

SWISSAIR ✈

Jahresbericht 1974 der Swissair

Bericht des Verwaltungsrates der Swissair,
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft,
über das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 1974

Das Jahr 1974 im Überblick

Verkehrsleistungen	1974	Änderung in %	1973
Anzahl kommerzieller Flüge	66 691	+ 1,8	65 441
Angebotene tkm	1 651 569 163	+ 6,4	1 551 100 000
Ausgelastete tkm	868 464 708	+ 8,2	798 000 000
davon Passagier-tkm	608 163 848	+ 5,7	575 000 000
Fracht-tkm	238 041 539	+14,9	207 000 000
Post-tkm	22 259 321	+ 2,7	21 000 000
Beförderte Etappenpassagiere	5 217 860	+ 3,0	5 062 000
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	52,7%		52,7%
Sitzplatzauslastung	56,5%		56,5%

Erfolgsrechnung	1974	Änderung in %	1973
	Fr.		Fr.
Erträge	1 609 344 933	+21,2	1 327 000 000
Kosten ohne Abschreibungen	1 427 142 933	+21,2	1 176 000 000
Bruttoergebnis	182 202 000	+20,7	151 000 000
Ordentliche und ausser- ordentliche Abschreibungen	142 000 000	+24,6	114 000 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	40 202 000	+ 6,7	37 800 000
Dividende pro Aktie	30		30

* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

Adresse:
Swissair
Postfach
CH-8058 Zürich

Sehr geehrte Aktionäre,

In unserem Bericht zum Vorjahr wie auch an der Generalversammlung 1974 haben wir keinen Zweifel über die Schwierigkeiten gelassen, unter denen wir 1974 zu arbeiten haben würden. Sie sind denn auch eingetreten. Trotzdem ist es gelungen, ein Jahresergebnis zu erzielen, das den Vergleich mit dem Vorjahr gut aushält.

Was heute als geändertes Klima im internationalen Luftverkehr bezeichnet wird, umfasst eine Reihe von Umständen, mit denen in erster Linie unsere planende und ausführende Verkaufsorganisation auf sehr reale Weise täglich konfrontiert ist, die aber auch die zentrale Unternehmungsplanung auf mittlere und lange Frist nachhaltig beeinflussen werden.

Augenfälligstes Signal für eine Änderung im Wachstumsmuster der zwei letzten Jahrzehnte war auch für die Swissair zunächst die Erdölkrise. Vorerst standen die direkten Auswirkungen der Engpässe in der Treibstoffversorgung im Vordergrund. Wenn auch der Treibstoff nunmehr wieder in genügenden Mengen zur Verfügung steht, so bleibt doch die Tatsache bestehen, dass der Luftverkehr auf Störungen in der Versorgung extrem anfällig ist.

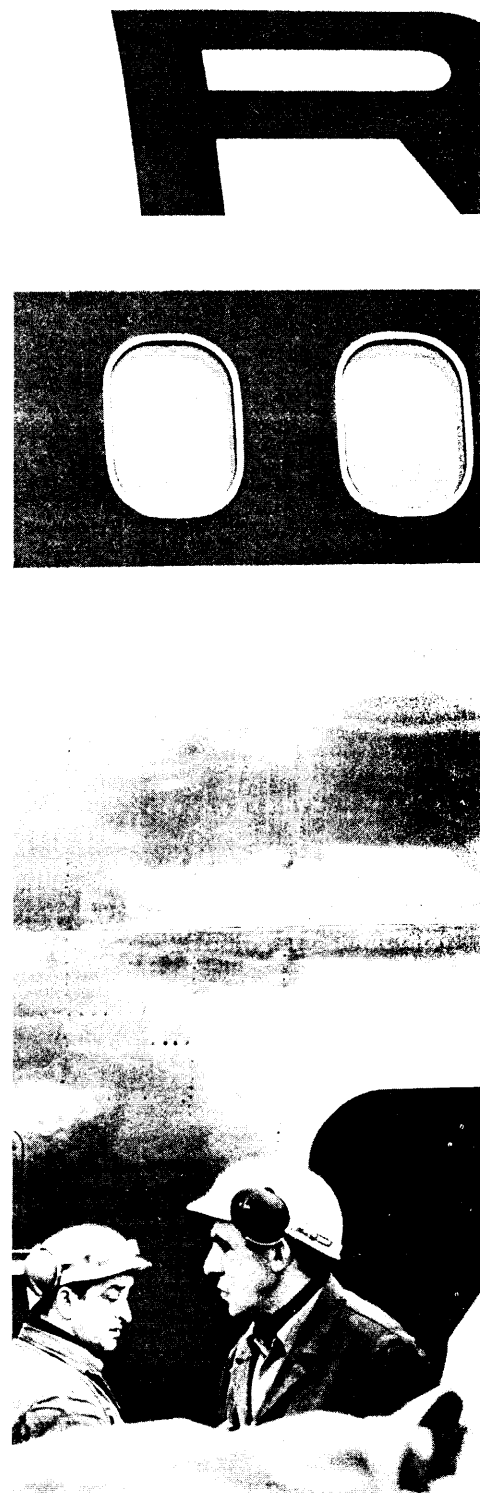
Sogleich hatten wir uns dann aber mit den weitreichenden Folgen der massiven Treibstoffver-
teuerung als dem überragenden Element des allgemeinen Kostenauftriebs zu befassen. Die innerhalb der IATA da und dort gehegte Hoffnung, mit noch mehr und noch billigeren Sondertarifen soviel zusätzlichen Verkehr zu gewinnen, dass die Kosten durch die Erträge gedeckt wären, musste aufgegeben werden. In Wirklichkeit war auf dem Nordatlantik

schon vor der Treibstoffteuerung das Niveau der Durchschnittserträge so tief gewesen, dass diese auch bei einer guten Auslastung der Flugzeuge die Flugbetriebskosten nicht mehr wettmachen konnten. Auch Regierungen, die lange Zeit darauf bestanden hatten, dass die Flugpreise im Gegensatz zur allgemeinen Preisentwicklung gesenkt würden, mussten angesichts der scharfen Teuerung ihre Politik ändern. Die IATA-Gesellschaften konnten sich daher in allen Verkehrsgebieten darauf einigen, in mehreren Schritten die Tarife zu erhöhen.

Diese Preispolitik wurde im allgemeinen als unvermeidlich akzeptiert. Jede weitere Erhöhung der Tarife wird aber in Zukunft sorgfältig auf ihre Auswirkungen bei der Nachfrage zu untersuchen sein. Warnzeichen, namentlich im Kurzstreckenverkehr, sind nicht zu übersehen. Tatsache ist jedenfalls, dass im Laufe des Jahres 1974 immer klarer eine Abschwächung der Nachfrage nach der Transportleistung des Luftverkehrs allgemein und im besonderen im billigsten Tourismus festzustellen war. Wir mussten eine Rückbildung des Ferienreiseverkehrs nach der Schweiz hinnehmen, namentlich aus den Vereinigten Staaten, Grossbritannien, Frankreich, Italien und Japan; der Zusammenhang mit wirtschaftlicher Rezession und dem Kaufkraftschwund der betreffenden Währungen ist augenfällig. Dass andererseits der Verkehr mit den Entwicklungsländern im ganzen befriedigende Zuwachsraten aufweist, zeigt, wie vielschichtig sich die heutige Situation darbietet. Eine differenzierte Analyse unserer Märkte und rasche Anpassung an die erkannten Gegebenheiten bleiben deshalb unerlässlich.

Die kritische Lage der Mehrzahl der international tätigen Luftverkehrsgesellschaften erklärt auch, warum die Luftverkehrspolitik mancher Länder protektionistischer geworden ist. Hauptsächlich verstärken sich vielerorts die Widerstände gegen den Einsatz von Grossraumflugzeugen durch ausländische Konkurrenten. Die Swissair hat diese Verhärtung ebenfalls zu spüren bekommen, und die Pläne für den Einsatz der DC-10-Flugzeuge liessen sich im Berichtsjahr nicht durchwegs verwirklichen. Eine besondere Enttäuschung bedeutete es, dass im Herbst 1974 auch die Vereinigten Staaten von Amerika von ihrer verhältnismässig freiheitlichen Luftverkehrspolitik, die in der Zeit seit dem Zweiten Weltkrieg so viel zur dynamischen Entwicklung des Verkehrs von und nach diesem Land beigetragen hatte, abrückten. Alle diese Erscheinungen markierten die offensichtliche Wende in einer Entwicklung, die über lange Jahre im wesentlichen ungebrochen ange-dauert hatte.

Unsere Flotte wurde um die fünfte DC-10-30 ergänzt, und unsere sieben verbliebenen CV-990-«Coronado»-Flugzeuge wurden auf Jahresende aus dem Betrieb genommen. Um die entsprechende Lücke in unserer Transportkapazität bis zum Eintreffen der DC-9-51 im dritten Quartal 1975 zu überbrücken, haben wir von SAS vier DC-9-41 mietweise übernommen. Neue Flugzeuge haben wir im Berichtsjahr keine bestellt. Derweil eben abgelieferte Flugzeuge noch die letzten Anpassungen für den Dienst bei der Swissair erhalten, muss sich aber unsere Flottenplanung bereits damit befassen, mit welchem Flugzeugtyp der Europa-Verkehr der achtziger Jahre zu bewältigen sein wird. Die sich heute abzeichnenden langfristigen



Umwälzungen in der Weltwirtschaft erschweren diese an sich schon komplexe Aufgabe zusätzlich.

Als neue Destination wurde 1974 lediglich Marseille ins Liniennetz aufgenommen. Andererseits waren wir stark beansprucht durch die Einführung von DC-10-Diensten nach Südamerika, Afrika, dem Fernen Osten und teilweise auch nach dem Mittleren Osten.

Unsere Operationen wurden durch keine schweren Zwischenfälle gestört. Umdispositionen grösseren Stils, wie sie etwa während der Zypern-Krise notwendig wurden, oder rasche Anpassungen der Produktion als Folge von Engpässen in der Treibstoffversorgung oder von Marktentwicklungen sind beinahe zu Alltagsaufgaben geworden.

Mit der bescheidenen Erhöhung unserer angebotenen Transportleistung um 6,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr standen wir im Einklang mit der allgemein zu beobachtenden Wachstumsverzögerung in der Weltwirtschaft. Die Anpassung an diese geänderten Bedingungen ist gut gelungen; die verkaufte Transportleistung nahm mit 8,2 Prozent etwas stärker zu als unser Angebot, so dass unsere Flugzeuge insgesamt besser ausgelastet waren als 1973.

Die Swissair ist ihrer Aufgabe, die regelmässigen Luftverbindungen der Schweiz mit dem Ausland zu sichern, auch 1974 gerecht geworden, und es ist ihr wiederum gelungen, sich aus eigener Kraft zu erhalten. Dies ist nicht das automatische Resultat der Tarif-erhöhungen. Die in der IATA ausgehandelten Tarife werden von allen Mitgliedsgesellschaften angewandt, haben deren Lage aber

nicht in allen Fällen zu bessern vermocht. Zudem erleidet die Swissair empfindliche Ertragsrückgängen aus der Überbewertung des Schweizer Frankens gegenüber den für uns wichtigen Fremdwährungen; diese Überbewertung ist seit dem Sommer 1974 wieder im Steigen. Auch Währungsrabatte, die wir in der Schweiz einführen mussten, um der Abwanderung unserer Inlandverkäufe ins währungsschwächere Ausland zu steuern, bedeuten für uns eine Einnahmenschmälerung und vermochten dennoch nur vorübergehend zu wirken. Schliesslich war es wegen des scharfen Anstiegs der Treibstoffpreise und des übrigen inflationären Kostenauftriebes unausweichlich, dass unsere Gestehungskosten pro offerierten Tonnenkilometer, die über Jahre ständig gesunken waren, nun wieder auf Fr. -86 vorrückten. Erfreulicherweise konnte auf der Ertragsseite der Ausgleich gefunden werden, nicht nur wegen der allgemein höheren IATA-Tarife, sondern auch deshalb, weil in einigen Verkehrsgebieten der Anteil der zu Normaltarifen reisenden Passagiere zugenommen hat.

Geheimrezepte kennt auch die Swissair nicht, und ihrer direkten Einflussnahme auf äussere Entwicklungen sind Grenzen gesetzt. Dass wir uns den neuen Gegebenheiten verhältnismässig gut anpassen konnten, verdanken wir vorab unseren Mitarbeitern: Sie sind sich immer bewusst, dass ein Kunde zur Swissair kommt, weil er will - und nicht, weil er muss. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung haben allen Grund, dankbar zu sein für die Bereitschaft der Swissair-Mitarbeiter, eine Leistung zu erbringen, die über das Minimum der blossen Pflicht hinausgeht. In sehr direkter Weise erleben wir die Auswirkungen

dieses Leistungswillens, indem unser Betrieb nicht von Arbeitsunterbrüchen heimgesucht wird. Der Reisende kennt in dieser Hinsicht keine Ungewissheit bei der Swissair und kann sich danach einrichten.

Wohl haben auch die Kunden der Swissair die höheren Flugpreise sicher nicht mit Begeisterung aufgenommen, doch ist uns ihr Verständnis in erfreulichem Masse zuteil geworden. Eine verminderte Benützung erfuhren unsere Dienste am ehesten in der Kategorie derjenigen Pauschalreisen, bei welchen der Preis des ganzen Arrangements sehr knapp kalkuliert ist. Im Einklang mit der ganzen Touristikwirtschaft der Schweiz bietet auch die Swissair vielfältige Möglichkeiten für preisgünstige Reisen, doch haben wir weder die Marktpolitik noch die Flottenkapazität einseitig auf den Massentourismus ausgerichtet, sondern immer darauf geachtet, unsere Gesamtkapazität eher knapp zu halten. Wir sind deshalb zwar fühlbar, aber doch nicht übermässig stark von den finanziellen Auswirkungen der Abschwächung im internationalen Tourismus betroffen worden.

Demgegenüber hielt der Geschäftsverkehr im abgelaufenen Jahr eine bemerkenswerte Stabilität. Wir haben allen Grund, uns in jeder Weise um ihn zu bemühen, und im gezielten Angebot von qualitativ besonders hochstehender und zuverlässiger Dienstleistung war uns offensichtlich auch Erfolg beschieden. Im harten internationalen Wettbewerb des Luftverkehrs wäre die Senkung unseres Leistungsstandards kein geeignetes Mittel, unser Betriebsergebnis zu verbessern. Im Gegenteil, gerade in einer Zeit steigender Flugpreise hat der

Reisende Anspruch auf einen angemessenen Gegenwert.

Für die Zukunft sehen wir im Passagierverkehr unsere Aufgabe weiterhin darin, eine ausgewogene Mischung von Transportleistungen anzubieten, deren Erträge insgesamt eine volle Kostendeckung gewährleisten. Wir sind zuversichtlich, dass auch in einer gedämpften Konjunktur mit anhaltender Inflation die Wertschätzung für eine gehobene Dienstleistung und das Verständnis für den Preis, den sie haben muss, nicht abnehmen werden. In diesem Zusammenhang ist bei der Betrachtung des Jahres 1974 nicht nur die sehr zufriedenstellende Belegung der ersten Klasse, sondern auch die erfreuliche Entwicklung unserer Luftfracht- und Postbeförderung zu werten.

Das Schwergewicht unserer Tätigkeit wird immer auf dem Flugbetrieb liegen, doch wächst der Beitrag rentabler Nebenleistungen an unser Geschäftsergebnis.

Wir empfinden Genugtuung, dass wir Ihnen auch für 1974 einen günstigen Jahresabschluss vorlegen können, und anerkennen dabei dankbar, wie sehr uns der Rückhalt stärkt, den wir in der Schweiz

bei Behörden und Publikum, vor allem aber bei unseren Aktionären geniessen. In einer Zeit gedrückter Börsenkurse ist es nicht selbstverständlich, dass wir im Berichtsjahr den 20 000. Na-

menaktionär willkommen heissen durften; wir sehen darin einen erfreulichen Vertrauensbeweis für unser Unternehmen. In ungünstigen Zeiten ist solches Vertrauen besonders verpflichtend.

Zum Geschäftsjahr 1974 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 2. Mai 1975 die folgenden Anträge:

1. der vorliegende Jahresbericht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1974 seien zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung sei für die Geschäftsführung im Jahre 1974 Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn 1974 von

	Fr.	Fr.
42 905 000		
a) dem statutarischen Reservefonds	6 000 000	
b) den Fürsorgeeinrichtungen für das Personal der Swissair	3 000 000	9 000 000
zuzuweisen.		
Vom verbleibenden Gewinn von		33 905 000
zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1974		4 888 925
insgesamt somit von		38 793 925
seien		
c) auf die 1 128 034 Namen- und Inhaberaktien eine Dividende von brutto 30 Franken pro Aktie zu entrichten, zahlbar vom 5. Mai 1975 an gegen Coupon Nr. 35 mit netto 21 Franken pro Aktie (nach Abzug von 30% Verrechnungssteuer);		33 841 020
d) der Saldo von		4 952 905
auf neue Rechnung vorzutragen.		

Zürich, den 14. März 1975

Im Auftrag des Verwaltungsrates

Der Präsident



(J.F. Gugelmann)

Der Direktionspräsident

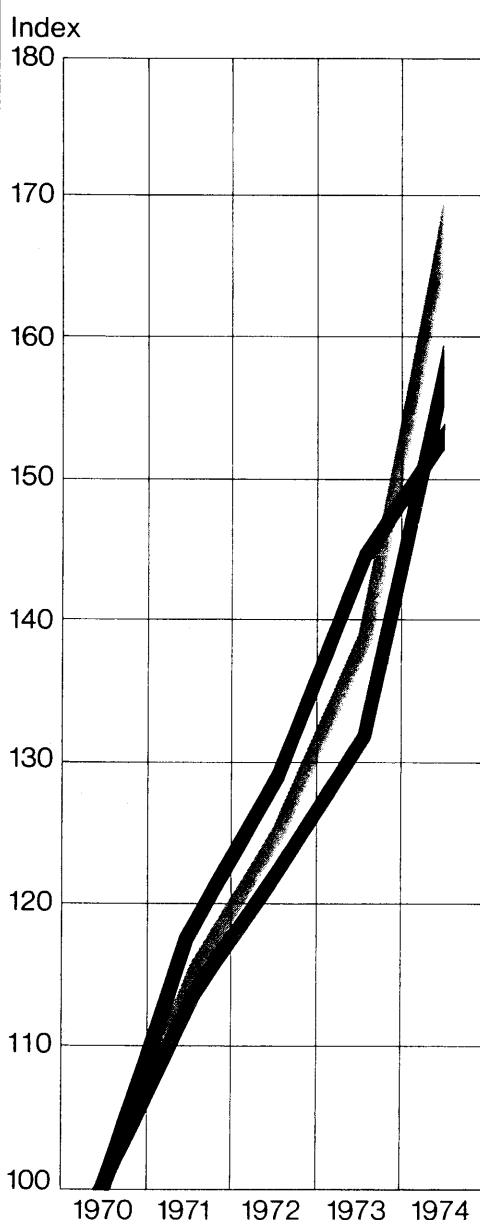


(A. Baltensweiler)

Bemerkungen zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

Angebots-, Kosten- und Ertragsentwicklung 1970–1974

Gesamtes Kapazitätsangebot in tkm
 Gesamtkosten
 Gesamtertrag



Allgemeines

Die Erdölkrise beeinträchtigte das diesjährige Ergebnis in mehrfacher Hinsicht. Nebst der vor allem in der ersten Jahreshälfte noch spürbaren Treibstoffverknappung, die uns zu Einschränkungen und Umstellungen im Flugprogramm zwang, hatte die Preiseskalation einen scharfen Anstieg unserer Flugbetriebskosten zur Folge. Der Anteil der Treibstoffkosten an den Flugbetriebskosten erhöhte sich von bisher rund 8 Prozent auf annähernd 18 Prozent.

Erstmals seit vielen Jahren stiegen auch unsere Gesteungskosten je Produktionseinheit, das heisst je angebotenen Tonnenkilometer, und zwar von Fr. -.75 (1973) auf Fr. -.86, was wiederum vorab den mehr als verdoppelten Kerosin-Preisen zuzuschreiben ist.

Ausser durch die Erdölkrise wurde das finanzielle Ergebnis, wie schon in den Vorjahren, durch die allgemeine Inflation sowie durch Währungseinflüsse geschmälert. Während sich in den ersten Monaten eine gewisse Erholung der für uns wichtigen Fremdwährungen abzeichnete, glitten bekanntlich gegen Jahresende die meisten Währungen gegenüber dem Schweizer Franken nochmals drastisch ab, was uns weitere Millionenverluste brachte. Die Währungseinbusse wäre noch deutlicher ausgefallen, wenn unsere Dollar-Einnahmen nicht durch annähernd gleich hohe Verpflichtungen in dieser Währung weitgehend aufgewogen worden wären. Bei den Dollar-Verpflichtungen fiel neben umfangreichen Zahlungen für Flugzeuge besonders ins Gewicht, dass die Lieferverträge für Treibstoff weitgehend auf Dollar-Basis abgeschlossen werden. Da ein solcher Ausgleich

anderswo fehlt, erlitten wir dagegen besonders grosse Verluste, als eine Anzahl von für uns wichtigen weiteren Währungen der Tieferbewertung des Dollars folgte.

Diesen von uns nicht beeinflussbaren negativen Faktoren suchten wir durch interne Massnahmen entgegenzuwirken. Insbesondere konnte der Kostenanstieg im Flugbetrieb mittels treibstoffsparender Flugverfahren und flexibler Produktionssteuerung (Kurszusammenlegungen und Typenwechsel) sowie im ganzen Unternehmen mit der konsequenten Weiterführung verschiedener Rationalisierungsmassnahmen gebremst werden. Damit blieb die Zuwachsrates der Gesamtkosten im gleichen Rahmen wie jene der Erträge (+ 21,2 Prozent).

Finanzierung und Investierung im Jahre 1974

Die nebenstehende Aufstellung vermittelt einen Einblick in die Herkunft und die Verwendung unserer Mittel. Wie im Vorjahr sind alle wesentlichen Vorgänge brutto, das heisst ohne gegenseitige Verrechnung, gezeigt.

Die selbst erarbeiteten Mittel konnten um 17 Prozent auf 238 Millionen Franken gesteigert werden. Demgegenüber machte die Fremdfinanzierung mit 55 Millionen Franken lediglich einen Fünftel des Vorjahresbetrages aus.

In das Anlagevermögen wurden 1974 213 Millionen Franken investiert, was noch rund zwei Dritteln des Vorjahreswertes entspricht.

Die erneute Zunahme der Kundenguthaben ist den höheren Umsätzen zuzuschreiben.

Herkunft der Mittel	Mio Fr.	Mio Fr.
Selbstfinanzierung:		
Reingewinn des Berichtsjahres	42,9	
Abschreibungen	177,0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen	18,6	238,5
Fremdfinanzierung:		
US-Dollar-Kredite für Flugzeugbeschaffung	35,4	
Zunahme der übrigen Passiven inkl. Kreditoren	19,7	55,1
Andere Mittelzugänge:		
Verkauf von Anlagen		11,9
Gesamtzugang an Mitteln		305,5
Verwendung der Mittel		
Vermehrung Anlagevermögen:		
Immobilien	59,5	
Flugzeugpark	80,9	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	58,5	
Übriges Anlagevermögen inkl. Vorauszahlungen	14,0	212,9
Vermehrung Umlaufvermögen:		
Debitoren	42,5	
Wertschriften, kurzfristige Geldanlagen und flüssige Mittel, netto	8,3	
Übriges Umlaufvermögen	6,0	56,8
Rückzahlung AHV-Darlehen		2,0
Gewinnausschüttung pro 1973 (Vorjahr)		33,8
Total Verwendung der Mittel		305,5

Mit der Rückzahlung von 2 Millionen Franken haben wir das AHV-Darlehen vollständig getilgt.

Bilanz

Die Bilanzsumme ist dem verlangsamten Wachstum entsprechend nur um 77 Millionen auf 2,1 Milliarden Franken gestiegen. Bei den Aktiven – den Vermögenswerten – verzeichnet das Umlaufvermögen mit 53 Millionen Franken die grösste Zunahme. Bei den Passiven – den Kapitalquellen – stieg das Fremdkapital um die annähernd gleiche Summe am stärksten an.

Aktiven

Der Buchwert der «Immobilien» erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 44 Millionen Franken. Die Vollendung der zweiten Bauetappe des Zentralverwaltungsgebäudes, die Erweiterung des Borddienstgebäudes, Einbauten in die Abfertigungshalle für Grossraumflugzeuge im Flughafen B, ein Parkhausbau, die Erweiterung der Frachthalle Ost und der Erwerb einer weiteren Liegenschaft sind die bedeutendsten Investitionen im Flughafengebiet Zürich. Auf Genf und das Ausland entfielen 1974 nur geringfügige Zunahmen.

Im Berichtsjahr ist die fünfte DC-10 in unseren Flugzeugpark eingegliedert worden. Andererseits verkauften wir ein DC-9-30-Flugzeug, das wir aber in Miete weiter benutzen. Einem Anschaffungswert der Flotte von 1,5 Milliarden Franken steht per Jahresende ein Buchwert von 513 Millionen Franken gegenüber. Flugzeugpark und Ersatzteile sind somit trotz dem geringen Durchschnittsalter gesamthaft auf 33,5 Prozent ihres Anschaffungswertes abgeschrieben.

Unter «Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge» zeigen wir erstmals die Datenverarbeitungsanlagen sowie die Fahrzeuge separat. Rationalisierung und Automatisierung zwingen uns zum Einsatz immer leistungsfähigerer Grossspeicherrechner: Der Anschaffungswert unserer Computer-Anlagen stieg um 44 Millionen auf 123 Millionen Franken.

Der Anschaffungswert der «Beteiligungen» hat um 3 Millionen Franken zugenommen. Der überwiegende Teil entfällt auf die Übernahme sämtlicher Aktien der Swissair Photo und Vermessungen AG. Der Restbetrag ergibt sich vorab aus der Erhöhung unserer Restaurant- und Hotelbeteiligungen.

Beim «Umlaufvermögen» zeigen die «Debitoren und transitorischen Aktiven» einen Zuwachs von 42 Millionen Franken. Rund die Hälfte erklärt sich allerdings aus der nachfolgend dargestellten Neugruppierung:

Die bisher ausgewiesene Position «Diverse Aktiven» entfällt. Die darin enthaltenen Posten «Swissair Eigenversicherung beim Bund» sowie «Barkautionen (geleistet)» werden in die «Debitoren und transitorischen Aktiven» einbezogen. Die Eigenversicherung beim Bund entstand seinerzeit im Zusammenhang mit der Finanzierung der DC-6B-Flotte. Da jene Verpflichtung längst entfallen ist, kann dieses Depot heute als Debitoren-Forderung eingeordnet werden.

Durch Rückzahlung von Kassaobligationen ist der Buchwert der «Wertschriften» um 69 Millionen Franken gesunken. Dagegen stiegen die «kurzfristigen Geldanlagen» um 85 Millionen Franken. Insgesamt wuchs der

Gesamtbestand an kurzfristig realisierbaren Mitteln um 8 Millionen auf 555 Millionen Franken.

Passiven

Das Aktienkapital blieb 1974 unverändert. Am Jahresende waren 20 247 Namenaktionäre in unserem Aktienbuch eingetragen.

Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1974

Namenaktien	75%
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden, Kantonalbanken)	23,6%
Industrie und Handel	11,5%
Banken und Versicherungsgesellschaften	4,7%
Andere Privataktionäre (19 323 Aktionäre)	35,2%

Inhaberaktien

Aus nicht beanspruchten Rückstellungen früherer Jahre konnten die speziellen Reserven wieder mit 6 Millionen Franken geäuft werden. Zusammen mit der Erhöhung der statutarischen Reserve ist das «Eigenkapital vor Unternehmungsgewinn» um 12 auf 564 Millionen Franken angewachsen.

Beim «Fremdkapital» sind die «langfristigen Schulden», vor allem mit der Erhöhung der US Dollar-Kredite um 35 Millionen Franken, insgesamt auf 805 Millionen Franken gestiegen. Diese zusätzliche Kreditbeanspruchung ergab sich vorab als Folge der Ablieferung der fünften DC-10. Eine Übersicht auf die langfristigen

Schulden bietet die nachstehende Tabelle.

Obligationen-Anleihen

4%	50 Mio Fr.	1960–1976
4%	50 Mio Fr.	1960–1978
5½%	60 Mio Fr.	1968–1983
5½%	80 Mio Fr.	1968–1984
6½%	60 Mio Fr.	1970–1985
6¼%	60 Mio Fr.	1971–1986
6%	50 Mio Fr.	1973–1988
5%	78,1 Mio Fr.*	1969–1981

* Wandelanleihe

Bankdarlehen

5½%	50 Mio Fr.	fällig 1978
6¼%	50 Mio Fr.	fällig 1982

US Dollar-Kredite für Flugzeugbeschaffung

6%	212,9 Mio Fr.	rückzahlbar 1975–1985
----	---------------	-----------------------

Übrige langfristige Schulden: 3,7 Mio Fr.

Die übrigen Schulden haben sich nur leicht um 16 Millionen auf 594 Millionen Franken erhöht.

Analog zur Aktivseite werden die Position «Diverse Passiven» weggelassen und die bisher darin aufgeführten «Barkautionen (erhalten)» in die «Kreditoren und transitorischen Passiven» eingegliedert.

Gewinn- und Verlustrechnung

Bruttoergebnis

Das Bruttoergebnis von knapp 220 Millionen Franken übertrifft das Vorjahresresultat um annähernd 38 Millionen Franken.

Abschreibungen

Dieses Ergebnis ermöglicht uns, Abschreibungen im Betrage von insgesamt 177 Millionen Franken vorzunehmen. Davon entfallen 150 Millionen Franken auf Normalabschreibungen, die vor allem infolge der vergrößerten DC-10-Flotte um 20 Millionen Franken höher sind als im Vorjahr.

Für die raschere Amortisation unserer Produktionsmittel verbleiben somit 27 Millionen Franken. Die Normalabschreibungsdauer unserer Flotte bis auf einen Restwert von 10 Prozent beträgt 10 Jahre bzw. 12 Jahre für Grossraumflugzeuge.

Reingewinn

Das um die Abschreibungen verminderte Bruttoergebnis führt zu einem Reingewinn von fast 43 Millionen Franken. Damit kann eine Dividende in unveränderter Höhe beantragt werden.

Aufwand

Die Kosten vor Abschreibungen sind gegenüber dem Vorjahr um 303 Millionen Franken oder um 21,2 Prozent gestiegen. Die Mehrkosten liegen damit deutlich über der Zunahme unseres Transportangebotes um nur 6,4 Prozent.

Obschon sich der Personalbestand nur um 3 Prozent erhöhte, stiegen die Personalkosten, hauptsächlich wegen des Ausgleichs der andauernd hohen Teuerung, um 82 Millionen Franken oder um 14,5 Prozent.

Die mit Abstand grösste Kostenzunahme mussten wir beim Treibstoff in Kauf nehmen. Obwohl die Verbrauchsmenge mit den erwähnten Massnahmen unter dem Stand des Vorjahres gehalten werden konnte, erhöhten sich die Kosten um nicht weniger als 151 Millionen Franken oder um 117 Prozent. Der durchschnittliche Literpreis des Kerosins verteuerte sich von 13,6 auf 31,7 Rappen.

Die Kosten für technisches Material und Überholungen, worin auch die Leistungen der KSSU-Partner für unsere Flotte sowie die Materialaufwendungen für Dritte enthalten sind, fielen insbesondere darum höher aus, weil wir Unterhaltsarbeiten an nunmehr 23 DC-10-Flugzeugen in der KSSU-Gruppe ausführen.

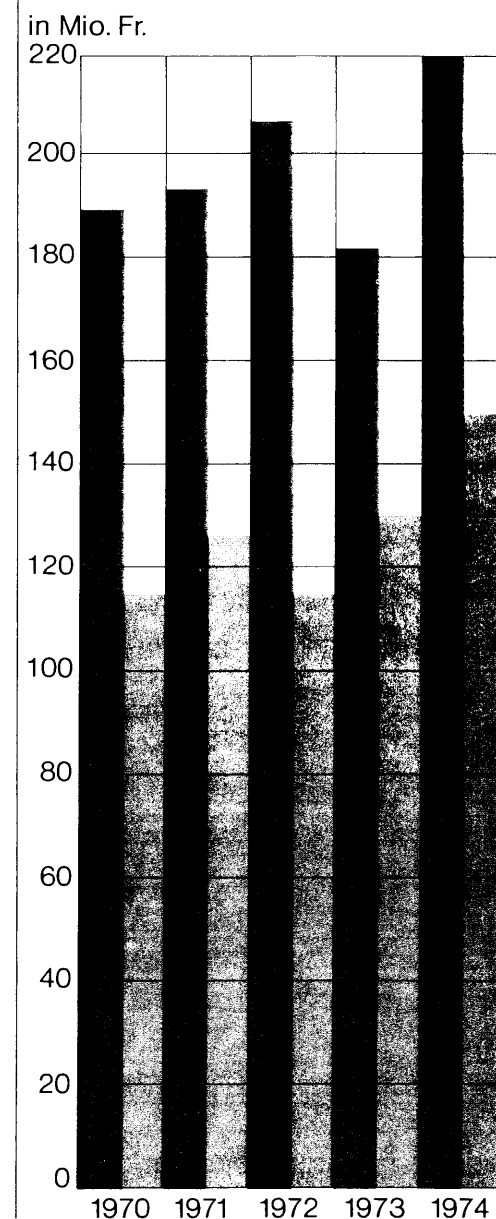
Der erneute Rückgang der Sach- und Haftpflichtversicherungskosten ist vorab die Folge davon, dass die Versicherung unserer ausschliesslich in den USA beschafften Flotte auf Dollar-Werten basiert.

Bei weiteren Kostengruppen, wie bei den Bodenorganisations-Fremdkosten, den Passagier- und Verpflegungskosten, den Liegenschaftskosten, den Allgemeinen Betriebs- und Verwaltungskosten sowie bei den Fernmeldekosten ergaben sich im Ausland zwar ebenfalls währungsbedingte Erleichterungen; sie konnten aber die fortgesetzte, weltweite Teuerung nur teilweise ausgleichen.

Dem ständig wachsenden Umfang der von uns in nur geringem Ausmass beeinflussbaren Bodenorganisations-Fremdkosten Rechnung tragend, werden nunmehr drei Untergruppen (Flughafengebühren, Flugsicherungskosten und Abfertigungsfremdkosten)

Bruttoergebnis und ordentlicher Abschreibungsbedarf 1970–1974

■ Bruttoergebnis
 ■ ordentliche Abschreibungen



Bruttoergebnis

Das Bruttoergebnis von knapp 220 Millionen Franken übertrifft das Vorjahresresultat um annähernd 38 Millionen Franken.

Abschreibungen

Dieses Ergebnis ermöglicht uns, Abschreibungen im Betrage von insgesamt 177 Millionen Franken vorzunehmen. Davon entfallen 150 Millionen Franken auf Normalabschreibungen, die vor allem infolge der vergrösserten DC-10-Flotte um 20 Millionen Franken höher sind als im Vorjahr.

Für die raschere Amortisation unserer Produktionsmittel verbleiben somit 27 Millionen Franken. Die Normalabschreibungsdauer unserer Flotte bis auf einen Restwert von 10 Prozent beträgt 10 Jahre bzw. 12 Jahre für Grossraumflugzeuge.

Reingewinn

Das um die Abschreibungen verminderte Bruttoergebnis führt zu einem Reingewinn von fast 43 Millionen Franken. Damit kann eine Dividende in unveränderter Höhe beantragt werden.

Aufwand

Die Kosten vor Abschreibungen sind gegenüber dem Vorjahr um 303 Millionen Franken oder um 21,2 Prozent gestiegen. Die Mehrkosten liegen damit deutlich über der Zunahme unseres Transportangebotes um nur 6,4 Prozent.

Obschon sich der Personalbestand nur um 3 Prozent erhöhte, stiegen die Personalkosten, hauptsächlich wegen des Ausgleichs der andauernd hohen Teuerung, um 82 Millionen Franken oder um 14,5 Prozent.

Die mit Abstand grösste Kostenzunahme mussten wir beim Treibstoff in Kauf nehmen. Obwohl die Verbrauchsmenge mit den erwähnten Massnahmen unter dem Stand des Vorjahres gehalten werden konnte, erhöhten sich die Kosten um nicht weniger als 151 Millionen Franken oder um 117 Prozent. Der durchschnittliche Literpreis des Kerosins verteuerte sich von 13,6 auf 31,7 Rappen.

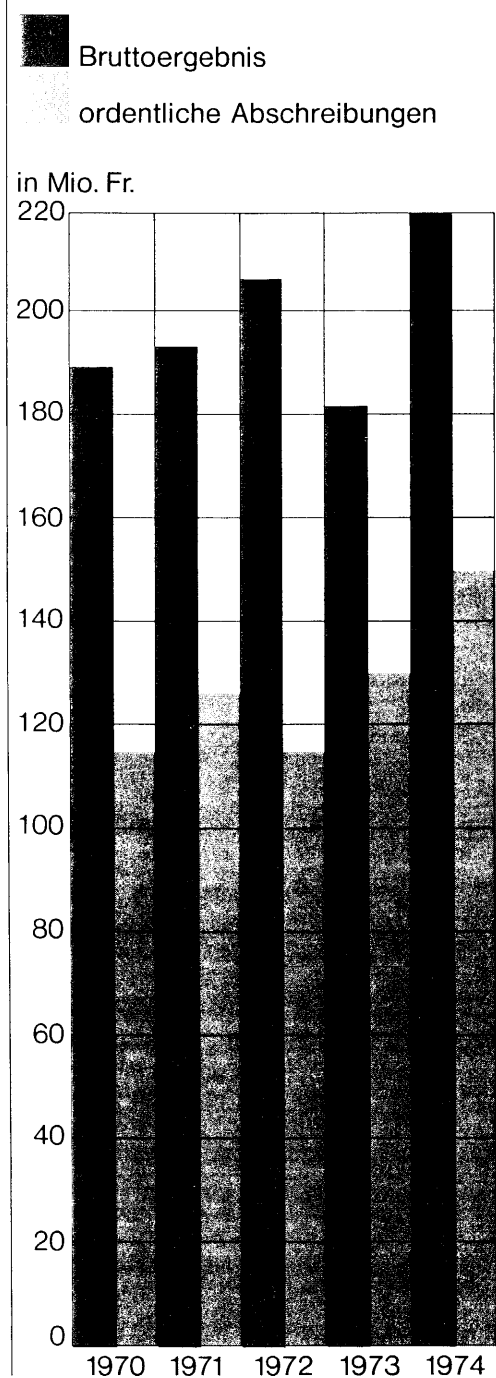
Die Kosten für technisches Material und Überholungen, worin auch die Leistungen der KSSU-Partner für unsere Flotte sowie die Materialaufwendungen für Dritte enthalten sind, fielen insbesondere darum höher aus, weil wir Unterhaltsarbeiten an nunmehr 23 DC-10-Flugzeugen in der KSSU-Gruppe ausführen.

Der erneute Rückgang der Sach- und Haftpflichtversicherungskosten ist vorab die Folge davon, dass die Versicherung unserer ausschliesslich in den USA beschafften Flotte auf Dollar-Werten basiert.

Bei weiteren Kostengruppen, wie bei den Bodenorganisations-Fremdkosten, den Passagier- und Verpflegungskosten, den Liegenschaftskosten, den Allgemeinen Betriebs- und Verwaltungskosten sowie bei den Fernmeldekosten ergaben sich im Ausland zwar ebenfalls währungsbedingte Erleichterungen; sie konnten aber die fortgesetzte, weltweite Teuerung nur teilweise ausgleichen.

Dem ständig wachsenden Umfang der von uns in nur geringem Ausmass beeinflussbaren Bodenorganisations-Fremdkosten Rechnung tragend, werden nunmehr drei Untergruppen (Flughafengebühren, Flugsicherungskosten und Abfertigungsfremdkosten)

Bruttoergebnis und ordentlicher Abschreibungsbedarf 1970-1974



ausgewiesen. Im Berichtsjahr nahmen vor allem die Flugsicherungskosten mit mehr als 20 Prozent Steigerung weit überdurchschnittlich zu.

Den Finanzkosten waren, wie bereits im Vorjahr, die Aufwendungen für die Wiederäufnung der Währungsreserven zuzurechnen.

Hätten die besonders wirtschaftlichen Grossraumflugzeuge nicht einen wachsenden Anteil an der Gesamtproduktion, so wäre die Erhöhung der Gestehungskosten je Produktionseinheit noch deutlicher ausgefallen.

Nutzschwelle

Der Auslastungsgrad der Flugzeuge, bei welchem der Durchschnittsertrag die Flugbetriebskosten gerade deckt (Nutzschwelle oder Break Even Load Factor) stieg von 51,5 Prozent im Vorjahr auf 52,3 Prozent, da die Gestehungskosten verhältnismässig stärker anstiegen als die Durchschnittserträge.

Ertrag

Die Gesamterträge stiegen um 341 Millionen Franken, das heisst um 21,2 Prozent, und erreichten damit fast 2 Milliarden Franken.

Streckenenerträge

Gesamthaft stiegen die Streckenerträge mit 277 Millionen Franken oder 22 Prozent deutlich stärker als der Verkehr (+8,0 Prozent). Wohl kommen darin weitgehend die treibstoffbedingten Tarifanpassungen zum Ausdruck; sie vermochten die Mehrkosten aber nur knapp auszugleichen.

Erstmals weisen wir die Einnahmen pro Ladekategorie aus: Die

Passagen lieferten im Berichtsjahr 83 Prozent der Streckenerträge, die Fracht 14 Prozent und die Post 3 Prozent. Dabei ergab sich eine leichte Verschiebung zugunsten der Fracht, da deren Ertragszuwachs mit 30 Prozent über demjenigen der Passagen lag.

Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge

Die hohe Zunahme dieser Erträge ist knapp zur Hälfte den Finanzerträgen zuzuschreiben. Die gegenüber dem Vorjahr um 6 Prozent höheren Kapitalanlagen waren im Durchschnitt zu 7 Prozent verzinst. Von unseren Tochtergesellschaften und Beteiligungen – die in Anbetracht des relativ geringen Umfanges nicht konsolidiert ausgewiesen werden – flossen uns im Berichtsjahr rund 2 Millionen Franken zu. Während unsere Beteiligungen an Hotels fast durchwegs noch ohne Dividende blieben, erreichten die Tochtergesellschaften und die übrigen Unternehmen, an denen wir beteiligt sind, eine angemessene Rendite.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung in den einzelnen Verkehrsgebieten, die im übrigen im Kapitel «Unsere Dienstleistung im Wettbewerb» näher erklärt ist.

Gebiete	Strecken- erträge 1974 in Mio Fr.	Veränderung gegenüber 1973 in Mio Fr.	Veränderung in %	Verkehrszuwachs in %
Europa	643,1	+ 105,2	+ 19,5	+ 2,1
Nordatlantik	332,7	+ 41,8	+ 14,4	+ 0,4
Südatlantik	62,6	+ 8,0	+ 14,7	+ 1,4
Mittlerer Osten	165,0	+ 44,8	+ 37,2	+ 22,3
Ferner Osten	177,4	+ 33,3	+ 23,1	+ 20,0
Afrika	150,4	+ 43,5	+ 40,7	+ 31,0
Ganzes Netz	1531,2	+ 276,6	+ 22,0	+ 8,0

Erträge aus Nebenleistungen

Die Erträge der eng mit unserer Haupttätigkeit Flugbetrieb zusammenhängenden Nebenleistungen nahmen im Berichtsjahr um 28 Millionen oder 11,6 Prozent zu. Von den drei wichtigsten Kostenträgern, die nun separat ausgewiesen werden, verzeichneten die Technischen Dienste mit 26 Prozent den weitaus grössten Zuwachs, da wir bedeutend mehr Unterhaltsarbeiten für unsere KSSU-Partner leisteten.

Schliesslich enthält diese Gruppe verschiedene weitere Einnahmen, wobei insbesondere die Liegenschaftenerträge, die Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialverkäufen und im Verlaufe des Jahres freigewordene Rückstellungen erheblich zunahmen.

Bilanz per 31. Dezember 1974

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven (Vermögenswerte)	Anschaffungswert			Anschaffungswert Endbestand 31. 12. 1974 Fr.	Kumulative Abschreibungen bzw. Minderbewertung Fr.	Buchwert	
	Anfangsbestand 1. 1. 1974 Fr.	Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs Fr.	Abgang: Verkauf/ Lagerverminderung Fr.			31. 12. 1974 Fr.	31. 12. 1973 Fr.
Anlagevermögen							
Immobilien							
Grundstücke	29 678 000	4 640 000	247 000	34 071 000		34 071 000	29 678 000
Bauten und bauliche Einrichtungen (Versicherungswert exkl. Grundstücke 512,67 Mio Fr.)	349 634 434 (379 312 434)	54 866 871 (59 506 871)	1 006 000 (1 253 000)	403 495 305 (437 566 305)	113 791 174 (113 791 174)	289 704 131 (323 775 131)	250 307 147 (279 985 147)
Flugzeugpark							
Flugzeuge	1 252 420 000	74 250 000	18 240 000	1 308 430 000	855 490 200	452 939 800	511 186 800
Reservetriebwerke	51 351 026		3 545 415	47 805 611	42 087 902	5 717 709	6 912 010
Flugzeugwechselteile und Halbfabrikate (Versicherungswert 1184,76 Mio Fr.)	168 596 538 (1 472 367 564)	8 708 650 (82 958 650)	1 907 295 (23 692 710)	175 397 893 (1 531 633 504)	120 725 536 (1 018 303 638)	54 672 357 (513 329 866)	52 084 386 (570 183 196)
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge							
Datenverarbeitungsanlagen	78 609 615	44 511 129		123 120 744	63 308 366	59 812 378	27 021 714
Fahrzeuge	38 830 413	6 420 733	1 598 095	43 653 051	28 501 617	15 151 434	15 525 272
Übrige Einrichtungen (Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 355,19 Mio Fr.)	108 579 332 (226 019 360)	7 818 690 (58 750 552)	4 749 820 (6 347 915)	111 648 202 (278 421 997)	79 499 121 (171 309 104)	32 149 081 (107 112 893)	38 854 593 (81 401 579)
Beteiligungen	44 383 197	4 420 560	1 415 811	47 387 946	8 271 907	39 116 039	37 424 042
Vorauszahlungen für Flugzeugpark und übrige Anlagen						67 563 233	57 960 433
Total Anlagevermögen						1 050 897 162	1 026 954 397
Umlaufvermögen							
Materialbestände (Versicherungswert 66,96 Mio Fr.)	55 388 030	6 372 230	440 017	61 320 243	48 707 327	12 612 916	9 824 855
Bankkonto Wandelanleihe						27 318 200	27 318 200
Debitoren und transitorische Aktiven						442 723 019	400 313 480
Wertschriften	149 523 185	4 609 808	73 498 261	80 634 732	482 326	80 152 406	148 975 417
Kurzfristige Geldanlagen						416 726 500	331 799 750
Flüssige Mittel							
Bankguthaben und Gelder unterwegs						54 474 566	61 230 628
Kassen und Postcheck						3 562 654 (58 037 220)	4 536 080 (65 766 708)
Total Umlaufvermögen						1 037 570 261	983 998 410
Bilanzsumme						2 088 467 423	2 010 952 807

Passiven (Kapitalquellen)	Buchwert 31. 12. 1974 Fr.	Buchwert 31. 12. 1973 Fr.
Eigenkapital		
Aktienkapital		
Namenaktien	315 820 400	315 820 400
Inhaberaktien	106 309 700 (422 130 100)	106 309 700 (422 130 100)
Reserven		
Statutarische	84 000 000	78 127 400
Spezielle	58 000 000 (142 000 000)	52 000 000 (130 127 400)
Total Eigenkapital (ohne Unternehmungsgewinn)	564 130 100	552 257 500
Fremdkapital		
Langfristige Schulden		
Obligationen- und Wandelanleihen	488 052 000	488 052 000
Bankdarlehen	100 000 000	100 000 000
US\$ Kredite für Flugzeugbeschaffung	212 884 175	177 456 820
Übrige langfristige Schulden	3 665 000 (804 601 175)	2 165 000 (767 673 820)
Mittel- und kurzfristige Schulden		
Dividenden und Obligationen-Zinsen	4 306 062	5 101 058
Kreditoren und transitorische Passiven	323 129 076	309 830 831
Personaldepotitenkasse	41 929 276 (369 364 414)	41 079 017 (356 010 906)
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	225 037 841	222 214 103
Total Fremdkapital	1 399 003 430	1 345 898 829
Rückstellungen und Wertberichtigungen	77 539 968	68 193 933
Unternehmungsgewinn		
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	4 888 925	4 400 545
Reingewinn des Jahres	42 905 000	40 202 000
Total Unternehmungsgewinn	47 793 925	44 602 545
Bilanzsumme	2 088 467 423	2 010 952 807
Eventualverpflichtungen	65 915 589	63 679 252

**Gewinn- und Verlustrechnung
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1974**

Aufwand

	Fr.	1974 Fr.	1973 Fr.
Personalkosten			
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige Personalkosten	546 168 027		
Sozialversicherungen	96 941 947	643 109 974	561 447 132
Treibstoffkosten		279 166 085	128 393 840
Techn. Material- und Überholungskosten		103 327 188	90 057 336
Bodenorganisations-Fremdkosten			
Flughafengebühren	83 385 918		
Flugsicherungskosten	11 259 659		
Abfertigungsfremdkosten	54 110 983	148 756 560	138 672 363
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		21 809 066	22 603 705
Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops		108 438 333	98 759 206
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten		16 651 203	18 468 168
Kosten für Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen		19 491 439	20 301 860
Liegenschafts- und Energiekosten		51 526 212	46 073 020
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
Finanzkosten	74 523 384		
Direkte Steuern	14 121 426		
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	59 753 109	148 397 919	134 941 959
Fernmeldekosten		20 557 237	20 361 868
Werbe- und diverse Verkaufskosten		36 774 777	36 997 878
Provisionskosten		132 132 755	110 064 598
Total Kosten vor Abschreibungen		1 730 138 748	1 427 142 933
Bruttoergebnis		219 905 000	182 202 000
Abschreibungen			
auf Flugzeugpark und Ersatzteilen	129 362 619		
auf übrigen Anlagen	47 637 381	177 000 000	142 000 000
Total Abschreibungen		(177 000 000)	(142 000 000)
Reingewinn des Jahres		42 905 000	40 202 000
Total		1 950 043 748	1 609 344 933

Ertrag

	Fr.	1974 Fr.	1973 Fr.
Verkehrserträge			
Streckenerträge			
Passagen	1 268 616 543		
Fracht	219 478 739		
Post	43 111 901	1 531 207 183	1 254 598 824
Erträge aus Charter- und Sonderflügen		11 004 503	10 613 424
Provisions- und übrige Verkehrserträge		45 949 871	40 167 048
Erträge aus Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial		12 574 376	10 327 936
Erträge aus Nebenleistungen			
Bodenorganisationsdienste	70 404 424		
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	95 248 017		
Technische Dienste	86 195 219		
Übrige Nebenleistungen	18 406 761	270 254 421	242 091 526
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge		79 053 394	51 546 175
Total Erträge		1 950 043 748	1 609 344 933



Vergleich der Ergebnisse der letzten 10 Jahre

1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974

Verkehrsleistungen

Flugstunden		80 609	84 458	88 911	96 006	104 758	114 380	115 666	115 583	120 095
Angebote tkm	in Mio	546,6	590,3	651,0	797,7	969,7	1 149,1	1 360,1	1 485,2	1 651,6
Ausgelastete tkm	in Mio	292,2	326,9	358,2	416,3	523,0	586,7	668,7	739,1	868,5
Ausgelastete Passagier-tkm	in Mio	223,8	246,2	276,1	298,5	346,0	398,6	467,4	520,3	608,2
Ausgelastete Fracht-tkm	in Mio	56,4	68,3	68,6	102,4	159,8	169,6	182,2	198,5	238,0
Ausgelastete Post-tkm	in Mio	12,0	12,4	13,5	15,4	17,2	18,5	19,1	20,3	22,3
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs		53,6%	55,4%	55,0%	52,2%	54,0%	51,1%	49,2%	49,8%	52,7%
Nutzwachse*		47,5%	49,2%	51,8%	49,9%	49,4%	49,3%	47,6%	47,7%	51,5%
Flugbetriebskosten je offerierten tkm	in Fr.	-.85	-.88	-.91	-.85	-.81	-.80	-.79	-.77	-.75
Sitzplatzbelegung		54,7%	55,8%	56,7%	53,1%	53,0%	53,3%	52,1%	52,9%	56,5%

Personalbestand

Ende Jahr (ohne Lehrlinge)		8 674	9 157	10 111	10 933	11 818	13 002	13 342	13 402	13 830
----------------------------	--	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Erträge und Kosten

	in Mio Fr.	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Verkehrserträge		542,7	605,1	653,5	730,5	883,8	981,5	1 137,6	1 229,8	1 305,4	
Diverse Erträge		90,6	94,9	117,3	151,7	183,1	245,5	264,8	263,5	303,9	
Gesamterträge		633,3	700,0	770,8	882,2	1 066,9	1 227,0	1 402,4	1 493,3	1 609,3	
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)		511,0	566,4	651,3	745,1	874,4	1 037,7	1 208,3	1 287,3	1 427,1	
Bruttoergebnis		122,3	133,6	119,5	137,1	192,5	189,3	194,1	206,0	182,2	
Abschreibungen		103,7	110,9	95,0	110,0	161,0	155,0	154,0	165,0	142,0	

Reinergebnis

		18,6	22,7	24,5	27,1	31,5	34,3	40,1	41,0	40,2	
--	--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--

Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung)

Bilanzsumme	in Mio Fr.	550,1	612,3	715,9	966,5	1 165,8	1 335,9	1 516,9	1 721,1	2 011,0	
-------------	------------	-------	-------	-------	-------	---------	---------	---------	---------	---------	--

Aktiven

Anlagevermögen		336,3	359,3	468,4	675,8	731,2	740,8	791,6	859,1	1 027,0	
Umlaufvermögen		213,8	253,0	247,5	290,7	434,6	595,1	725,3	862,0	984,0	

Passiven

Aktienkapital		140,0	175,0	218,7	218,7	300,8	335,0	386,2	386,2	422,1	
Reserven		21,0	30,0	46,0	56,0	74,0	89,0	107,0	119,0	136,0	
Fremdkapital		357,2	369,2	410,7	649,5	745,5	863,4	973,9	1 151,0	1 379,8	
Rückstellungen		30,7	36,9	39,2	40,4	43,6	46,0	46,6	60,5	68,2	
Gewinnvortrag		1,2	1,2	1,3	1,9	1,9	2,5	3,2	4,4	4,9	

Dividende je Aktie in Fr.

		28.—	28.—	28.—	28.—	30.—	30.—	30.—	30.—	30.—	
--	--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--

Selbstfinanzierung je Aktie in Fr. (vor Gewinnverteilung)

		347.—	298.—	222.—	248.—	270.—	265.—	218.—	243.—	180.—	
--	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--

* Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist

** Nach Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates

Unsere Dienstleistung im Wettbewerb

Der finanzielle Gesamterfolg unseres Flugbetriebes ist der Massstab unserer Leistungsfähigkeit. Auf ihn müssen denn auch alle Bemühungen, uns auf der ganzen Welt im Konkurrenzkampf zu behaupten, ausgerichtet sein. Das Ziel ist aber nicht nach einer einheitlichen Methode zu erreichen, sondern auf einer Vielzahl von Wegen, je nachdem, welche Marktbedingungen wir vorfinden. Diese sind in der Folge nach einzelnen Verkehrsgebieten und -kategorien näher erläutert:

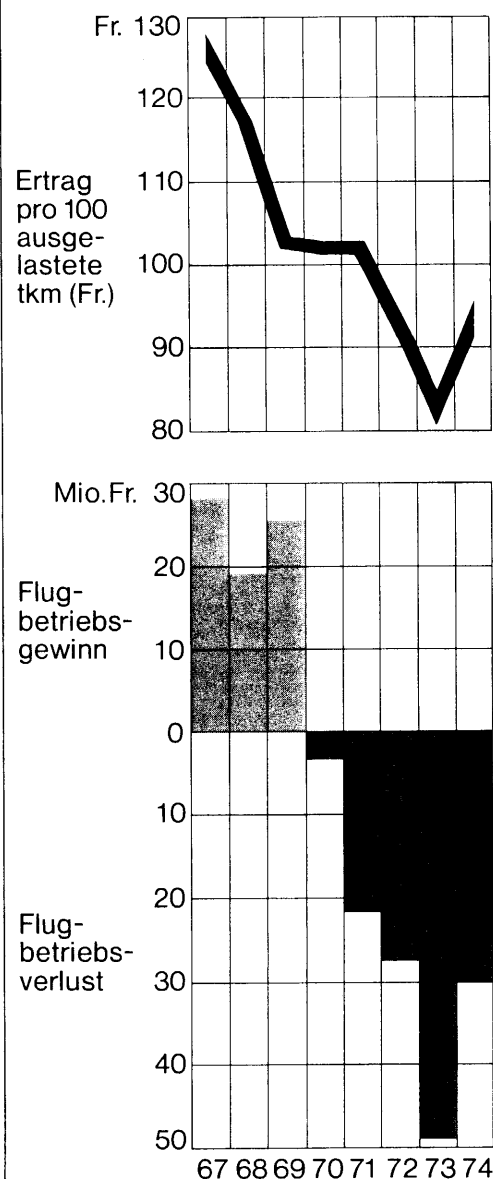
In *Europa*, wie in einigen anderen Verkehrsgebieten auch, nahm das Jahr insofern einen guten Anfang, als in den ersten vier Monaten die Nachfrage nach unseren Diensten stärker zunahm als das Angebot. In den Sommermonaten trat dann eine Wende ein, die sich vorab im schwächeren Ferientourismus auf verschiedenen Strecken in Europa abzeichnete. Der Europa-Verkehr hat sich seither nicht voll zu erholen vermocht. Positiv dürfen wir die anhaltend lebhaftere Geschäftsreisertätigkeit und allgemein die günstige Entwicklung der Skandinavien- und Osteuropa-Dienste sowie den beachtlichen Erfolg des Wochenendtourismus aus der Schweiz nach europäischen Hauptstädten («Städtebummler») verzeichnen. Das finanzielle Ergebnis ist insgesamt zufriedenstellend. Die Tarifanpassungen haben sich auf die Ertragslage günstig ausgewirkt; andererseits ist es gelungen, die Produktionskosten – trotz der Treibstoffverteuerung – gut unter Kontrolle zu halten.

Nach Jahren mit immer grösseren Verlusten im *Nordatlantikverkehr* muss uns bereits die Umkehr dieser Entwicklung Anlass sein, von einem Erfolg zu sprechen. Dank höheren Durchschnittsein-

nahmen hat sich der Verlust dieses Verkehrsgebietes erheblich verringert. Indessen hat die Nachfrage, namentlich im Gruppenreiseverkehr, deutlich auf die Verteuerung des Angebotes reagiert, so dass wir 1974 weniger Passagiere über den Nordatlantik transportiert haben als 1973. Ferien in Europa, und besonders in der Schweiz, sind leider für viele Nordamerikaner kostspielig geworden.

Der Swissair wurde in den letzten Monaten des Berichtsjahres überdies nahegelegt, ihre Dienste zugunsten ihrer amerikanischen Konkurrentin abzubauen. In Äusserungen offizieller amerikanischer Stellen wurde dabei behauptet, sie habe ihre Rechte aus dem schweizerisch-amerikanischen Luftverkehrsabkommen übermässig ausgenutzt. Solche Behauptungen sind ungerechtfertigt. Die Swissair hat über die vergangenen Jahre hinweg im Passagierverkehr zwischen der Schweiz und den USA ihre dominierende Stellung in einem korrekt geführten Konkurrenzkampf errungen. Im Jahre 1974 hat sie ihr Sitzplatzangebot auf den USA-Diensten aus freien Stücken bereits um rund 15 Prozent abgebaut. Auf der Suche nach einer Lösung haben wir indessen in Betracht gezogen, dass wegen der hohen Treibstoffkosten besonders darauf geachtet werden muss, die Auslastung der Flugzeuge weiter zu erhöhen, ohne damit allerdings den Dienst am Kunden unangemessen zu beeinträchtigen. Auch finden wir es an sich wünschbar, dass die TWA im Verkehr zwischen der Schweiz und den USA besser zur Geltung komme. Wir haben deshalb Hand geboten zur Aufnahme von Verhandlungen zwischen den beiden Gesellschaften. Diese Besprechungen haben

Nordatlantik: Flugbetriebserfolg und Ertragsniveau 1967–1974



im Dezember zu einer Vereinbarung über das Sommerflugprogramm 1975 geführt. Danach wird die Swissair, ohne dazu eine Rechtspflicht anzuerkennen, die Zahl ihrer Flugdienste zwischen der Schweiz und New York/Chicago im Vergleich zum Sommer 1974 nochmals etwas herabsetzen. Angesichts der Verkehrsentwicklung ist die Regelung vertretbar. Es sollte damit, so hoffen wir, eine Ausgangsbasis gewonnen sein, von welcher aus wieder die Regeln der freien und fairen Konkurrenz zur Geltung gebracht werden können.

Im *Südatlantikverkehr* konnten wir aus verkehrsrechtlichen Gründen die DC-10-Flugzeuge erst vom November an einsetzen und auch dann nur auf einem unserer drei wöchentlichen Flüge. Da wir traditionell auf der Südatlantikroute eine sehr hohe Sitzplatzbelegung haben, wurden wir durch diese Einschränkung besonders eingeengt; zahlreiche Passagiere mussten in der Hochsaison wegen Platzmangels abgewiesen werden. Andererseits ist der gemischte Einsatz verschiedener Flugzeugtypen auf einer Langstrecke mit so niedrigen Flugfrequenzen kostenmässig unrationell, und eine Verschlechterung des finanziellen Resultates dieses Verkehrsgebietes war vor allem wegen der zu hohen relativen Gestehungskosten nicht zu vermeiden.

Der *Mittlere Osten* stellte in den letzten Jahren besondere Anforderungen an unsere Flexibilität und an unser Reaktionsvermögen, ist aber andererseits auch jenes Verkehrsgebiet, das – gerade heute – solche Eigenschaften belohnt und wacher Initiative Entfaltungsmöglichkeiten bietet. Die Zypern-Krise zwang uns zur

Einstellung der Operationen nach dieser Insel, die wir möglichst bald wieder anfliegen wollen.

Der touristische Verkehr nach Griechenland und der Türkei erwies sich erneut als sehr empfindlich auf politische Unruhe. Diese Verkehrsausfälle wurden kompensiert durch starke Nachfragezunahmen auf unseren Strecken nach Teheran, Bagdad, Damaskus, Beirut und Kairo. Insgesamt verzeichnen wir im Mittleren Osten eine Verkehrszunahme um 20 Prozent. Das finanzielle Resultat der Flugdienste in diesem Gebiet ist positiv, reicht aber nicht ganz an das Vorjahresergebnis heran.

Im *Fernen Osten* war das Berichtsjahr gekennzeichnet von der Einführung der DC-10. Damit konnten wir das Gruppenreisegeschäft in grösserem Massstab fördern, das in diesem Verkehrsgebiet eine besonders wichtige Rolle spielt. Bedauerlicherweise mussten wir mit entsprechenden Aktionen gerade auf den Plan treten, als die Wirtschaftslage namentlich in Japan den Tourismus deutlich abschwächte. Trotz beachtlichen Erfolgen konnte es unter diesen Umständen nicht gelingen, das mit den Grossraumflugzeugen stark gestiegene Angebot entsprechend zu nutzen, und unsere Dienste waren somit schwächer ausgelastet als vor einem Jahr. Der gemischte Einsatz von verschiedenen Flugzeugtypen sowie die im Fernen Osten besonders grosse Treibstoffverteuerung wirkten sich auch in einem stärkeren Kostenauftrieb aus, so dass gerade noch von einem ausgeglichenen Resultat berichtet werden kann, wo 1973 ein Spitzenergebnis zu verzeichnen war.

In *Afrika* wirkte sich die Einführung der DC-10 voll zu unseren Gunsten aus, indem die verkaufte Transportleistung prozentual noch stärker zunahm als das Angebot. Dies obwohl wir natürlich auch in diesem Gebiet unsere Grossraumflugzeuge keineswegs nach unserem freien Ermessen einsetzen können, denn gerade unsere Partner in den Entwicklungsländern rechnen mit unserer Rücksichtnahme beim Ausbau ihrer eigenen Flugdienste. Namentlich der Verkehr nach West- und Südafrika, in der zweiten Jahreshälfte dann aber auch der Nordafrika-Verkehr zeigten ein sehr erfreuliches Bild. Insgesamt dürfen wir von einem ausgezeichneten Afrika-Ergebnis sprechen. Langjährige Aufbauarbeit hat sich gelohnt.

Im Berichtsjahr haben sich die Vorteile eines gut ausgewogenen Liniennetzes besonders deutlich gezeigt. Ein solches Netz bietet die Möglichkeit, Rückschläge in einzelnen Regionen durch bessere Resultate in andern Gebieten wettzumachen.

Der *Luftfrachtverkehr* zeigte sich von der Konjunkturabflachung noch nicht befallen. Seine Vorteile kommen ja auch besonders zur Geltung, wenn Kapital teuer ist. Machte uns ansonsten die Stärke des Schweizer Frankens sehr zu schaffen, so begünstigte sie offensichtlich die Wareneinfuhr in die Schweiz. Aber auch der Frachtverkehr nach dem Ausland nahm – allerdings weniger stark – zu. Allgemein bieten die Grossraumflugzeuge unseren Frachtkunden Vorteile, auf die sie anscheinend auch in schwierigeren Umständen nicht verzichten wollen. Verkehrsmässig wie finanziell ist die Entwicklung unserer

Tochtergesellschaften und Beteiligungen

Frachtdienste 1974 erfreulich verlaufen. Unsere *Postdienste* setzten ihre ruhigere Entwicklung fort.

Die *IATA*, der internationale Verband der Liniengesellschaften, hatte im Berichtsjahr eine besonders wichtige Funktion zu erfüllen, weil es nur in ihrem Rahmen möglich war, die Tarife an die enorm gestiegenen Treibstoffkosten anzupassen. Dabei war wohl ausser der Treibstoffverteuerung auch dem Anstieg anderer Kosten Rechnung zu tragen, doch bleibt das Ausmass der Tarifierhöhungen immer noch hinter der Verteuerung der Lebenskosten auf der ganzen Welt zurück. Die Schwierigkeit, beim Ausbau des multilateralen Tarifsystems immer die erforderliche Einstimmigkeit zu erzielen (sowie der Drang einzelner Mitglieder, missliebige Konkurrenz fernzuhalten), verführt immer häufiger zu bilateralen Lösungen zum Nachteil Dritter, worunter die Swissair beispielsweise im Fernostverkehr in besonderem Masse zu leiden hat. Vor einem Jahr hegten wir Hoffnungen auf eine Annäherung zwischen den IATA-Gesellschaften und den Charterunternehmen, vor allem im Hinblick auf eine markt- und betriebswirtschaftlich begründete Abstimmung der Tarife im Nordatlantikverkehr. Diese Gespräche sind leider bis heute nicht zum Erfolg gelangt. Die Institutionen der IATA für die multilaterale Verkehrsabrechnung, die Standardisierung von Verfahren und Dokumenten, von Transportbedingungen usw. erweisen ständig ihre Nützlichkeit – nicht zu reden von der fruchtbaren Tätigkeit des Verbandes in technischen und operationellen Belangen.

Über unsere Tochtergesellschaften und Beteiligungen gibt wiederum eine besondere Tabelle (Seite 19) Aufschluss. Im Rahmen des weiteren Ausbaus der Penta-Hotelkette und der Verstärkung der Eigenkapitalbasis der European Hotel Corporation N.V., Amsterdam, stieg auch unsere Beteiligung an dieser Gesellschaft. Die Fertigstellung unseres Restaurants in Madrid erforderte die Erhöhung unseres Engagements in der Trägergesellschaft Swissair Restaurant S.A., Madrid. Die Swissair Photo und Vermessungen AG ist nun voll in unserem Besitz. Im Berichtsjahr wurde unter je hälftiger Beteiligung von Roco AG und Swissair die Swiseco Ltd., in Irland gegründet. Diese Gesellschaft setzt sich zum Ziel, ab 1975 Fertigstellungszeiten, insbesondere für Transportunternehmungen, herzustellen.

Balair AG, Avireal AG, Swissair Treuhand AG und Swissair Photo und Vermessungen AG können auf ein günstiges Geschäftsjahr zurückblicken. Dagegen bekam die Reveca AG, in der die Swissair-Restaurants zusammengefasst sind, die Folgen von Teuerung und Beschäftigungsrückgang zu spüren. Davon wurden namentlich die Ergebnisse der Betriebe in Madrid und Mülhausen beeinflusst, während die Rechnung der Swissair-Restaurants auf dem Flughafen Basel und in Buenos Aires erfreulich abschloss. Die andernorts dargelegten Entwicklungen im internationalen Tourismus und die Teuerung im Inland wirkten sich auch auf die Hotelbetriebe in der Schweiz aus, an denen wir beteiligt sind. Es gelang immerhin, die Resultate des Vorjahres zu halten oder leicht zu übertreffen. Die Betriebe der European Hotel Corporation, insbesondere die Penta-Hotels

in Paris und München, durchlaufen aus den gleichen Gründen eine schwierige Periode, wogegen die Penta-Hotels in London und Kopenhagen ihre Anlaufschwierigkeiten überwunden haben. Für uns steht nun die Realisierung des «Genève Penta» im Vordergrund; mit dem Bau soll 1975 begonnen werden, und seine Fertigstellung wird auf 1977 erwartet.

Im ganzen betrachtet dürfen wir von einem zufriedenstellenden Geschäftsgang unserer Tochtergesellschaften und Beteiligungen berichten.



		% - Anteil der Swissair am Aktienkapital		Dividenden*	
Hotels 23,6 Mio Fr. (1) 42% (2)	Hotel Airport AG, Glattbrugg	20 %	—		
	Hotel Atlantis AG, Zürich	7,1%	—		
	Hotel International AG, Zürich	21,7%	—		
	Hotel Zürich AG, Zürich	10 %	—		
	Hotel Intercontinental Genève AG, Genf	2,5%	9 %		
	Hiro Swissair Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H. Wien	25 %	im Aufbau		
	European Hotel Corp. N.V., Amsterdam	8,5%	—		
Fluggesellschaften 20,2 Mio Fr. (1) 36% (2)	EHC European Hotel Corp. (Switzerland) S.A., Genf	24,5%	im Aufbau		
	EHC European Hotel Corp. (France) S.A., Paris	4,9%	—		
	Prohotel Aktiengesellschaft für Hotel und Reisen, Kloten	40 %	—		
	Prohotel Wäscherei AG, Kloten	26,6%	—		
	Balair AG, Schweizerische Gesellschaft für Bedarfsluftverkehr, Basel (Kleinere Beteiligungen an Heliswiss und Alag)	62,5%	6 %		
Restaurants 3,9 Mio Fr. (1) 7% (2)	Reveca AG für Verpflegungsbetriebe, Zürich, mit den Restaurants in Basel, Buenos Aires, Madrid, Mulhouse	100 %	10 %		
	Swiss Center Restaurant Inc., New York	13,1%	—		
Reisebüros 3,6 Mio Fr. (1) 6% (2)	Reisebüro Kuoni AG, Zürich	25 %	10 %		
	Popularis Tours, Bern	3,9%	4,5%		
Verschiedene Branchen 4,8 Mio Fr. (1) 9% (2)	Avireal AG, Kloten	75 %	10 %		
	Swissair Treuhand AG, Zürich	100 %	15 %		
	Swissair Photo und Vermessungen AG, Zürich	100 %	8 %		
	Monte Branco Ltda., Rio de Janeiro	100 %	15 %		
	Swiseco Ltd., Dublin	50 %	im Aufbau		

* 1974 vereinnahmte Dividenden aus dem Geschäftsjahr 1973
(1) Investierter Betrag (Aktienkapital, Darlehen, Direktinvestitionen)
(2) %-Anteil an Gesamtinvestition für Beteiligungen

Der Betrieb

Die Zusammensetzung und Entwicklung unserer Flotte bestimmen in erster Linie die Aufgaben unseres technischen und operativen Betriebes von heute und morgen. Nach über zwölf Betriebsjahren verschieden auf Ende 1974 die verbliebenen sieben Convaire CV-990 «Coronado» aus der Flotte aus. Die hohen Betriebskosten und ein für Langstrecken nicht mehr marktgerechtes Platzangebot liessen für dieses bei Passagieren und Besatzungen sehr beliebte Flugzeug leider keinen Raum mehr in unserer modernen Flotte.

Der Flugbetrieb wickelte sich ohne grössere Störungen ab. Der Kaperungsversuch, den ein Einzelgänger im Anflug auf Karachi am 2. Dezember 1974 unternahm, konnte dank zweckmässigem Verhalten von Besatzung und Sicherheitsorganen vereitelt werden. Mit der technischen Zuverlässigkeit unserer Flugzeuge dürfen wir zufrieden sein.

Die Beziehungen unter den Mitgliedern der KSSU-Gruppe (KLM, SAS, Swissair und UTA) sind anfangs 1974 in einem revidierten Zusammenarbeitsvertrag neu geregelt worden, der die jüngsten Entwicklungen im Flugzeugunterhalt berücksichtigt. Air Afrique, Martinair Holland, VIASA (Venezuela), Garuda Indonesian Airways und Philippine Airlines – alles Gesellschaften, die mit KSSU-Partnern verbunden sind – beschafften ebenfalls DC-10-Flugzeuge, wodurch die Aufgaben der KSSU-Gruppe nochmals erweitert werden. Wir selbst waren mit einer Reihe grösserer Modifikationen an den DC-10-Flugzeugen der KSSU-Gesellschaften stark beschäftigt. Austrian Airlines haben, wie die Swissair, beschlossen, DC-9-51-Flugzeuge in

Dienst zu nehmen, die im Rahmen der bereits bestehenden technischen und operationellen Zusammenarbeit der beiden Gesellschaften zu betreuen sein werden.

Unsere Kunden bewerten die Qualität unserer Dienstleistung vorrangig an der Pünktlichkeit und Regelmässigkeit unseres Betriebes, die offenbar recht genau mit der Flugplanteure anderer Gesellschaften verglichen werden. Erreichten 1973 nur 70 Prozent unserer Flüge ihr Ziel mit weniger als 15 Minuten Verspätung, so ist 1974 dieser Wert wieder auf gut 81 Prozent gestiegen, und wir konnten 98 Prozent (im Vorjahr 97 Prozent) aller publizierten Flüge durchführen. Erneut haben vergleichsweise günstige Witterungsverhältnisse in der Schweiz während der zweiten Jahreshälfte zu diesem erfreulichen Resultat beigetragen.

Auch unser Flugdienst trägt den massiv gestiegenen Treibstoffpreisen Rechnung, indem weiterhin sparsame Flugverfahren angewandt werden. Unsere Besatzungen und Dispositionsorgane haben rasch ein «Treibstoffbewusstsein» entwickelt, das sich 1974 in einer Ersparnis von rund 25 000 Tonnen Flugpetrol gegenüber früher ausgewirkt hat.

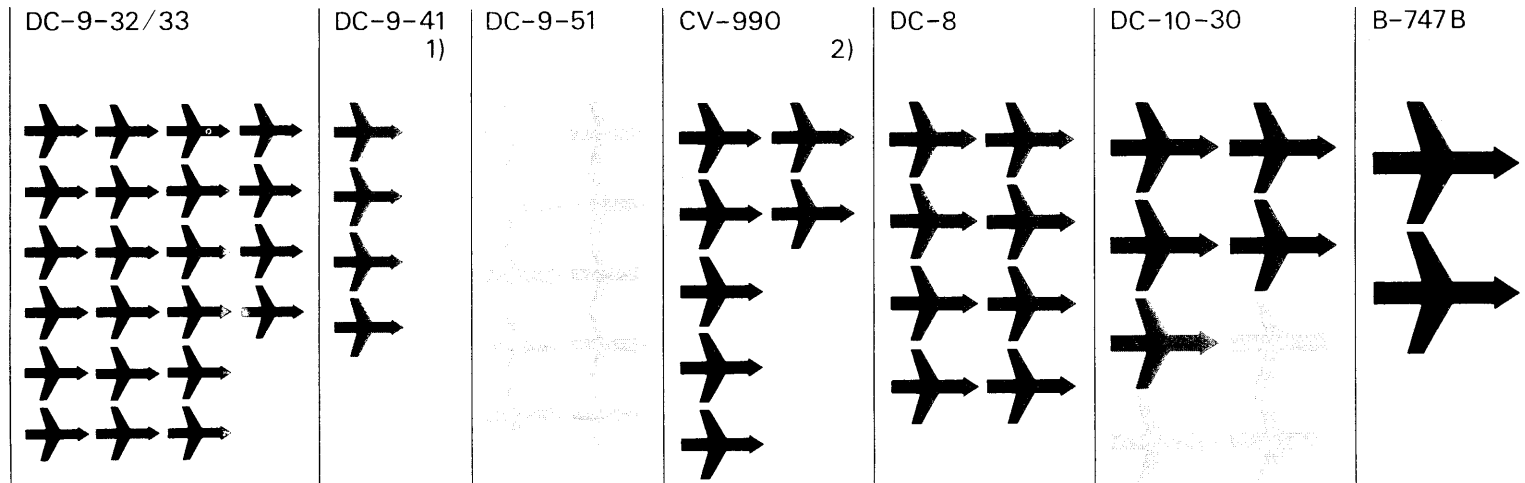
Die halbjährlichen Flugprüfungen für unsere Cockpit-Besatzungen finden nun ausnahmslos am Boden in Simulatoren statt. Diese Umstellung wurde durch die Einführung sogenannter Visulatoren möglich; sie bringen dem Piloten ein fast wirklichkeitstreuendes Bild eines frei wählbaren Pisten-systems bei Nacht vor Augen. Wir schalten mit dem neuen Schulungssystem einen grossen Teil der Umweltbelastung durch Schulungsflüge aus und sparen überdies Millionenbeträge ein.

Zusammensetzung der Flotte im kommerziellen Einsatz der Swissair

■ Zugänge 1974 | Bestand am 31. Dezember 1974

■ Bestellte, aber im Berichtsjahr noch nicht gelieferte Einheiten

- 1) gemietet von SAS
2) bis Ende 1974 in der Flotte



Die Energieversorgung der Schweiz basiert zu 80 Prozent auf Erdölprodukten, von denen wiederum nur die Hälfte in der Schweiz raffiniert wird. Flugpetrol stellte in der Schweiz bisher nur die Raffinerie in Cressier her. In Krisenlagen ist somit unsere Versorgung mit Kerosin in der Schweiz nur mangelhaft gesichert. Im vergangenen Jahr konnte die Geschäftsleitung einer Delegation des Bundesrates diese Sachlage erläutern und die Landesregierung auf die Dringlichkeit der Erhöhung der Inlandproduktion an Kerosin und des Ausbaus der Pufferlager hinweisen. Obwohl sich die Versorgungslage in letzter Zeit weitgehend stabilisiert hat, kann unser Flugbetrieb sozusagen über Nacht erneut in Schwierigkeiten geraten, genügt doch die Vorratshaltung weder in der Schweiz noch auf ausländischen Flughäfen. Zur weiteren Entwicklung der Treibstoffpreise lassen sich kaum seriöse Voraussagen machen; sie dürften aber im Minimum der weltweiten Inflation folgen.

Die Forderungen des Umweltschutzes beschäftigen uns mit unverminderter Intensität. Er kann heute glücklicherweise in einem rationaleren Klima verwirklicht werden, gewinnt doch die Einsicht an Boden, dass die entsprechenden grossen Investitionen nur aus der Kasse einer gesunden Wirtschaft finanziert werden können. Die Einlassverkleidung der Triebwerke unserer Boeing 747 B konnten wir so abändern, dass das wahrnehmbare Geräusch dieser Motoren um weitere 20 bis 25 Prozent vermindert wird. Nach der Umrüstung der letzten DC-9 werden alle unsere Flugzeuge rauchlose Triebwerke haben.

Grösste Aufmerksamkeit schenken sodann unsere Piloten lärm-

mindernden Start- und Landeverfahren, die heute standardisiert zur Anwendung kommen.

Wir zögern nicht, über die Erfüllung gesetzlicher Minimalvorschriften hinauszugehen, wenn es um die sparsame Nutzung von Energie und Wasser geht. Der Techniker findet hier ein weites Feld, wo er den Forderungen unserer Zeit gerecht werden kann und Anerkennung für seine Arbeit erntet. Im Berichtsjahr hat der Verwaltungsrat einen Kredit von 21 Millionen Franken bewilligt für eine Industrieabwasser-Aufbereitungsanlage, mit deren Bau bereits begonnen wurde. Das angewandte Verfahren, das von der Swissair mitentwickelt wurde, entspricht modernsten Erkenntnissen und hat bereits die Wertschätzung der Fachkreise gefunden. Es ermöglicht unter anderem, 80 Prozent der Abwässer unseres technischen Betriebes diesem gereinigt zur Wiederverwendung zuzuleiten.

Mit dem Bezug des neuen Computerzentrums im «Balsberg 2» wurden im Mai 1974 auf je 1000 m² Grundfläche die beiden Systeme IBM 370 installiert. Die Anlage IBM 370-158 hat vorab kommerzielle und administrative Aufgaben zu lösen, während die Anlage IBM 370-168 die mit der Abwicklung des Verkehrs zusammenhängenden Aufgaben, nämlich Reservation, Fernschreibvermittlung, Abfertigung und Ladeberechnung im Real-Time-Verfahren zu bearbeiten hat.

Lag vor einigen Jahren noch das Schwergewicht der Aufwendungen bei den technischen Anlagen der Computersysteme, so hat sich nun das Verhältnis umgekehrt: Die «Software», der Programmier- und Planungs-

aufwand, der den Betrieb der Anlagen überhaupt erst möglich macht, verlangt heute grössere Mittel als die Beschaffung der Apparate. Obschon die Anforderungen unseres Betriebes an die elektronische Datenverarbeitung ständig zunehmen, werden wir auch in Zukunft bei unserem Prinzip bleiben, Neuland nur im Lichte der Resultate strenger Kosten/Nutzen-Analysen zu betreten.

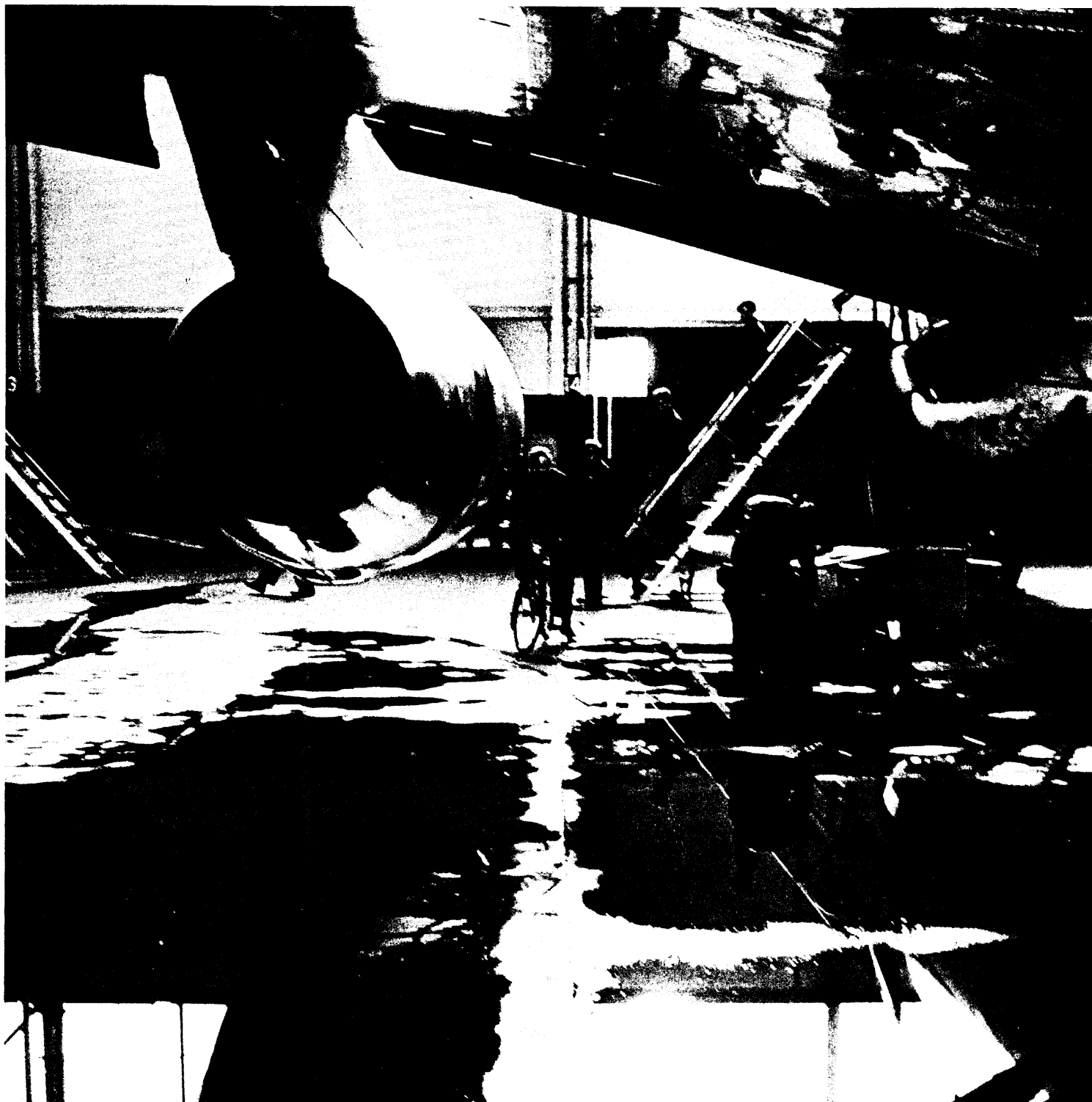
Der Betrieb jeder Fluggesellschaft ist auf eine ausgebaute Infrastruktur (Flughäfen und Flugsicherung) angewiesen. Auch der Umfang und die Qualität der Dienste der Swissair sind in hohem Ausmass davon abhängig, dass die drei Landesflughäfen der Schweiz zweckmässig ausgebaut werden. Bei der Bedeutung des Luftverkehrs gerade für die schweizerische Volkswirtschaft sind Investitionen in Flughäfen gut angelegte Mittel. Der neue Flughafen B, ein wichtiger Bestandteil der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich, soll noch im laufenden Jahr in Betrieb genommen werden. Die Arbeiten für den Bau der dritten Piste, die vorab für Landungen bestimmt ist und entsprechend mit einem Instrumentensystem ausgerüstet wird, schreiten planmässig voran. Ein Flugbetrieb auf drei Pisten wird die Leistungsfähigkeit des Flughafens Zürich wesentlich verbessern, da sich die Kreuzung von Abflügen und Landungen weitgehend vermeiden lässt. Der Übergang zu diesem Dreipistensystem wird indessen auch nach der Fertigstellung der neuen Piste noch nicht endgültig möglich sein, da die heute im Betrieb stehende, mit Instrumenten für die Landung ausgerüstete längere Piste wegen Erneuerungsarbeiten dazumal

voraussichtlich während mehrerer Monate geschlossen werden muss. Die Verlangsamung der Zuwachsraten im Luftverkehr lässt hoffentlich diese und andere Verzögerungen im beschlossenen Ausbau des Flughafens einfacher überbrücken; zu einem endgültigen Verzicht auf jeden Ausbau würde sie keinesfalls berechtigen.

Unter demselben Gesichtspunkt hoffen wir auch, dass die mit der Finanzierung des Pistenausbaus auf dem Flughafen *Basel-Mulhouse* zusammenhängenden Fragen nunmehr gelöst werden können. Die Verlängerung der Basler Hauptpiste auf 4000 m ist durch Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich bereits vor längerer Zeit beschlossen worden, und Frankreich hat das notwendige Terrain jetzt erworben. Es wäre nicht nur für die Region Basel, sondern für die ganze Schweiz ein schwerer Verlust, wenn diese ihren dritten Landesflughafen verkümmern liesse.

In Genf steht ein Ausbau des Pistensystems einstweilen nicht zur Diskussion. Es sollten aber die Möglichkeiten dazu gewahrt bleiben.

In Lausanne haben wir ein neues Luftreisebüro eröffnet. Ständig führen wir sodann Arbeiten an zahlreichen Luftreisebüros, Vertretungs- und Betriebsgebäuden und an anderen Objekten im Ausland durch. Unter ihnen seien das Swissair-Restaurant in Madrid, das Borddienstgebäude in Karachi und Abfertigungsräume in Boston genannt.



Unsere Mitarbeiter

Unsere in schwierigen Situationen und unter Belastung vielfach erprobten Mitarbeiter haben ein weiteres Mal die kritischen Situationen, plötzlichen Wandlungen und unerwarteten Anforderungen nicht als quälende Sorgen aufgefasst, sondern sie als Attraktion ihrer Berufe im Luftverkehr begriffen. Wir sehen im initiativen Handeln unserer Mitarbeiter einen wesentlichen Grund für die Dynamik und den Erfolg unseres Unternehmens. Dass auf allen Stufen unserer Organisation das notwendige Kostenbewusstsein vorhanden ist, hat sich im Berichtsjahr als besonders wertvoll erwiesen.

Auch im Jahre 1974 konnten die Verhandlungen mit den Verbänden unseres Personals in gutem Einvernehmen abgeschlossen werden. Es bedurfte eines weitgehenden Entgegenkommens des Arbeitgebers, um die Teuerung in der Schweiz auf den Salären auszugleichen. Reallohnverbesserungen mussten unter den bestehenden Umständen bescheiden ausfallen. Hier sind wir ein weiteres Mal auf das Verständnis unserer Mitarbeiter und ihrer Verbände gestossen; für sie wie auch für den Arbeitgeber musste die Sicherung der Arbeitsplätze wieder mehr in den Vordergrund treten. Sollten grundsätzliche Veränderungen in der Wirtschaftslage eintreten, wären wir auf eine noch weiter gehende Einsicht unserer Sozialpartner angewiesen.

Nach längeren Verhandlungen konnte ein Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen werden zwischen der Swissair und der KAPERS, in welchem Verband seit einiger Zeit sowohl die Stewards als auch die Air-Hostessen zusammengeschlossen sind. Für

die Beschäftigung dieser Mitarbeiterinnen im Flugdienst wurde die bisherige Altersgrenze von 36 Jahren aufgehoben und auf 57 Jahre angesetzt. Die Air-Hostessen werden nun ebenfalls in die Allgemeine Pensionskasse aufgenommen. Auch mit den Bordtechnikern konnten wir uns auf einen revidierten Gesamtarbeitsvertrag einigen.

Die Vorsorgeeinrichtungen des Cockpit-Personals wie auch die Allgemeine Pensionskasse sind gut fundiert und werden laufend ausgebaut. Wie andere Vorsorgeinstitutionen stehen aber auch die unsrigen vor der schwierigen Aufgabe, Teuerungszulagen für die Rentner zu finanzieren. Das Vermögen der Pensionskassen erreichte im Berichtsjahr nahezu 800 Millionen Franken. Die Anlage dieser Mittel nach den Grundsätzen der Sicherheit, Rentabilität und Liquidität bietet heute grössere Probleme als noch vor kurzem.

Unvermindert bemühen wir uns um die Weiterbildung unseres Personals über die eigentliche Fachschulung hinaus. Wir verkennen die Grenzen der rationalen Erfassung der Führungstätigkeit nicht, doch sind die Erfolge unserer Kaderschulung offensichtlich. 1974 wurden (ausserhalb der Fachschulung) über 2000 Mitarbeiter in Personal- und Kaderkursen geschult. In der Sprachschule waren 1600 Schüler, ein Viertel davon nicht der Swissair zugehörig, eingeschrieben. Auch die Abendschule allgemeinbildender Richtung, die wir zusammen mit der Volkshochschule Kloten führen, erfreut sich reger Teilnahme. Unsere Erfahrung in der Personalschulung stellen wir auch anderen Unternehmen zur Verfügung.

Die Entspannung des Arbeitsmarktes hat die Rekrutierung des erforderlichen Nachwuchses erleichtert. Erneut hat sich die Austrittsrate gesenkt, indem nur 9,6 Prozent (im Vorjahr 10,8 Prozent) des Personals die Swissair verliessen. Am Jahresende waren 14275 Mitarbeiter bei der Swissair beschäftigt, was einem Zuwachs von 3,3 Prozent gegenüber 1973 entspricht. Es bleibt gerade im Zeichen einer verlangsamten Entwicklung unser Ziel, den Personalbestand tief zu halten.

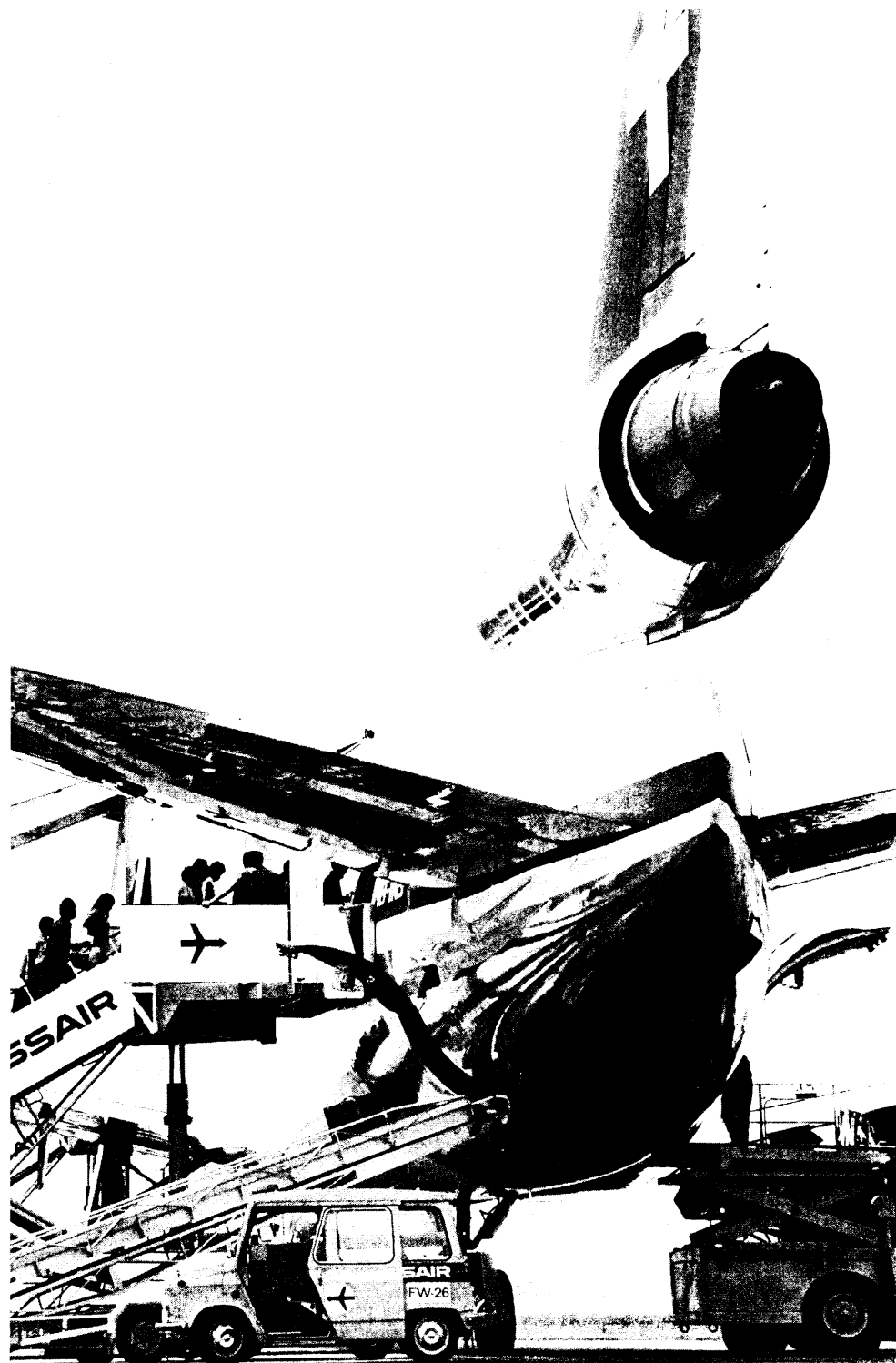
Nach mehr als einem Jahr Erfahrung mit der neuen Organisation unseres Unternehmens dürfen wir feststellen, dass wir, vorab mit der Zusammenfassung unserer Verkaufs- und Abfertigungsdienste, den richtigen Weg eingeschlagen haben. Der Übergang zu neuen Strukturen wurde von unseren Mitarbeitern mit viel gutem Willen unter einem Minimum von Reibungen vollzogen, und wir bleiben darum bemüht, den Wirkungsgrad der neuen Gruppierungen weiter zu verbessern.

Verwaltungsrat

Auf 1. Januar 1974 hat Nationalrat Alois Hürlimann als Vertreter des Bundes Einsitz in den Verwaltungsrat genommen. Nach dem Rücktritt der Herren Ernst Schmidheiny, Peter Reinhart und Robert H. Lutz auf die Generalversammlung vom 3. Mai 1974 sind die Herren Jean-Claude Gisling, Rainer E. Gut, Dr. E. Luk Keller und Jacques Turrettini als Mitglieder des Verwaltungsrates gewählt worden. Herr Adolf Maurer, der als Stadtrat die Stadt Zürich seit 1966 in unserem Verwaltungsrat vertreten hatte, stellte nach seinem Rücktritt aus der städtischen Exekutive auch sein Mandat auf den 31. Mai 1974 zur Verfügung. Wir danken Herrn Maurer herzlich für sein Interesse, mit dem er den Geschicken der Swissair gefolgt ist, und für die sympathische Art, in der er unsere Gesellschaft mit der Stadt Zürich verbunden hat. An seiner Stelle wurde Stadtpräsident Dr. Sigmund Widmer in den Verwaltungsrat abgeordnet.

Mit dem Datum der Generalversammlung 1975 läuft die Amtsdauer von Herrn Dr. Emmanuel Faillettaz ab. Gemäss Artikel 12 der Statuten ist er wieder wählbar.

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 14. März 1975 genehmigt.



Verwaltungsrat

Präsident

Fritz Gugelmann
Industrieller, Langenthal

Vizepräsidenten

Dr. Emmanuel Faillettaz
Präsident des Comptoir Suisse, Lausanne

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

Mitglieder

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

Prof. Max Berchtold
Professor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule, Zürich

Dr. Dr. h.c. Walter Berchtold
alt Direktionspräsident der Swissair, Zürich

***Rudolf Bieri**
Fursprecher, Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Bern

Philippe Bordier
Privatbanquier, Genf

Jean-Claude Gisling
Stellvertretender Generaldirektor
Amindus AG, Nyon (seit 3.5.1974)

***Alois Günthard**
Regierungsrat, Zürich

Rainer E. Gut
Generaldirektor der
Schweizerischen Kreditanstalt,
Zürich (seit 3.5.1974)

Eric Handschin
Industrieller, Liestal

Dr. Robert Holzach
Generaldirektor der Schweizerischen
Bankgesellschaft, Zürich

***Henri Huber**
Regierungsrat, Bern

***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, Zürich
(seit 3.5.1974)

Robert H. Lutz
Generaldirektor der Schweizerischen
Kreditanstalt, Zürich (bis 3.5.1974)

***Adolf Maurer**
Stadtrat, Zürich (bis 31.5.1974)

Dr. Edgar F. Paltzer
Generaldirektor des Schweizerischen
Bankvereins, Basel

***Dr. Markus Redli**
Präsident der Generaldirektion der
Schweizerischen Post-, Telefon- und
Telegraphenbetriebe, Bern

Peter Reinhart
in Firma Gebrüder Volkart, Winterthur
(bis 3.5.1974)

***André Ruffieux**
alt Regierungsrat, Genf

Dr. h.c. Ernst Schmidheiny
Industrieller, Céligny
(bis 3.5.1974)

Georg Sulzer
Präsident des Verwaltungsrates der
Gebrüder Sulzer AG, Winterthur

Rudolf Suter
Nationalrat, Präsident der Verwaltungs-
delegation des Migros-Genossenschafts-
bundes, Zürich

Jacques Turrettini
Generaldirektor, SIP, Genf (seit 3.5.1974)

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

***Dr. h.c. Otto Wichser**
alt Präsident der Generaldirektion der
Schweizerischen Bundesbahnen, Muri bei Bern

***Dr. Sigmund Widmer**
Stadtpräsident, Zürich (seit 1.6.1974)

Rudolf Wild
St. Gallen

***Dr. Edmund Wyss**
Regierungsrat, Basel

Robert Zoelly
Industrieller, Zürich

Ausschuss des Verwaltungsrates

Fritz Gugelmann
Präsident

Dr. Emmanuel Faillettaz
Vizepräsident

Dr. Brenno Galli
Vizepräsident

Dr. Dr. h.c. Walter Berchtold

Eric Handschin

Dr. h.c. Otto Wichser

Rudolf Wild

Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft,
Basel/Zürich

Geschäftsleitung

Armin Baltensweiler
Direktionspräsident

Dr. Heinz Haas
Generaldirektor
Stellv. Direktionspräsident
und Generalsekretär

Hans Schneider
Generaldirektor
Finanzen und Beteiligungen

Hans Aepli
Generaldirektor
Marketing

Emil Koch
Generaldirektor
Aussenorganisation

Franz Roth
Generaldirektor
Technik und Operation

Isidor Lack
Direktor
Bauwesen

Direktoren

Peter Oes
Personaldienste und Organisation

Erich Geitlinger
Planungsdienst

Adolf Gehriger
Delegierter der Geschäftsleitung

Dr. Martin Junger
Finanzen

Peter Nydegger
Tochtergesellschaften und Beteiligungen

Hellmuth Scherrer
Produktgestaltung und Verkaufspolitik

Walter Benz
Produktplanung

Heinz Galli
Betriebsdienste Aussenorganisation

Bertrand Jaquière
Deutschschweiz-Tessin

Willy Wyler
Westschweiz

Dr. Hugo Mayr
Ausland

Robert Staubli
Operation

Rolf Krähenbühl
Technik

Heinz Büchi
Datenverarbeitung

Direktion für Basel
Hermann Sommer

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