

swissair

swissair

SWISSAIR

swissair

Jahresbericht 1981 der Swissair

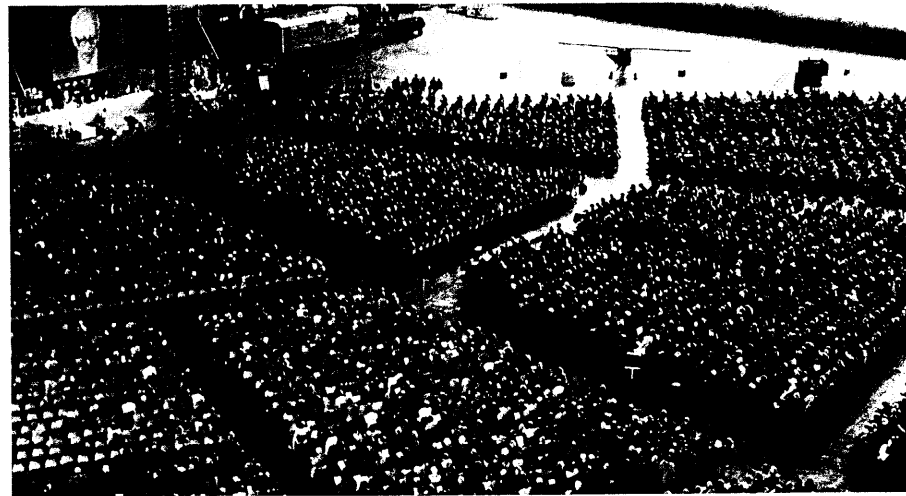
Bericht des Verwaltungsrates
der Swissair,
Schweizerische Luftverkehr-
Aktiengesellschaft,
über das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 1981

Inhalt

- 1 Den geehrte Aktionäre
- 6 Anträge an die Generalver-
sammlung
- 10 Erfolgsrechnung
- 12 Bilanz
- 14 Erläuterungen zur Erfolgsrechnung
und zur Bilanz
- 19 Finanzierung und Investierung
- 19 Bericht der Kontrollstelle
- 22 Vergleichszahlen der letzten
10 Jahre
- 24 Die Swissair im Wettbewerb
- 26 Der Verkehr
- 27 Der Betrieb
- 30 Tochtergesellschaften und
Beteiligungen
- 34 Unsere Mitarbeiter
- 35 Verwaltungsrat



Sehr geehrte Aktionäre,



Das Jahr 1981 im Überblick

Verkehrsleistungen	1981	Änderung in %	1980
Anzahl kommerzieller Flüge	75 787	- 2.2	77 512
Angebote tkm	2 555 928 686	+ 1.8	2 511 964 610
Ausgelastete tkm	1 533 099 226	+ 7.3	1 428 224 760
davon Passagier-tkm	1 042 768 071	+ 7.0	974 692 277
Fracht-tkm	453 695 857	+ 7.5	421 898 684
Post-tkm	36 635 298	+ 15.8	31 633 799
Beförderte Etappenpassagiere	7 303 015	+ 5.0	6 953 593
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	60.0 %		56.9 %
Sitzplatzauslastung	65.4 %		62.1 %

Erfolgsrechnung	1981 Fr.	Änderung in %	1980 Fr.
Erträge	3 389 889 309	+ 16.9	2 899 825 664
Kosten ohne Abschreibungen	3 127 559 309	+ 15.9	2 697 555 664
Bruttoergebnis	262 330 000	+ 29.7	202 270 000
Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen	208 000 000	+ 31.6	158 000 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	54 330 000	+ 22.7	44 270 000
Dividende pro Aktie	*35		35

* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung
tkm = Tonnenkilometer
= Transport einer Tonne (1000 kg) über einen Kilometer



Am 24. April 1981 haben über 5000 Personen in einer Werfthalle der Swissair an der Generalversammlung zum 50. Geschäftsjahr unserer Gesellschaft teilgenommen. Nach den verschiedenen Veranstaltungen des Jubiläumsjahres ist der nüchterne Alltag wieder eingeleitet. Um so mehr freut es den Verwaltungsrat, Ihnen heute berichten zu können, dass die Swissair ihre zweiten fünfzig Jahre mit einem guten Ergebnis begonnen hat.

Die wirtschaftliche Umwelt und das Klima in der internationalen Luftfahrt waren auch für die Swissair im Berichtsjahr nicht besonders günstig. Dennoch konnten wir die Verkehrsstagnation des Vorjahres in den meisten Gebieten überwinden.

Im Jahre 1981 überschritten die Gesamterträge erstmals in der Geschichte der Swissair die Marke von 3 Milliarden Franken. Sie erreichten 3.39 Milliarden Franken und übertrafen die Einnahmen von 1980 um 490 Millionen Franken oder 17%. Die Kosten vor Abschreibungen stiegen 1981 auf 3.13 Milliarden. Sie übertrafen das Vorjahr um 430 Millionen Franken oder um 16%. Die Schwankungen auf dem Währungssektor haben sich bei den Kosten stärker ausgewirkt als bei den Erträgen und damit das Ergebnis erheblich beeinträchtigt.

Das Bruttoergebnis beträgt dennoch 262 Millionen Franken gegenüber 202 Millionen Franken im Vorjahr. Die Verbesserung ist hauptsächlich dem Flugbetrieb zuzuschreiben. Aber auch unsere Nebenleistungen haben im Berichtsjahr wieder erfreulich gute Resultate erbracht. Aus dem Bruttoergebnis sind ordentliche Abschreibungen von 183 Millionen Franken zu decken. Weil im Berichtsjahr 11 neue DC-9-81-Flugzeuge zur Flotte gestossen sind, ist dieser Abschreibungsbedarf um 25 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Nach Vornahme von Zusatzabschreibungen im Umfang von 25 Millionen Franken beträgt der Reingewinn 54 Millionen Franken.

Der Verwaltungsrat freut sich, der Generalversammlung auch für das Jahr 1981 die Ausschüttung einer Dividende von 35 Franken pro Aktie beantragen zu können. Sie wird auf eine Anzahl Aktien auszurichten sein, die aufgrund der Kapitalerhöhung durch die letzte Generalversammlung um 160 265 höher ist als 1980.

Unsere Haupttätigkeit, der Flugbetrieb, hat im Berichtsjahr nur noch mit einem kleinen Verlust abgeschlossen: Die Erträge deckten zu 99% die Flugbetriebskosten. Die Verbesserung ist dem Verkehrswachstum zuzuschreiben. Wohl konnte der Ertrag je verkauften Tonnenkilometer durch Tarifanpassungen etwas gesteigert werden, aber die Gestehungskosten je offerierten Tonnenkilometer sind noch stärker angestiegen. Massgebend dafür waren erneut die Treibstoffkosten.

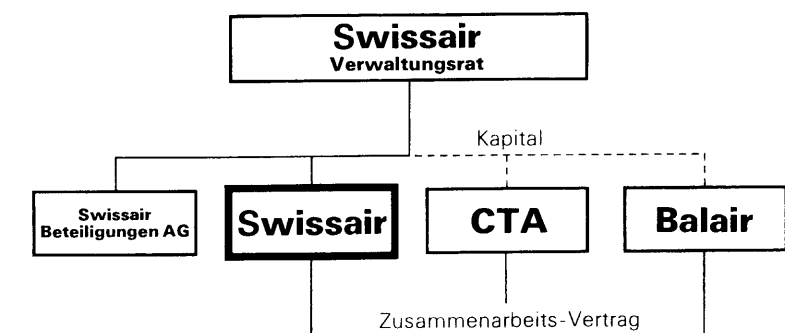
Es hat sich auch im letzten Jahr gezeigt, dass dem Einsatz einer modernen, treibstoffeffizienten Flotte besonders in der heutigen Zeit für Erfolg oder Misserfolg einer Luftverkehrsgesellschaft ausschlaggebende Bedeutung zukommt. Mit der heute praktisch abgeschlossenen Einführung der DC-9-81 und dem für 1982 und 1983 geplanten Eintreffen der neuen DC-10-30 ER (mit vergrößerter Reichweite), Airbus A310

und Boeing 747-B SUD (mit verlängertem Oberdeck) sind wir sicher auf dem richtigen Weg. Über die Wirtschaftlichkeit entscheidet jedoch nicht allein der Treibstoffverbrauch. Einen wichtigen Anteil haben auch die Besatzungskosten. Das Cockpit der A310 ist so ausgelegt, dass das Flugzeug von zwei Piloten geflogen werden kann, ohne die hohen Sicherheitsanforderungen zu beeinträchtigen. Die guten Erfahrungen, welche zum Beispiel die Swissair in über zwanzig Jahren mit zwei Piloten auf den Caravelles und DC-9 gemacht hat, wurden von einer von Präsident Reagan eingesetzten Expertenkommission berücksichtigt. Dieses Gremium hat die Zulassung für den Betrieb der neuen DC-9-81 mit zwei Piloten ohne Einschränkung befürwortet.

1981 brachten die Flugzeugrevisionen, die Bodenorganisationsdienste und die Bordbuffetdienste für Dritte – bei der Swissair werden alle diese Tätigkeiten unter dem Begriff Nebenleistungen zusammengefasst – gute finanzielle Resultate. Die Nebenleistungen sind in unserer Organisation mit dem eigenen Flugbetrieb eng verbunden.

Die schwierige Lage der internationalen Luftfahrt in den vergangenen Jahren hat uns darin bekräftigt, über den Flugbetrieb und die damit verbundenen Neben-

Die Swissair-Gruppe



leistungen hinaus unsere Interessen auch auf andere, ähnliche Gebiete zu erweitern. Im Verlauf der Jahre ist eine beträchtliche Anzahl von Tochtergesellschaften und Beteiligungen entstanden. Um eine straffere Führung und bessere Überblickbarkeit dieses Komplexes zu erreichen, wurden im Berichtsjahr alle mit dem Luftverkehr nicht direkt verbundenen Tochtergesellschaften und Beteiligungen in einer neu gegründeten Swissair Beteiligungen AG vereinigt. Die Bedarfsluftverkehrsgesellschaften Balair und CTA sind nicht in dieser neuen Holdinggesellschaft einbezogen. Durch einen Rahmenvertrag zwischen der Swissair, der Balair und der CTA ist dafür die Grundlage für eine enge Zusammenarbeit im Luftverkehr verbessert worden.

Der Verwaltungsrat ist den Kunden der Swissair für ihr Wohlwollen und ihre Treue dankbar. Mit besonderer Freude stellt er fest, mit welchem Elan sich das Personal der Swissair auch im vergangenen Jahr für die Gesellschaft eingesetzt hat. Die Produktivität konnte weiter gesteigert werden. Von der gegebenen Möglichkeit, neue Aktien zum Nennwert zu erwerben, haben 76% aller Angestellten im In- und Ausland Gebrauch gemacht. Der Verwaltungsrat begrüsst dieses grosse Interesse der Mitarbeiter für die Unternehmung.

Das Vertrauen in die Swissair ist 1981 auch in der guten Aufnahme der zwei aufgelegten Anleihen zum Ausdruck gekommen. Zufriedene Kunden und tüchtige Mitarbeiter bestärken den Verwaltungsrat in seiner Zuversicht für die Gesellschaft.

Zum Geschäftsjahr 1981 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 30. April 1982 die

Anträge

1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1981 zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1981 Entlastung zu erteilen;
3. den Reingewinn 1981 von
wie folgt zu verwenden:

– Zuweisung an die allgemeinen Reserven	5 972 131	
– Zuweisung an den Fonds zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair	2 000 000	– 7 972 131
verbleibender Reingewinn		46 357 869
Gewinnvortrag vom 1. Januar 1981		3 888 055
		50 245 924
– Dividende von brutto Fr. 35.– pro Aktie auf 1 317 940 Namen- und Inhaberaktien		– 46 127 900
– Vortrag auf neue Rechnung		4 118 024

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, gelangt die Dividende ab 4. Mai 1982 zur Auszahlung:

Dividende 1981 pro Aktie	35.—
abzüglich 35% Verrechnungssteuer	12.25
netto pro Aktie	22.75

Zürich, 17. März 1982
Im Namen des Verwaltungsrates

Der Präsident



J.F. Gugelmann

Der Delegierte



A. Baltensweiler





Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1981

Kosten

	Fr.	1981 Fr.	1980 Fr.
Personalkosten			
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige			
Personalkosten	868 485 017		
Sozialversicherungen	186 659 240	1 055 144 257	967 765 327
Treibstoffkosten		720 808 275	587 604 409
Techn. Material- und Überholungskosten		169 726 185	151 648 493
Bodenorganisations-Fremdkosten		306 117 683	253 523 104
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		22 575 817	24 722 656
Passagierkosten und Material für			
Verpflegungsbetriebe und Tax-free Shops		181 533 417	156 387 002
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten		10 717 710	9 278 597
Kauf, Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen		31 733 489	26 934 562
Liegenschafts- und Energiekosten		86 426 206	77 923 649
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
Finanzkosten	83 969 552		
Direkte Steuern	17 575 932		
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	95 406 455	196 951 939	144 344 137
Fernmeldekosten		26 232 937	21 745 119
Werbe- und diverse Verkaufskosten		46 148 545	45 292 796
Provisionskosten		273 442 849	230 385 813
Total Kosten vor Abschreibungen		3 127 559 309	2 697 555 664

Erträge

	Fr.	1981 Fr.	1980 Fr.
Flugbetriebserträge			
Passagen	2 235 750 806		
Fracht	367 598 060		
Post	43 670 512		
Charter- und Sonderflüge	13 242 426	2 660 261 804	2 285 226 175
Provisions- und übrige Verkehrserträge		99 945 284	82 033 070
Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material		31 103 936	24 061 141
Erträge aus Nebenleistungen			
Bodenorganisationsdienste	104 823 596		
Verpflegungsbetriebe und Tax-free Shops	146 230 407		
Technische Dienste	171 386 080		
Übrige Nebenleistungen	35 567 540	458 007 623	412 369 935
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge		140 570 662	96 135 343
Total Erträge		3 389 889 309	2 899 825 664

Total Erträge		
Total Kosten vor Abschreibungen		
Bruttoergebnis		
Abschreibungen		
auf Flugzeugpark und Ersatzteilen	160 420 000	
auf übrigen Anlagen	47 580 000	
Reingewinn des Jahres		

Fr.	1981 Fr.	1980 Fr.
	3 389 889 309	2 899 825 664
	3 127 559 309	2 697 555 664
	262 330 000	202 270 000
	208 000 000	158 000 000
	54 330 000	44 270 000

Bilanz per 31. Dezember 1981
(vor Gewinnverteilung)

Aktiven
(Vermögenswerte)

	Anschaffungs- wert Anfangsbestand 1.1.1981 Fr.	Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs Fr.	Abgang: Verkauf/ Lagerver- minderung Fr.	Anschaffungs- wert Endbestand 31.12.1981 Fr.	Kumulative Abschreibungen bzw. Minder- bewertung Fr.
Anlagevermögen					
Immobilien					
Grundstücke	44 104 000	499 000		44 603 000	5 732 996
Bauten u. baul. Einrichtungen	477 986 570 (522 090 570)	57 757 468 (58 256 468)	5 133 000 (5 133 000)	530 611 038 (575 214 038)	283 122 155 (288 855 151)
(Versicherungswert exkl. Grundstücke 690 Mio Fr.)					
Flugzeugpark					
Flugzeuge	1 749 966 000	372 379 000	226 509 000	1 895 836 000	1 239 903 898
Reservetriebwerke	54 729 000	1 692 000	8 258 000	48 163 000	28 613 094
Flugzeugwechselteile und Halbfabrikate	200 782 267 (2 005 477 267)	13 713 574 (387 784 574)	20 534 572 (255 301 572)	193 961 269 (2 137 960 269)	155 913 458 (1 424 430 450)
(Versicherungswert 1 799 Mio Fr.)					
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge					
Datenverarbeitungsanlagen	139 412 471	9 376 593	14 557 759	134 231 305	113 895 277
Fahrzeuge	62 608 761	5 913 428	2 815 894	65 706 295	51 503 598
Übrige Einrichtungen	151 464 591 (353 485 823)	19 977 813 (35 267 834)	1 485 679 (18 859 332)	169 956 725 (369 894 325)	136 852 956 (302 251 831)
(Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 464 Mio Fr.)					
Beteiligungen	56 905 754	60 500 951	6 082 551	111 324 154	11 947 478
Vorauszahlungen für Flugzeugpark und übrige Anlagen					
Total Anlagevermögen					
Umlaufvermögen					
Materialbestände (Versicherungswert 102 Mio Fr.)	90 516 682	11 987 208	3 148 101	99 355 789	75 793 019
Bankkonto Optionsanleihen Debitoren und trans. Aktiven					
Verfügbare Mittel					
Wertschriften	394 492 387	2 376 847	203 590 622	193 278 612	13 612 652
Kurzfristige Geldanlagen					
Bankguthaben und Gelder unterwegs					
Kassen und Postcheck					
Total Umlaufvermögen					
Bilanzsumme					

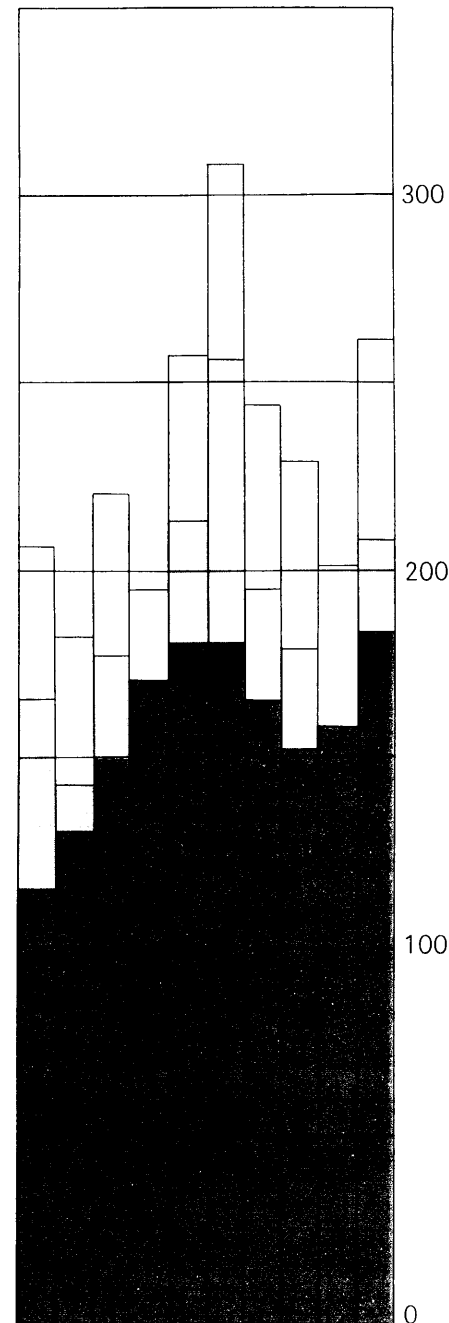
Passiven
(Kapitalquellen)

Buchwert 31.12.1981 Fr.	Buchwert 31.12.1980 Fr.	Buchwert 31.12.1981 Fr.	Buchwert 31.12.1980 Fr.
Eigenkapital			
Aktienkapital			
		360 500 000	315 820 400
		146 160 000	132 630 400
		(506 660 000)	(448 450 800)
Reserven			
		140 027 869	127 227 225
		92 000 000	86 000 000
		(232 027 869)	(213 227 225)
Total Eigenkapital (ohne Unternehmungsgewinn)			
		738 687 869	661 678 025
Fremdkapital			
Langfristige Schulden			
		573 601 000	495 570 000
		75 000 000	50 000 000
		204 632 071	255 071 177
		43 500 000	3 500 000
		(896 733 071)	(804 141 177)
Kurzfristige Schulden			
		9 288 423	5 824 867
		667 783 485	564 268 417
		71 170 461	76 825 821
		27 416 555	-
		(775 658 924)	(646 919 105)
Noch nicht eingelöste Transportdokumente			
		438 555 622	409 359 813
Total Fremdkapital			
		2 110 947 617	1 860 420 095
Rückstellungen und Wertberichtigungen			
		181 981 689	171 495 767
Unternehmungsgewinn			
		3 888 055	5 909 455
		54 330 000	44 270 000
Total Unternehmungsgewinn			
		58 218 055	50 179 455
Bilanzsumme			
		3 089 835 230	2 743 773 342
Eventualverpflichtungen			
		168 054 948	110 546 482

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung und zur Bilanz

Erfolgsrechnung

Ergebnisentwicklung 1972-1981



72 73 74 75 76 77 78 79 80 81
 □ Reingewinn
 □ Zusätzliche Abschreibungen
 ■ Ordentliche Abschreibungen

Zum Ergebnis

Im Gegensatz zum Vorjahr wurde unser Ergebnis 1981 durch Währungsschwankungen wieder empfindlich beeinträchtigt. Ausschlaggebend dafür waren die Wechselkursveränderungen des amerikanischen Dollars: Die im Jahresmittel um 18% höhere Bewertung gegenüber dem Schweizerfranken bewirkte wohl eine zusätzliche Steigerung der Einnahmen aus dem Dollar-Raum; diese wurde aber vor allem durch die treibstoffbedingte Erhöhung unserer dollarabhängigen Ausgaben erheblich übertroffen. Darüber hinaus verzeichneten verschiedene andere für uns wichtige Fremdwährungen Kursein-

Die wichtigsten Ertrags- und Kostenveränderungen gegenüber 1980 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

	Veränderung gegenüber 1980 in Millionen Franken	
Ertragsveränderungen		
Streckenenerträge		
Passagen	+ 333	
Fracht	+ 46	
Post	- 3	+ 376
Erträge aus Nebenleistungen	+ 46	
Buchgewinne aus Flugzeugverkäufen	+ 39	
Übrige Erträge	+ 29	+ 490
Kostenveränderungen		
Treibstoffkosten	+ 133	
Personalkosten	+ 87	
Bodenorganisations-Fremdkosten		
Schweiz	+ 7	
Ausland	+ 28	
Flugsicherung	+ 18	+ 53
Provisionskosten	+ 43	
Finanzkosten	+ 31	
Übrige Kostenpositionen	+ 83	+ 430
Bruttoergebnis-Zunahme		
Veränderung der Abschreibungen		+ 60
Ordentlicher Bedarf	+ 25	
Zusätzliche	+ 25	+ 50
Reinergebnis-Zunahme		
		+ 10

Erträge

Die *Streckenenerträge* stiegen mit annähernd 17% deutlich stärker an als der Verkehr, was je rund zur Hälfte auf die teuerungsbedingten Tarifanpassungen und auf die erwähnten

bussen gegenüber dem Schweizerfranken, so dass unsere Einnahmenüberschüsse aus den betreffenden Ländern entsprechend schrumpften.

Insgesamt stehen rein währungsbedingten Mehrerträgen von rund 110 Millionen Franken ebensolche Zusatzkosten von 150 Millionen gegenüber, woraus per Saldo eine Ergebnisschmälerung von 40 Millionen Franken resultiert.

Schliesslich bleibt darauf hinzuweisen, dass die Währungseinflüsse im Vergleich zum Vorjahr zu einer Aufblähung der in Schweizerfranken ausgewiesenen Kosten und Erträge beziehungsweise deren Veränderungen führten.

Währungseinflüsse zurückzuführen ist. Allerdings musste bei der Postbeförderung, trotz der überdurchschnittlichen Zunahme um 16%, infolge gesenkter Raten sogar ein Einnahmerückgang um 6% hin-genommen werden.

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

Gebiete	Strecken- erträge 1981 in Mio Fr.	Veränderung gegenüber 1980 in Mio Fr.	in %	Verkehrs- veränderung in %
Europa	944.6	+ 87.1	+ 10.2	+ 5.7
Nordatlantik	543.4	+ 107.6	+ 24.7	+ 6.1
Südatlantik	102.1	+ 8.4	+ 9.0	+ 2.9
Mittlerer Osten	305.0	+ 37.8	+ 14.2	+ 4.0
Ferner Osten	387.5	+ 68.5	+ 21.5	+ 13.8
Afrika	364.4	+ 66.9	+ 22.5	+ 9.4
Ganzes Netz	2 647.0	+ 376.3	+ 16.6	+ 7.6

Die Provisionseinnahmen aus Flugscheinverkäufen für fremde Gesellschaften, welche drei Viertel der *Provisions- und übrigen Verkehrserträge* ausmachen, erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 21%.

Durchwegs erfreulich entwickelten sich erneut die *Erträge aus Nebenleistungen*. Innerhalb dieser eng mit dem Flugbetrieb verbundenen Sparten wurden bei den technischen Drittleistungen, den Tax-free Shops sowie bei den Bordverkäufen die grössten Zuwachsraten erzielt.

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

	Mio Fr.
Finanzerträge	63
Buchgewinn aus Flugzeug- verkäufen	51
Liegenschaftserträge	7
Erträge aus Beteiligungen	2
Diverse übrige Erträge	18
	<u>141</u>

Die ungewöhnlich hohe Zunahme dieser Ertragsgruppe (+46%) entstammt vorwiegend dem Verkauf von 11 DC-9-32-Flugzeugen sowie den infolge gestiegener Zinssätze und Geldanlagen um 27% gewachsenen Finanzerträgen.

Die Gesamterträge übertrafen den Vorjahresbetrag um knapp 17%, bei Ausklammerung der erwähnten Währungseinflüsse um 13%.

Kosten

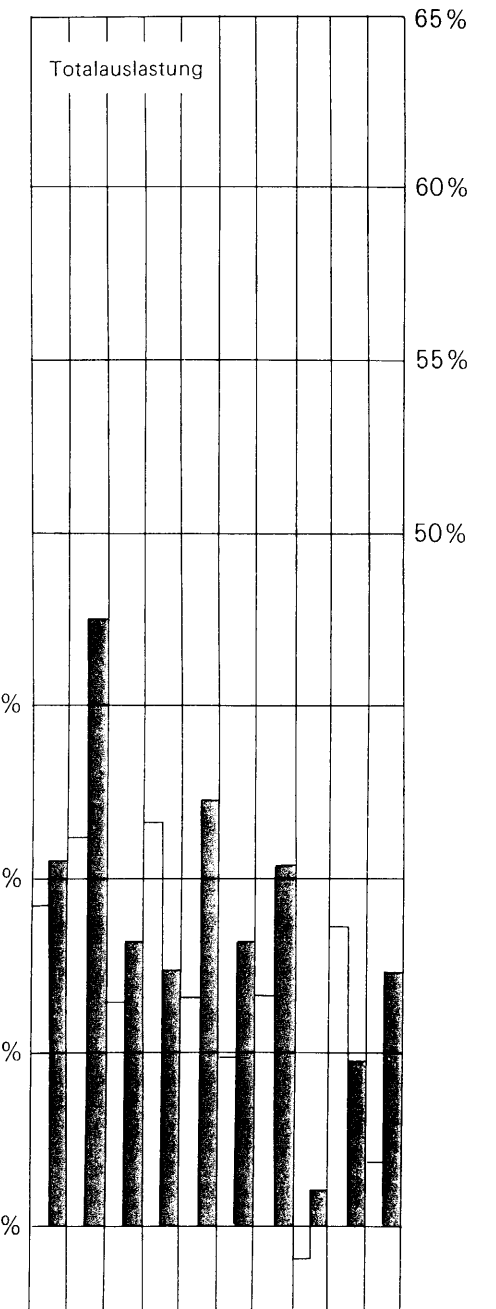
Die Gesamtkosten vor Abschreibungen nahmen, im Gegensatz zum Vorjahr, mit 16% (vor Währungseinflüssen +10%) weniger stark zu als die Erträge.

Erneut fiel der Anstieg der *Treibstoffkosten* (+23%) am meisten ins Gewicht, obwohl der Vorjahresverbrauch sogar leicht unterschritten wurde. Der mittlere Literpreis des Flugpetrols verteuerte sich um 24%, wobei diese Zunahme vorwiegend auf die Höherbewertung des US-Dollars zurückzuführen ist. Damit stieg der Anteil des Treibstoffes an den Gesamtkosten vor Abschreibungen seit 1978 von 12% auf 23% an.

Vom Zuwachs der *Personalkosten* um 87 Millionen entfällt nur knapp ein Zehntel auf den Personalszuwachs, der Rest auf vor allem teuerungsbedingte Salärerhöhungen, die im Kapitel «Unsere Mitarbeiter» erwähnten Jubiläumspremien, höhere Beiträge für Sozialversicherungen sowie auf beträchtliche Mehrkosten aus der im Ausland betriebenen Schulung unserer Besatzungen.

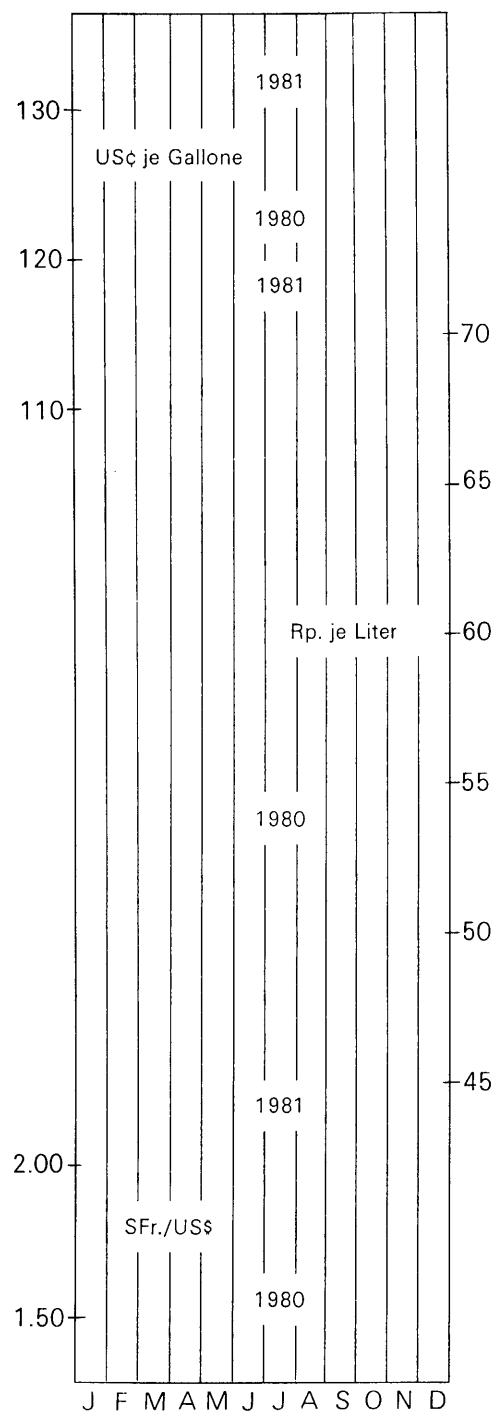
Eine überdurchschnittliche Erhöhung verzeichneten nebst den Treibstoffkosten wiederum die von uns ebenfalls nur sehr beschränkt

Veränderung von Produktion u. Verkehr gegenüber dem Vorjahr 1972-1981



72 73 74 75 76 77 78 79 80 81
 □ Produktionsveränderung
 ■ Verkehrsveränderung

Kerosinpreis und US\$/SFr.-Kurs:
Monatliche Entwicklung 1980/81



beeinflussbaren *Bodenorganisations-Fremdkosten:*

	Mio Fr.
Flughafen-, Passagier- und Frachtgebühren	146 (+ 13%)
Flugsicherungs-Streckengebühren	62 (+ 41%)
Total Gebühren	208 (+ 20%)
Abfertigungs-Fremdkosten	98 (+ 22%)
Total	306 (+ 21%)

Am schwersten wogen die Mehrbelastungen aus der erneuten Erhöhung der staatlichen Gebührenansätze für die Flugverkehrsleitung, aus der mehrheitlich lohnbedingten Verteuerung der Fremdfabrtigung im Ausland sowie aus den erwähnten Währungseinflüssen. Aber auch die Flughafengebühren nahmen erheblich stärker zu als Produktion und Verkehr, was zahlreichen Gebührenerhöhungen im Ausland sowie den erstmals ganzjährig zu entrichtenden Lärmgebühren in der Schweiz zuzuschreiben ist.

Die Kosten für *Kauf, Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen* erhöhten sich um 18%: Die Erneuerung unserer Flotte sowie der laufende Ausbau unseres weltweiten Netzes für Reservation und Flugzeugabfertigung erforderten eine grosse Anzahl zusätzlicher Geräte und Stationsausrüstungen.

Eine aussergewöhnlich hohe Zunahme wiesen ferner die *Finanzkosten* auf (+ 59%). Die Erhöhungen des Eigen- und Fremdkapitals brachten einmalige Finanzierungskosten, daneben verursachte die Aufstockung des langfristigen Fremdkapitals um 90 Millionen Franken einen beträchtlichen Anstieg der Zinszahlungen. Zudem wurde diese Position durch erhebliche Währungs- und Transferverluste aus dem Auslandsgeschäft belastet.

Die im Vergleich zur Produktions- und Verkehrsentwicklung überdurchschnittlichen Veränderungen der nicht speziell erwähnten Kostengruppen sind vorwiegend auf

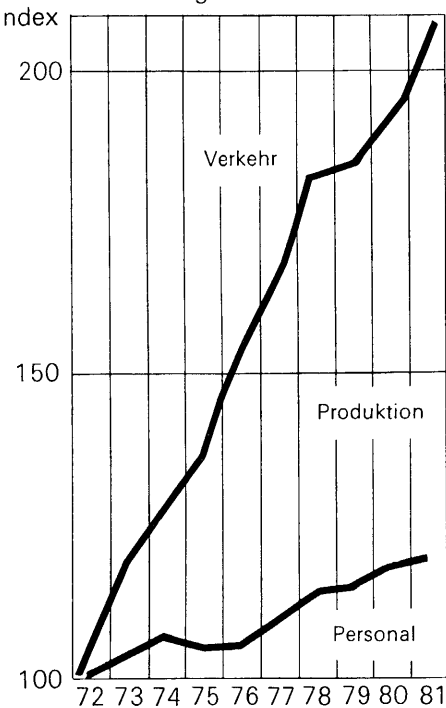
inflationbedingte Mehrkosten sowie auf die Währungseinflüsse zurückzuführen.

Abschreibungen

Die Zunahme des ordentlichen Abschreibungsbedarfes um 25 Millionen Franken oder 16% setzt sich zusammen aus den Abschreibungsbeträgen für die im Laufe des Berichtsjahres eingetroffenen 11 DC-9-81 sowie aus den erstmals ganzjährig anfallenden Quoten für die 1980 beschafften 2 DC-10-30 und 3 DC-9-81-Flugzeuge.

Darüber hinaus erlaubt das Ergebnis, zusätzliche Abschreibungen in der Höhe von 25 Millionen Franken vorzunehmen; sie dienen der rascheren Amortisation unserer Betriebsmittel beziehungsweise zur Gewährleistung der realen Substanzerhaltung.

Produktion, Verkehr und Personalentwicklung 1972-1981



Bilanz

Aktiven

Im Jahre 1981 investierten wir in das *Anlagevermögen* die Rekordsumme von 557 Millionen Franken. Davon entfielen fast 70% auf die 11 neuen DC-9-81-Flugzeuge.

Darüber hinaus beanspruchten zahlreiche Bauvorhaben im In- und Ausland rund 58 Millionen Franken. Ferner erforderte der Ausbau unserer Datenverarbeitungsanlagen, die Beschaffung von Betriebseinrichtungen und Fahrzeugen sowie der Kauf eines DC-9-81-Simulators weitere 35 Millionen Franken.

Im Zusammenhang mit der Neuformierung der Swissair Beteiligungen AG wurde deren Aktienkapital durch Umwandlung eines Teils der bisher in den Debitoren ausgewiesenen Darlehen um rund 60 Millionen Franken erhöht. Daraus erklärt sich der markante Anstieg der Bilanzposition Beteiligungen.

Wegen der vorgenommenen Abschreibungen von 208 Millionen Franken stieg der Buchwert des Anlagevermögens trotz den erwähnten Investitionen lediglich um 300 Millionen auf 1.37 Milliarden Franken an. Der Anteil am Gesamtvermögen erhöhte sich dadurch auf 44% (Vorjahr 39%).

Der Buchwert von Flugzeugpark und Ersatzteilen war mit 33% des Anschaffungswertes wieder etwas höher als in der Vorjahresbilanz (26%).

Im *Umlaufvermögen* nahmen die Debitoren und transitorischen Aktiven umsatzbedingt um 108 Millionen Franken zu. Zur Mitfinanzierung des hohen Investitionsvolumens wurden unter anderem verfügbare Mittel beansprucht. Deshalb sanken diese um 63 Millionen auf 934 Millionen Franken.

Unsere Geldmittel sind zu 82% in Schweizerfranken angelegt, und zwar mit folgenden Fälligkeiten:

1982	52%	1985	
1983	38%	und später	3%
1984	7%		

Passiven

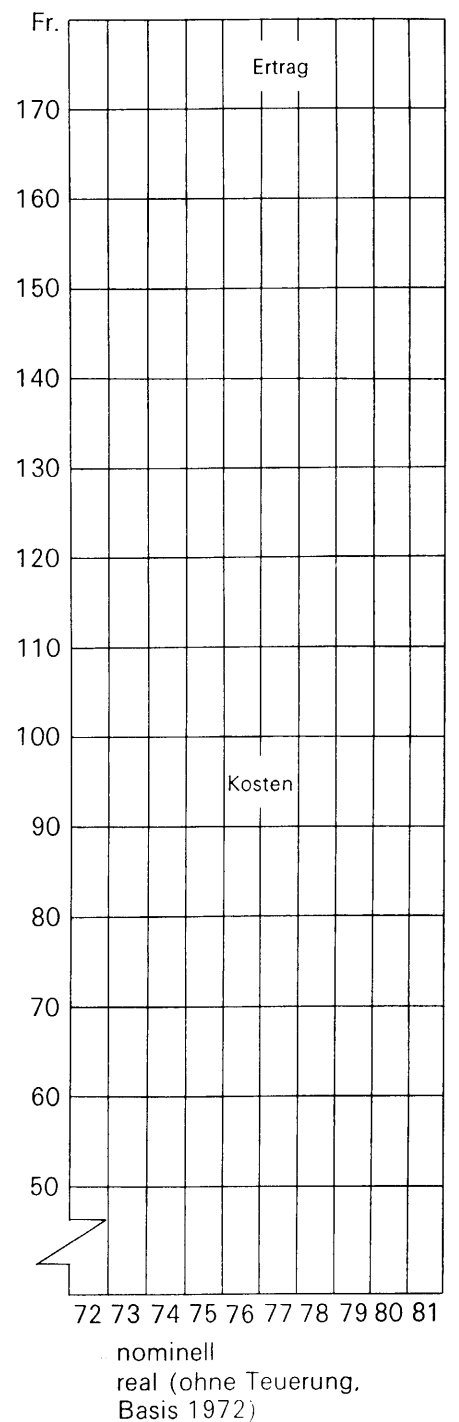
Der hohe Finanzbedarf des Berichtsjahres und die künftigen Investitionsvorhaben erforderten eine Verstärkung unserer Kapitalbasis:

Das *Aktienkapital* wurde um 58 Millionen auf 507 Millionen Franken aufgestockt. Zudem wurden die Reserven durch Zuweisung an dem letztjährigen Ergebnis und aus dem Agio der Kapitalerhöhung um

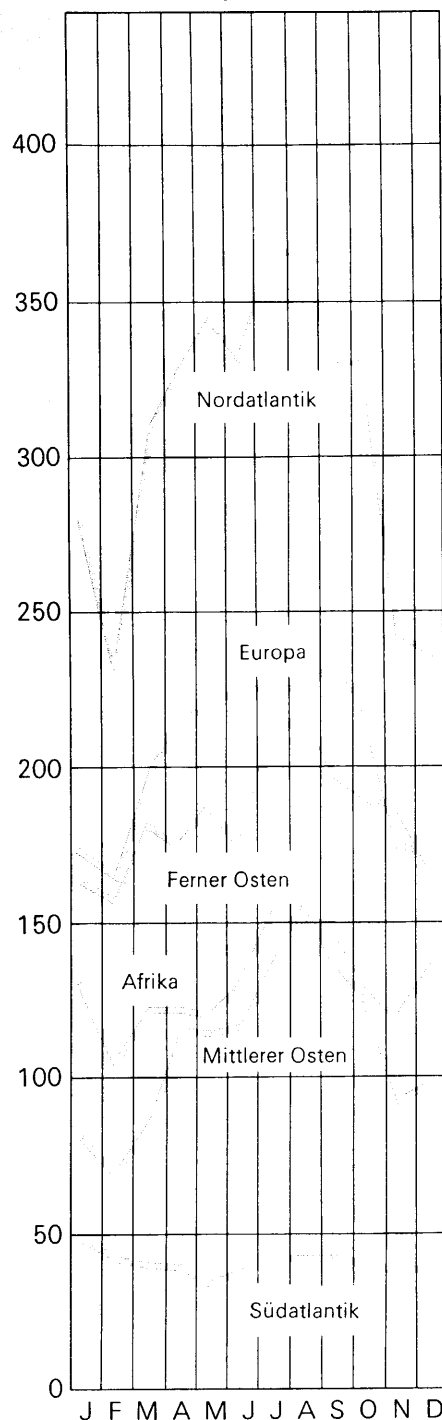
Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1981

	Anzahl Aktionäre	Prozentanteil
Namenaktien	33 989	71.1
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden und Kantonalbanken)	63	22.0
Industrie, Handel, Holding- und Finanzgesellschaften	635	8.3
Banken und Versicherungsgesellschaften	66	3.0
Fürsorgestiftungen, Pensionskassen	289	3.0
Privatpersonen	32 936	34.8
Inhaberaktien		28.9

Ertrag je 100 ausgelastete tkm
Kosten je 100 offerierte tkm



Passagierverkehr 1981 je Monat in Mio. Passagier-km



19 Millionen Franken verstärkt, womit sie nunmehr 46% des Aktienkapitals ausmachen.

Neben der Erhöhung des Eigenkapitals haben wir auf dem Kapitalmarkt folgende langfristige Fremdmittel beschafft:

	Mio Fr.
Obligationenschulden	80
Bankdarlehen	25
Übrige Schulden	40

Dagegen wurden die US\$-Kredite für Flugzeugbeschaffung um 50 Millionen Franken abgebaut.

Unsere Obligationen- und Optionsanleihen setzen sich wie folgt zusammen:

6¼%	60.0 Mio Fr.	1971-1986
6%	50.0 Mio Fr.	1973-1988
4¼%	80.0 Mio Fr.	1979-1991
4¼%	37.6 Mio Fr.	1977-1992*
6¼%	80.0 Mio Fr.	1981-1993
4%	70.0 Mio Fr.	1978-1994
5¼%	76.0 Mio Fr.	1981-1996*
5½%	36.0 Mio Fr.	1980-2005**
	84.0 Mio Fr.	1980-2005***

* Optionsanleihen
 ** ab 1991 variabler Zinssatz
 *** variabler Zinssatz (zurzeit 6¼%)

Trotz den ausserordentlich hohen Investitionen decken Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital den Buchwert des Anlagevermögens immer noch zu 120% (Vorjahr 137%).

Das Verhältnis Eigenkapital zu langfristigem Fremdkapital blieb unverändert. Auf 1 Franken Eigenkapital entfallen Fr. 1.21 langfristige Schulden.

Bei den kurzfristigen Schulden ist die ausgewiesene Bankschuld auf eine Übergangsfinanzierung für das Hotel Drake zurückzuführen, da beim Kauf dieses Hotels eine direkte US\$-Finanzierung aus Wechselkurs- und Zinsgründen nicht ratsam erschien.

Konsolidierte Rechnungsablage

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

Den Umsatz der Tochtergesellschaften, bei welchen die Swissair über 50% der Stimmrechte aus dem Grundkapital besitzt, beziffern wir 1981 mit etwas über 300 Millionen Franken.

Zusammen mit den Gesamterträgen der Swissair ergäbe sich somit ein konsolidierter Gesamtumsatz von rund 3.7 Milliarden Franken.

Der Anteil unserer Tochtergesellschaften an diesem Gesamtumsatz beträgt lediglich 9%, weshalb auf eine konsolidierte Rechnungsablage weiterhin verzichtet wird.

Finanzierung und Investierung im Jahre 1981

Die folgende Tabelle zeigt einen Mittelzufluss von 766 Millionen Franken, wovon 52% oder 401 Millionen Franken auf in der Unternehmung erarbeitete Mittel (Innenfinanzierung) entfallen. Diese überstiegen den Vorjahresbetrag um 58 Millionen Franken.

Die gesamte Eigenfinanzierung (inkl. Erhöhung des Aktienkapitals) von 465 Millionen Franken machte 61% der Mittelzugänge aus.

Vom Gesamtzugang der Mittel wurden fast drei Viertel für Neuinvestitionen und Vorauszahlungen beansprucht.

Herkunft der Mittel

	Mio Fr.	Mio Fr.
Innenfinanzierung:		
Selbstfinanzierung:		
Reingewinn des Berichtsjahres	54.3	
Abschreibungen	208.0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen	25.5	287.8
Anderer Mittelzugänge aus:		
Verkauf von Anlagen und Abbau Materiallager	52.7	
Beanspruchung von verfügbaren Mitteln	60.9	113.6
Aussenfinanzierung:		
Erhöhung Eigenkapital:		
Aktienkapital (inkl. Agio)	57.9	
Wandlung von Obligationen und Einlösung von Optionen (inkl. Agio)	5.6	63.5
Fremdfinanzierung:		
Langfristige Geldaufnahmen inkl. Konversionen	143.0	
Zunahme der übrigen Passiven inkl. Kreditoren	157.9	300.9

Gesamtzugang an Mitteln

Verwendung der Mittel

Vermehrung Anlagevermögen:		
Immobilien	57.6	
Flugzeugpark	386.6	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	33.7	
Beteiligungen	60.5	
Vorauszahlungen	18.3	556.7
Vermehrung Umlaufvermögen:		
Debitoren und transitorische Aktiven	108.1	
Übriges Umlaufvermögen	9.1	117.2
Verminderung Fremdkapital:		
Rückzahlung US\$-Kredite		50.4
Gewinnausschüttung pro 1980 (Vorjahr)		41.5
Total Verwendung der Mittel		765.8

Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1981 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellen fest, dass die Bilanz und die Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen,

die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist, bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

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

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

Zürich, den 18. März 1982

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Dr. C. Helbling H. Rau



Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

		1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972
Verkehrsleistungen											
Flugstunden		143 149	144 637	139 362	139 341	134 760	130 990	126 563	119 950	120 095	115 583
Angebotene tkm	in Mio	2 555.9	2 512.0	2 315.0	2 335.0	2 190.3	2 088.3	1 961.6	1 757.8	1 651.6	1 485.2
Ausgelastete tkm	in Mio	1 533.1	1 428.2	1 364.2	1 351.3	1 223.9	1 131.4	1 008.0	939.4	868.5	739.1
Ausgelastete Passagier-tkm	in Mio	1 042.8	974.7	928.8	920.6	844.6	784.9	697.2	642.9	608.2	520.3
Ausgelastete Fracht-tkm	in Mio	453.7	421.9	408.1	403.4	352.3	321.7	288.1	273.6	238.0	198.5
Ausgelastete Post-tkm	in Mio	36.6	31.6	27.3	27.2	27.1	24.8	22.7	22.9	22.3	20.3
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs		60.0 %	56.9 %	59.0 %	58.1 %	56.0 %	54.3 %	51.9 %	53.5 %	52.7 %	49.8 %
Nutzwelle*		60.6 %	58.3 %	58.5 %	57.3 %	52.2 %	53.1 %	52.5 %	52.3 %	51.5 %	47.7 %
Flugbetriebskosten je offerierten tkm	in Fr.	1.05	-.93	-.83	-.75	-.82	-.81	-.83	-.86	-.75	-.77
Sitzplatzbelegung		65.4 %	62.1 %	63.5 %	62.5 %	60.7 %	59.3 %	55.0 %	56.1 %	56.5 %	52.9 %
Personalbestand Ende Jahr ohne Lehrlinge (Teilzeitbeschäftigte als Halbe mitgezählt)		15 494	15 356	15 009	14 777	14 129	13 739	13 766	14 046	13 612	13 224
Erträge und Kosten	in Mio Fr.										
Verkehrserträge		2 760.2	2 367.3	1 989.6	1 835.3	1 983.6	1 758.9	1 623.0	1 588.1	1 305.4	1 229.8
Diverse Erträge		629.7	532.5	500.4	463.4	452.7	424.8	381.4	361.9	303.9	263.5
Gesamterträge		3 389.9	2 899.8	2 490.0	2 298.7	2 436.3	2 183.7	2 004.4	1 950.0	1 609.3	1 493.3
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)		3 127.6	2 697.5	2 260.6	2 054.3	2 128.4	1 926.8	1 809.1	1 730.1	1 427.1	1 287.3
Bruttoergebnis		262.3	202.3	229.4	244.4	307.9	256.9	195.3	219.9	182.2	206.0
Abschreibungen		208.0	158.0	179.0	195.0	256.0	213.0	170.0	177.0	142.0	165.0
Reinergebnis		54.3	44.3	50.4	49.4	51.9	43.9	25.3	42.9	40.2	41.0
Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung)											
Bilanzsumme	in Mio Fr.	3 089.8	2 743.8	2 544.9	2 381.4	2 432.7	2 264.8	2 287.9	2 088.5	2 011.0	1 721.1
Aktiven											
Anlagevermögen		1 367.3	1 067.5	837.8	877.8	946.3	1 058.8	1 216.4	1 050.9	1 027.0	859.1
Umlaufvermögen		1 722.5	1 676.3	1 707.1	1 503.6	1 486.4	1 206.0	1 071.5	1 037.6	984.0	862.0
Passiven											
Aktienkapital		506.7	448.5	448.5	448.5	448.5	422.1	422.1	422.1	422.1	386.2
Reserven	**	238.0	218.0	213.0	194.0	179.0	163.0	151.0	148.0	136.0	119.0
Fremdkapital	**	2 159.0	1 901.9	1 717.7	1 588.0	1 666.1	1 562.1	1 620.0	1 435.9	1 379.8	1 151.0
Rückstellungen	**	182.0	171.5	159.8	145.3	133.8	112.8	90.1	77.5	68.2	60.5
Gewinnvortrag	**	4.1	3.9	5.9	5.6	5.3	4.8	4.7	5.0	4.9	4.4
Reingewinn je Aktie	in Fr.	** 41.22	38.24	43.56	43.38	46.05	38.95	22.45	38.04	35.64	40.—
Dividende je Aktie	in Fr.	** 35.—	35.—	35.—	35.—	35.—	30.—	20.—	30.—	30.—	30.—
Selbstfinanzierung je Aktie (vor Gewinnverteilung)	in Fr.	*** 218.—	188.—	217.—	236.—	307.—	254.—	186.—	211.—	180.—	243.—

- * Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist
- ** Nach Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates
- *** ohne Agio-Einzahlungen

Die Swissair im Wettbewerb



Wenn man die düstere Szene im Weltluftverkehr betrachtet, ist es keineswegs selbstverständlich, dass die Swissair heil über die Runden gekommen ist. Mehrere ausländische Fluggesellschaften befinden sich in einem tiefen Wellental. Verluste und Überschuldung sind heute leider auch in der Luftverkehrsindustrie zu gängigen Begriffen geworden. Die in der IATA (International Air Transport Association) zusammengeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften weisen für 1981 im Durchschnitt eine bescheidene Verkehrssteigerung um 3% auf. Auch die Swissair verspürte die verschärfte Konkurrenz. Immerhin ist es ihr gelungen, bei einer Steigerung des Angebotes um 1.8% die verkauften Tonnenkilometer um 7.3% auszuweiten. Knapp 1% mehr hätte genügt, um mit den Erträgen sämtliche Kosten des Flugbetriebes zu decken.

Die anfängliche Begeisterung in den USA für die «open-sky»-Politik, die im Namen eines fragwürdigen Konsumentenschutzes die Auflösung des multilateralen Tarifsystems im internationalen Linienverkehr anstrebt, ist einer merklichen Ernüchterung gewichen. Das aufgrund dieser Politik entstandene Überangebot von Flugverbindungen mit einem Wirrwarr von Tarifen

auf dem Nordatlantik hat bei verschiedenen Fluggesellschaften Verluste verursacht, die zuvor nie gekannte Höhen erreichten. Die verantwortlichen amerikanischen Behörden haben indes erkannt, dass die Politik der «Deregulation» nicht einfach vom Binnenmarkt – wo übrigens die gemachten Versuche nicht durchwegs zu überzeugen vermochten – auf den internationalen Luftverkehr übertragen werden kann. Zwischen den amerikanischen, kanadischen und europäischen Luftfahrtbehörden sind Bestrebungen im Gange, für den Nordatlantikverkehr wieder ein multilaterales Tarifsystem aufzubauen.

Weitere Fluggesellschaften haben die Erste Klasse im Europaverkehr abgeschafft. Dafür reisen dort Passagiere, die den normalen Economy-Tarif zahlen, in einem Business Class oder ähnlich genannten Abteil, während die andern Passagiere hinten im Flugzeug Platz finden. Das Ringen um die Geschäftskundschaft hat sich damit weiter verschärft. Wir haben uns dieser Entwicklung deshalb nicht angeschlossen, weil wir einerseits auf eine überdurchschnittlich grosse Erstklass-Stammkundschaft zählen dürfen und weil wir andererseits überzeugt sind, dass die Servicequalität in der Economy-Klasse

unserer Flugzeuge derjenigen in der neu geschaffenen Business Class ebenbürtig ist. Auch in den Langstreckenflugzeugen, wo andere Gesellschaften die Economy-Klasse ebenfalls aufteilen, bieten wir nach wie vor die hergebrachte Zweiteilung in Erste und Economy-Klasse an.

Unsere Erfahrungen haben uns bisher vom Entschluss, das traditionelle Servicekonzept beizubehalten, nicht abgebracht. Auf jenen Europastrecken, auf denen unsere Konkurrenten zum Beispiel sogenannte Club Class, Business Class usw. einführen, hat bezeichnenderweise der Verkehr in der Ersten Klasse der Swissair zugenommen, während die bisherige Auslastung in der Economy-Klasse gehalten oder sogar verbessert werden konnte.

Die anhaltende Kostensteigerung machte im Berichtsjahr auf allen Verkehrsgebieten Tarifierhöhungen im Durchschnitt um 10% notwendig, vornehmlich um die gestiegenen Treibstoffpreise, aber auch um den beträchtlichen Kostenanstieg bei den Flughafen- und Flugsicherungsgebühren zu decken.

Die Einführung von PEX- und APEX-Tarifen in Europa («Purchased Excursion» und «Advanced Purchased Excursion Fare») und von weiteren APEX-Tarifen nach Nordamerika hat sich bewährt. Diese neuen, reduzierten Tarife haben viele Wünsche erfüllt und dazu beigetragen, den benötigten Zusatzverkehr in den weniger belebten Monaten auf Langstrecken und an den Wochenenden in Europa zu bringen.

Unsere Serviceleistungen erfreuen sich – wie mehrere unabhängige Publikumsbefragungen bestätigen – nach wie vor grosser Beliebtheit.

1981 wurde unsere DC-10-Flotte in der Ersten Klasse mit neuen, verstellbaren Ruhesesseln,

welche die Bezeichnung «Sky Dreamer» führen, ausgerüstet. Wir versuchen, damit dem Bedürfnis nach erhöhtem Komfort auf unseren DC-10-Langstreckenkursen entgegenzukommen.

Auf den 1. November 1981 haben wir unser Bordverkaufsassortiment mit Schweizer Qualitätsuhren erweitert. Die Verkäufe zeigen, dass dieses neue Angebot bei unserer Kundschaft gut ankommt.

Unser SPEX Expressdienst für Kleinsendungen (Swissair Parcel Express) wurde im Berichtsjahr auf die Stationen Hong Kong und Singapur sowie auf weitere Stationen in Europa ausgedehnt. Wir bieten diese Dienstleistung nun im Verkehr zwischen Europa und den USA, innerhalb Europas sowie von und nach einzelnen Punkten im Mittleren Osten, Afrika und Fernen Osten an. Wir glauben nach wie vor an die Zukunft dieses «Flughafen-zu-Haus»-Dienstes und werden deshalb schrittweise neue Märkte erschliessen.

Im vergangenen Jahr mussten viele heikle Verkehrsrechtsfragen behandelt werden. Nach einem mehrjährigen Unterbruch hat Ende 1981 wieder eine Fluggesellschaft aus den USA, nämlich Capitol Airways, die Passagierbeförderung im Linienverkehr über den Nordatlantik nach der Schweiz aufgenommen, und zwar mit DC-8-Flugzeugen. Der Druck auf eine übermässige Senkung der Europatarife hat sich insofern verstärkt, als die britischen Behörden alles daran setzten, Verkehrsrechte zwischen Grossbritannien und der Schweiz für eine zweite englische Luftverkehrsgesellschaft – es handelte sich dabei um Laker Airways – zu erzielen. Als Druckmittel wurden unsere Verkehrsrechte mit Hong Kong in Frage gestellt. Unter geschickter Leitung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt konnten diese recht schwierigen Verhandlungen mit Grossbritannien zu einem Abschluss gebracht werden, der die Stellung der Swissair in Hong Kong wahrte. Obschon in der Zwischenzeit Laker Airways die Flugtätigkeit eingestellt

hat, rechnen wir damit, dass die Britische Luftfahrtbehörde neben British Airways, die von London-Heathrow nach Zürich fliegt, eine andere Fluggesellschaft aus Grossbritannien für die Linie London-Gatwick nach Zürich bezeichnen wird.

Eine klare rechtliche Abgrenzung zwischen einem als Regionalverkehr bezeichneten Linienverkehr mit kleinen Flugzeugen auf Kurzstrecken und dem im allgemeinen Interesse eines ganzen Landes liegenden Linienverkehr ist auch im Berichtsjahr weder von der Europäischen Gemeinschaft und deren Mitgliedstaaten noch in der Schweiz gefunden worden. Die Schwierigkeiten liegen unter anderem darin, dass im regionalen Interesse liegende Verbindungen mit zunehmendem Verkehr das Kriterium des allgemeinen Interesses erreichen und damit dem allgemeinen Linienverkehr zugeordnet werden müssen. Es kann deshalb nicht erstaunen, dass auch bei beidseitigem guten Willen Abgrenzungsfragen zwischen der Swissair und der Crossair weder von den Behörden noch von den Beteiligten leicht zu lösen waren. Die beiden Fluggesellschaften konnten sich jedoch im Februar 1982 über eine Abstimmung ihrer Tätigkeiten und eine engere Zusammenarbeit einigen. Die Behörden haben dieses Rahmenabkommen begrüsst.

Ende 1981 war die Swissair im Ausland in 196 Städten vertreten. Neue Vertretungen beziehungsweise Verkaufsstellen eröffneten wir in Amman (Jordanien), Brescia (Italien) und Valencia (Spanien). Die Ausrüstung unserer Vertretungen im Ausland mit Geräten der elektronischen Datenverarbeitung schritt auch im vergangenen Jahr weiter voran. Sodann wurden in 22 Stadtbüros und 18 Flughafenverkaufsstellen die neuen Flugscheindrucker mit automatischem Tarifabruf eingeführt. An das System für Passagenreservierung (PARS) sind mittlerweile weltweit 140 Verkaufsbüros und an die automatisierte Frachtreservierung (CARIDO) 74 Stationen der Swissair angeschlossen.

Swissair-Destinationen (Total 94 Städte in 65 Ländern)

Abidjan	Casablanca	Kinshasa	Oslo
Abu Dhabi	Chicago	Kopenhagen	Palmade Mallorca
Accra	Colombo	Köln/Bonn	Paris
Alger	Dakar	Kuwait	Praha
Amman	Damascus	Lagos	Rio de Janeiro
Amsterdam	Dar es Salaam	Libreville	Roma
Ankara	Dhahran	Linz	Salzburg
Annaba	Douala	Lisboa	Santiago de Chile
Athenai	Dubai	London	São Paulo
Bagdad	Dublin	Madrid	Singapore
Bangkok	Düsseldorf	Málaga	Sofia
Barcelona	Frankfurt	Manchester	Stockholm
Basel/	Genève	Manila	Stuttgart
Mulhouse	Genova	Marseille	Tehran
Beijing	Glasgow (nur Fracht)	Milano	Tel Aviv
Beirut	Hamburg	Monrovia	Tokyo
Beograd	Helsinki	Montreal	Toronto
Bombay	Hong Kong	Moskva	Tripoli
Boston	Istanbul	München	Tunis
Bruxelles	Jakarta	Nairobi	Warszawa
Bucuresti	Jeddah	New York	Wien
Budapest	Johannesburg	Nice	Zagreb
Buenos Aires	Karachi	Oporto	Zürich
Cairo	Khartoum	Oran	

los dargestellt und der Landeanflug beispielsweise in jeder beliebigen Phase «eingefroren» werden kann. Dies erlaubt der übenden Besatzung, die schwierigsten Flugphasen in aller Ruhe nochmals durchzugehen. Die heutigen Simulatoren stellen den Flugablauf derart realistisch dar, dass bei Umschulungen auf einen neuen Flugzeugtyp unsere Piloten nur noch wenige Stunden auf dem Flugzeug selber trainieren müssen. Dies bringt grosse finanzielle Einsparungen mit sich und ist gleichzeitig ein aktiver Beitrag der Swissair an den Umweltschutz, insbesondere die Bekämpfung des Fluglärms in der Umgebung der Flughäfen.

Auch im Berichtsjahr war der technische Dienst der Swissair sehr gut ausgelastet. An allen neu ein-treffenden DC-9-81 der Swissair und auch an jenen der Austrian Airlines wurden die Übernahme- und Ergänzungsarbeiten (die sog. Post Delivery Modifications) durchgeführt. Die verspätete Ablieferung dieser Flugzeuge brachte einige Einführungsprobleme. Nach Umstellungen konnten jedoch alle Arbeiten termin-

gerecht ausgeführt werden. Parallel dazu führten wir die Abgabearbeiten an den DC-9-32 durch.

Das Arbeitsprogramm, das im technischen Betrieb für die eigene Flotte, für die KSSU-Partner KLM, SAS und UTA sowie für Austrian Airlines und weitere Kunden geleistet wurde, umfasste unter anderem 18 Grossüberholungen an DC-9 und DC-10, Reparaturen und Modifikationen sowie die Überholung von fast 200 Pratt-and-Whitney-JT8D-Triebwerken.

Im Berichtsjahr wurde der Flugbetrieb durch Sozialkonflikte bei verschiedenen Flugverkehrsleitstellen im Ausland merklich gestört. Von Ende April bis Ende Juli wurde wegen periodischer Streikaktionen in Grossbritannien der Flugverkehr stark behindert. Verschiedene kurzfristig ausgerufene Streiks von Flugverkehrsleitern legten des öfteren den Verkehr von und nach Italien lahm. Durch Ausweichen auf benachbarte Luftstrassen im französischen und jugoslawischen Luftraum entstanden jeweils zusätzliche Engpässe.

Die folgenschwerste Behinderung betraf 1981 jedoch die Vereinigten Staaten von Amerika. Um ihren finanziellen Forderungen Nachdruck zu verleihen, gingen die gewerkschaftlich organisierten Flugverkehrsleiter in den USA am 3. August 1981 in einen unbefristeten Streik. Darauf kündigte die amerikanische Regierung allen Streikenden das Arbeitsverhältnis auf. Die Flugverkehrsleitung der USA wird seither mit stark reduzierten Beständen weitergeführt. Anfänglich traten auf dem Nordatlantik Verkehrseinschränkungen in Kraft. Unsere Flüge erlitten bis zu zwölf Stunden Verspätung. Im September konnte der Verkehr nach Nordamerika wieder praktisch reibungslos durchgeführt werden. Die Lage hat sich für den internationalen Verkehr seither normalisiert.

Trotz diesen Erschwernissen erreichten 80.8% der Flüge (im Vorjahr 84.8%) ihr Ziel pünktlich oder mit weniger als 15 Minuten Verspätung.

Die Automatisierung weiterer Betriebsabläufe sowie die Bedürf-

Die Swissair-Flotte (Stand Ende März 1982)

Flugzeugtyp	Anzahl Flugzeuge	Bestellte Flugzeuge (Ablieferungsjahre)	Preis pro Flugzeug* Mio. Fr.	Max. Startgewicht kg	Standard-Nutzlast kg	Passagiere Erste/Economy-Klasse	Reichweite mit Standard-Nutzlast km
Boeing 747-B	2	—	101	351 500	49 000	40/321	7 700
Boeing 747-B (SUD)	—	5**(83-84)	138	371 950	51 500	42/344	8 500
DC-10-30	11***	—	72	251 700	34 500	28/207	7 700
DC-10-30 ER	2	—	83	263 100	33 200	28/207	9 100
DC-8-62	4	—	36	152 000	20 010	20/132	7 500
A310	—	10 (83-87)	65	132 000	26 600	22/190	2 300
DC-9-81	14	—	30	63 500	15 400	12/123	1 200
DC-9-51	12	—	22	54 900	13 490	12/108	1 100
DC-9-33F	1	—	20	49 000	14 000	****	800
DC-9-32	5	—	17	49 000	11 050	12/83	1 500

* Durchschnittlicher Anschaffungspreis ohne Ersatzteile
 ** zwei Flugzeuge werden in der Combi-Version abgeliefert, Passagiere: 42/230 + 6 Paletten für Fracht
 *** zwei Flugzeuge werden auf die ER-Version umgebaut
 **** Frachtflugzeug



Tochtergesellschaften und Beteiligungen

nisse des Verkaufs- und des Kundendienstes sind die wichtigsten Gründe für den Auf- und Ausbau der Systeme der elektronischen Datenverarbeitung. So waren Ende 1981 in unseren Geschäftsstellen weltweit sowie bei Reisebüros und Frachtagenten in der Schweiz über 3500 Bildschirmgeräte installiert; diese sind durch PTT-Leitungen in einer Gesamtlänge von über 150 000 Kilometern mit unseren zentralen Computeranlagen verbunden. Mit diesen Geräten werden pro Sekunde über 40 Anfragen und Meldungen aus den Bereichen Flugplaninformation, Sitzplatzreservation, Tarifabruf, Flugscheinerstellung, Passagierabfertigung, Frachtreservation, Hotelreservation usw. verarbeitet.



swissôtel



Weitere 300 Bildschirmgeräte und Drucker sind im Einsatz beim computergesteuerten System zur Überwachung des Flugzeugunterhaltes (Maintenance Control System MCS). Das Projekt COSMOS (Computer Supported Management of Flight Operation Systems), das als integriertes Informations- und Steuerungssystem für die Planung und Einsatzüberwachung der Flugzeuge und Besatzungen vorgesehen ist, trat mit der Betriebsaufnahme des ersten Segmentes in die Einführungsphase.

Neue Studien erstrecken sich auf verschiedenartige Bereiche, wie weitere Automatisierung der Ladeplanung, Integration der Flugbetriebsinformationen und bessere Planung der Dienstleistungen auf den Flughäfen Zürich und Genf; ferner bedürfen diverse ältere EDV-Abläufe – beispielsweise unsere Lohnbuchhaltung – einer Neuorganisation, da ihre Möglichkeiten für Anpassungen an die sich ständig ändernden betrieblichen Bedürfnisse mittlerweile ausgeschöpft sind.

Swissair Beteiligungen AG

Im Laufe der Jahre ist die Zahl unserer Tochtergesellschaften und Beteiligungen – sie reichen heute von Kleinstbeteiligungen bis zum Hotel Drake in New York mit mehr als 600 Zimmern – auf über 50 angestiegen. Die Liste auf Seite 32 führt sie auf. Sie mag verständlich machen, dass wir im Berichtsjahr die in der Präsidialadresse bereits erwähnte organisatorische Änderung vorgenommen haben.

Alle nicht unmittelbar mit dem Luftverkehr verbundenen Tochtergesellschaften und Beteiligungen – also mit Ausnahme der Luftverkehrsgesellschaften Balair und CTA – wurden in der *Swissair Beteiligungen AG* vereinigt. Das Aktienkapital der neuen Holding betrug Ende 1981 75 Millionen Franken. Es ist zu 100% im Besitz der Swissair. Der Verwaltungsrat der *Swissair Beteiligungen AG* setzt sich aus Mitgliedern des Verwaltungsrates und der Direktion der Swissair zusammen.

Über Erfolgsrechnung und Bilanz der *Swissair Beteiligungen AG* gibt die Tabelle auf Seite 33 Aufschluss.

Einige gewichtige von der Swissair übernommene Beteiligungen

bringen keinen oder erst einen bescheidenen Ertrag. Es handelt sich dabei meist um Engagements, die von der Swissair ursprünglich zur Förderung anderer als unmittelbar wirtschaftlicher Interessen eingegangen wurden, oder um solche, die sich erst langfristig entwickeln werden. Dieser Umstand beeinflusst die Erfolgsrechnung der *Swissair Beteiligungen AG* noch in entscheidendem Mass. Das von der Swissair zur Verfügung gestellte Darlehen wurde mit 4% verzinst; das Aktienkapital bleibt noch ohne Dividende. Ingegnen trägt die neue Gesellschaft gewisse Kosten, die ursprünglich der Swissair anfielen. Auch wurden Abschreibungen auf den Buchwerten vorgenommen, und einige grössere Investitionen wurden erst im Verlaufe des Jahres 1981 getätigt, können also erst 1982 für die Holdinggesellschaft ertragswirksam werden.

Zum Geschäftsverlauf des Jahres 1981 in den einzelnen grösseren Tätigkeitsbereichen ergeben sich die folgenden Berichte:

Die im Aufbau begriffene Hotelkette *Swissôtel* hat die schwierige Anfangsphase im ganzen gut überstanden. Die Ergebnisse des Hotels Drake in New York befriedigen allerdings noch nicht. Es hatte mit

hoher Zinsbelastung und mit den Rezessionserscheinungen in den Vereinigten Staaten zu kämpfen. Für die Zukunft dieses Immobilienbesitzes in Manhattan besteht aber Zuversicht. Die übrigen Betriebe der *Swissôtel*, nämlich das Hotel Président (Genf), das Hotel International (Zürich) und das Hotel Bellevue (Bern, unter Managementvertrag) arbeiten befriedigend bis sehr gut. Die mit der Führung dieser Häuser betraute Managementfirma, die neu geschaffene *Swissair Nestlé Hotel AG*, erzielte in ihrem ersten Jahr ein gutes Resultat. Die Minderheitsbeteiligungen am Hotel Zürich (Zürich) und am Hotel Airport (Glattbrugg) wurden verkauft.

Die *Prohotel AG* arbeitete mit unterschiedlichem Erfolg. Während die Catering-Betriebe befriedigend bis gut abschlossen, waren die Resultate im Restaurantsektor recht ungleich. Das *Swissair Restaurant* in Buenos Aires musste infolge der überaus schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse in Argentinien liquidiert werden, und es waren Verluste zu decken. Das neue *Swissair Restaurant «Le Château»* in Chicago erfreut sich wohl eines guten Rufes; das finanzielle Resultat ist aber unbefriedigend. Die übrigen Restaurants waren erfolgreich.

Die *Interconvention, Congress and Convention Services Ltd.* hat ihr Reservationssystem kräftig ausgebaut. Nach einem weiteren Zuwachs sind heute 424 Hotels abgeschlossen.

Die *Avireal AG*, die als Immobilien- und Ingenieurunternehmen im Bau- und Liegenschaftensektor tätig ist, konnte auch 1981 ein gutes Resultat ausweisen. Besonders erfreulich ist, dass die Leistungen im Bereiche der Energieoptimierung ihre Früchte tragen.

Das Ergebnis der *Swissair Photo und Vermessungen AG* war zufriedenstellend. Um ein besseres Finanzierungsverhältnis in diesem Unternehmen zu erreichen, wurde

das Aktienkapital auf 2 Millionen Franken erhöht.

Durch die ständige Erweiterung ihres Kundenkreises und die Übernahme eines Treuhandunternehmens in Freiburg hat die *Swissair Treuhand AG* eine markante Zunahme ihres Umsatzes und ihres Reingewinnes erzielt.

Trotz erschwerten Verhältnissen im Tourismus konnte die *Reisebüro Kuoni AG* ihren Gesamtumsatz erneut vergrössern. Er übersteigt nun knapp 1 Milliarde Franken. Die Ertragslage ist gut.

Beteiligungen an Lufttransportunternehmen

Erstmals seit 1963 wird die *Balair*, an der die Swissair 57% des Aktienkapitals besitzt, für ein Geschäftsjahr einen Verlust ausweisen müssen. Zwei Hauptgründe waren für dieses Ergebnis des Jahres 1981 massgebend: die schrumpfende Nachfrage nach Langstrecken-Charterflugpauschalreisen und der Anstieg des US-Dollar-Kurses.

Der weltweite, ruinöse Konkurrenzkampf im Bedarfsluftverkehr konzentrierte sich vor allem auf die Langstrecken. Die *Balair* war aufgrund ihres schweizerischen Kostenniveaus nicht in der Lage, dem Trend zu Billigstpreisen weiter zu folgen. Die Produktion musste auf den Fernstrecken um rund 20% zurückgenommen werden. Im Gegensatz dazu verzeichnete der Kurzstreckensektor eine erfreuliche Zunahme um 6.8%. Der zusätzliche Ertrag konnte jedoch den finanziellen Ausfall aus dem Langstreckensektor nicht wettmachen.

Bei der *Balair* fallen 36% des Aufwandes, aber nur 5.5% des Ertrages in US-Dollar an. Deshalb führte die Erhöhung des US-Dollar-Kurses gegenüber dem Schweizerfranken zu einer starken Kostensteigerung, der nur eine geringe Ertragsverbesserung gegenüberstand.

Dies muss als Hauptursache des negativen Ergebnisses betrachtet werden. Die zusätzliche Belastung hat in der Situation, in der sich der Weltluftverkehr heute befindet, nicht aufgefangen werden können.

Der US-Dollar-Kurs führte auch bei der *CTA (Compagnie de Transport Aérien)* zu einer starken Steigerung einzelner Kostenelemente, vor allem der Treibstoffkosten, der Streckennavigationsgebühren sowie der Auslagen für die Abfertigung auf ausländischen Flughäfen. Diese Erscheinung war begleitet von einer ausgeprägten Verschärfung des Konkurrenzkampfes, teilweise bedingt durch die neue Tarifpolitik der Fluggesellschaften des regelmässigen Linienverkehrs. Sie hatte eine weitere Schmälerung der Margen im Bedarfsluftverkehr zur Folge. Die Zunahme der Erträge blieb daher deutlich hinter der Kostensteigerung zurück. Trotz diesen widrigen Umständen wird die *CTA* in der Lage sein, die Jahresrechnung 1981 mit einem bescheidenen Reingewinn abzuschliessen. Auch bei der *CTA* ist die Swissair mit 57% am Aktienkapital beteiligt.

	Gesellschaft	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten	Anteil in %
Liste der Beteiligungen der Swissair per 31. 12. 1981	Balair AG, Basel	sFr. 48 000	57
	CTA, Compagnie de Transport Aérien, Meyrin	sFr. 10 500	57
	Swissair Beteiligungen AG, Basel	sFr. 75 000	100
Liste der Beteiligungen der Swissair Beteiligungen AG per 31. 12. 1981	Airest Restaurant- und Hotelbetriebs- gesellschaft mbH., Wien	öS 5 000	50
	Albergo Brocco e Posta SA, San Bernardino	sFr. 1 560	28
	Am Stadtpark Unternehmensbeteiligungs- gesellschaft mbH., Wien	öS 32 000	90
	Avireal AG, Kloten	sFr. 1 200	75
	Bowers Company Inc., Panama (Swissair Restaurant, Kairo)	US\$ 959	13
	Buenos Aires Catering SA, Buenos Aires	ARP 2 544 000	35
	Cresta Ferien AG, Obersaxen	sFr. 1 000	66
	Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG), Zürich-Flughafen	sFr. 50 000	1.3
	Heliswiss Schweiz, Helikopter AG, Belp	sFr. 3 900	6.4
	Hiro-Swissair Immobilienverwertungs- gesellschaft mbH., Wien	öS 118 000	90.5
	Hoch-Ybrig AG, Unteriberg	sFr. 25 000	2
	Hotel Atlantis AG, Zürich	sFr. 15 500	3.2
	Hotel Intercontinental Genève S.A., Genf	sFr. 8 000	2.5
	Hotel International AG, Zürich	sFr. 20 000	37.2
	Interconvention Congress and Convention Services Ltd, Kloten	sFr. 200	100
	Jacky Maeder Immobilien AG, Basel	sFr. 2 000	28
	Jacky Maeder Luftfracht AG, Basel	sFr. 2 000	27.6
	Penta Hotels N.V., Amsterdam	hfl. 33 485	16.9
	Penta Hotels (France) S.A., Paris	fFr. 29 000	5.8
	Penta Hotels (Switzerland), Genf	sFr. 15 000	24.5
	Polygon Insurance Company Ltd., St. Peter Port, Guernsey	UK£ 800	33.3
	Popularis Tours, Bern	sFr. 3 000	6.6
	Prohotel AG, Kloten	sFr. 1 650	91.2
	Prohotel Wäscherei AG, Kloten	sFr. 500	27.6
	Reisebüro Kuoni AG, Zürich (Stimmrecht: 26,4%)	sFr. 10 000	50.2
	S.A. des Hôtels Président, Genf	sFr. 5 000	50
	San Bernardino SA Impianti Turistici, San Bernardino	sFr. 4 000	14.7
	SNH Immobilien AG, Hergiswil (Hotel Drake, New York)	sFr. 25 000	100
	Swissair Nestlé Hotel AG, Kloten	sFr. 1 500	51
Swissair Photo und Vermessungen AG, Zürich	sFr. 2 000	100	
Swissair Treuhand AG, Zürich	sFr. 500	100	
Swiss Egyptian Restaurant Corporation (SERCO), Kairo	EG£ 943	3.2	
Swissôtel and Swissairrest Inc., Chicago	US\$ 900	100	
Swissôtel New York Inc., New York	US\$ 100	100	
Uto-Ring AG, Zürich	sFr. 1 000	10	
Diverse kleine Beteiligungen			

Swissair Beteiligungen AG, Basel

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1981 (nicht konsolidiert)

	1981 ¹ Fr.	Ertrag	1981 ¹ Fr.
Aufwand			
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten	247 741	Dividenden ²	2 869 895
Personalkosten	748 562	Zinserträge	3 353 937
Finanzkosten	5 402 165	Übrige Erträge	2 286 782
Kosten vor Abschreibungen	(6 398 468)		
Abschreibungen	2 060 915		
Total Aufwand	(8 459 383)		
Reingewinn	51 231		
	8 510 614		8 510 614

Bilanz per 31. Dezember 1981¹ (nicht konsolidiert)

Aktiven	31. 12. 1981 Fr.	Passiven	31. 12. 1981 Fr.
Anlagevermögen		Eigenkapital	
Beteiligungen	126 517 016	Aktienkapital	75 000 000
Darlehen an Beteiligungsges.	33 413 523	Reserven	6 000
	(159 930 539)		(75 006 000)
Umlaufvermögen		Fremdkapital	
Flüssige Mittel	42 988	Darlehen von Swissair	45 907 210
Debitoren und trans. Aktiven	2 522 740	Übrige Darlehen	41 300 000
	(2 565 728)	Kreditoren und trans. Passiven	1 067 136
			(88 274 346)
Emissionsabgabe		Delkredere	20 000
	918 000		(20 000)
	(918 000)	Gewinnvortrag aus dem Vorjahr ³	62 690
		Reingewinn	51 231
			(113 921)
Bilanzsumme	163 414 267	Bilanzsumme	163 414 267

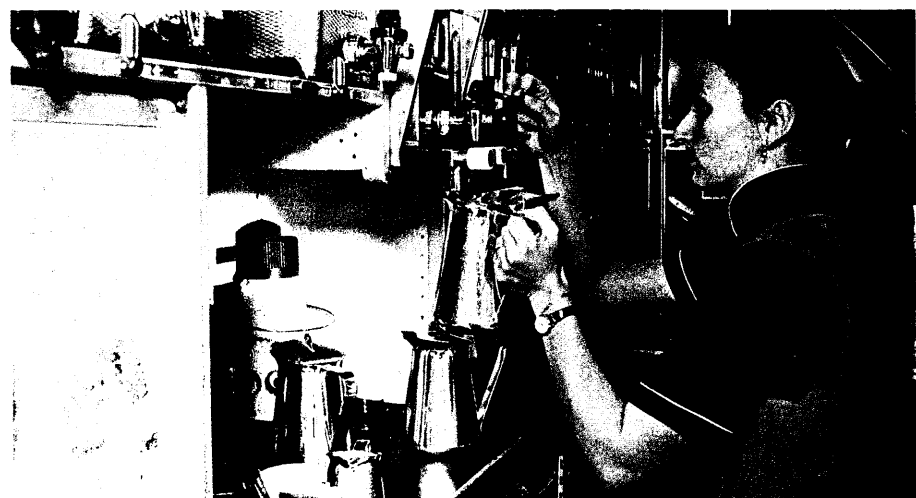
Eventualverpflichtungen: Nicht einbezahlte Gesellschaftsanteile und Garantieverpflichtungen zugunsten von Tochtergesellschaften: 4 331 863 Franken.

¹ Vorjahreszahlen entfallen, da die Gesellschaft ihre Tätigkeit in neuer Form erst im Jahre 1981 aufgenommen hat.

Aufwand und Ertrag werden rückwirkend ab 1. Januar 1981 erfasst.

² Im Jahre 1981 für das Geschäftsjahr 1980 ausgeschüttet.

³ Swissair Touristik Beteiligungen AG



Die Swissair zählte Ende 1981 15 494 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im In- und Ausland, lediglich 138 mehr als Ende 1980. Der bescheidene Personalaufbau verteilte sich auf die grösseren Organisationsstellen, vor allem das Kabinenpersonal, das Stationspersonal und das Personal im Ausland. Die direkt dem Betrieb verbundenen Bereiche haben somit Vorrang vor der Administration. Die Abgangsrate ist 1981 leicht gestiegen und liegt im Jahresdurchschnitt bei 8.6%. Um die Abgänge zu ersetzen und den Zusatzbedarf zu decken, waren rund 1500 Anstellungen (davon 1250 in der Schweiz) vorzunehmen. Einige Schwierigkeiten bereitete dabei die Rekrutierung von Angestellten für den Schichtbetrieb.

Über 100 junge Leute wünschten 1981 nach Abschluss ihrer Lehre bei der Swissair zu bleiben. Sie erhielten alle einen Arbeitsplatz. Am Jahresende beschäftigte die Swissair 318 Lehrtöchter und Lehrlinge, verteilt auf 12 Berufslehren. 257 von ihnen durchlaufen diese Ausbildung in Zürich, 10 in Basel und 51 in Genf.

Angesichts der Geschäftslage hatten die Personalverbände Ende 1980 einige ihrer in den damaligen Salärverhandlungen angemeldeten

Begehren zurückgestellt. Es wurde ihnen eine Überprüfung der Lage Mitte 1981 zugesichert. Zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich zwar für 1981 ein besseres Ergebnis ab, als am Ende des Vorjahres erwartet werden konnte, aber verschiedene Unsicherheitsfaktoren blieben bestehen. In einer Aussprache mit den Spitzen der Verbände konnten die Meinungsverschiedenheiten aber bereinigt werden.

Die Salärverhandlungen mit allen Verbänden unseres Personals wurden dann Ende 1981 in gutem Einvernehmen geführt. Die Swissair hat die Teuerung voll ausgeglichen; es wurden, zusätzlich zu den Erhöhungen gemäss Gesamtarbeitsverträgen, einige Vertragsverbesserungen vereinbart. Sie enthalten namentlich die volle vierte Ferienwoche für das gesamte Bodenpersonal in der Schweiz und die Gleichstellung in der Salarierung von Mann und Frau.

Zum Anlass des 50jährigen Bestehens der Swissair hat die Generalversammlung unter Verzicht auf das Bezugsrecht der bisherigen Aktionäre eine für die Mitarbeiter reservierte Erhöhung des Aktienkapitals beschlossen. Die Mitarbeiter konnten je nach Anzahl ihrer Dienstjahre eine bis vier Aktien zum Nennwert von Fr. 350.– erwerben. 76%

aller Mitarbeiter haben von diesem Angebot Gebrauch gemacht und insgesamt 31 635 Aktien gezeichnet. Diese Aktien sind den bisher ausgegebenen Aktien völlig gleichgestellt, also nicht «Mitarbeiter-Aktien» mit besonderen Beschränkungen.

Ende Dezember 1981 wurden ferner jedem aktiven und auch jedem pensionierten oder invaliden Mitarbeiter der Swissair ein einmaliger Jubiläumsbonus von Fr. 500.– und zusätzlich Fr. 25.– für jedes vollendete Dienstjahr ausbezahlt.

Im Berichtsjahr hat die Direktion der Swissair verschiedene Änderungen erfahren: Hans Schneider, Stellvertretender Direktionspräsident, übernahm am 4. April das Präsidium des Verwaltungsrates der neu gegründeten Swissair Beteiligungen AG. Das Departement Tochtergesellschaften und Beteiligungen wurde in diese Holding-Gesellschaft übergeführt; sein Chef, Direktor Peter Nydegger, ist nun Direktionsvorsitzender der Swissair Beteiligungen AG.

Auf das gleiche Datum übernahm Generaldirektor Robert Staubli zusätzlich zur Führung des Bereichs Technik und Operation die Funktion des Stellvertretenden Direktionspräsidenten von Hans Schneider.

Im Hinblick auf die Gründung der Swissair Beteiligungen AG wurde am 1. Juni 1981 der ein Jahr zuvor gebildete Bereich Zentrale Dienste wieder aufgelöst. Ihm hatte das bereits am 4. April 1981 ausgeschiedene Departement Tochtergesellschaften und Beteiligungen angehört. Das Departement Datenverarbeitung wurde in den Bereich Technik und Operation eingegliedert, und die Direktionsstabsstelle Interne Dienste und Einkauf wurde dem Departement Finanzen zugeteilt.

Am 10. Juni 1981 riss der Tod eine Lücke in die Direktion: Ein halbes Jahr vor seiner Pensionierung erlag Direktor Adolphe Gehrig einer schweren Krankheit.

Er war 1955 als Assistent des Chefs des Departementes Operation zur Swissair gekommen und wurde 1965 zum Chef des Flugdienstes ernannt. Der Rekrutierung und der Ausbildung von neuen Swissair-Piloten galt sein besonderes Augenmerk, und er hat sich um die Nachwuchsförderung bleibende Verdienste erworben. Seit 1970 waren ihm besondere Aufgaben anvertraut; der Direktion gehörte er seit 1974 als Delegierter des Direktionspräsidenten an. In der Lösung heikler Probleme ausserhalb der ordentlichen Geschäfte kamen seine besonderen Fähigkeiten zu hoher Geltung. Er war zudem für die Zusammenarbeit mit anderen Fluggesellschaften verantwortlich. Die Swissair hat ihm viel zu verdanken.

Die Bearbeitung von Sonderaufgaben und Kooperationsprojekten wurde in der Folge dem Bereich Marketing zugeteilt. Seit dem 1. September 1981 ist damit Konrad Lindenmann beauftragt. Der Verwaltungsrat ernannte ihn auf den 1. Januar 1982 zum Direktor.

Im Zusammenhang mit der Bildung der Swissair-Gruppe wurden das Inspektorat und der Verwaltungsdienst unter dem Generalsekretär auf den 1. Oktober 1981 dem Präsidenten des Verwaltungsrates der Swissair direkt unterstellt. Der Verwaltungsrat wählte Prof. Dr. Bernhard Staehelin zum Generalsekretär.

Die Generalversammlung vom 24. April 1981 hat neu in den Verwaltungsrat Dr. Rudolf Schreiner, Mitglied der Konzernleitung der Ciba-Geigy AG, gewählt.

Mit dem Datum der Generalversammlung 1982 erlischt das Mandat von Fritz Gugelmann. Wegen Erreichens der Altersgrenze, die sich der Verwaltungsrat selbst gesetzt hat, stellt sich Herr Gugelmann nicht mehr zur Wiederwahl. Der Verwaltungsrat muss deshalb von seinem Präsidenten Abschied nehmen. Er tut dies mit grossem Bedauern. Fritz Gugelmann wurde am 2. April 1958 von der Generalversammlung in den Verwaltungsrat gewählt. Dieser berief ihn bereits drei Jahre später in seinen Ausschuss. Als Dr. h. c. Ernst Schmidheiny sich im Herbst 1965 wegen hoher anderweitiger Beanspruchung vom Verwaltungsratspräsidium bei der Swissair entlasten musste, stellte Herr Gugelmann sich auch für dieses Amt zur Verfügung. Er hat ihm während nunmehr fast 17 Jahren viel Zeit gewidmet. Als Ingenieur und Privatpilot sowie als Industrieller gleichermaßen an technischen und an wirtschaftlichen Fragen interessiert, hat er die Entwicklung der Swissair von der Fluggesellschaft zur Unternehmensgruppe aufmerksam mitverfolgt und mitgestaltet. In seiner ausgleichenden und auch in Schwierigkeiten von Zuversicht getragenen Art hat er die vertrauensvolle Zusammenarbeit im Verwaltungsrat und mit der Geschäftsleitung gefestigt. Dem Verwaltungsrat und der Direktion, darüber hinaus aber auch vielen Mitarbeitern und Aktionären unserer Gesellschaft wird er als warmherziger Freund in dankbarer Erinnerung bleiben.

Der Verwaltungsrat nimmt in Aussicht, als Nachfolger von Herrn Gugelmann den derzeitigen Delegierten, Armin Baltensweiler, zum Präsidenten des Verwaltungsrates zu wählen. Direktionspräsident der Swissair wird Generaldirektor Robert Staubli.

Aus Gesundheitsgründen muss leider Walter Frey der Generalversammlung 1982 sein Mandat zur Verfügung stellen. Als Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins von der Generalversammlung am 29. April 1977 in den Verwaltungsrat gewählt, hat Herr Frey der Swissair über das Gebiet der Finanzen hinaus wertvolle Ratschläge und Unterstützung vermittelt. Wir bedauern sein vorzeitiges Ausscheiden und danken ihm für seine Mitarbeit.

Mit dem Datum der Generalversammlung 1982 läuft die Amtsdauer von Eric Handschin ab. Er stellt sich für eine weitere Amtsdauer zur Verfügung. Gemäss Art. 12 der Statuten ist er wieder wählbar.

Verwaltungsrat

Präsident

Fritz Gugelmann,
Industrieller,
Allmendingen bei Bern

Vizepräsidenten

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

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

Delegierter des Verwaltungsrates

Armin Baltensweiler,
Direktionspräsident der Swissair,
Herrliberg (ZH)

Mitglieder

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

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

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

Philippe Bordier,
Privatbanquier,
Corsier (GE)

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

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

Walter Frey,
Generaldirektor des Schweizerischen
Bankvereins, Thalwil (ZH)

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

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

Eric Handschin,
Industrieller, Liestal (BL)

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

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

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

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

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

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

Dr. Rudolf Schneiter,
Mitglied der Konzernleitung
der Ciba-Geigy AG,
Riehen (BS) (seit 24. 4. 1981)

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

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

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

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

Rudolf Suter,
alt Nationalrat, Zürich

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

* Dr. Sigmund Widmer,
Nationalrat, Stadtpräsident, Zürich

* Dr. Edmund Wyss,
Regierungsrat, Basel

Robert Zoelly,
Industrieller,
Küsnacht (ZH)

Ausschuss des Verwaltungsrates

Fritz Gugelmann, Präsident

Dr. Claude Barbey, Vizepräsident

Rudolf Bieri, Vizepräsident

Armin Baltensweiler, Delegierter

Prof. Max Berchtold

Eric Handschin

Dr. Alois Hürlimann

Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft,
Zürich

Direktion

Armin Baltensweiler,
Direktionspräsident

Hans Schneider,
Stellv. Direktionspräsident
(bis 3. 4. 1981)

Robert Staubli,
Stellv. Direktionspräsident
(seit 4. 4. 1981)

Generaldirektoren

Bertrand Jaquiéry,
Verkauf und Bodenbetriebe

Dr. Martin Junger,
Planung und Finanzen

Hellmuth Scherrer,
Marketing

Robert Staubli,
Technik und Operation

Direktoren

Alfons Bernhardsgrütter,
Planungsdienst

Heinz Büchi,
Datenverarbeitung

Claude Christe,
Produktgestaltung und Verkaufspolitik

André Clemmer,
Verkauf und Bodenbetriebe
Schweiz

Heinz Galli,
Produktplanung

Adolphe Gehrigier,
(† 10. 6. 1981),
Delegierter des Direktionspräsidenten

Erich Geitlinger,
Finanzen

Rolf Krähenbühl,
Personal und Organisation

Konrad Lindenmann,
Sonderaufgaben
und Kooperationsprojekte
(seit 1. 1. 1982)

Otto Loepte,
Technik

Dr. Hugo Mayr,
Delegierter des Direktionspräsidenten

Peter Nydegger,
Tochtergesellschaften
(bis 31. 5. 1981)

Peter Oes,
Verkauf und Bodenbetriebe
Ausland

Willy Walser,
Operation

Generalsekretär

Prof. Dr. Bernhard Staehelin
(seit 1. 10. 1981)

Swissair Beteiligungen AG

Hans Schneider,
Präsident des Verwaltungsrates
(seit 4. 4. 1981)

Peter Nydegger,
Direktionsvorsitzender
(seit 1. 6. 1981)

Regionalvertretungen

Inland

Direktion für Basel:
Hermann Sommer (bis 31. 3. 1981)
Theodor Bregger (seit 1. 4. 1981)

Kommerzielle Direktion für die
Westschweiz:
Gérard Ladame (bis 31. 5. 1981)
Raymond Mottier (seit 1. 6. 1981)

Verkaufsleitung Deutschschweiz/
Tessin: Peter Graf

Ausland

Europa West: Max Keller

Europa Nord: Walter Speck

Europa Süd: Kurt Schmid

Europa Ost: Werner Seiler

Nord-Amerika: Reynold Schwab

Latein-Amerika: Adolfo Senn
(bis 14. 1. 1981)
Rudolf Müller (seit 15. 1. 1981)

Mittlerer Osten: Fred Notter

Ferner Osten: August Weber

Afrika West: Robert Eglauf

Afrika Süd: Franz Fraefel

Bildlegenden

Umschlag: Vorfeld auf dem Flughafen Zürich
Seite 2/3: Ankommende DC-10-30 in Genf
Seite 7: Passagierabfertigung in Zürich
Seite 8/9: Stationsmechaniker auf dem
Flughafen Bombay
Seite 20/21: DC-10-30 kurz vor der Landung
in Hong Kong
Seite 29: Swissair-Reisebüro in Hong Kong
Seite 38/39: Container-Verlad in eine
Boeing 747 in New York

Briefadresse: Swissair, CH-8058 Zürich

Printed in Switzerland, April 1982
Satz und Druck: Druckerei Winterthur AG
Gestaltung und Fotos: Swissair Grafik

Verwaltungsrat

Präsident

Fritz Gugelmann,
Industrieller,
Allmendingen bei Bern

Vizepräsidenten

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

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

Delegierter des Verwaltungsrates

Armin Baltensweiler,
Direktionspräsident der Swissair,
Herrliberg (ZH)

Mitglieder

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

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

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

Philippe Bordier,
Privatbanquier,
Corsier (GE)

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

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

Walter Frey,
Generaldirektor des Schweizerischen
Bankvereins, Thalwil (ZH)

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

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

Eric Handschin,
Industrieller, Liestal (BL)

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

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

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

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

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

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

Dr. Rudolf Schneiter,
Mitglied der Konzernleitung
der Ciba-Geigy AG,
Riehen (BS) (seit 24. 4. 1981)

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

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

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

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

Rudolf Suter,
alt Nationalrat, Zürich

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

* Dr. Sigmund Widmer,
Nationalrat, Stadtpräsident, Zürich

* Dr. Edmund Wyss,
Regierungsrat, Basel

Robert Zoelly,
Industrieller,
Küsnacht (ZH)

Ausschuss des Verwaltungsrates

Fritz Gugelmann, Präsident

Dr. Claude Barbey, Vizepräsident

Rudolf Bieri, Vizepräsident

Armin Baltensweiler, Delegierter

Prof. Max Berchtold

Eric Handschin

Dr. Alois Hürlimann

Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft,
Zürich

Direktion

Armin Baltensweiler,
Direktionspräsident

Hans Schneider,
Stellv. Direktionspräsident
(bis 3. 4. 1981)

Robert Staubli,
Stellv. Direktionspräsident
(seit 4. 4. 1981)

Generaldirektoren

Bertrand Jaquiéry,
Verkauf und Bodenbetriebe

Dr. Martin Junger,
Planung und Finanzen

Hellmuth Scherrer,
Marketing

Robert Staubli,
Technik und Operation

Direktoren

Alfons Bernhardsgrütter,
Planungsdienst

Heinz Büchi,
Datenverarbeitung

Claude Christe,
Produktgestaltung und Verkaufspolitik

André Clemmer,
Verkauf und Bodenbetriebe
Schweiz

Heinz Galli,
Produktplanung

Adolphe Gehriger,
(† 10. 6. 1981),
Delegierter des Direktionspräsidenten

Erich Geitlinger,
Finanzen

Rolf Krähenbühl,
Personal und Organisation

Konrad Lindenmann,
Sonderaufgaben
und Kooperationsprojekte
(seit 1. 1. 1982)

Otto Loepfe,
Technik

Dr. Hugo Mayr,
Delegierter des Direktionspräsidenten

Peter Nydegger,
Tochtergesellschaften
(bis 31. 5. 1981)

Peter Oes,
Verkauf und Bodenbetriebe
Ausland

Willy Walser,
Operation

Generalsekretär

Prof. Dr. Bernhard Staehelin
(seit 1. 10. 1981)

Swissair Beteiligungen AG

Hans Schneider,
Präsident des Verwaltungsrates
(seit 4. 4. 1981)

Peter Nydegger,
Direktionsvorsitzender
(seit 1. 6. 1981)

Regionalvertretungen

Inland

Direktion für Basel:
Hermann Sommer (bis 31. 3. 1981)
Theodor Bregger (seit 1. 4. 1981)

Kommerzielle Direktion für die
Westschweiz:
Gérard Ladame (bis 31. 5. 1981)
Raymond Mottier (seit 1. 6. 1981)

Verkaufsleitung Deutschschweiz/
Tessin: Peter Graf

Ausland

Europa West: Max Keller

Europa Nord: Walter Speck

Europa Süd: Kurt Schmid

Europa Ost: Werner Seiler

Nord-Amerika: Reynold Schwab

Latein-Amerika: Adolfo Senn
(bis 14. 1. 1981)
Rudolf Müller (seit 15. 1. 1981)

Mittlerer Osten: Fred Notter

Ferner Osten: August Weber

Afrika West: Robert Eglauf

Afrika Süd: Franz Fraefel

Bildlegenden

Umschlag: Vorfeld auf dem Flughafen Zürich
Seite 2/3: Ankommende DC-10-30 in Genf
Seite 7: Passagierabfertigung in Zürich
Seite 8/9: Stationsmechaniker auf dem
Flughafen Bombay
Seite 20/21: DC-10-30 kurz vor der Landung
in Hong Kong
Seite 29: Swissair-Reisebüro in Hong Kong
Seite 38/39: Container-Verlad in eine
Boeing 747 in New York

Briefadresse: Swissair, CH-8058 Zürich

Printed in Switzerland, April 1982
Satz und Druck: Druckerei Winterthur AG
Gestaltung und Fotos: Swissair Grafik