewährten Führungs- und Kommunikationsseminare wurden weiterhin durchgeführt. Nach wie vor ist neben einer erstklassigen Fachausbildung die Verbesserung der zwischenmenschlichen Beziehungen eines unserer Hauptanliegen.

1984 waren es 50 Jahre her, seit die Swissair zum ersten Mal eine «Stewardess» im Flugbetrieb einsetzte. Dieses Jubiläum wurde denn auch von unserem gesamten Kabinenpersonal zusammen mit vielen «Ehemaligen» gebührend gefeiert.

Zwei weitere Jubiläen fielen auf das Berichtsjahr:

Seit 25 Jahren besteht die SLS, Schweizerische Luftverkehrsschule, welche im Auftrag des Bundes durch die Swissair betrieben wird. Seit der Aufnahme ihrer Tätigkeit hat diese Schule 875 Piloten, 165 Bordtechniker und viele andere Spezialisten für die Flugoperationsdienste ausgebildet.

Ebenfalls vor 25 Jahren wurde mit der Ausbildung von Luftverkehrs-

lehrlingen begonnen. Der vom BIGA anerkannte Beruf «Luftverkehrsangestellter» bildet heute die Basis für die meisten Tätigkeiten in den vielfältigen Kunden- und Abfertigungsdiensten der Swissair.

Tochtergesellschaften und Beteiligungen

Der Geschäftsverlauf des Jahres 1984 der drei Tochtergesellschaften der Swissair ist nachstehend zusammengefasst, wobei zu beachten ist, dass sich die finanziellen Ergebnisse des Berichtsjahres bei der Swissair erst in der Rechnung des Jahres 1985 auswirken.

Balair

1984 erzielte die Balair ein erfreuliches Ergebnis. Die Produktion in Flugstunden konnte gegenüber dem Vorjahr um 8.5% gesteigert werden. Neben dem Flugbetrieb haben auch die Drittleistungen – Bordverkauf und Frachtabfertigung – zu dem guten Resultat beigetragen.

Im Gegensatz zu der Entwicklung in den Vorjahren verzeichnete die Balair im Langstreckenverkehr im Berichtsjahr erstmals wieder eine bedeutende Zunahme der Passagierzahlen, wobei vor allem der Nordatlantikverkehr die Erwartungen mehr als erfüllt hat.

Weiterhin erfreulich hat sich der Kurzstreckenverkehr zu den Badeferiendestinationen rund um das Mittelmeer und den Kanarischen Inseln entwickelt.

CTA

Auch die CTA, Compagnie de Transport Aérien, hat 1984 ein gutes finanzielles Ergebnis erwirtschaftet.

Die Produktion in Flugstunden der ausschliesslich auf Kurz- und Mittelstrecken tätigen CTA konnte gegenüber dem Vorjahr um 7% gesteigert werden. Die Zahl der beförderten Passagiere hat gegenüber dem Vorjahr zugenommen.

1984 lag der Schwerpunkt der Produktion wie bereits im Vorjahr im Ferienreiseverkehr nach Griechenland. Das Angebot wurde nach anderen wichtigen Feriengebieten wie Spanien, Grossbritannien und Nordafrika leicht zurückgenommen.

Swissair Beteiligungen AG

Die Swissair Beteiligungen AG weist 1984 einen deutlich gestiegenen Bruttogewinn aus. Ein weiterer Schritt zur Konsolidierung und Stärkung der Gesellschaft ist damit getan.

Im Jahre 1984 ist es gelungen, die Swissôtel-Kette um ein Glied zu erweitern. Es handelt sich um das *Hotel Lafayette* in Boston, ein Erstklasshotel mit rund 500 Zimmern, das seinen Betrieb im Frühjahr 1985 aufnehmen wird.

Der Ausbau der Hotelkette in den USA hat die Swissair Beteiligungen AG bewogen, zusammen mit ihrem Partner, der Nestlé AG, die SNH Finanzierungs AG in Hergiswil (NW) zu gründen, die als Holding-Gesellschaft an der Spitze amerikanischer Gesellschaften stehen wird.

Im Sinne einer weiteren Bereinigung des Wertschriftenportefeuilles wurden die Anteile am Hotel Penta in Genf (Penta Hotels Switzerland S.A.) abgestossen. Wir bleiben aber mit einem Kapitalanteil von 17% an der Penta-Holdinggesellschaft beteiligt.

Erfolgsrechnung und Bilanz der Swissair Beteiligungen AG sind auf Seite 31 dargestellt. Dazu ergeben sich folgende Bemerkungen:

Die namhafte Immobilieninvestition in das Hotel Drake (New York) blieb

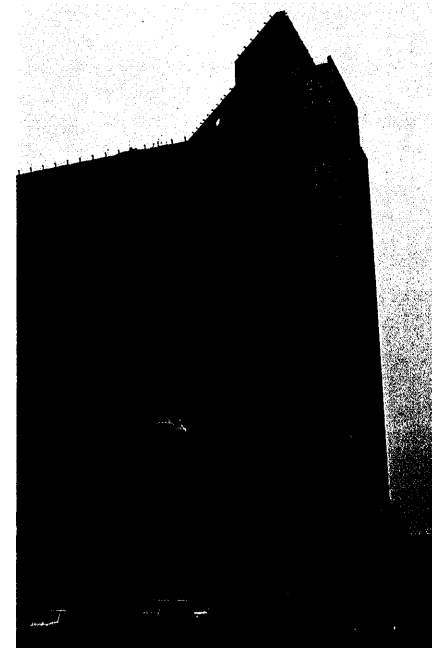
auch im Jahre 1984 für die Swissair Beteiligungen AG ohne Dividendenertrag. Nach langer Anlaufzeit haben die beiden Trägergesellschaften des Hilton Centers in Wien den Verlustvortrag abgebaut und entrichten im Berichtsjahr erstmals eine Dividende.

Der Rückgang von Zinserträgen und Finanzkosten zeigt, dass über das ganze Berichtsjahr weniger verzinsliche Darlehen an Beteiligungsgesellschaften und Dritte gewährt wurden. Allerdings haben gegen Jahresende die Darlehen an Beteiligungsgesellschaften im Zusammenhang mit dem Erwerb des Hotels Lafayette (Boston) und dem Umbau des Hotels Drake in New York, wie dies aus der Bilanz ersichtlich ist, spürbar zugenommen. Teilweise erfolgte die Finanzierung durch Aufnahme von zusätzlichem Fremdkapital der Swissair Beteiligungen AG.

In den «übrigen Erträgen» sind vor allem die Entschädigungen der Tochtergesellschaften für Leistungen der Swissair Beteiligungen AG enthalten. Daneben fällt auch der aus dem Verkauf der Anteile am Hotel Penta in Genf erzielte Buchgewinn ins Gewicht.

Die Ergebnisse der verschiedenen Gesellschaften entwickelten sich 1984 grösstenteils zufriedenstellend. Dabei ist in Erinnerung zu rufen, dass die Ergebnisse der Beteiligungsgesellschaften von 1984 bei der Swissair Beteiligungen AG erst 1985 wirksam werden.

Die *Swissair Nestlé Swissôtel AG* weist 1984 ein gutes Ergebnis aus und wird eine Dividende zahlen. Die drei von ihr geführten Hotels in der Schweiz schlossen gesamthaft gesehen mit guten Resultaten ab. Insbe-



Hotel Lafayette, Boston

sondere konnten das *Hotel Président* in Genf und das *Hotel International* in Zürich den touristischen Aufschwung in den beiden Städten nutzen. Das *Hotel Bellevue Palace* in Bern erwirtschaftete vor allem dank Rationalisierungsmassnahmen ein besseres Ergebnis. Im *Hotel Drake* in New York konnte die erste Phase des Umbaus abgeschlossen werden. Das Jahresergebnis des Hotels Drake ist immer noch unbefriedigend.

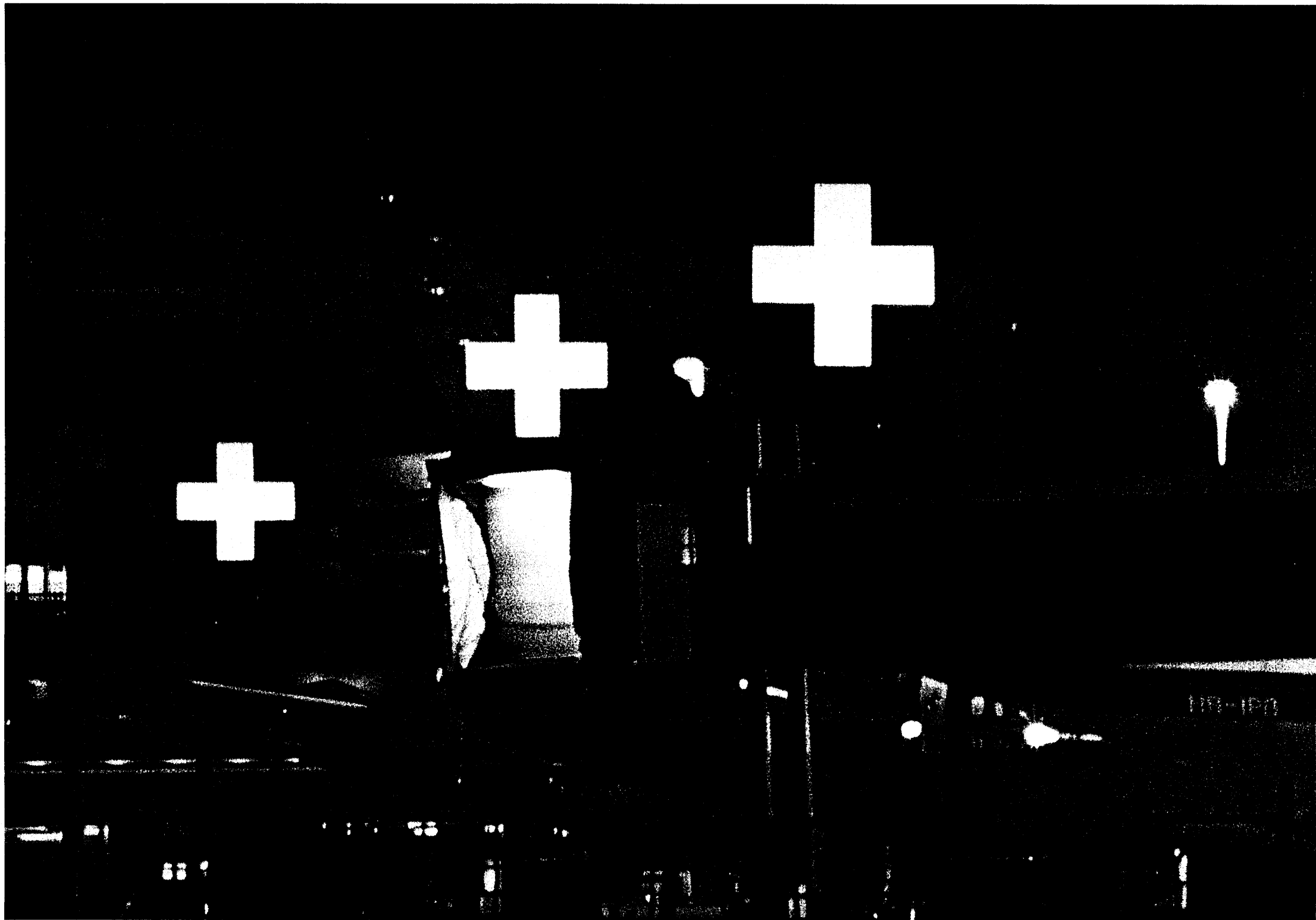
Die Holding-Gesellschaft der Penta-Hotelkette, die *Penta NV*, schüttet wiederum eine Dividende aus. British Airways verkaufte einen Teil ihres Aktienbesitzes der Luft-hansa, so dass diese Gesellschaft heute über eine Aktienmehrheit an der Penta-Kette verfügt.

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1984 (in 1000 Franken)

Kosten	1984	1983	Erträge	1984	1983
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten	433	323	Dividenden	6 654	6 600
Personalkosten	1 388	1 243	Zinserträge	374	887
Finanzkosten	2 132	2 561	Übrige Erträge	3 971	1 995
Total Kosten vor Abschreibungen und Rückstellungen	3 953	4 127	Total Erträge	10 999	9 482
			1984	1983	
			10 999	9 482	
			3 953	4 127	
			7 046	5 355	
			5 968	5 166	
			1 078	189	

Bilanz per 31. Dezember 1984, vor Gewinnverteilung (in 1000 Franken)

Aktiven	31. 12. 1984	31. 12. 1983	Passiven	31. 12. 1984	31. 12. 1983
Anlagevermögen			Eigenkapital		
Beteiligungen	113 040	115 388	Aktienkapital	100 000	100 000
Darlehen an Beteiligungsgesellschaften	35 934	23 427	Reserven	200	100
Mobiliar und Büromaschinen	6	9		(100 200)	(100 100)
	(148 980)	(138 824)			
Umlaufvermögen			Fremdkapital		
Flüssige Mittel	153	46	Darlehen von Swissair	5 600	7 100
Debitoren und transitorische Aktiven	2 938	1 170	Übrige Darlehen	34 685	26 445
	(3 091)	(1 216)	Kreditoren und transitorische Passiven	849	362
Emissionsabgabe	370	696		(41 134)	(33 907)
			Delkredere und andere Rückstellungen	9 620	6 220
			Unternehmungsgewinn		
			Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	409	320
			Reingewinn des Jahres	1 078	189
				(1 487)	(509)
Bilanzsumme	152 441	140 736	Bilanzsumme	152 441	140 736



Zürich



Verwaltungsrat

Am 23. Juli 1984 ist Henri Sommer verstorben. Regierungsrat Sommer ist am 1. Juni 1978 vom Bundesrat in unseren Verwaltungsrat abgeordnet worden. Als Vorsteher der Berner Verkehrs-, Energie- und Wasserwirtschaftsleitung hatte Henri Sommer lebhaften Anteil an der Entwicklung der nationalen Fluggesellschaft genommen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Als Nachfolger von Henri Sommer hat der Bundesrat auf den 1. Januar 1985 Regierungsrat René Bärtschi bezeichnet. Herr Bärtschi hat in der Berner Regierung das Amt von Henri Sommer übernommen.

Die Generalversammlung vom 27. April 1984 hat die Herren Pierre Arnold, Präsident der Verwaltung des Migros-Genossenschafts-Bundes, und Dr. Gaudenz Staehelin, Präsident der Basler Handelskammer und Mitglied der Konzernleitung der Ciba-Geigy AG, neu in den Verwaltungsrat gewählt. Am gleichen Datum hat der Verwaltungsrat die Wahl von Dr. Rudolf Schneiter als neues Mitglied in den Ausschuss vorgenommen.

Dr. Edmund Wyss, der als Regierungsrat den Kanton Basel-Stadt seit 1966 in unserem Verwaltungsrat vertreten hatte, stellte nach seinem Rücktritt aus der kantonalen Exekutive auch sein Mandat auf den 30. Juni 1984 zur Verfügung. Wir danken Dr. Wyss herzlich für seine aktive Anteilnahme an den Geschicken der Swissair und für die sympathische Art, in der er unsere Gesellschaft mit Basel verbunden hat.

An seine Stelle hat der Regierungsrat von Basel-Stadt Regierungs-

rat Dr. Kurt Jenny in den Verwaltungsrat abgeordnet.

Auf das Jahresende ist das Mandat von Dr. h.c. Roger Desponds ausgelaufen. Als Präsident der Generaldirektion der SBB war Dr. Desponds seit dem 1. Januar 1981 im Verwaltungsrat der Swissair. In dieser nur kurzen Zeit hat er mit seinen Kenntnissen in Verkehrsfragen Wertvolles beigetragen. Dafür sprechen wir ihm unseren herzlichen Dank aus.

Als Nachfolger von Dr. Desponds im Verwaltungsrat hat der Bundesrat Dr. Werner Latscha, Präsident der Generaldirektion der SBB, bezeichnet.

Mit Datum der Generalversammlung 1985 läuft die Amtsdauer der Herren Dr. Carl Angst und Max Kühne ab. Gemäss Art. 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 13. März 1985 genehmigt.

Namenliste

Verwaltungsrat

Präsident

Armin Baltensweiler,
Herrliberg (ZH)

Vizepräsidenten

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

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

Mitglieder

Dr. Carl L. Angst,
Generaldirektor und Mitglied des
Exekutivkomitees der Nestlé AG,
Corseaux (VD)

Pierre Arnold,
Präsident der Verwaltung
Migros-Genossenschafts-Bund,
Feusisberg (SZ)
(seit 27. April 1984)

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

* René Bärtschi,
Regierungsrat,
Heiligenschwendi (BE)
(seit 1. Januar 1985)

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

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

Philippe Bordier,
Privatbanquier, Corsier (GE)

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

* Dr. h.c. Roger Desponds,
Präsident der Generaldirektion SBB,
La Conversion (VD)
(bis 31. Dezember 1984)

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

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

Paul Antoine Hoefliger,
Generaldirektor des Comptoir Suisse,
Lausanne

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

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

* Dr. Kurt Jenny,
Regierungsrat,
Basel
(seit 1. Juli 1984)

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

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

* Dr. Werner Latscha,
Präsident der Generaldirektion SBB,
Zürich
(seit 1. Januar 1985)

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

Thomas Schmidheiny,
Präsident und Delegierter des
Verwaltungsrates der
«Holderbank» Financière,
Jona (SG)

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

Heiner P. Schulthess,
Generaldirektor, Mitglied der
Konzernleitung der BBC AG,
Brown Boveri & Cie,
Remetschwil (AG)

* Henri Sommer,
Regierungsrat, St-Imier (BE)
(† 23. Juli 1984)

Dr. Gaudenz Staehelin,
Präsident der Basler Handelskammer,
Mitglied der Konzernleitung der
Ciba-Geigy AG, Basel
(seit 27. April 1984)

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

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

Jacques Turrettini,
Präsident des Verwaltungsrates,
SIP, Société genevoise
d'Instruments de physique, Genf

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

* Dr. Edmund Wyss,
Regierungsrat, Basel
(bis 30. Juni 1984)

Robert Zoelly,
Industrieller, Küssnacht (ZH)

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

Ausschuss des Verwaltungsrates

Armin Baltensweiler,
Präsident

Dr. Claude Barbey,
Vizepräsident

Rudolf Bieri,
Vizepräsident

Prof. Max Berchtold

Dr. Alois Hürlimann

Dr. F. Emmanuel Iselin

Dr. Rudolf Schneider,
(seit 27. April 1984)

Kontrollstelle

Schweizerische
Treuhandgesellschaft,
Zürich

Direktion

Robert Staubli,
Direktionspräsident

Generaldirektoren

Bertrand Jaquiéry,
Stellv. Direktionspräsident
Marketing

Dr. Martin Junger,
Planung und Finanzen

Rolf Krähenbühl,
Technik und Operation

Direktoren

Alfons Bernhardsgrütter,
Planungsdienst

Heinz Büchi,
Besondere Aufgaben

Claude Christe,
Produktgestaltung und Verkaufspolitik

André Clemmer,
Schweiz

Paul Frei,
Operation

Erich Geitlinger,
Produktplanung

Konrad Lindenmann,
Kooperationsprojekte

Otto Loepfe,
Informationsverarbeitung

Peter Nydegger,
Finanzen

Peter Oes,
Delegierter
des Direktionspräsidenten,
Aussenbeziehungen

Kurt Schmid,
Ausland

Willi Schurter,
Technik
(seit 1. Oktober 1984)

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:
Urs Meier

Ausland

West- und Nordeuropa:
Max Keller

Mittel- und Osteuropa:
Walter Speck

Südeuropa:
Rudolf Müller

Nordamerika:
Peter Graf

Lateinamerika:
Werner Seiler

Mittlerer Osten:
Fred Notter

Ferner Osten:
Franz Fraefel

Afrika:
Robert Eglauf

Swissair Beteiligungen AG

Dr. Martin Junger,
Präsident des Verwaltungsrates

Heinz Galli,
Direktionsvorsitzender

Printed in Switzerland
April 1985

Satz und Druck: NZZ Fretz AG

Gestaltung und Fotos: Swissair