

**SWISSAIR** ✈  
1977

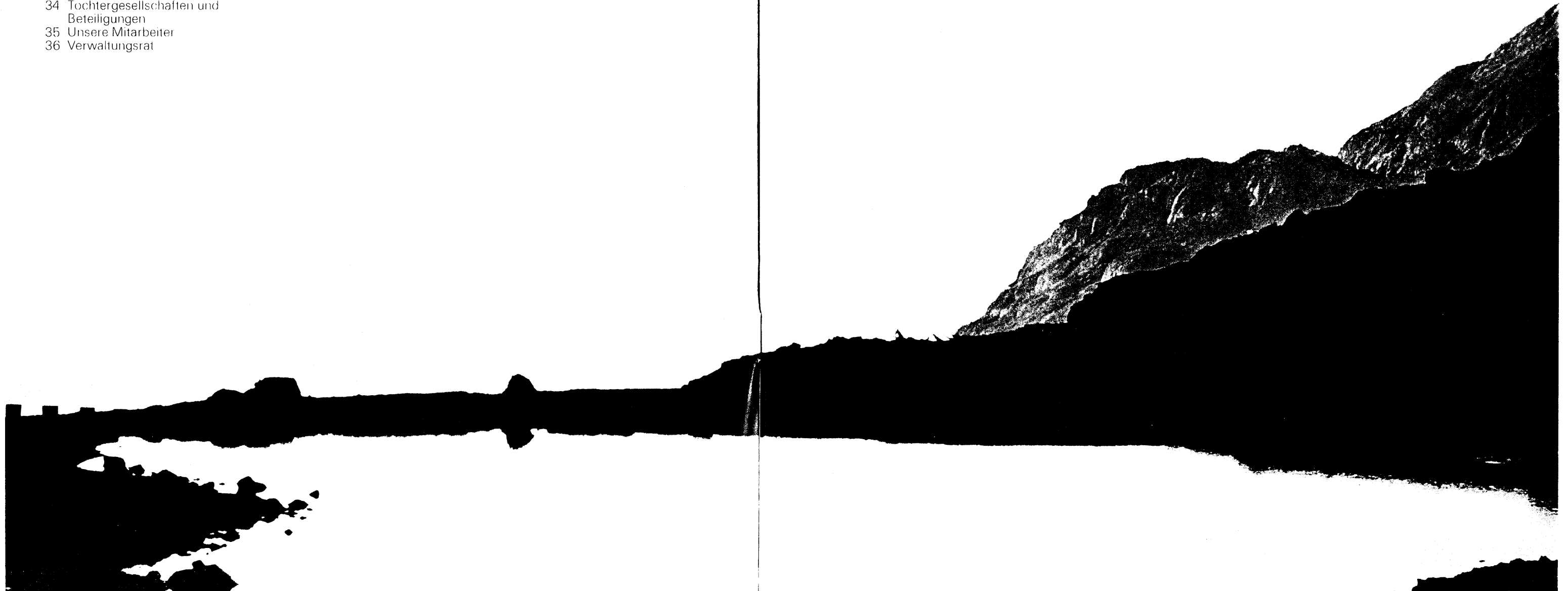


# Jahresbericht 1977 der Swissair

Bericht des Verwaltungsrates  
der Swissair,  
Schweizerische Luftverkehr  
Aktiengesellschaft,  
über das Geschäftsjahr vom  
1. Januar bis 31. Dezember 1977

## Inhalt

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



Sehr geehrte Aktionäre,



1977 war für die Swissair ein günstiges Jahr, und der Verwaltungsrat freut sich, Ihnen ein entsprechend gutes Ergebnis vorzulegen. Aktionäre und Mitarbeiter können an einem erhöhten Geschäftserfolg teilhaben.

Die Gesamterträge erreichen 2,436 Milliarden Franken. Sie liegen um 253 Millionen Franken oder um 11,6% über den Einnahmen des Vorjahres. Demgegenüber stiegen die Kosten vor Abschreibungen um 202 Millionen Franken oder um 10,5% und betragen 2,128 Milliarden Franken. Es ist somit ein Bruttoergebnis von 308 Millionen Franken erzielt worden, das um 51 Millionen Franken höher ist als 1976.

Die ordentlichen Abschreibungen beanspruchen 181 Mio. Franken, also gerade gleichviel wie 1976, und wir können überdies zusätzliche Abschreibungen im Betrage von 75 Mio. Franken vornehmen. Damit werden die Fundamente des Unternehmens weiter gefestigt. Für 1977 bleibt ein Reingewinn von 52 Mio. Franken.

### Das Jahr 1977 im Überblick

Verkehrsleistungen	1977	Änderung in %	1976
Anzahl kommerzieller Flüge	<b>70'555</b>	+ 1,6	69'456
Angeborene tkm	<b>2'190'269'018</b>	+ 4,9	2'088'283'574
Ausgelastete tkm	<b>1'223'949'129</b>	+ 8,2	1'131'415'288
davon Passagier-tkm	<b>844'580'941</b>	+ 7,6	784'863'355
Fracht-tkm	<b>352'274'126</b>	+ 9,5	321'702'535
Post-tkm	<b>27'094'062</b>	+ 9,0	24'849'398
Beförderte Etappenpassagiere	<b>6'553'958</b>	+ 7,0	6'125'831
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	<b>56,0%</b>		54,3%
Sitzplatzauslastung	<b>60,7%</b>		59,3%

Erfolgsrechnung	1977 Fr.	Änderung in %	1976 Fr.
Erträge	<b>2'436'321'172</b>	+ 11,6	2'183'724'102
Kosten ohne Abschreibungen	<b>2'128'401'172</b>	+ 10,5	1'926'784'102
Bruttoergebnis	<b>307'920'000</b>	+ 19,8	256'940'000
Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen	<b>256'000'000</b>	+ 20,2	213'000'000
Reingewinn des Geschäftsjahres	<b>51'920'000</b>	+ 18,2	43'940'000
Dividende pro Aktie	<b>* 35</b>	+ 16,7	30

\*Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

Der Verwaltungsrat ist in der Lage, der Generalversammlung eine auf 35 Franken erhöhte Dividende zu beantragen.

Im Berichtsjahr haben sich verschiedene Faktoren zu einer günstigen Konstellation gruppiert. Vor allem hat die gesamte Verkehrsnachfrage stark zugenommen, und bis zum Herbst bestanden relativ stabile Wechselkursverhältnisse; diese Kombination hat sich in guten Verkehrserträgen niedergeschlagen. Daneben dürfen wir festhalten, dass sich Dispositionen, die wir im Gefolge der «Oelkrise»

eingeleitet hatten, auch unter den verbesserten äusseren Verhältnissen vorteilhaft auswirkten. Die Erhöhung der Produktivität unseres personellen und materiellen Betriebsapparates hat weiterhin ihre Früchte getragen, ebenso der entschlossene Aufbau unserer Tätigkeit im Mittleren Osten und in Afrika, verbunden mit Zurückhaltung in der Entwicklung unserer Nordatlantikdienste.

Noch stärker als der Passagierverkehr hat im Berichtsjahr der Frachtverkehr zugenommen. Andererseits ist die seit langem kleinste Steigerung

unseres Kapazitätsangebotes zu verzeichnen. Unsere Flugzeuge waren deshalb besser als zuvor ausgelastet. In dieses Bild passt auch, dass eine Glättung der saisonalen Verkehrsspitzen, d.h. eine bessere Verteilung des Verkehrs übers ganze Jahr erreicht worden ist.

Eher überraschend liegt die Erhöhung unserer Verkehrserträge noch über der Verkehrszunahme. Neben den bereits erwähnten Wechselkursverhältnissen, die sich erst gegen Ende des Berichtsjahres verschlechterten, spielten hier Tarifierhöhungen und vor allem der Umstand eine wichtige Rolle, dass der Anteil des Verkehrs zu billigsten Preisansätzen gegenüber dem Vorjahr etwas zurückging.

Unsere Kosten sind allerdings trotz sparsamer Haushaltsführung auch wieder stärker angestiegen als in den Vorjahren. Bei dem erwähnten intensiven Verkehr mussten wir namentlich unseren verkaufs- und kundenorientierten Diensten mehr personelle und finanzielle Mittel zubilligen. Überproportional verteuerten sich ausserdem die Steuern und Abgaben, die dem Luftverkehr für die Benützung der Flughäfen und Flugsicherungseinrichtungen auferlegt werden. Trotz der tiefen Teuerungsrate in der Schweiz ergab sich eine leichte Zunahme unserer Gesteuerungskosten pro offerierten Tonnenkilometer von Fr. -.81 auf Fr. -.82.

Das günstige Jahresergebnis zeigt sich auch in der Bilanz. Vorab wegen des Zugangs von zwei DC-9 und einer DC-10 im Flugzeugpark ist der Anschaffungswert des Anlagevermögens um 144 Mio. Franken gestiegen. Dank den ordentlichen und zusätzlichen Abschreibungen ist dessen Buchwert mit 946 Mio. Franken dagegen um 113 Mio. Franken niedriger als Ende 1976.

Die im Herbst 1977 aufgenommene Optionsanleihe von 38 Mio. Franken, der umsatzbedingt angestiegene Wert der verkauften, aber

noch nicht eingelösten Transportdokumente sowie das bessere Jahresergebnis verstärkten unsere verfügbaren Mittel um 254 auf 939 Mio. Franken. Damit ist die Finanzierung der kommenden Flottenerneuerung zu einem guten Teil gesichert.

Ins Berichtsjahr fiel der bedeutungsvolle Entscheid des Verwaltungsrates, 15 DC-9-80-Flugzeuge (Modellaufnahme auf Seite 7) zu bestellen. Dass dieser Flugzeugtyp überhaupt ins Produktionsprogramm von McDonnell Douglas aufgenommen wurde, ist auf die Initiative der Swissair zurückzuführen. Wir haben sie zugunsten einer geringeren Lärmbelastung der Umwelt ergriffen: Die DC-9-80 wird zu den Flugzeugen mit geringster Lärmentwicklung gehören. Unsere Wahl lässt sich auch mit der wirtschaftlichen Vernunft vereinbaren.

Schliesslich sei noch auf zwei Faktoren hingewiesen, die auch 1977 für die Swissair von entscheidender Bedeutung waren: Wir sind einerseits vom grossen Vertrauen unserer Kunden auf die Qualität, auf die Zuverlässigkeit und auf die Sicherheit unserer Dienste getragen. Andererseits konnten wir dieses Vertrauen nur rechtfertigen, weil uns der Arbeitsfriede und der Leistungswille unserer Mitarbeiter erhalten blieben. All das erfüllt den Verwaltungsrat mit Dankbarkeit und mit Genugtuung.

Gegen Ende des Berichtsjahres setzten eine erneute Dollarschwäche

Zürich, 15. März 1978  
Im Namen des Verwaltungsrates

Der Präsident

*J.F. Gugelmann*

J.F. Gugelmann

Zum Geschäftsjahr 1977 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 28. April 1978 die

#### Anträge

- den vorliegenden Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1977 zu genehmigen;
- den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1977 Entlastung zu erteilen;

3. den Reingewinn 1977 von	Fr.	Fr.
wie folgt zu verwenden:		51'920'000
- Zuweisung an den statutarischen		
Reservefonds	8'000'000	
- Zuweisung an den Fonds zugunsten der		
Vorsorgeeinrichtungen des Personals der		
Swissair	4'000'000	- 12'000'000
verbleibender Reingewinn		39'920'000
Gewinnvortrag vom 1. Januar 1977		4'821'000
		44'741'000
- Dividende von brutto Fr. 35.- pro Aktie		
auf 1'128'034 in Umlauf befindlichen		
Namen- und Inhaberaktien		- 39'481'000
- Saldovortrag auf neue Rechnung		5'260'000

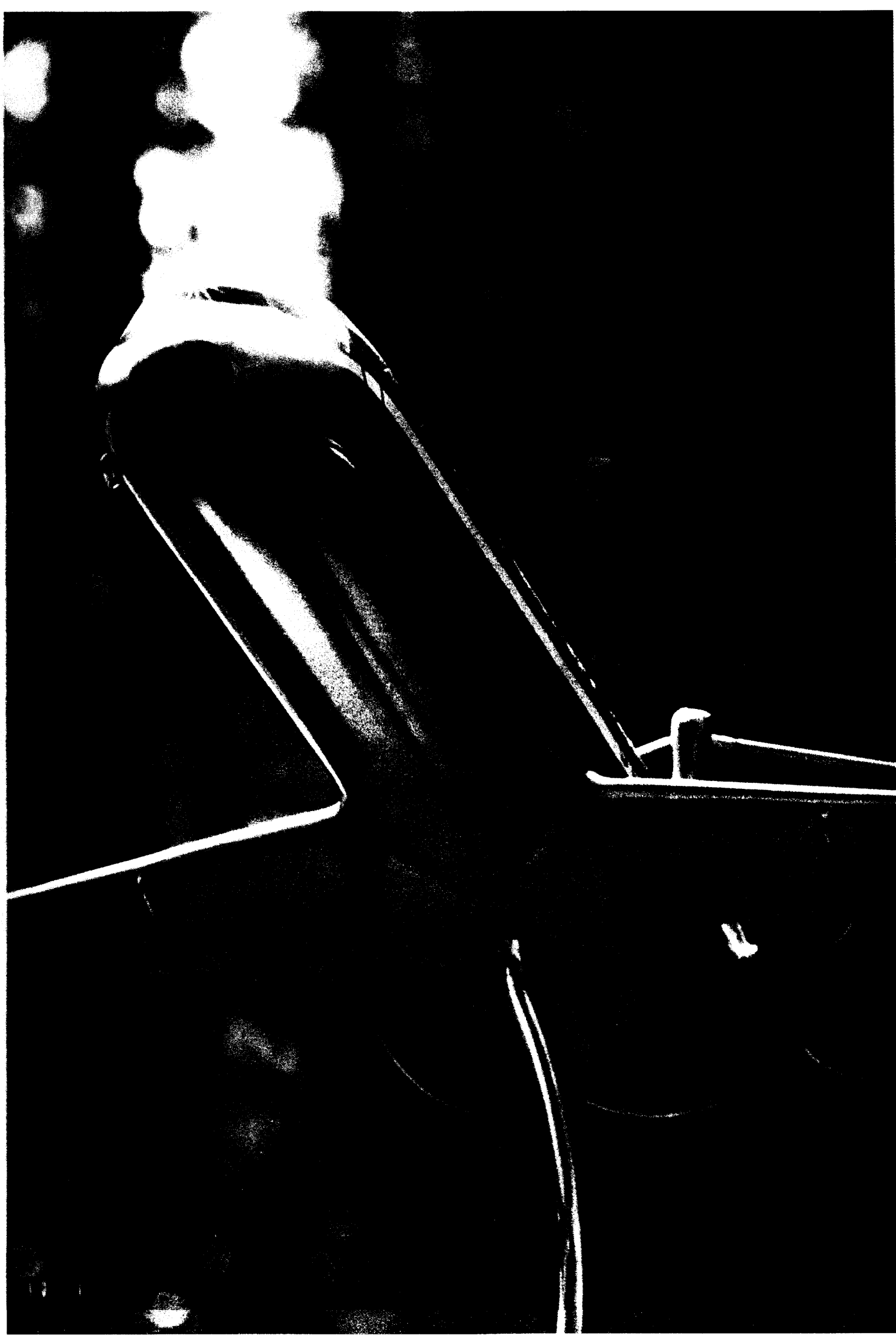
Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, gelangt vom 2. Mai 1978 an gegen Coupon Nr. 39 zur Auszahlung:  
Dividende 1977  
abzüglich 35% Verrechnungssteuer  
netto pro Aktie

und die Entwertung fast aller wichtigen Währungen gegenüber dem Schweizerfranken ein. Sie bereiten auch der Swissair ernste Sorgen, und es wäre gewagt, auf eine Wiederholung der günstigen Konstellation von 1977 zu zählen. An der Lebenskraft der Swissair kann jedoch kein Zweifel bestehen.

Der Delegierte

*A. Baltensweiler*

A. Baltensweiler





Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1977  
Kosten

	Fr.	1977 Fr.	1976 Fr.
Personalkosten			
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige Personalkosten	669'096'605		
Sozialversicherungen	135'871'257	<b>804'967'862</b>	740'151'542
Treibstoffkosten		<b>303'289'722</b>	287'872'262
Techn. Material- und Überholungskosten		<b>128'125'797</b>	115'633'900
Bodenorganisations-Fremdkosten		<b>195'155'516</b>	182'023'340
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		<b>20'752'456</b>	20'330'251
Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops		<b>140'737'542</b>	122'183'056
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten		<b>14'566'269</b>	14'597'845
Kosten für Unterhalt und Miete von Betriebs- einrichtungen		<b>21'617'252</b>	18'989'043
Liegenschafts- und Energiekosten		<b>65'517'337</b>	61'684'698
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
Finanzkosten	99'612'019		
Direkte Steuern	15'885'028		
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	65'651'166	<b>181'148'213</b>	141'658'713
Fernmeldekosten		<b>21'254'486</b>	20'120'467
Werbe- und diverse Verkaufskosten		<b>41'274'909</b>	39'115'388
Provisionskosten		<b>189'993'811</b>	162'423'597
<b>Total Kosten vor Abschreibungen</b>		<b>2'128'401'172</b>	1'926'784'102

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

Abschreibungen  
auf Flugzeugpark und Ersatzteilen  
auf übrigen Anlagen

**Reingewinn des Jahres**

Ertrag

	Fr.	1977 Fr.	1976 Fr.
Verkehrserträge			
Streckenerträge			
Passagen	1'578'620'849		
Fracht	275'616'577		
Post	48'635'527	<b>1'902'872'953</b>	1'683'843'814
Erträge aus Charter- und Sonderflügen		<b>21'056'995</b>	20'703'263
Provisions- und übrige Verkehrserträge		<b>59'717'209</b>	54'315'941
Erträge aus Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial		<b>16'286'910</b>	12'601'055
Erträge aus Nebenleistungen			
Bodenorganisationsdienste	97'223'073		
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	119'124'539		
Technische Dienste	133'753'307		
Übrige Nebenleistungen	21'553'870	<b>371'654'789</b>	336'854'133
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge		<b>64'732'316</b>	75'405'896
<b>Total</b>		<b>2'436'321'172</b>	2'183'724'102

	1977 Fr.	1976 Fr.
<b>Total Erträge</b>	<b>2'436'321'172</b>	2'183'724'102
<b>Total Kosten vor Abschreibungen</b>	<b>2'128'401'172</b>	1'926'784'102
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>307'920'000</b>	256'940'000
Abschreibungen auf Flugzeugpark und Ersatzteilen auf übrigen Anlagen	174'902'000 81'098'000	213'000'000
<b>Reingewinn des Jahres</b>	<b>51'920'000</b>	43'940'000

Bilanz per 31. Dezember 1977  
(vor Gewinnverteilung)

Aktiven  
(Vermögenswerte)

	Anschaffungs- wert Anfangsbestand 1. 1. 1977 Fr.	Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs Fr.	Abgang: Verkauf/ Lagerver- minderung Fr.	Anschaffungs- wert Endbestand 31. 12. 1977 Fr.	Kumulative Abschreibungen bzw. Minder- bewertung Fr.	<b>Buchwert</b>  <b>31. 12. 1977</b> Fr.	Buchwert  31. 12. 1976 Fr.
<b>Anlagevermögen</b>							
Immobilien							
Grundstücke	34'226'000	10'000		34'236'000	2'983'996	<b>31'252'004</b>	34'226'000
Bauten und baul. Einricht.	425'165'013 (459'391'013)	12'396'629 (12'406'629)	5'447'000 (5'447'000)	432'114'642 (466'350'642)	193'880'395 (196'864'391)	<b>238'234'247</b> <b>(269'486'251)</b>	273'365'074 (307'591'074)
(Versicherungswert exkl. Grundstücke 484,75 Mio. Fr.)							
Flugzeugpark							
Flugzeuge	1'450'374'688	132'005'312		1'582'380'000	1'067'794'000	<b>514'586'000</b>	547'270'688
Reservetriebwerke	47'204'468	220'000	1'820'000	45'604'468	33'364'560	<b>12'239'908</b>	13'332'308
Flugzeugwechselteile und Halbfabrikate	163'157'214 (1'660'736'370)	6'241'749 (138'467'061)	5'924'678 (7'744'678)	163'474'285 (1'791'458'753)	134'951'326 (1'236'109'886)	<b>28'522'959</b> <b>(555'348'867)</b>	36'358'156 (596'961'152)
(Versicherungswert 1'603,65 Mio. Fr.)							
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge							
Datenverarbeitungsanlagen	115'430'551	8'240'219	3'817'214	119'853'556	79'731'216	<b>40'122'340</b>	49'582'075
Fahrzeuge	49'549'257	4'761'699	1'654'336	52'656'620	42'073'103	<b>10'583'517</b>	11'779'272
Übrige Einrichtungen	132'845'232 (297'825'040)	3'930'003 (16'931'921)	3'787'018 (9'258'568)	132'988'217 (305'498'393)	111'526'213 (233'330'532)	<b>21'462'004</b> <b>(72'167'861)</b>	30'238'837 (91'600'184)
(Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 385,15 Mio. Fr.)							
Beteiligungen	38'052'377	946'703	2'510'004	36'489'076	6'546'524	<b>29'942'552</b>	29'800'037
Vorauszahlung für Flugzeugpark und übrige Anlagen						<b>19'343'152</b>	32'848'997
<b>Total Anlagevermögen</b>						<b>946'288'683</b>	1'058'801'444
<b>Umlaufvermögen</b>							
Materialbestände (Versicherungswert 74,68 Mio. Fr.)	61'812'119	8'366'118	3'184'310	66'993'927	49'258'798	<b>17'735'129</b>	13'594'343
Bankkonto Wandel- und Optionsanleihen						<b>53'638'900</b>	27'318'200
Debitoren und trans. Aktiven						<b>476'772'466</b>	480'172'429
Wertschriften	293'742'188	230'631'031	7'187'024	517'186'195	8'667'263	<b>508'518'932</b>	293'397'755
Kurzfristige Geldanlagen						<b>362'650'000</b>	322'267'500
Flüssige Mittel						<b>62'932'836</b>	65'262'713
Bankguthaben und Gelder unterwegs						<b>4'138'145</b>	3'983'741
Kassen und Postcheck						<b>(67'070'981)</b>	(69'246'454)
<b>Total Umlaufvermögen</b>						<b>1'486'386'408</b>	1'205'996'681
<b>Bilanzsumme</b>						<b>2'432'675'091</b>	2'264'798'125

Passiven  
(Kapitalquellen)

	<b>Buchwert</b>  <b>31. 12. 1977</b> Fr.	Buchwert  31. 12. 1976 Fr.
<b>Eigenkapital</b>		
Aktienkapital		
Namenaktien	<b>315'820'400</b>	315'820'400
Inhaberaktien	<b>132'630'400</b>	106'309'700
	<b>(448'450'800)</b>	(422'130'100)
Reserven		
Statutarische	<b>99'000'000</b>	93'000'000
Spezielle	<b>72'000'000</b>	64'000'000
	<b>(171'000'000)</b>	(157'000'000)
<b>Total Eigenkapital</b> (ohne Unternehmensgewinn)	<b>619'450'800</b>	579'130'100
<b>Fremdkapital</b>		
Langfristige Schulden		
Obligationen- u. Wandelanl.	<b>475'653'000</b>	438'052'000
Bankdarlehen	<b>100'000'000</b>	100'000'000
US\$-Kredite für Flugzeug- beschaffung	<b>266'750'440</b>	267'592'592
Übrige langfristige Schulden	<b>3'500'000</b>	3'500'000
	<b>(845'903'440)</b>	(809'144'592)
Kurzfristige Schulden		
Dividenden und Obligationen- Zinsen	<b>4'490'659</b>	4'634'930
Kreditoren und transitorische Passiven	<b>395'540'858</b>	386'694'116
Personaldepositenkasse	<b>60'761'961</b>	54'084'362
	<b>(460'793'478)</b>	(445'413'408)
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	<b>315'970'347</b>	269'686'814
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>1'622'667'265</b>	1'524'244'814
<b>Rückstellungen und Wertberichtigungen</b>	<b>133'815'821</b>	112'760'986
<b>Unternehmensgewinn</b>		
Gewinnvortrag aus dem Vorj.	<b>4'821'205</b>	4'722'225
Reingewinn des Jahres	<b>51'920'000</b>	43'940'000
<b>Total Unternehmensgewinn</b>	<b>56'741'205</b>	48'662'225
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2'432'675'091</b>	2'264'798'125
Eventualverpflichtungen	<b>196'395'840</b>	130'796'923

**Ertrag**

Die Streckenerträge machten 78% des Gesamtumsatzes aus. Sie nahmen gegenüber 1976 um 219 Mio. Franken, d.h. um 13% zu. Die Erträge sind somit – im Gegensatz zu den beiden Vorjahren – stärker als der Verkehr gewachsen (vgl. Grafik auf Seite 15).

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

Gebiete	Strecken- erträge 1977 in Mio. Fr.	Veränderung gegenüber 1976		Verkehrs- veränderung in %
		in Mio. Fr.	in %	
Europa	723,3	+ 68,9	+ 10,5	+ 8,2
Nordatlantik	378,9	+ 48,1	+ 14,5	+ 10,4
Südatlantik	77,7	+ 13,1	+ 20,3	+ 19,2
Mittlerer Osten	257,4	+ 41,4	+ 19,2	+ 10,0
Ferner Osten	247,1	+ 24,8	+ 11,2	+ 4,3
Afrika	218,5	+ 22,8	+ 11,7	+ 6,2
Ganzes Netz	1'902,9	+ 219,1	+ 13,0	+ 8,7

Demgegenüber waren die Erträge aus Charter- und Sonderflügen nur wenig höher als im Vorjahr. Über die Hälfte dieser Einsätze entfiel auf Ergänzungsleistungen für unsere Tochtergesellschaft Balair.

Die Kommissionseinnahmen aus Flugscheinverkäufen für fremde Gesellschaften umfassen 80% der Provisions- und übrigen Verkehrserträge; sie entwickelten sich im Rahmen unserer eigenen Verkaufsumsätze.

Bei den Erträgen aus Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial fallen insbesondere die Materialbereitstellung im Rahmen der technischen

Zusammenarbeit mit anderen Fluggesellschaften (KLM, SAS, UTA, Austrian usw.) sowie die der Balair zur Verfügung gestellten Cockpit-Besatzungen ins Gewicht.

Erfreulich entwickelten sich erneut die Erträge aus Nebenleistungen, indem alle drei eng mit dem Flugbetrieb verbundenen Nebenzweige Zuwachsraten von mehr als 10% erreichten.

Die Finanz-, Beteiligungs- und anderen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	Mio. Fr.
Finanzerträge	48
Erträge aus Beteiligungen	2
Liegenschaftserträge	5
Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialverkäufen	1
Diverse übrige Erträge	9
	<u>65</u>

Der Rückgang um 10 Mio. Franken gegenüber dem Vorjahr ist den wesentlich geringeren Buchgewinnen aus Flugzeug- und Materialverkäufen zuzuschreiben.

**Kosten**

Der Mehraufwand von 65 Mio. Franken oder 8,8% bei den Personalkosten entfällt je rund zur Hälfte einerseits auf Salärerhöhungen und auf den Personalszuwachs, andererseits auf die im Kapitel «Unsere Mitarbeiter» erwähnte Anerkennungsprämie und auf höhere Beiträge für Sozialversicherungen. Der Anteil der Personalkosten am gesamten Aufwand beträgt 37,8% (1976: 38,4%).

Die Treibstoffkosten stiegen wegen der Mehrleistung um 15 Mio. Franken oder 5%. Die währungsbedingt leicht rückläufigen Treibstoffpreise schwächten diese Kostenzunahme etwas ab.

Die Kosten für technisches Material und Überholungen (worin auch die Leistungen der KSSU-Partner für unsere Flotte sowie der Materialaufwand für unsere Drittleistungen enthalten sind) erhöhten sich um insgesamt 13 Mio. Franken. Davon entfallen rund zwei Drittel auf den Unterhalt von Flugzeugen fremder Gesellschaften. Hier sind auch Mehrerträge zu verzeichnen.

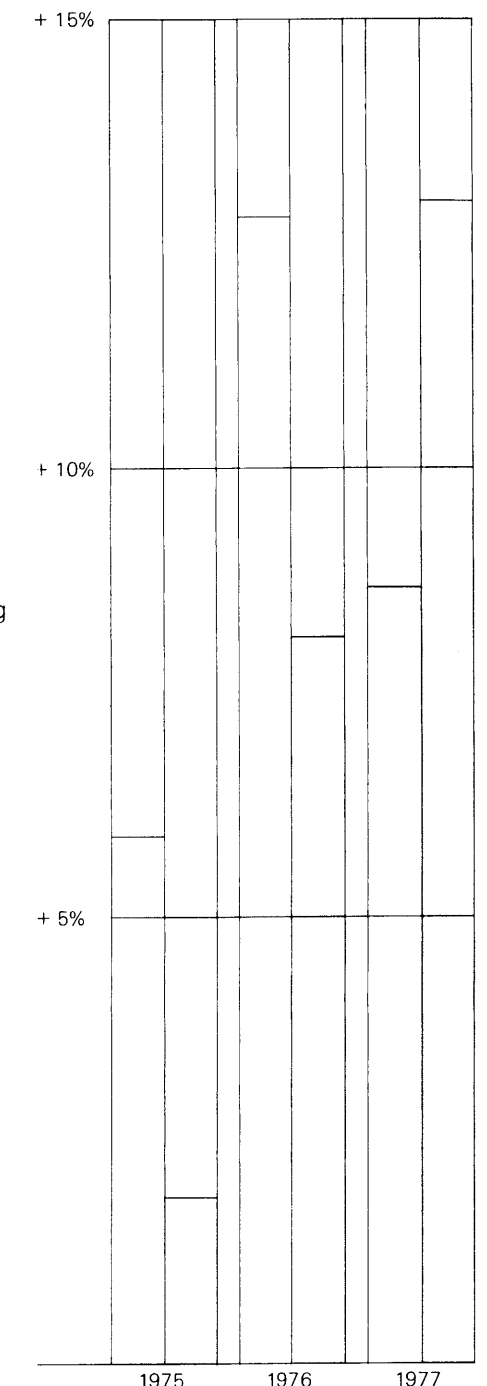
Innerhalb der Gruppe Bodenorganisations-Fremdkosten nahmen die Flugsicherungskosten (für Luftraumkontrollen) vor allem wegen der weiteren Erhöhung der staatlichen Gebühren mit 35% wiederum unverhältnismässig stark zu. Aber auch bei den Flughafengebühren sowie bei den Abfertigungs-Fremdkosten lag die Zuwachsrate mit 8,5% über jener der Produktion. Die Preiserhöhungen im Ausland konnten also durch die günstigeren Wechselkurse nicht vollständig aufgefangen werden.

Dasselbe traf zu für Passagier- und Verpflegungskosten, die uns im Ausland verrechnet wurden. Die Kostenerhöhungen im Betrag von 18 Mio. Franken oder von 15% bei dieser Position haben ihre Ursachen im Passagierzuwachs, in Serviceverbesserungen, ferner im Mehraufwand für die Taxfree-Shops, für die Bordverkäufe und für Cateringdienste an Dritte.

Der ungewöhnlich hohe Anstieg der Allgemeinen Betriebs- und Verwaltungskosten entfällt wiederum auf die Finanzkosten. Erhebliche Währungs- und Transferverluste aus dem Auslandgeschäft mussten dieser Position belastet werden. In Anbetracht der immer noch labilen Währungslage wurden die Rückstellungen weiter verstärkt.

Auch die erfolgsabhängigen Steuern belasteten uns stärker.

Die übrigen Kostengruppen weisen nur geringfügige bzw. im Rahmen der Produktions-/Verkehrsentwicklung liegende Zunahmen auf. Die Sach- und Haftpflichtversicherungskosten blieben sogar leicht unter dem Vorjahreswert.



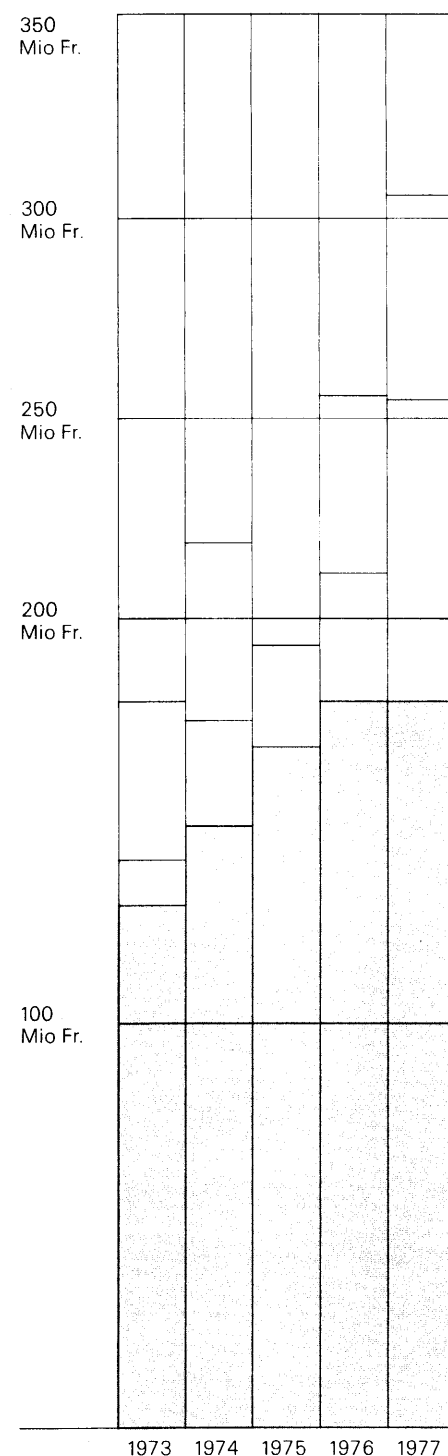
Verkehr, prozentuale Zunahme gegenüber dem Vorjahr  
Streckenerträge, prozentuale Zunahme gegenüber dem Vorjahr





## Ergebnisentwicklung 1973-1977

## Finanzierung und Investierung im Jahre 1977



Die untenstehende Tabelle zeigt einen Mittelzufluss von 473 Mio. Franken. Davon entfielen 346 Mio. Franken oder nahezu drei Viertel auf die gegenüber 1976 um 59 Mio. Franken höhere Selbstfinanzierung.

Die Investitionen in Anlagevermögen, insbesondere für die 1977

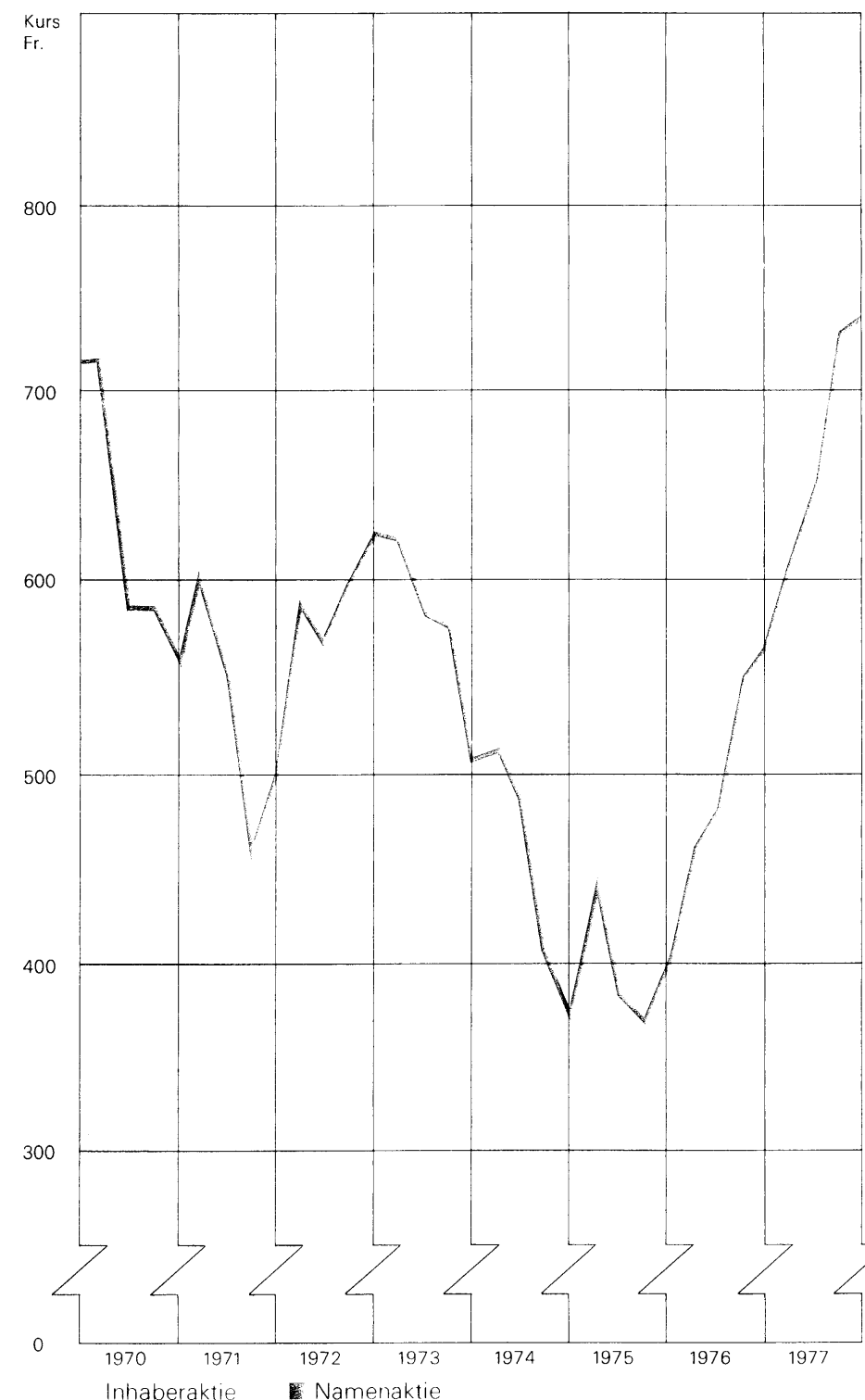
abgelieferten drei Flugzeuge, beanspruchten 165 Mio. Franken. Weitere 38 Mio. Franken wurden für die Gewinnausschüttung des Vorjahres verwendet. Die restlichen Mittel dienten fast ganz der Verstärkung unserer Liquidität.

<b>Herkunft der Mittel</b>		Mio. Fr.	Mio. Fr.
<b>Selbstfinanzierung:</b>			
Reingewinn des Berichtsjahres		51.9	
Abschreibungen		256.0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen		38.3	346.2
<b>Fremdfinanzierung:</b>			
Optionsanleihe		37.6	
Zunahme der übrigen Passiven inkl. Kreditoren		61.7	99.3
<b>Andere Mittelzugänge aus:</b>			
Verkauf von Anlagen und Materiallagerabbau (zu Buchwerten)		10.6	
Anrechnung von Vorauszahlungen		13.5	
Abnahme von Debitoren und trans. Aktiven		3.4	27.5
<b>Gesamtzugang an Mitteln</b>			<b>473,0</b>
<b>Verwendung der Mittel</b>			
<b>Vermehrung Anlagevermögen:</b>			
Immobilien		12.4	
Flugzeugpark		135.6	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge		16.1	
Übriges Anlagevermögen		1.0	165.1
<b>Vermehrung Umlaufvermögen:</b>			
Wertschriften, kurzfristige Geldanlagen und flüssige Mittel, netto		261.8	
Übriges Umlaufvermögen		7.4	269.2
Nettoabbau von USS-Krediten für Flugzeugbeschaffung			0.8
Gewinnausschüttung pro 1976 (Vorjahr)			37.9
<b>Total Verwendung der Mittel</b>			<b>473,0</b>

1973 1974 1975 1976 1977  
 Reingewinn  
 Zusätzliche Abschreibungen  
 Ordentlicher Abschreibungsbedarf

## Börsenkurse der Swissair-Aktien 1970-1977

## Bericht der Kontrollstelle



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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1977 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellen fest, dass die Bilanz und die Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen. die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist, bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

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

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

Zürich, den 16. März 1978

Schweizerische Treuhandgesellschaft

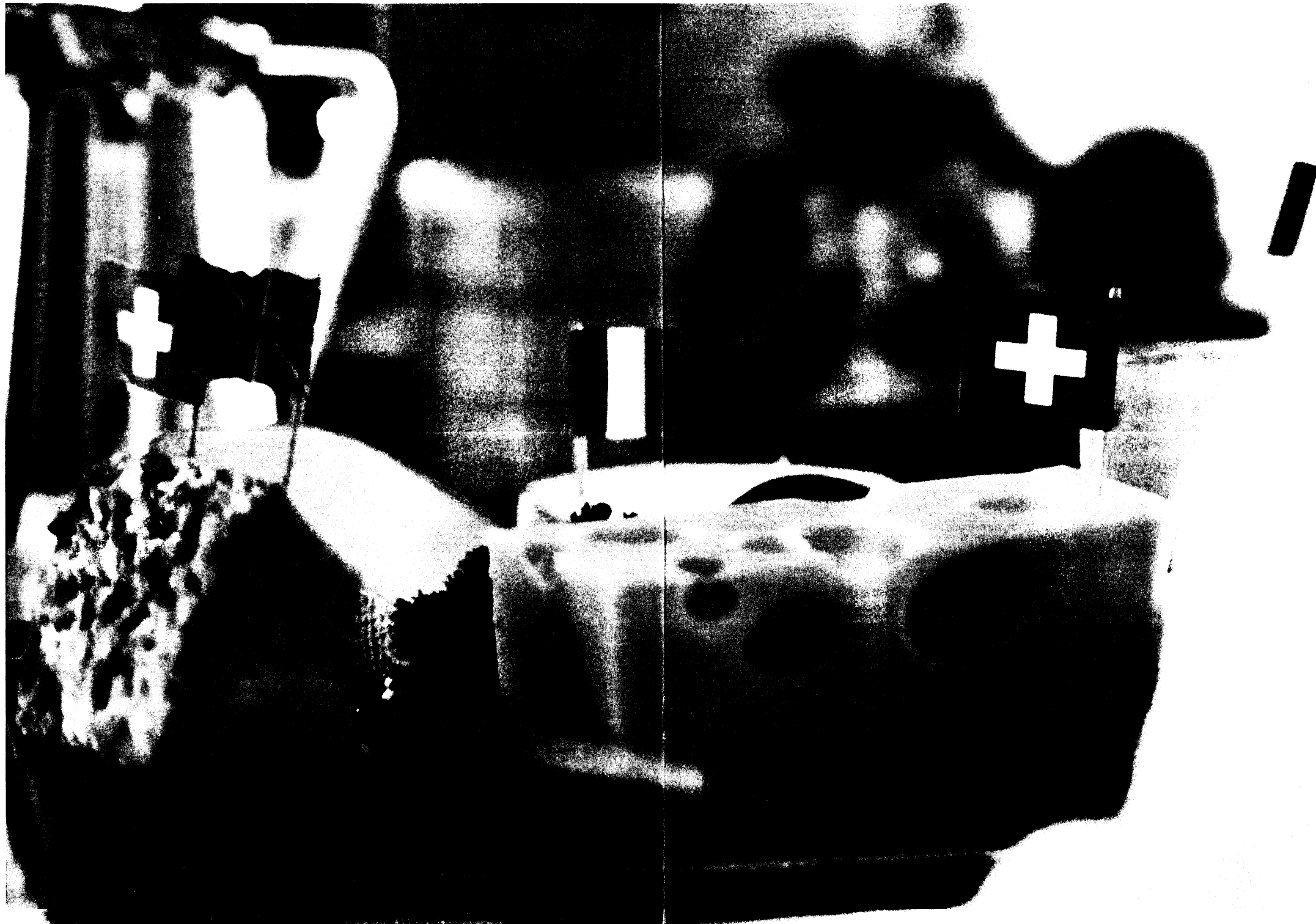
Fehlmann Rau

## Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971	1970	1969	1968
<b>Verkehrsleistungen</b>										
Flugstunden	<b>134'760</b>	130'990	126'563	119'950	120'095	115'583	115'566	114'380	104'758	96'006
Angebotene tkm	<b>2'190,3</b>	2'088,3	1'961,6	1'757,8	1'651,6	1'485,2	1'360,1	1'149,1	969,7	797,7
Ausgelastete tkm	<b>1'223,9</b>	1'131,4	1'008,0	939,4	868,5	739,1	668,7	586,7	523,0	416,3
Ausgelastete Passagier-tkm	<b>844,6</b>	784,9	697,2	642,9	608,2	520,3	467,4	398,6	346,0	298,5
Ausgelastete Fracht-tkm	<b>352,3</b>	321,7	288,1	273,6	238,0	198,5	182,2	169,6	159,8	102,4
Ausgelastete Post-tkm	<b>27,1</b>	24,8	22,7	22,9	22,3	20,3	19,1	18,5	17,2	15,4
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	<b>56,0%</b>	54,3%	51,9%	53,5%	52,7%	49,8%	49,2%	51,1%	54,0%	52,2%
Nutzschwelle*	<b>52,2%</b>	53,1%	52,5%	52,3%	51,5%	47,7%	47,6%	49,3%	49,4%	49,9%
Flugbetriebskosten je offeriertem tkm	<b>-82</b>	-81	-83	-86	-75	-77	-79	-80	-81	-85
Sitzplatzbelegung	<b>60,7%</b>	59,3%	55,0%	56,1%	56,5%	52,9%	52,1%	53,3%	53,0%	53,1%
<b>Personalbestand</b> Ende Jahr ohne Lehrlinge Teilzeitbeschäftigte als Halbe mitgezählt	<b>14'129</b>	13'739	13'766	14'046	13'612	13'224	13'192	12'887	11'731	10'855
<b>Erträge und Kosten</b>	in Mio. Fr.									
Verkehrserträge	<b>1'983,6</b>	1'758,9	1'623,0	1'588,1	1'305,4	1'229,8	1'137,6	981,5	883,8	730,5
Diverse Erträge	<b>452,7</b>	424,8	381,4	361,9	303,9	263,5	264,8	245,5	183,1	151,7
Gesamterträge	<b>2'436,3</b>	2'183,7	2'004,4	1'950,0	1'609,3	1'493,3	1'402,4	1'227,0	1'066,9	882,2
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)	<b>2'128,4</b>	1'926,8	1'809,1	1'730,1	1'427,1	1'287,3	1'208,3	1'037,7	874,4	745,1
Bruttoergebnis	<b>307,9</b>	256,9	195,3	219,9	182,2	206,0	194,1	189,3	192,5	137,1
Abschreibungen	<b>256,0</b>	213,0	170,0	177,0	142,0	165,0	154,0	155,0	161,0	110,0
<b>Reinergebnis</b>	<b>51,9</b>	43,9	25,3	42,9	40,2	41,0	40,1	34,3	31,5	27,1
<b>Bilanz</b> per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung)										
Bilanzsumme	<b>2'432,7</b>	2'264,8	2'287,9	2'088,5	2'011,0	1'721,1	1'516,9	1'335,9	1'165,8	966,5
<b>Aktiven</b>										
Anlagevermögen	<b>946,3</b>	1'058,8	1'216,4	1'050,9	1'027,0	859,1	791,6	740,8	731,2	675,8
Umlaufvermögen	<b>1'486,4</b>	1'206,0	1'071,5	1'037,6	984,0	862,0	725,3	595,1	434,6	290,7
<b>Passiven</b>										
Aktienkapital	<b>448,5</b>	422,1	422,1	422,1	422,1	386,2	386,2	335,0	300,8	218,7
Reserven	<b>** 179,0</b>	163,0	151,0	148,0	136,0	119,0	107,0	89,0	74,0	56,0
Fremdkapital	<b>**1'666,1</b>	1'562,1	1'620,0	1'435,9	1'379,8	1'151,0	973,9	863,4	745,5	649,5
Rückstellungen	<b>133,8</b>	112,8	90,1	77,5	68,2	60,5	46,6	46,0	43,6	40,4
Gewinnvortrag	<b>** 5,3</b>	4,8	4,7	5,0	4,9	4,4	3,2	2,5	1,9	1,9
<b>Reingewinn</b> je Aktie	<b>** 46,05</b>	38,95	22,45	38,04	35,64	40,--	39,06	39,03	40,34	43,32
<b>Dividende</b> je Aktie	<b>** 35,--</b>	30,--	20,--	30,--	30,--	30,--	30,--	30,--	30,--	28,--
<b>Selbstfinanzierung</b> je Aktie (vor Gewinnverteilung)	<b>307,--</b>	254,--	186,--	211,--	180,--	243,--	218,--	265,--	270,--	248,--

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

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



## Die Swissair im Wettbewerb



Unserem Unternehmen wird in der Schweiz so wenig wie im Ausland eine Monopolstellung eingeräumt. Wir bewegen uns im Gegenteil überall in einem hart umkämpften Markt. Innerhalb des Rahmens, den staatliche Regeln dem internationalen Linienverkehr setzen, bieten die Fluggesellschaften nur scheinbar die gleichen Leistungen an. Die Chartergesellschaften treten unbehindert von jenen Regeln mit ihren Angeboten auf. Das ist aber das Feld, auf dem sich die Swissair zu behaupten hat.

Der Erfolg des Jahres 1977 zeigt, dass unsere Kunden ein Qualitätsprodukt schätzen und bereit sind, dafür einen angemessenen Preis zu entrichten. Unsere Devise muss es auch in Zukunft bleiben, ein Optimum an Diensten zur rechten Zeit am richtigen Ort jenen Kunden zur Verfügung zu halten, welche auf dieses Angebot ansprechen.

Unser Liniennetz ist heute weitverzweigt und engmaschig, doch übersehen wir Lücken nicht. Die Swissair muss sich aber grundsätzlich darauf verlassen können, dass eine neue Linie nach angemessener Einführungszeit wirtschaftlich betrieben werden kann. Es sei auch daran erinnert, dass alle Liniendienste der Genehmigung durch die Regierungen der angeflogenen Länder bedürfen und dass diese Genehmigung immer häufiger von einer Einigung unter den jeweils beteiligten Fluggesellschaften abhängt. Im Berichtsjahr ist eine solche Verständigung wiederum in kommerziellen Abkommen mit 48 Partnern gelungen – wenn auch unter Zugeständnissen und zum Teil hohen Kosten. Unsere Verhandlungsposition ist dann am stärksten, wenn auch auf der Gegenseite gewichtige Interessen am Verkehr von und nach der Schweiz im Spiele sind. Diesen fördern wir denn auch mit Nachdruck. Unsere Verkaufsorganisation arbeitet dabei eng mit Agenten und Reiseveranstaltern zusammen, tritt aber auch mit eigenen touristischen Angeboten auf, die über die blossе Transportleistung hinausgehen.

Grösste Bedeutung kommt allen unseren Kundendiensten am Boden zu, denn die Flugreise oder der Frachttransport selbst sind ja nur Mittelstück unseres Angebotes. Von der Orientierung über unsere Dienstleistungen, dem Flugscheinverkauf, der Betreuung von Mensch und Gut am Boden vor der Reise bis etwa zur Übergabe eines Kindes an seine Eltern oder der Ablieferung eines eiligen Paketes am Bestimmungsort darf kein wichtiges Glied fehlen, wenn der Kunde zufrieden sein soll. Dafür sind die Mitarbeiter unserer Bodenorganisation in der Schweiz und im Ausland besorgt.

Geschäfts- und Individualverkehr einerseits und saisonaler Tourismus andererseits haben ausgewiesene, aber grundsätzlich verschiedene Bedürfnisse. Die allzeitige Verfügbarkeit einer Verkehrsverbindung, die zum Beispiel der Geschäftsmann verlangt, hat ihren Preis – ebenfalls aber die

wohlfeile Gruppenreise, nämlich in Form von zahlreichen, oft einschneidenden Beschränkungen, wie feste Reisedaten, usw. Unsere Verkaufsorgane suchen einen wirtschaftlichen Interessenausgleich und erreichen ihn auch. Die Glättung saisonaler Verkehrsspitzen zugunsten einstmals ruhigerer Monate ist ebenfalls durch bewusste Steuerungsmassnahmen, vor allem im touristischen Verkehr, gefördert worden.

Die Liniengesellschaften haben im Juli 1977 die in der Schweiz anwendbaren Tarife erneut und zum Teil markant gesenkt. Für die in der Schweiz beginnenden Flugreisen wurden in der Folge – nach einer kurzen Angewöhnungszeit – praktisch keine Flugscheine mehr vorgewiesen, die nicht auf den von den Behörden vorgeschriebenen Schweizerfrankentarif lauteten. Der seither eingetretene Wertverlust der meisten Auslandswährungen im Vergleich zum Schweizerfranken hat aber den Druck auf die Flugtarife in der Schweiz wieder verstärkt.

Der fortschreitende Zerfall des multilateralen Tarifsystems der IATA bleibt auf längere Frist nicht ohne Auswirkungen auf die Swissair. Die derzeitige Politik in den USA fördert unter dem Motto des Konsumentenschutzes und der Monopolbekämpfung diese Auflösung. Es entsteht damit ein Chaos von Angeboten und Tarifen. Unsere Nordatlantikkunden haben gerade in dieser Unordnung der Swissair bis heute die Treue gehalten. Wir können jedoch nicht übersehen, dass der Charterverkehr zwischen Nordamerika und der Schweiz im Sommer 1977 um 37% zugenommen hat, der regelmässige Linienverkehr dagegen nur um 5%.

Sicher haben wir keinen Einfluss auf die überaus folgenschweren Entwicklungen der Währungsrelationen in gewissen Ländern. Ausgleiche ergeben sich dann aber oftmals in anderen Verkehrsgebieten. Aber auch unter den verschiedenen Kategorien unseres Verkehrs stellen

sich Verschiebungen ein. So erleben wir derzeit gerade in Regionen, wo Ausmass oder Ertrag des Passagierverkehrs zu wünschen übrig lassen, erstaunliche Zunahmen unserer Frachttransporte. Wir widmen heute dem Gütertransport fast ein Drittel unseres Kapazitätsangebots und bemühen uns entsprechend um dieses Geschäft. So ist es neuerdings möglich, mit unserem «Swiss Parcel Express» in Europa aufgegebene Pakete innerhalb von 30 Stunden beim Empfänger in den USA abzuliefern. Dabei schafft die Swissair diese Sendungen über den Atlantik, und Kleinjets befördern sie in den USA unverzüglich weiter.

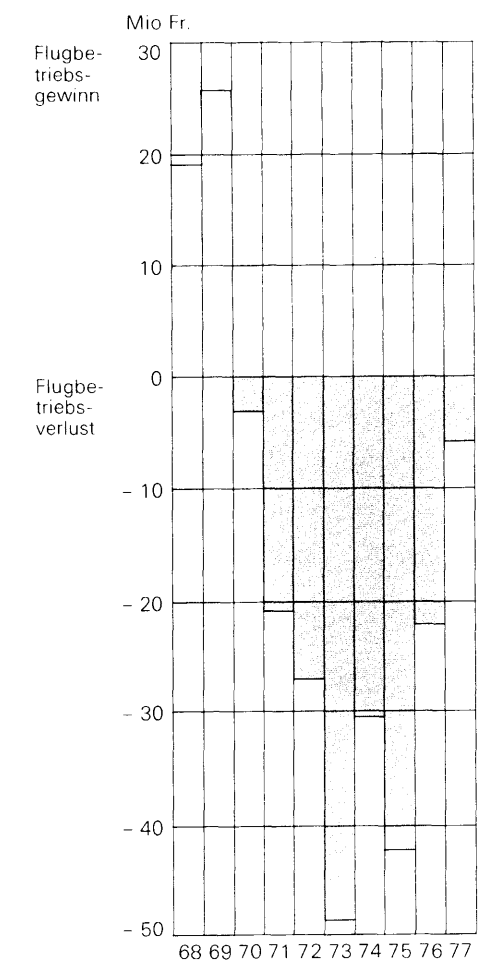
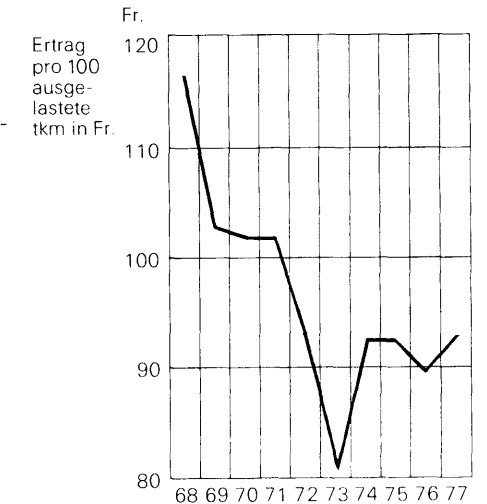
Unsere Passagiere sind froh darüber, dass ihr Freigeäck nach Nordamerika nicht mehr nach Gewicht begrenzt ist: Zwei Gepäckstücke mit grosszügigen Höchstmassen und ein weiteres kleines Stück dürfen heute gratis mitgenommen werden. Während wir das Niveau unserer traditionellen Dienstleistungen sorgfältig pflegen, bewährt sich auch Neues. Mit unserem Hotelreservations- und Informationssystem HORIS können Flug und Hotelzimmer zugleich gebucht werden. Unter den 167 angeschlossenen Hotels befinden sich neuerdings auch 33 ausländische Betriebe, und neue kommen in der Schweiz und im Ausland ständig dazu.

Wir setzen beträchtliche Mittel für unsere Werbung ein, richten sie aber streng auf konkrete Verkaufsziele wie besondere Personengruppen oder geografische Regionen. Dabei darf einmal mehr die Tatsache hervorgehoben werden, dass die direkte Werbung der Swissair im Ausland im Betrage von etwa 20 Mio. Franken in den verschiedensten Formen auch eine Werbebotschaft für das Touristenland Schweiz trägt. Wenngleich der Werbeerfolg kaum je direkt messbar ist, so geniesst die Werbung der Swissair sicher einen guten internationalen Ruf und prägt unser Erscheinungsbild mit. Das gilt auch für die neuen Uniformen unseres Personals im Flugzeug und am Boden (vgl. Seiten 32 und 33).

Im Berichtsjahr haben wir Linz (Österreich), Sofia (Bulgarien) und Ankara (Türkei) in unser Streckennetz aufgenommen. Unter weiteren zahlreichen Verbesserungen seien namentlich auch zusätzliche Verbindungen in der Schweiz zwischen Genf und Zürich erwähnt.

Ende 1977 hatte die Swissair in 170 Städten ihre eigene Vertretung und in weiteren 35 Orten Einmann-Niederlassungen ohne eigene Büros. Rund dreitausend Mitarbeiter sind in den Niederlassungen der Swissair im Ausland tätig. Neu etabliert sind wir in Damaskus (Syrien), Sofia, Linz, Padua (Italien), Rosario (Argentinien) und Riyadh (Saudiarabien).

## Nordatlantik: Ertragsniveau und Flugbetriebserfolg 1968–1977



**BOEING 747**

0005

RADIO ALT 5

DIST GS 2682 000

RESERVE BRAKE HYD SYS 2 OPEN

BRAKE SOURCE CLOSE

LOW PRESS

ALT

TAT +06  
GA  
EPRL 1.45

SAT 04

CMD

N1 EGT

TAS 109

47272 008336

POS  
ATK  
TKE  
MDC  
DA

DIS/TIME

WIND

OS

TR/S

VHF-1 VHF-2

12

RE MOTE

ALERT

SPED BRAKE



Wir hatten in den letzten Jahren Grund, von einer Mengenkonjunktur zu sprechen: Unser Verkehr nahm damals sehr viel stärker zu als die Erträge. 1977 hat sich das Bild verbessert, wie die Grafik auf Seite 15 zeigt. Der Verkehr stieg um 8%, die Erträge um über 12%. Gegen Ende des Berichtsjahres ist allerdings das Verhältnis bereits wieder ungünstiger geworden.

Das Verkehrsgebiet Europa erwies sich als besonders erfolgreich. Unser Angebot konnten wir zwar nur in bescheidenem Ausmass erhöhen, zumal uns einzelne europäische Partnergesellschaften eine Produktionsausweitung verwehrten. Der Verkehr nahm jedoch vor allem in jenem Bereich deutlich zu, in welchem wir uns besonders leistungsfähig fühlen, nämlich bei unserer Geschäftskundschaft. Insgesamt erbrachte Europa ein gutes finanzielles Resultat.

Im Mittleren Osten ist unsere Position trotz heftiger Konkurrenz stark. Nach einer Wachstumspause im Jahre 1976 haben sich der Verkehr und die Auslastung dieser Dienste wieder kräftig verbessert. Die Entwicklung des Verkehrs mit Kairo verlief etwas zögernd, während Saudiarabien, Irak und die Emirate am Golf einen beachtenswerten Aufschwung verzeichneten. Beirut wurde wieder zweimal wöchentlich mit eigenen Flugzeugen angefliegen. Unsere Aussichten im Mittleren Osten bleiben gut.

Dies gilt erneut auch für Afrika. Im Verkehr mit Nord- und Westafrika konnten wir zeitweise der Nachfrage nicht genügen. Eine zweite wöchentliche Bedienung von Nairobi drängt sich auf. Seit November 1977 wird Dar-es-Salaam mit gutem Erfolg über Athen statt über Nairobi angefliegen. Hingegen hat der Verkehr mit Südafrika etwas gelitten. Insgesamt dürfen die Resultate in Afrika als vorzüglich bezeichnet werden.

Bei einem annähernd unveränderten Angebot im Fernen Osten war es besonders wichtig, dass die seit Jahren gesunkenen Durchschnittserträge wieder etwas gehoben werden konnten. Der Anteil unserer Geschäftskundschaft auf diesen vom Tourismus stark geprägten Routen hat zugenommen, nicht zuletzt wegen der Straffung unserer Linienführung. Nach einigen Verlustjahren haben wir im Fernen Osten wieder einen Gewinn erzielt.

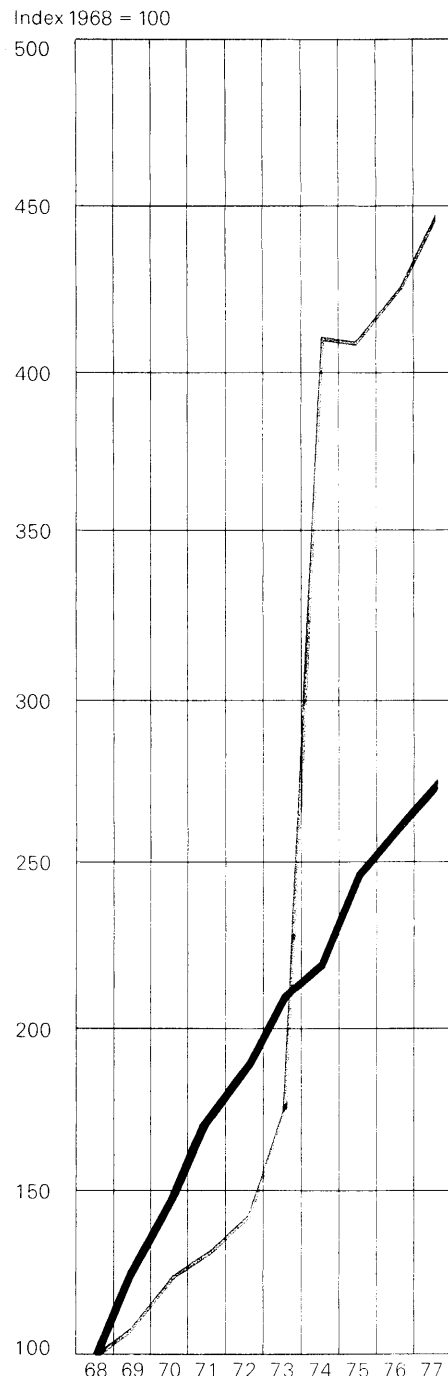
Eine deutliche Verkehrszunahme von insgesamt über 10% verzeichnen wir im Nordatlantikverkehr; sie geht aber vorwiegend auf das Konto der Fracht. Angesichts des scharfen Preiskampfes und der steigenden Charterkonkurrenz dürfen wir zufrieden sein, dass auch der Passagierverkehr leicht zugenommen hat. Nach einer Serie verlustbringender Jahre zeigt der Nordatlantik diesmal ein finanziell fast ausgeglichenes Resultat. Die zunehmende Verteuerung des Schweizerfrankens und der Zerfall einer klaren Tarifordnung setzen jedoch deutliche

Warnzeichen für die Zukunft. Auf dem Nordatlantik steht für uns jedenfalls die Sicherung der erreichten Position im Vordergrund.

Im Südatlantikverkehr arbeiten wir leider immer noch mit Verlust, der noch wesentlich höher ausgefallen wäre, hätte nicht ein eigentlicher Frachtboom zusätzliche Erträge eingebracht. Die Umstellung auch des dritten Wochenkurses von DC-8 auf DC-10 am 1. April 1978 wird nun wenigstens eine Senkung unserer zu hohen Kosten pro Tonnenkilometer bewirken. Die Wirtschaftslage in Brasilien und die damit verbundene Verpflichtung der Einwohner dieses Landes, vor Auslandsreisen ein Devisendepot zu leisten, behindern weiterhin unsere Verkäufe. Dafür verzeichnet der Verkehr von und nach Argentinien und Chile einen bemerkenswerten Aufschwung.

Der Postverkehr wickelt sich weiterhin in wohlgeordneten Bahnen ab, und seine Erträge sind höher ausgefallen als im Vorjahr.

6 DC-8	12,9%
2 B-747	17,5%
31 DC-9	23,2%
9 DC-10	46,4%



Treibstoff  
 Flughafengebühren,  
 Fremdabfertigung  
 Übrige Flugbetriebskosten  
 Produktion (offerierte tkm)



Mit «Betrieb» bezeichnen wir in erster Linie unsern Flugdienst, dann alle jene Stellen in der Schweiz und im Ausland, die sich am Boden direkt mit der Abwicklung des Transportes von Passagieren, Fracht und Post befassen, sowie unsere technischen Dienste.

Von unserem technischen Betrieb spricht in der Öffentlichkeit selten jemand: Die Aufmerksamkeit des Publikums wird erst bei Zwischenfällen erregt. Hauptaufgabe der 2'600 Mitarbeiter unseres technischen Departements ist es, fristgerecht die Betriebsbereitschaft der gesamten Flotte zu gewährleisten. Die Dienstleistung der Swissair hängt in hohem Masse von der Leistungsfähigkeit dieses industriellen Grossbetriebes ab. Jeder Besucher unserer Werfthallen ist zum Beispiel beeindruckt vom Anblick einer DC-10, die in der Überholung steht. Nach über 20'000 Arbeitsstunden und knapp zwei Wochen Bodenzeit ist eine solche DC-10 wieder flugbereit. Wohl sind alle Arbeitsvorgänge ge-

plant, vorgeschrieben und abgesichert. Den Ausschlag geben jedoch das Können, das Pflichtbewusstsein und der Berufsstolz unserer Mitarbeiter.

Obschon die reibungslose Abwicklung des Unterhalts- und Überholungsbetriebes eine anspruchsvolle Tätigkeit ist, brachte das Berichtsjahr für unsere Techniker in einem gewissen Sinn eine Pause, weil kein neues Flugzeugmuster einzuführen war. Immerhin wurde unsere Flotte um drei Flugzeuge erweitert. Die Vorbereitungen für die Eingliederung der DC-9-80 beginnen erst; die fünfzehn bestellten Einheiten sollen zwischen März 1980 und April 1981 bei uns eintreffen.

Der Aufwand für die Gewährleistung der technischen Sicherheit und Zuverlässigkeit unserer Flugzeuge und unseres Flugbetriebes ist gross, wird aber als Selbstverständlichkeit vorausgesetzt. Es ist ein trauriges Merkmal unserer Zeit, dass Behörden und Fluggesellschaften auch in der Schweiz zusätzlich Millionenbeträge aufwenden müssen, um den Flugbetrieb im Rahmen des Möglichen vor böswilligen Anschlägen zu sichern.

Unser Flugbetrieb wickelte sich im Berichtsjahr glücklicherweise ohne grössere Zwischenfälle der einen oder der andern Art ab. Hingegen behelligten uns Streiks der Luftverkehrsleitungen in Spanien und England in der Sommersaison stark. Von den publizierten Flügen konnten 97.9% (1976: 99%) durchgeführt werden. Die Anlaufpünktlichkeit ist ebenfalls leicht zurückgegangen: 18% (1976: 17%) unserer Flüge hatten mehr als 15 Minuten Verspätung.

Sicherheit, Regelmässigkeit und Pünktlichkeit des Flugbetriebes setzen einerseits betriebssichere Flugzeuge und Einrichtungen, andererseits aber optimal aus- und weitergebildete Mitarbeiter voraus. Zusammen mit der Schweizerischen Luftverkehrsschule SLS bemühen wir uns, das Nachwuchspotential unseres Landes bestmöglich auszuschöpfen.

Die Pilotenausbildung der Swissair genießt auch international einen guten Ruf, und wir schulen deshalb auch immer wieder Besatzungen anderer Gesellschaften.

Unsere DC-10 weisen nun alle die Wettertauglichkeit der sogenannten Kategorie IIIA auf, d.h. ihre Ausrüstung ermöglicht dem Piloten, bei einer Minimalsicht von horizontal 200 m noch in einer Höhe von 6 m über dem Boden zu entscheiden, ob er landen kann oder durchstarten muss. Die technischen Einrichtungen der Flughäfen Zürich und Genf waren aber noch nicht bereit, so dass dieses Landeverfahren 1977 nicht praktiziert werden konnte.

Dem Service an Bord kommt als Teil unserer Dienstleistung weiterhin grösste Bedeutung zu. Unser Standard beruht sicher zum guten Teil darauf, dass unsere Hostessen und Stewards ihre Arbeit mit einem persönlichen Einsatz leisten, der sehr oft über die Erfüllung der blossen Pflichten hinausgeht. Das spüren unsere Passagiere und scheinen denn auch immer wieder das gewisse Mass an Geborgenheit zu finden, um das wir uns ständig bemühen.

Dass die Qualität unserer Verpflegung an Bord Anerkennung findet, zeigt sich unter anderem daran, dass wir über 30% unserer Mahlzeitenproduktion an fremde Gesellschaften verkaufen, obwohl wir wegen des hohen Schweizerfrankenkurses häufig im Preisnachteil sind.

Die Systeme der automatischen Datenverarbeitung befinden sich in ständiger Fortentwicklung. So wurden dem computergesteuerten System zur Überwachung des Flugzeugunterhalts (Maintenance Control System MCS) weitere Segmente angefügt. In die automatische Frachtreservation CARIDO werden nun auch unsere Stationen im Ausland einbezogen. Die Flugscheinabrechnung, Tarifermittlung, Flugscheinausstellung sowie Sitzwahl mittels neuer automatischer Systeme treten von der Projektierungsphase in die Einführungsphase. Mit weiteren Möglichkeiten der automatischen Datenverarbeitung beschäftigen wir uns, in Zusammenarbeit mit andern Fluggesellschaften, ständig.

Nicht nur im täglichen Betrieb sind wir immer stärker mit den Problemen des Umweltschutzes beschäftigt. Sie beeinflussen fast alle Pla-

nungsbereiche des Unternehmens – am nachhaltigsten die Flugzeugbeschaffung und die Flugplangestaltung in allen direkten und indirekten Zusammenhängen. So gaben schliesslich, wie erwähnt, Überlegungen des Umweltschutzes den Ausschlag zur Wahl der DC-9-80. Damit nehmen wir Rücksicht vor allem auf die Nachbarschaft der Flughäfen in der Schweiz – und im grenznahen Ausland. Die Swissair allein kann aber das Fluglärmproblem nicht lösen; sie stellt zum Beispiel auf dem Flughafen Zürich nur etwa die Hälfte der Flugbewegungen. Einschränkungen des Betriebes, die zur Lärmbekämpfung verfügt werden, treffen allerdings in erster Linie die Swissair. Wir sind bereit, uns nach besten Kräften im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren für die Minderung des Fluglärms einzusetzen, müssen uns aber wehren, wenn der Luftverkehr unter Missachtung seiner Bedeutung für die Volkswirtschaft zum Blitzableiter für eine allgemeine Zivilisationsverdrossenheit gemacht wird.

**Die Swissair-Flotte**  
(Stand Ende 1977)

Flugzeugtyp	Anzahl Flugzeuge	Ø-Preis pro Flugzeug* Mio. Fr.	Max. Startgewicht kg	Standard-Nutzlast kg	Treibstoff Kapazität Liter Kerosen	Reichweite mit Standard-Nutzlast km
Boeing 747 B	2	101	350'600	48'390	193'035	7'600
DC-10-30	9	72	251'700	38'150	138'236	7'500
DC-8-62	6	36	152'000	20'010	91'891	7'500
DC-9-51	10	22	54'900	13'490	19'073	1'170
DC-9-33F	1	20	49'000	16'200	16'121	810
DC-9-32	20	17	49'000	11'050	16'121	1'580

\* ohne Ersatzteile





## Tochtergesellschaften und Beteiligungen

Über unser Engagement bei Tochtergesellschaften und über weitere Beteiligungen der Swissair gibt die untenstehende Tabelle Aufschluss.

Die Tochtergesellschaften erzielten 1976 einen Gesamtumsatz von 146 Mio. Franken, was 6,7% des Swissair-Umsatzes entspricht. Für 1977 dürften die entsprechenden Werte sich auf etwa 168 Mio. Franken und 6,9% stellen. Dieser heute noch kleine Anteil am Gesamtumsatz der Swissair rechtfertigt es, von einer Konsolidierung der Rechnungen der Tochtergesellschaften und der Swissair vorläufig abzusehen.

Unsere wichtigste Tochtergesellschaft, die Balair AG in Basel,

hat 1977 trotz hartem Konkurrenzkampf im Charterverkehr ein zufriedenstellendes Ergebnis erreicht. Auch in diesem Markt hat ein Qualitätsprodukt seinen Platz.

Die im Herbst 1976 gegründete Swissair Hotel-Beteiligungen AG, Basel, übernahm unsere Beteiligungen im Hotelsektor. Es handelt sich um eine reine Holdinggesellschaft, die hauptsächlich Minderheitsbeteiligungen hält. Zu ihr gehört die International-Hotel-Management Prohotel AG, welcher am Jahresende 18 Schweizer Hotels im Rahmen gemeinsamer Verkaufsanstrengungen angeschlossen sind; sie überwacht auch Hotels bzw. Catering-Betriebe in Nizza, Stuttgart und Wien im Auftrag derer Eigentümer. Ihr ist es 1977 gelungen, einen

Betriebsführungsvertrag für das Hotel Apollon Palace Athen abzuschliessen.

Die Zürcher Hotels (Atlantis), (International) und (Zürich) haben 1977 mit besserem Erfolg gearbeitet. Das trifft auch für die Betriebe der European Hotel Corporation zu, doch ist diese Holdinggesellschaft der PENTA-Hotels noch nicht über den Berg. In Genf hat sie das elfte PENTA-Hotel eröffnet. Die Hiro-Swissair Immobilien GmbH (Hotel Wien Hilton), an der die Swissair Hotel-Beteiligungen AG zur Hälfte partizipiert, wurde 1977 umstrukturiert. Die erlittenen Währungsverluste bedingen eine längere Konsolidierungsphase.

Die Avireal AG übernahm im Laufe des Jahres die UTO Treuhand-

und Verwaltungen AG, Zürich, der UTO-Gruppe gehörende Liegenschaften-Verwaltungsbüros in Luzern und Lugano sowie bestimmte Beteiligungen an Immobiliengesellschaften der Swissair. Sie verdoppelte damit ihre Verwaltungsaufträge.

Für diese Übernahmen und andere Erweiterungen des Geschäftsbereiches wurde das Aktienkapital von 100'000 Franken auf 1,2 Mio. Franken erhöht.

Auch die 1976 reorganisierte Reveca AG blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. Die Swiseco Ltd., Cork (Irland), an der die Reveca mit 50% beteiligt ist, hat ihre Anlaufprobleme in der Produktgestaltung und Produktion von Fertigmahlzeiten allerdings noch nicht überwunden. Zwar stiegen die Umsätze im zweiten Berichtsjahr gegen 1 Mio. £. Es bedarf aber weiterhin bedeutender Anstrengungen, wenn diesem Produkt dauerhafter Erfolg beschieden sein soll.

Die Swissair Photo und Vermessungen AG erlitt 1976 einen Rückschlag. Die mit einem deutschen Partner 1974 gegründete Umwelt-Data GmbH in Offenbach/Frankfurt, die neue Verfahren für die Erfassung und Darstellung der Erdoberfläche entwickeln und auswerten sollte, musste 1977 liquidiert werden. Der Verlust wurde bei der Swissair Photo und Vermessungen AG zum grössten Teil 1976 abgeschrieben. Zudem leidet diese Gesellschaft nach wie vor unter der Schrumpfung des Inlandmarktes.



In den letzten Jahren hatten unsere Mitarbeiter eine grosse Zahl von Rationalisierungsmassnahmen zu bewältigen. Bei unveränderten, ja teils abnehmenden Beständen war eine grössere Leistung zu erbringen. Diese Anstrengung hat viel dazu beigetragen, dass der wirtschaftliche Rückschlag von 1975 so rasch überwunden werden konnte. Ausserordentliche Belastungen unseres Betriebes können aber nicht zum Dauerzustand werden, und der Personalbestand musste von 13'739 (1976) auf 14'129 gehoben werden. In den administrativen Bereichen gelang allerdings nochmals eine leichte Senkung.

Indem 7,5% unserer Mitarbeiter ihre Stelle bei der Swissair verliessen, hat die Abgangsrate gegenüber 1976 (6,6%) wieder etwas zugenommen. Wir hatten rund 1'300 Neuanstellungen vorzunehmen, davon allein 300 beim Kabinenpersonal. Es fehlt zwar nicht an Bewerbungen in dieser Personalkategorie, doch sind unsere Auswahlmassstäbe streng, und es ist nicht einfach, hier die notwendigen Bestände zu sichern. Im übrigen hatten wir aber – wenn man von gewissen Hilfsfunktionen absieht – wenig Mühe, geeignete Mitarbeiter zu finden.

Unsere Kurse für das höhere Kader waren 1977 dem Thema (Die Swissair im Zeitalter verlangsamten Wachstums) gewidmet. Die Kurs Teilnehmer erörterten die Optionen

und Varianten der weiteren Entwicklung. Daraus erhielt die Geschäftsleitung wertvolle Impulse für die langfristige Unternehmensplanung.

Auch im Jahre 1977 konnten die Verhandlungen mit allen Verbänden unseres Personals in der Schweiz erfolgreich abgeschlossen werden. Wir vereinbarten einen Teuerungsausgleich von 1,6% und leisteten die in den Gesamtarbeitsverträgen festgelegten Erhöhungen; auch einige Verbesserungen bei den Anstellungsbedingungen waren möglich.

Die wöchentliche Arbeitszeit des Bodenpersonals wurde zum 1. Januar 1978 von 44 auf 43 Stunden gesenkt.

Dem Ziel der Gleichstellung von weiblichen und männlichen Mitarbeitern des Kabinendienstes in der Entlohnung und in den beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten kommen wir schrittweise näher.

Mit der Aeropers, dem Verband unserer Piloten und Navigatoren, schlossen wir einen neuen Gesamtarbeitsvertrag ab, der den Vertrag von 1969 ersetzt.

Auch im Ausland konnte der Arbeitsfrieden durchweg erhalten werden. Die Konditionen werden laufend den gegebenen Marktverhältnissen angepasst.

Als Anerkennung für ihren Beitrag an das erfreuliche Jahresergebnis der Swissair richteten wir allen Mitarbeitern im In- und Ausland eine einmalige Prämie aus. Wir dürfen erneut dankbar feststellen, dass unser Personal die Ziele des Unternehmens mit grossem persönlichem Einsatz fördert.

	Aktienkapital per 31. 12. 77 in 1000 Fr.	Swissair Anteil per 31. 12. 77 in 1000 Fr.	%	Gesamterträge 1976 in 1000 Fr.	geschätzte Gesamterträge 1977 in 1000 Fr.	1977 vereinnahmte Dividende aus 1976 in 1000 Fr.	%
<b>Tochtergesellschaften</b>							
Balair AG, Basel	32'000	19'258	60	120'519	140'000	1'200	6
Swissair Hotel-Beteiligungen AG, Basel	7'000	7'000	100	183*	400*	-	-
Avireal AG, Kloten	1'200	900	75	7'083*	7'500*	11	15
Reveca AG, Zürich	1'000 760**	760	100	11'218*	11'500*	6	12
Swissair Photo und Vermessungen AG, Zürich	850	850	100	6'438	6'900	-	-
Swissair Treuhand AG, Zürich	100 50**	50	100	1'593	1'700	10	20
<b>Beteiligungen</b>							
Reisebüro Kuoni AG, Zürich	10'000	2'500	25			250	10
Polygon Insurance Company Ltd., Guernsey	(in 1000 £) 2'000 500**	(in 1000 £) 166	33			-	-

Diverse kleinere Beteiligungen im In- und Ausland

\* konsolidiert, d.h. unter Einschluss der Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligungen

\*\* einbezahlter Betrag

# Verwaltungsrat

An die Stelle der Herren Dr. Dr. h.c. Walter Berchtold und Dr. Edgar F. Paltzer wählte die Generalversammlung 1977 als neue Mitglieder des Verwaltungsrates die Herren Walter Frey, Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins, und Armin Baltensweiler, Direktionspräsident der Swissair, der darauf vom Verwaltungsrat als Delegierter bezeichnet und in den Ausschuss aufgenommen wurde.

Auf die kommende Generalversammlung tritt Herr Dr. Dr. h.c. Emmanuel Faillietaz wegen Erreichens der Altersgrenze aus dem Verwaltungsrat zurück, in den er an der Generalversammlung 1960 gewählt worden war. Seit 1968 gehörte er als einer der beiden Vizepräsidenten des Verwaltungsrates auch dessen Ausschuss an. In den achtzehn Jahren seines Wirkens ist dieser vielseitige Industrielle, der hervorragende Sachkenntnis mit welscher Kultur verbindet, der Swissair in allen Fragen und Lagen mit grösstem Wohlwollen beigestanden. Wir sind Herrn Dr. Faillietaz herzlich dankbar für die Dienste, die er unserem Unternehmen erwiesen hat. Im besonderen wird auch seine Mittlerrolle in der Verständigung unter den Landesteilen in Erinnerung bleiben.

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 15. März 1978 genehmigt.

## Präsident

Fritz Gugelmann,  
Industrieller, Allmendingen (Bern)

## Vizepräsidenten

Dr. Dr. h.c. Emmanuel Faillietaz,  
Industrieller, Lausanne

\*Dr. Brenno Galli,  
Präsident des Bankrates der  
Schweizerischen Nationalbank, Bioggio

## Delegierter des Verwaltungsrates

Armin Baltensweiler,  
Direktionspräsident der Swissair,  
Herrliberg (seit 29. 4. 1977)

## Mitglieder

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

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

Dr. Dr. h.c. Walter Berchtold,  
alt Direktionspräsident der Swissair,  
Zollikon (bis 29. 4. 1977)

\* Rudolf Bieri, Fürsprecher,  
Direktor der Eidgenössischen Finanz-  
verwaltung, Zollikofen

Philippe Bordier,  
Privatbanquier, Vézenaz

Walter Frey,  
Generaldirektor des Schweizerischen  
Bankvereins, Thalwil (Seit 29. 4. 1977)

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

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

Eric Handschin,  
Industrieller, Liestal

Dr. Robert Holzach,  
Generaldirektor der Schweizerischen  
Bankgesellschaft, Zumikon

\* Henri Huber,  
Regierungsrat, Liebefeld

\* Dr. Alois Hürlimann,  
Nationalrat, Walchwil

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

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

Dr. Edgar F. Paltzer,  
alt Generaldirektor des  
Schweizerischen Bankvereins, Basel  
(bis 29. 4. 1977)

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

\* Henri Schmitt,  
Regierungsrat, Genf

\* Jakob Stucki,  
Regierungsrat, Seuzach

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

Rudolf Suter,  
Nationalrat, Zürich

Jacques Turrettini,  
Generaldirektor, SIP, Genf

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

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

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

Rudolf Wild,  
St. Gallen

\* Dr. Edmund Wyss,  
Regierungsrat, Basel

Robert Zoelly,  
Industrieller, Küssnacht

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

## Ausschuss des Verwaltungsrates

Fritz Gugelmann,  
Präsident

Dr. Dr. h.c. Emmanuel Faillietaz,  
Vizepräsident

Dr. Brenno Galli,  
Vizepräsident

Armin Baltensweiler,  
(seit 29. 4. 1977)

Dr. Dr. h.c. Walter Berchtold,  
(bis 29. 4. 1977)

Eric Handschin

Dr. h.c. Otto Wichser

Rudolf Wild

## Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft,  
Zürich

## Geschäftsleitung

Armin Baltensweiler,  
Direktionspräsident

Dr. Heinz Haas,  
Stellv. Direktionspräsident und General-  
sekretär

Hans Schneider,  
Generaldirektor Finanzen und  
Beteiligungen

Hellmuth Scherrer,  
Generaldirektor Marketing

Emil Koch,  
Generaldirektor Aussenorganisation

Franz Roth,  
Generaldirektor Technik und Operation

## Direktoren

Peter Oes,  
Personaldienste und Organisation

Erich Geitlinger,  
Planungsdienst

Adolf Gehriger,  
Delegierter der Geschäftsleitung

Dr. Martin Junger,  
Finanzen

Peter Nydegger,  
Tochtergesellschaften und  
Beteiligungen

Claude Christe,  
Produktgestaltung und Verkaufspolitik

Heinz Galli,  
Produktplanung

Bertrand Jaquiéry,  
Deutschschweiz-Tessin

Willy Wyler,  
Westschweiz

Dr. Hugo Mayr,  
Ausland

Robert Staubli,  
Operation

Rolf Krähenbühl,  
Technik

Heinz Büchi,  
Datenverarbeitung

Direktion für Basel:  
Hermann Sommer

Printed in Switzerland, April 1978  
Druck: Druckerei Winterthur AG  
Gestaltung: GGK  
Fotosatz: Satz + Repro AG Allschwil  
Fotos: R. Hofstetter, W. Grieder,  
W. Guhler, A. von Steiner

