

SWISSAIR →

1975

Jahresbericht 1975 der Swissair

Bericht des Verwaltungsrates
der Swissair,
Schweizerische Luftverkehr-
Aktiengesellschaft,
über das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 1975

Das Jahr 1975 im Überblick

Verkehrsleistungen	Änderung in %	1974
Anzahl kommerzieller Flüge	+ 1,5	67 869
Angebote tkm	+11,6	1 757 829 827
Ausgelastete tkm	+ 7,3	939 408 211
davon Passagier-tkm	+ 8,4	642 929 664
Fracht-tkm	+ 5,3	273 625 789
Post-tkm	- 0,7	22 852 758
Beförderte Etappenpassagiere	+ 5,2	5 372 710
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs		53,5%
Sitzplatzauslastung		56,1%

Erfolgsrechnung		1974 Fr.
Erträge	+ 2,8	1 950 043 748
Kosten ohne Abschreibungen	+ 4,6	1 730 138 748
Bruttoergebnis	-11,2	219 905 000
Ordentliche und ausser- ordentliche Abschreibungen	- 4,0	177 000 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	-41,0	42 905 000
Dividende pro Aktie	-33,3	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,

Die Swissair sah sich 1975 vor der Aufgabe, bei monatelang schwachem oder gar abnehmendem Verkehr, und unter empfindlichen Währungseinbussen auf den Erträgen, ein annehmbares Geschäftsergebnis zu erzielen. Das ist soweit gelungen, als wir über die ordentlichen Abschreibungen hinaus einen Gewinn erarbeiten konnten, der es erlaubt, der Generalversammlung die Ausschüttung einer Dividende von Fr. 20.- pro Aktie zu beantragen.

Es kam im Berichtsjahr besonders darauf an, auf sich verändernde Umstände ohne Verzug zu reagieren. Als im ersten Halbjahr 1975 die für uns wichtigen Fremdwährungen im Verhältnis zum Schweizer Franken noch tiefer abglitten und so die Erträge aus einem gesamthaft stagnierenden Verkehr weiter abwerteten, hat die Geschäftsleitung die bereits ergriffenen Massnahmen zur Kostensenkung ohne Zögern verschärft und zusätzliche Verkaufsanstrengungen angeordnet. Trotzdem mussten wir dem Jahresergebnis mit Sorge entgegensehen. Zur Jahresmitte war mit der Möglichkeit eines Verlustabschlusses zu rechnen.

Auf der Kostenseite musste der Kontrolle unserer Saläraufwendungen erste Aufmerksamkeit gelten. Wir verzichteten grundsätzlich auf Neuanstellungen. Sparaktionen in allen Sparten des Sachaufwands, unter Einschluss der Investitionen, bildeten die wichtige Ergänzung. Wie sehr uns dabei insgesamt Erfolg beschieden war, zeigt zum Beispiel die Tatsache, dass wir unsere Gesteungskosten pro offerierten Tonnenkilometer von Fr. -.86 auf Fr. -.83 senken konnten.

Von den Sparmassnahmen blieben

selbstverständlich zwei Bereiche ausgeschlossen: Flugsicherheit und Kundendienst. Es musste uns darum gehen, in dieser Zeit verschärfter Konkurrenz die Qualität unserer Dienstleistung eher noch zu verbessern.

Unsere Verkaufsorganisation war mit grösstem Einsatz am Werk, um der Swissair neue Kunden zu gewinnen. Angesichts der stagnierenden Nachfrage im Europa- und Nordatlantikverkehr haben wir unser Angebot in den anderen, noch aufnahmefähigen Verkehrsgebieten kräftig ausgebaut und damit die Verteilung der Chancen und Risiken verbessert.

Die Wirkung unserer Anstrengungen wurde in der zweiten Jahreshälfte deutlich sichtbar. Glücklicherweise belebte sich zur gleichen Zeit auch die Nachfrage. Besonders markante Verkehrszunahmen stellten sich im Mittleren und Fernen Osten sowie in Afrika ein. Die Erträge begannen wieder stärker zu steigen als die unter strenger Kontrolle gehaltenen Kosten. Ab September, und damit früher als noch im Sommer erwartet, lagen wir wieder in der Gewinnzone.

Die zweite Jahreshälfte ist also für die Swissair deutlich günstiger verlaufen als die erste. Trotzdem ist es klar, dass damit die Phase der gesteigerten Schwierigkeiten noch nicht überwunden ist und wir auf recht weite Sicht hinaus nur mit einem gedämpften Wachstum rechnen können. 1974 betrug der Zuwachs im Weltluftverkehr 6 Prozent, bei der Swissair 8 Prozent; 1975 stieg die Nachfrage im Weltluftverkehr noch um 2 Prozent, jene nach unseren Diensten noch um 7 Prozent. Da die Zunahme unseres Angebotes 12 Prozent betrug, verschlechterte sich

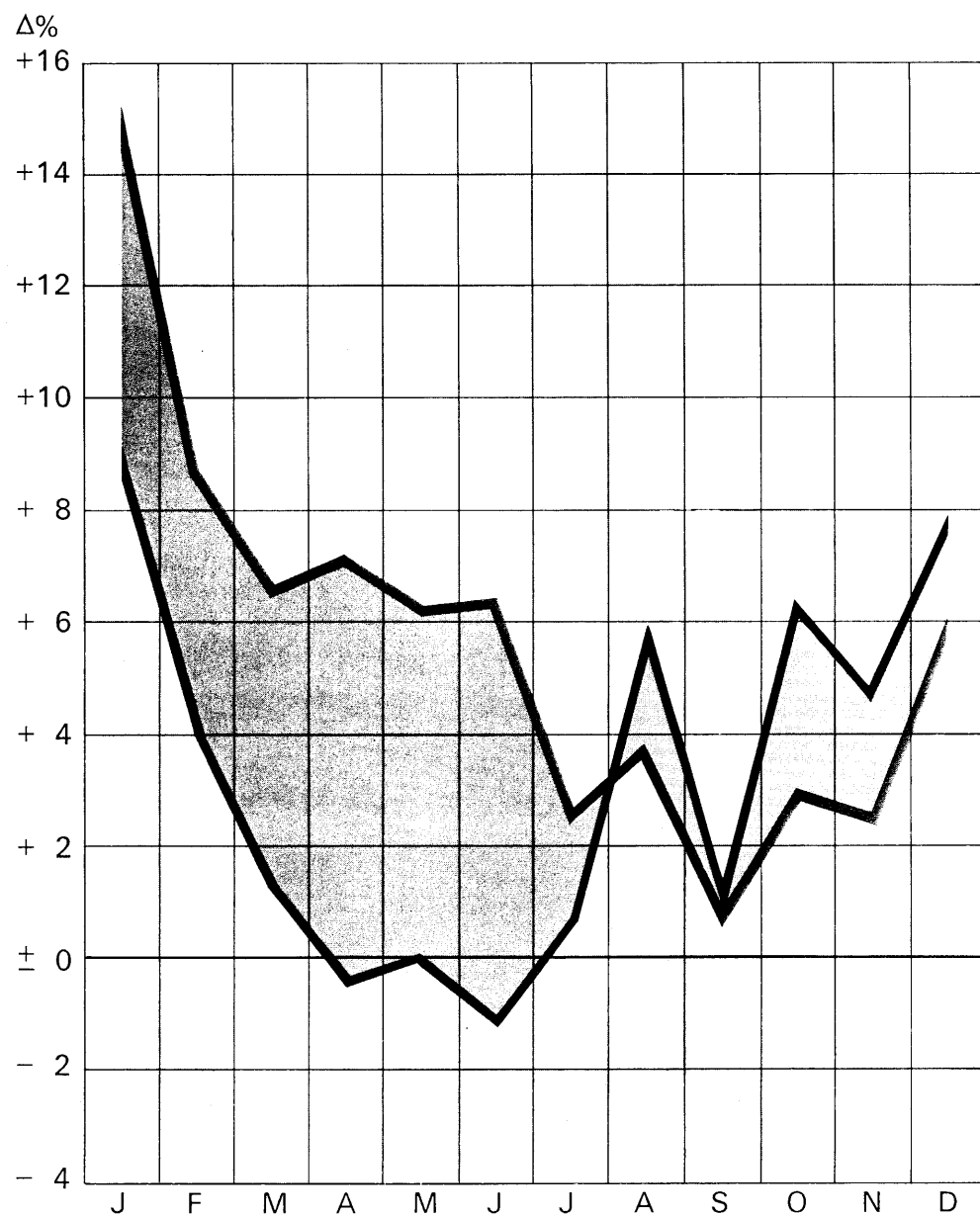
die Auslastung unserer Flugzeuge gegenüber 1974 von 53,5 Prozent auf 51,9 Prozent. Der Rückgang in der Auslastung ist ein deutliches Zeichen, dass die Gangart gemässigt bleiben muss. Die neuen Linien nach Toronto, Dhahran/ Abu Dhabi, Peking/Shanghai und Salzburg haben sich den Erwartungen gemäss eingeführt. Sie alle bilden wertvolle Ergänzungen unseres Linienprogramms.

Unsere Flottenpolitik muss sich an langfristigen Überlegungen orientieren. Flugzeuge werden Jahre zuvor auf einen Zeitpunkt bestellt, dessen Wirtschaftsklima man nicht zuverlässig kennt; das Ermessen des freien Unternehmerentscheides ist daher weit gespannt. Für die Kapazität der im Berichtsjahr neu eingetroffenen fünf DC-9- und drei DC-10-Flugzeuge fanden wir zunächst nicht volle Verwendung. Das Bild verbesserte sich jedoch im Lauf des Jahres durch zusätzliche Linien- und Sonder-einsätze so, dass schliesslich die zunächst beabsichtigte Vermietung einzelner Flugzeuge wieder ausser Betracht fallen konnte. Der Verwaltungsrat hat indessen die Geschäftsleitung ermächtigt, zwei DC-8 zu verkaufen, was denn auch kürzlich geschehen ist. In der Hochkonjunktur haben wir unsere Flotte in raschem Tempo kontinuierlich aufgebaut. Wir wollen sie auch in Zukunft auf modernstem Stande halten, doch kommt zunächst einer verbesserten Auslastung der vorhandenen Transportkapazität die Priorität zu. Der Entscheid über die Beschaffung eines Europa-Grossraumflugzeuges muss deshalb einstweilen aufgeschoben bleiben.

Die hohe Bewertung des Schweizer Frankens und die besondere Schwäche einzelner ausländischer Währungen haben unser Jahresergebnis 1975 mehr geschmälert

**Veränderung von Kosten
und Erträgen gegenüber 1974**

■ Kosten
■ Erträge



als die blosse Wirtschaftsrezession in den Industrieländern. Aus dem Transfer unserer im Ausland erzielten Einnahmenüberschüsse erwachsen uns sehr hohe Einbussen. Zudem bewirkte das Währungsgefälle, dass unsere Schweizer Kundschaft sich in immer grösserem Masse ihre Flugscheine im Lira- und Sterling-Gebiet besorgte, sei es direkt, sei es durch Vermittlung schweizerischer Reisebüros. Die Swissair konnte hier nicht abseits stehen und bot schliesslich die gleichen Dienste an. Mit dem Ziel der Elimination dieser Preisdifferenzen wurden im Lauf des Berichtsjahres die Schweizer Franken-Tarife viermal gesenkt. Sie schmolzen soweit zusammen, dass wir es wagen konnten, auf 1. Dezember 1975 unsere eigene Vermittlung von in Fremdwährungen bezahlten Flugscheinen in der Schweiz vorderhand einzustellen. Gemessen an unseren Kosten, die überwiegend in Schweizer Franken anfallen, sind heute die Tarife in der Schweiz zu niedrig.

Das Jahr 1975 hat uns schwierige Prüfungen gebracht. Wir konnten sie bestehen, weil unsere Kunden in der Schweiz und im Ausland der Swissair die Treue gehalten haben. Dafür sind wir ihnen dankbar. Um dem Ruf des Unternehmens gerecht zu werden, hatten unsere Mitarbeiter härtere Anforderungen als in früheren Jahren zu erfüllen. Sie haben das bereitwillig getan, und der Verwaltungsrat dankt ihnen für ihren wesentlichen Beitrag zum guten Gelingen. Unsere Arbeitsplätze und die wirtschaftliche Substanz sind damit im Berichtsjahr erhalten geblieben, und wir konnten uns zuversichtlich und von einer gesunden Basis aus den Zielen des Jahres 1976 zuwenden.

Zum Geschäftsjahr 1975 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 30. April 1976 die folgenden Anträge:

1. der vorliegende Jahresbericht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1975 seien zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung sei für die Geschäftsführung im Jahre 1975 Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn 1975 von Fr. 25 330 000 seien 3 000 000 dem statutarischen Reservefonds zuzuweisen. Vom verbleibenden Gewinn von 22 330 000 zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1975 4 952 905 insgesamt somit von 27 282 905 seien
 - a) auf die 1 128 034 Namen- und Inhaberaktien eine Dividende von brutto 20 Franken pro Aktie zu entrichten, zahlbar vom 3. Mai 1976 an gegen Coupon Nr. 36 mit netto 13 Franken pro Aktie (nach Abzug von 35% Verrechnungssteuer); 22 560 680
 - b) der Saldo von 4 722 225 auf neue Rechnung vorzutragen.

Zürich, den 18. März 1976
Im Auftrag des Verwaltungsrates

Der Präsident

(J.F. Gugelmann)

Der Direktionspräsident

(A. Baltensweiler)



Bemerkungen zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

Allgemeines

Während uns im Jahre 1974 vorab die Erdölkrise mit der Treibstoffknappheit und mit der Verteuerung des Flugpetrols schwer zu schaffen gemacht hatte, war es 1975 in erster Linie die für uns weiter verschlechterte Währungssituation, die das Ergebnis erheblich geschmälert hat.

Die untenstehende Grafik zeigt, dass unseren Einnahmen im Ausland insgesamt deutlich weniger Ausgaben im Ausland gegenüberstehen. Auf dem Fremdwährungsüberschuss mussten wir nun bei der Umrechnung in Schweizer Franken Einbussen in der Grössenordnung von 50 Millionen Franken in Kauf nehmen, da der durchschnittliche Transferkurs gegenüber 1974 um etwa 12 Prozent gesunken ist. Dabei ist zu erwähnen, dass sich die meisten Wechselkurse schon seit 1971 ständig verschlechtert und uns zunehmende Einbussen gebracht hatten. Eine gewisse Korrektur stellt sich von der Investitionsseite her ein, da vor allem die Flugzeuge in Dollars bezahlt werden. Deshalb werden

die künftigen jährlichen Abschreibungen etwas niedriger sein. Für 1975 ergab sich aber eine kaum ins Gewicht fallende Entlastung.

Im Berichtsjahr fielen unsere Ertragsüberschüsse in fremden Währungen besonders hoch aus, weil sich der Verkauf von Flugscheinen aus der Schweiz nach Ländern (hauptsächlich Italien und Grossbritannien) verlagerte, wo sie günstiger erhältlich waren und zum Teil immer noch sind. Diese Preisunterschiede sind wiederum eine Folge der Währungssituation. Die Flugpreise im internationalen Linienverkehr werden an den Tarifkonferenzen der IATA in englischen Pfund Sterling oder in amerikanischen Dollars vereinbart. Sie werden dann anhand bestimmter Wechselkurse in die Währungen der einzelnen Länder umgerechnet und so von den Behörden jedes Landes genehmigt. Zur Zeit der festen Währungsparitäten entsprachen die in der IATA verwendeten Wechselkurse ungefähr den Bankkursen. Seit dem Übergang der Währungen zum Floating sind die Bankkurse in ständiger Bewegung. Weder die

Basistarife der IATA in Pfund und Dollar noch die Umrechnungskurse der IATA für andere Währungen können aber diesen täglichen Schwankungen der Bankkurse folgen; sie müssen weiterhin jeweils für einige Zeit fixiert bleiben. Vergleicht man nun diese festen Flugpreise in verschiedenen Währungen mit den Bankkursen dieser Währungen, so ergeben sich die erwähnten Flugpreisunterschiede von Land zu Land.

In der IATA wird ein neues Tarifberechnungssystem geprüft. Ob es die Preisunterschiede zwischen den Landeswährungen beseitigen kann und wann es eingeführt wird, steht noch offen. Inzwischen hat man sich damit beholfen, zur Verringerung der Preisunterschiede bei der Berechnung der Flugpreise in den einzelnen Landeswährungen Korrekturfaktoren einzuführen. In Ländern mit schwacher Währung, einschliesslich Grossbritannien und den USA, wurden die Flugpreise mit Zuschlägen bedacht, während in Ländern mit starker Währung, wie in der Schweiz, die Flugpreise Abschläge erfuhren. Im Jahre 1975 zwang uns die

Höherbewertung des Schweizer Frankens dazu, die Flugpreise in der Schweiz viermal durch solche Währungsrabatte zu senken, für gewisse Gebiete insgesamt um 30 Prozent.

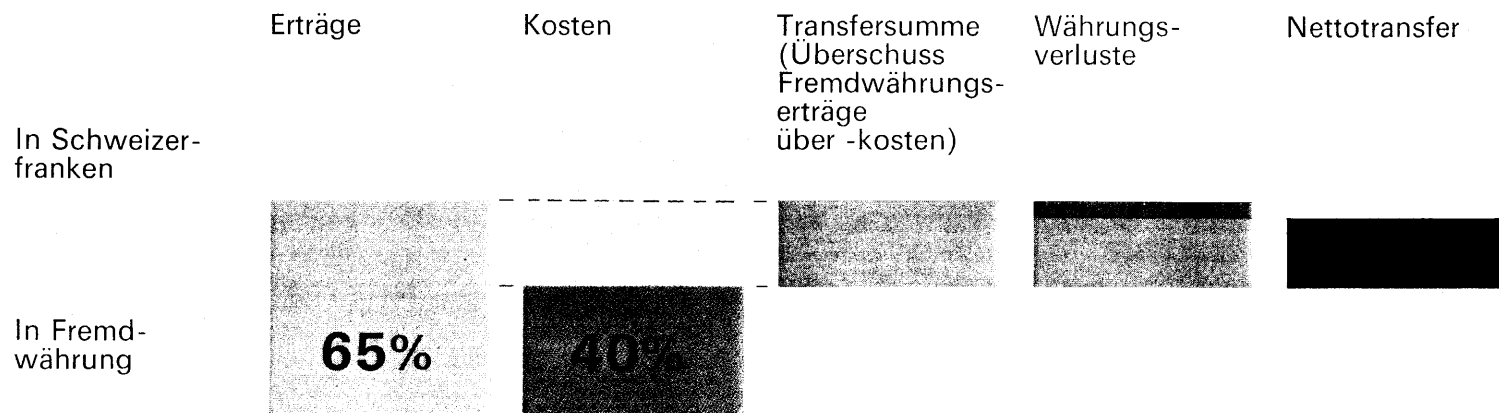
Für die Swissair entstand aus den Währungsrabatten in der Schweiz ein Einnahmeausfall von rund 35 Millionen Franken, dem natürlich auf ihren Ausgaben in der Schweiz keine Entlastung gegenüberstand. Zusammen mit der Transfereinbussen von 50 Millionen Franken ergab sich damit eine währungsbedingte Ergebnisverschlechterung um 85 Millionen Franken.

Die Verkehrsabschwächung sowie verkehrsrechtlich bedingte Abstriche am Produktionsprogramm verschärften diese Situation, der wir mit einer Reihe von Massnahmen zur Ergebnisverbesserung begegneten. Bei aller schon immer vorhandenen Ausgabendisziplin hatte sich in den vergangenen Jahren der Hochkonjunktur auch bei der Swissair ein Standard etabliert, der nun doch eine durchaus verantwortbare Schrumpfung zuliess. Das bedeutete eine starke Konzentration unserer Anstrengungen und Mittel auf alle direkt mit unserer Dienstleistung zusammenhängenden Bedürfnisse. Dass die Lösung nicht einfach im Aufschub dringlicher Erfordernisse oder gar im Rückgriff auf die finanzielle Substanz bestehen konnte, versteht sich von selbst.

Die grössten Ersparnisse gelangen bei den Personalkosten, wobei sich hier unser Betrieb gerade in dem Zeitpunkt einschränken musste, als der Terminal B in Zürich-Kloten eröffnet wurde.



Währungsbilanz und Währungsverluste



Daneben summierten sich zahllose an sich kleinere Verzichte im ganzen Betrieb doch schliesslich zu Millionenbeträgen. Die konsequente Straffung der Flugzeugeinsätze, tieferer Flugpetrolverbrauch und rationellere Methoden der Pilotenschulung bildeten eine weitere Ersparnisgruppe. Sodann fielen unsere Finanzierungskosten tiefer aus, und wir führten mehr EDV-Arbeiten selber aus als vorgesehen. Schliesslich verzichteten wir auf einige Werbetätigkeiten. Auf diesem Wege ergaben sich allein kostenseitig Einsparungen von mindestens 50 Millionen Franken. Ohne diesen Beitrag aus allen Teilen des Unternehmens wäre ein negatives Jahresergebnis offensichtlich nicht zu verhindern gewesen.

Finanzierung und Investierung im Jahre 1975

Reingewinn, Abschreibungen sowie Rückstellungen und Bewertungskorrekturen blieben alle unter den Werten des Vorjahres, insgesamt um 29 Millionen Franken. Die Selbstfinanzierung erreichte immerhin noch 209 Millionen Franken.

Damit konnte mehr als die Hälfte der Investitionssumme von 373 Millionen Franken aus eigenen Mitteln gedeckt werden. Da uns aus der Fremdfinanzierung ebenfalls erhebliche Beträge zuzugingen, nahmen unsere liquiden Mittel trotz den Investitionen um rund 10 Millionen Franken zu.

Dass die Vermehrung des Anlagevermögens den bisher höchsten Jahresstand erreichte, ist vorab den Ablieferungen früher bestellter Flugzeuge zuzuschreiben. Die Erneuerung der Flotte und der entsprechende Aufbau der Infrastruktur konnten 1975 weitgehend abgeschlossen werden. Die für die

Herkunft der Mittel	Mio Fr.	Mio Fr.
Selbstfinanzierung:		
Reingewinn des Berichtsjahres	25,3	
Abschreibungen	170,0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen	14,0	209,3
Fremdfinanzierung:		
US-Dollar-Kredite für Flugzeugbeschaffung	129,1	
Zunahme der übrigen Passiven inkl. Kreditoren	66,2	195,3
Andere Mittelzugänge:		
Verkauf von Anlagen und Materiallagerabbau	12,5	
Anrechnung von Vorauszahlungen	25,4	37,9
Gesamtzugang an Mitteln		442,5
Verwendung der Mittel		
Vermehrung Anlagevermögen:		
Immobilien	9,2	
Flugzeugpark	323,6	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	38,1	
Übriges Anlagevermögen	2,2	373,1
Vermehrung Umlaufvermögen:		
Debitoren und transitorische Aktiven	23,1	
Wertschriften, kurzfristige Geldanlagen und flüssige Mittel, netto	10,6	
Übriges Umlaufvermögen	1,9	35,6
Dividendenausschüttung pro 1974 (Vorjahr)		33,8
Total Verwendung der Mittel		442,5

nächsten Jahre geplanten Investitionen liegen wesentlich unter dem bisherigen Niveau. Somit dürfte die gute Liquiditätslage der Swissair erhalten bleiben, und die Verfügbarkeit von Mitteln wird auch in näherer Zukunft der Unternehmenspolitik keine Fesseln anlegen.

Bilanz

Die Bilanzsumme stieg gegenüber 1974 vor allem infolge der in den Vorjahren eingeleiteten weiteren Flottenmodernisierung um 199 Millionen Franken oder 9,6 Prozent auf 2,3 Milliarden Franken.

Aktiven

Im Anlagevermögen ist der Buchwert der Immobilien wegen der vorgenommenen Abschreibungen insgesamt gesunken; ihr Anschaffungswert ist aber vorab wegen unseres Investitionsanteils im Terminal B in Zürich-Kloten um 16 Millionen Franken gestiegen.

Die Ergänzung unseres Flugzeugparks um drei DC-10-30 und um fünf DC-9-51 liess den Flottenanschaffungswert um 325 Millionen Franken zunehmen. Dagegen stiegen die Buchwerte wegen der Abschreibungen und wegen des Ausscheidens der Coronado-Flotte lediglich um 192 auf 700 Millionen Franken. Trotz dieser bedeutsamen Erneuerung der Flotte und der damit erreichten Senkung ihres Durchschnittsalters beträgt ihr Buchwert auf Jahresende nur knapp 42 Prozent der Anschaffungskosten.

Wichtigste neue Investitionen bei den Betriebseinrichtungen und Fahrzeugen waren die in der Position «Übrige Einrichtungen» ausgewiesene Gepäcksortieranlage im neuen Terminal B des Flughafens Zürich-Kloten und ein DC-9-51-Flugsimulator.

Die Vorauszahlungen schwanden mit der Ablieferung der erwähnten acht Flugzeuge um 25 auf 42 Millionen Franken.

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 34 Millionen auf 1,1 Milliarden Franken, wobei vor allem die Debitoren sowie die Bankguthaben mit einer Zunahme von je rund 20 Millionen Franken ins Gewicht fielen.

Passiven

Das Aktienkapital blieb 1975 unverändert. Die Zunahme des Eigenkapitals um 6 Millionen Franken ergab sich durch die Aufnung der statutarischen Reserven aus dem letztjährigen Reingewinn.

Beim Fremdkapital haben unter den langfristigen Schulden die US-Dollar-Kredite für Flugzeugbeschaffung um 129 auf 342 Millionen Franken zugenommen.

Die kurzfristigen Schulden stiegen um 35 Millionen Franken, da vor allem die Abrechnungsrückstände mit fremden Gesellschaften sowie die Kommissionsverpflichtungen weiter wuchsen.

Die Verbindlichkeiten aus noch nicht eingelösten Transportdokumenten zeigen eine Erhöhung um 35 Millionen Franken oder um 15 Prozent. Diese im Vergleich zur Ertragssteigerung überdurchschnittliche Zunahme ist hauptsächlich auf die deutliche Steigerung der Verkäufe im vierten Quartal 1975 zurückzuführen.

Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1975

Namenaktien	75%
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden, Kantonalbanken)	23,6%
Industrie und Handel	11,3%
Banken und Versicherungsgesellschaften	4,5%
Andere Privataktionäre (19 778 Aktionäre)	35,6%

Inhaberaktien

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% 342 Mio Fr. rückzahlbar 1976-1985. Anteil 1976: 10,5 Mio Fr.

Übrige langfristige Schulden

3,5 Mio Fr.	fällig 1980
-------------	-------------

nächsten Jahre geplanten Investitionen liegen wesentlich unter dem bisherigen Niveau. Somit dürfte die gute Liquiditätslage der Swissair erhalten bleiben, und die Verfügbarkeit von Mitteln wird auch in näherer Zukunft der Unternehmenspolitik keine Fesseln anlegen.

Bilanz

Die Bilanzsumme stieg gegenüber 1974 vor allem infolge der in den Vorjahren eingeleiteten weiteren Flottenmodernisierung um 199 Millionen Franken oder 9,6 Prozent auf 2,3 Milliarden Franken.

Aktiven

Im Anlagevermögen ist der Buchwert der Immobilien wegen der vorgenommenen Abschreibungen insgesamt gesunken; ihr Anschaffungswert ist aber vorab wegen unseres Investitionsanteils im Terminal B in Zürich-Kloten um 16 Millionen Franken gestiegen.

Die Ergänzung unseres Flugzeugparks um drei DC-10-30 und um fünf DC-9-51 liess den Flottenanschaffungswert um 325 Millionen Franken zunehmen. Dagegen stiegen die Buchwerte wegen der Abschreibungen und wegen des Ausscheidens der Coronado-Flotte lediglich um 192 auf 700 Millionen Franken. Trotz dieser bedeutsamen Erneuerung der Flotte und der damit erreichten Senkung ihres Durchschnittsalters beträgt ihr Buchwert auf Jahresende nur knapp 42 Prozent der Anschaffungskosten.

Wichtigste neue Investitionen bei den Betriebseinrichtungen und Fahrzeugen waren die in der Position «Übrige Einrichtungen» ausgewiesene Gepäcksortieranlage im neuen Terminal B des Flughafens Zürich-Kloten und ein DC-9-51-Flugsimulator.

Die Vorauszahlungen schwanden mit der Ablieferung der erwähnten acht Flugzeuge um 25 auf 42 Millionen Franken.

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 34 Millionen auf 1,1 Milliarden Franken, wobei vor allem die Debitoren sowie die Bankguthaben mit einer Zunahme von je rund 20 Millionen Franken ins Gewicht fielen.

Passiven

Das Aktienkapital blieb 1975 unverändert. Die Zunahme des Eigenkapitals um 6 Millionen Franken ergab sich durch die Äufnung der statutarischen Reserven aus dem letztjährigen Reingewinn.

Beim Fremdkapital haben unter den langfristigen Schulden die US-Dollar-Kredite für Flugzeugbeschaffung um 129 auf 342 Millionen Franken zugenommen.

Die kurzfristigen Schulden stiegen um 35 Millionen Franken, da vor allem die Abrechnungsrückstände mit fremden Gesellschaften sowie die Kommissionsverpflichtungen weiter wuchsen.

Die Verbindlichkeiten aus noch nicht eingelösten Transportdokumenten zeigen eine Erhöhung um 35 Millionen Franken oder um 15 Prozent. Diese im Vergleich zur Ertragssteigerung überdurchschnittliche Zunahme ist hauptsächlich auf die deutliche Steigerung der Verkäufe im vierten Quartal 1975 zurückzuführen.

Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1975

Namenaktien	75%
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden, Kantonalbanken)	23,6%
Industrie und Handel	11,3%
Banken und Versicherungsgesellschaften	4,5%
Andere Privataktionäre (19 778 Aktionäre)	35,6%

Inhaberaktien

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% 342 Mio Fr. rückzahlbar 1976-1985. Anteil 1976: 10,5 Mio Fr.

Übrige langfristige Schulden

3,5 Mio Fr. fällig 1980

Gewinn- und Verlustrechnung

Ertrag

Die Gesamterträge stiegen um 54 Millionen Franken, das heisst um 2,8 Prozent, und überschritten damit erstmals die 2-Milliarden-Marke.

Verkehrserträge

Die Streckenerträge nahmen nur um 27 Millionen Franken oder 1,7 Prozent zu. Diese im Vergleich zur Verkehrsentwicklung (+ 5,9 Prozent) erheblich niedrigere Zuwachsrate ist hauptsächlich auf die Währungs- und Tarifverhältnisse zurückzuführen.

Die verschiedenen Transportkategorien haben sich unterschiedlich entwickelt. Die Erträge aus Passagen konnten um knapp 2 Prozent gesteigert werden, die Frachterträge indessen nur um 1 Prozent, während die Einnahmen aus der Luftpostbeförderung sogar leicht zurückgingen.

Nutzwelle

Der notwendige Auslastungsgrad der Flugzeuge, das heisst der Punkt, wo der Verkehrsertrag die Flugbetriebskosten gerade deckt, erhöhte sich trotz günstigerem Verlauf der Einheitskosten von 52,3 auf 52,5 Prozent. Demgegenüber

sank der effektiv erzielte Auslastungsgrad auf 51,9 Prozent, so dass der Flugbetrieb erstmals seit 1961 einen Verlust ergab. Die untenstehende Tabelle zeigt, wie sich Streckenerträge und Verkehr in den einzelnen Gebieten entwickelten. Kommentare dazu sind in den Kapiteln «Unsere Dienstleistung» und «Der Verkehr» enthalten.

Die Erträge aus Charter- und Sonderflügen haben sich verdoppelt, nämlich von 11 Millionen auf 22 Millionen Franken.

Die Verkaufsabwanderung aus der Schweiz führte zu tieferen Provisionserträgen aus Flugscheinverkäufen für fremde Gesellschaften.

Erträge aus Nebenleistungen

Wie schon im Vorjahr konnten diese Erträge insgesamt um 28 Millionen Franken gehoben werden. Von den drei wichtigsten eng mit dem Flugbetrieb verbundenen Leistungen verzeichneten erneut die Technischen Dienste (+18 Prozent) den grössten Zuwachs. Hingegen litten die Umsätze der Bodenorganisationsdienste sowie der Verpflegungsbetriebe und der Taxfree Shops unter den geringeren Verkehrszunahmen.

Gebiete	Strecken- erträge 1975 in Mio Fr.	Veränderung gegenüber 1974 in Mio Fr.	in %	Verkehrs- veränderung in %
Europa	633,1	- 10,0	- 1,6	- 1,7
Nordatlantik	297,5	- 35,2	- 10,6	- 10,8
Südatlantik	64,2	+ 1,6	+ 2,5	+ 16,0
Mittlerer Osten	191,5	+ 26,5	+ 16,1	+ 25,0
Ferner Osten	195,7	+ 18,3	+ 10,3	+ 28,7
Afrika	175,7	+ 25,3	+ 16,8	+ 27,7
Ganzes Netz	1557,7	+ 26,5	+ 1,7	+ 5,9

Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge

Die gegenüber dem Vorjahr durchschnittlich um 4 Prozent niedrigeren Kapitalanlagen brachten, zusammen mit den rückläufigen Zinssätzen, eine Reduktion der Finanzerträge.

Unsere Beteiligungen trugen uns – wie schon im Vorjahr – rund 2 Millionen Franken ein. Während die Hotelbeteiligungen (mit einer Ausnahme) immer noch keine Dividenden abwarfen, wurde auf den übrigen Beteiligungen mehrheitlich eine angemessene Rendite erzielt.

Ferner sind in dieser Ertragsgruppe wiederum Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialverkäufen enthalten.

Aufwand

Gegenüber der Erhöhung unseres Transportangebotes um 11,6 Prozent haben die Kosten vor Abschreibungen um 79 Millionen Franken oder lediglich um 4,6 Prozent zugenommen.

Die Saläre und die übrigen Personalkosten stiegen hauptsächlich wegen der auf Anfang 1975 gewährten Teuerungszulage und wegen Realloohnerhöhungen um 48 Millionen oder um 8,6 Prozent, obwohl der Personalbestand am Jahresende dank dem grundsätzlichen Verzicht auf Neuanstellungen um 258 Angestellte unter der entsprechenden Vorjahreszahl lag. Infolge höherer Beiträge, vorab an staatliche Vorsorgeeinrichtungen, nahmen die Aufwendungen für Sozialversicherungen sogar um 13,5 Prozent zu. Damit machte die Gesamtsteigerung der Personalkosten 60 Millionen Franken oder 9,4 Prozent aus.

Bilanz per 31. Dezember 1975

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven (Vermögenswerte)	Anschaffungswert			Anschaffungswert Endbestand 31. 12. 1975 Fr.	Kumulative Abschreibungen bzw. Minderbewertung Fr.	Buchwert	
	Anfangsbestand 1. 1. 1975 Fr.	Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs Fr.	Abgang: Verkauf/ Lagerverminderung Fr.			31. 12. 1975 Fr.	31. 12. 1974 Fr.
Anlagevermögen							
Immobilien							
Grundstücke	34 071 000	80 000	7 000	34 144 000	—	34 144 000	34 071 000
Bauten und bauliche Einrichtungen (Versicherungswert exkl. Grundstücke 501,15 Mio Fr.)	403 495 305 (437 566 305)	16 103 081 (16 183 081)	7 634 061 (7 641 061)	411 964 325 (446 108 325)	129 725 948 (129 725 948)	282 238 377 (316 382 377)	289 704 131 (323 775 131)
Flugzeugpark							
Flugzeuge	1 308 430 000	313 200 000	155 850 000	1 465 780 000	818 994 000	646 786 000	452 939 800
Reservetriebwerke	47 805 611	6 840 000	7 096 831	47 548 780	36 337 872	11 210 908	5 717 709
Flugzeugwechselteile und Halbfabrikate (Versicherungswert 1 584,53 Mio Fr.)	175 397 893 (1 531 633 504)	7 434 812 (327 474 812)	11 101 785 (174 048 616)	171 730 920 (1 685 059 700)	124 581 921 (979 913 793)	47 148 999 (705 145 907)	54 672 357 (513 329 866)
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge							
Datenverarbeitungsanlagen	123 120 744	9 728 434	15 662 845	117 186 333	60 493 755	56 692 578	59 812 378
Fahrzeuge	43 653 051	6 649 189	2 247 766	48 054 474	33 188 268	14 866 206	15 151 434
Übrige Einrichtungen (Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 380,52 Mio Fr.)	111 648 202 (278 421 997)	21 661 967 (38 039 590)	995 650 (18 906 261)	132 314 519 (297 555 326)	90 548 807 (184 230 830)	41 765 712 (113 324 496)	32 149 081 (107 112 893)
Beteiligungen	47 387 946	2 264 581	483 032	49 169 495	9 795 455	39 374 040	39 116 039
Vorauszahlungen für Flugzeugpark und übrige Anlagen						42 159 400	67 563 233
Total Anlagevermögen						1 216 386 220	1 050 897 162
Umlaufvermögen							
Materialbestände (Versicherungswert 68,55 Mio Fr.)	61 320 243	2 647 306	2 721 780	61 245 769	48 424 506	12 821 263	12 612 916
Bankkonto Wandelanleihe						27 318 200	27 318 200
Debitoren und transitorische Aktiven						465 830 370	442 723 019
Wertschriften	80 634 732	69 644 449	66 859 751	83 419 430	518 702	82 900 728	80 152 406
Kurzfristige Geldanlagen						404 075 087	416 726 500
Flüssige Mittel							
Bankguthaben und Gelder unterwegs						74 372 114	54 474 566
Kassen und Postcheck						4 164 965 (78 537 079)	3 562 654 (58 037 220)
Total Umlaufvermögen						1 071 482 727	1 037 570 261
Bilanzsumme						2 287 868 947	2 088 467 423

Passiven (Kapitalquellen)	Buchwert 31. 12. 1975 Fr.	Buchwert 31. 12. 1974 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	90 000 000	84 000 000
Spezielle	58 000 000 (148 000 000)	58 000 000 (142 000 000)
Total Eigenkapital (ohne Unternehmungsgewinn)	570 130 100	564 130 100
Fremdkapital		
Langfristige Schulden		
Obligationen- und Wandelanleihen	488 052 000	488 052 000
Bankdarlehen	100 000 000	100 000 000
US- $\text{\$}$ -Kredite für Flugzeugbeschaffung	342 012 559	212 884 175
Übrige langfristige Schulden	3 500 000 (933 564 559)	3 665 000 (804 601 175)
Kurzfristige Schulden		
Dividenden und Obligationen-Zinsen	5 423 279	4 306 062
Kreditoren und transitorische Passiven	350 212 189	323 129 076
Personaldepositenkasse	48 696 391 (404 331 859)	41 929 276 (369 364 414)
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	259 467 758	225 037 841
Total Fremdkapital	1 597 364 176	1 399 003 430
Rückstellungen und Wertberichtigungen	90 091 766	77 539 968
Unternehmungsgewinn		
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	4 952 905	4 888 925
Reingewinn des Jahres	25 330 000	42 905 000
Total Unternehmungsgewinn	30 282 905	47 793 925
Bilanzsumme	2 287 868 947	2 088 467 423
Eventualverpflichtungen	60 599 231	65 915 589

**Gewinn- und Verlustrechnung
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1975**

Aufwand

	Fr.	1975 Fr.	1974 Fr.
Personalkosten			
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige Personalkosten	593 351 212		
Sozialversicherungen	110 040 577	703 391 789	643 109 974
Treibstoffkosten		277 478 917	279 166 085
Techn. Material- und Überholungskosten		98 525 613	103 327 188
Bodenorganisations-Fremdkosten			
Flughafengebühren	86 290 916		
Flugsicherungskosten	13 851 726		
Abfertigungsfremdkosten	54 549 459	154 692 101	148 756 560
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		36 721 446	21 809 066
Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops		111 954 293	108 438 333
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten		16 876 471	16 651 203
Kosten für Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen		18 836 565	19 491 439
Liegenschafts- und Energiekosten		58 765 064	51 526 212
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
Finanzkosten	58 807 742		
Direkte Steuern	14 584 424		
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	62 182 417	135 574 583	148 397 919
Fernmeldekosten		19 641 194	20 557 237
Werbe- und diverse Verkaufskosten		37 129 932	36 774 777
Provisionskosten		139 537 053	132 132 755
Total Kosten vor Abschreibungen		1 809 125 021	1 730 138 748
Bruttoergebnis		195 330 000	219 905 000
Abschreibungen			
auf Flugzeugpark und Ersatzteilen	121 606 000		
auf übrigen Anlagen	48 394 000	170 000 000	177 000 000
Total Abschreibungen		(170 000 000)	(177 000 000)
Reingewinn des Jahres		25 330 000	42 905 000
Total		2 004 455 021	1 950 043 748

Ertrag

	Fr.	1975 Fr.	1974 Fr.
Verkehrserträge			
Streckenerträge			
Passagen	1 293 332 795		
Fracht	221 570 091		
Post	42 884 893	1 557 787 779	1 531 207 183
Erträge aus Charter- und Sonderflügen		22 282 992	11 004 503
Provisions- und übrige Verkehrserträge		43 000 042	45 949 871
Erträge aus Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial		9 916 498	12 574 376
Erträge aus Nebenleistungen			
Bodenorganisationsdienste	76 218 637		
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	99 203 625		
Technische Dienste	101 830 439		
Übrige Nebenleistungen	20 840 653	298 093 354	270 254 421
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge		73 374 356	79 053 394
Total Erträge		2 004 455 021	1 950 043 748

Der Anteil der Personalkosten an den Gesamtkosten bezifferte sich auf 38,9 Prozent (Vorjahr 37,2 Prozent).

Da die Lieferverträge für Treibstoff vorwiegend auf Dollarbasis abgeschlossen sind, sanken diese Kosten mit der Währungsentwicklung leicht unter den Vorjahreswert.

Die Kosten für technisches Material und für Überholungen (worin auch die Leistungen der KSSU-Partner für unsere Flotte sowie die Materialaufwendungen für Dritte enthalten sind) fielen insgesamt um 5 Millionen Franken oder 4,6 Prozent niedriger aus als vor Jahresfrist. Dabei konnten einerseits mit dem Ausscheiden der unterhaltsintensiven Coronado-Flotte die eigenen Materialaufwendungen wesentlich gesenkt werden; andererseits führten die umfangreicheren Unterhaltsarbeiten für Dritte zu höheren Kosten, denen aber entsprechend höhere Nebenleistungserträge gegenüberstehen.

Innerhalb der Gruppe Bodenorganisations-Fremdkosten nahmen die Flugsicherungskosten vor allem wegen der massiv erhöhten staatlichen Gebühren erneut um über 20 Prozent zu.

Die Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial verzeichneten ebenfalls eine überdurchschnittliche Steigerung. Diese Mehrkosten sind hauptsächlich den bis zum Eintreffen der DC-9-51 von SAS mietweise übernommenen DC-9-41 zuzuschreiben.

Ein deutlicher Anstieg, nämlich um 14 Prozent, ist auch bei den Liegenschaftskosten zu verzeichnen. Er hat seinen Grund vorab in Mehraufwendungen für den neuen

Terminal B in Kloten sowie in höheren Energiekosten.

Im Jahre 1975 wurden die IATA-Abmachungen, welche Verkaufskommissionen und Promotionshilfen an Reisebüros regelten, im Ringen um Marktanteile gekündigt, worauf eine unkontrollierte Eskalation der Zahlungen an Agenten einsetzte. Diese Erhöhung der Provisionssätze für Flugscheinverkäufe Dritter um annähernd 10 Prozent hatte im Vergleich zur Entwicklung der Verkehrserträge einen überproportionalen Anstieg der Provisionskosten zur Folge.

Bruttoergebnis

Da die Gesamtkosten trotz den Sparmassnahmen mit 4,6 Prozent stärker zunahm als die Erträge (+ 2,8 Prozent), verminderte sich das Bruttoergebnis gegenüber dem Vorjahr um knapp 25 Millionen auf 195 Millionen Franken.

Abschreibungen

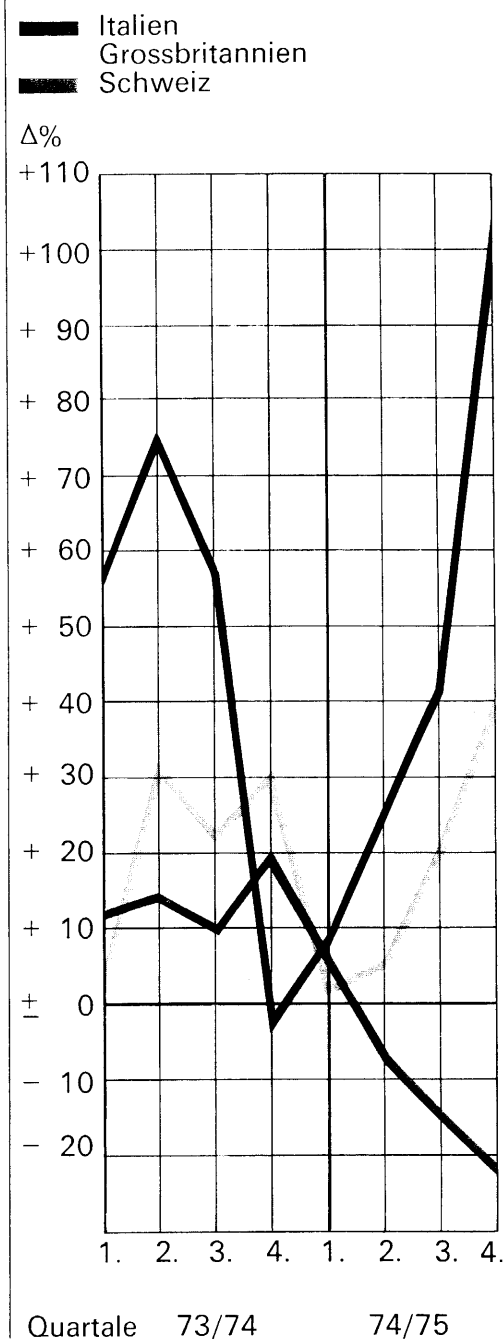
Die Abschreibungen stiegen infolge des Zuwachses der DC-10 sowie der DC-9-Flotte von 150 auf 170 Millionen Franken. Im Gegensatz zu den Vorjahren konnten 1975 keine zusätzlichen Beträge zur rascheren Amortisation unserer Produktionsmittel erarbeitet werden, weshalb die Gesamtabschreibungen um 7 Millionen Franken niedriger ausfielen als 1974.

Reingewinn

Nach Vornahme der Abschreibungen bleibt ein Reingewinn von 25 Millionen Franken.

Abgeflogene Flugscheine, verkauft in Italien, Grossbritannien und der Schweiz

Veränderung 1973/74, 1974/75



Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1975 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellen fest, dass

- die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen,
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

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

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

Zürich, den 19. März 1976

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Fehlmann

Rau



Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1975 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellen fest, dass

- die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen, die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

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

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

Zürich, den 19. März 1976

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Fehlmann

Rau



Vergleich der Ergebnisse der letzten 10 Jahre

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Verkehrsleistungen										
Flugstunden	84 458	88 911	96 006	104 758	114 380	115 666	115 583	120 095	119 950	
Angebote tkm	in Mio 590,3	651,0	797,7	969,7	1 149,1	1 360,1	1 485,2	1 651,6	1 757,8	
Ausgelastete tkm	in Mio 326,9	358,2	416,3	523,0	586,7	668,7	739,1	868,5	939,4	
Ausgelastete Passagier-tkm	in Mio 246,2	276,1	298,5	346,0	398,6	467,4	520,3	608,2	642,9	
Ausgelastete Fracht-tkm	in Mio 68,3	68,6	102,4	159,8	169,6	182,2	198,5	238,0	273,6	
Ausgelastete Post-tkm	in Mio 12,4	13,5	15,4	17,2	18,5	19,1	20,3	22,3	22,9	
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	55,4%	55,0%	52,2%	54,0%	51,1%	49,2%	49,8%	52,7%	53,5%	
Nutzwelle*	49,2%	51,8%	49,9%	49,4%	49,3%	47,6%	47,7%	51,5%	52,3%	
Flugbetriebskosten je offeriertem tkm	in Fr. -88	-91	-85	-81	-80	-79	-77	-75	-86	
Sitzplatzbelegung	55,8%	56,7%	53,1%	53,0%	53,3%	52,1%	52,9%	56,5%	56,1%	
Personalbestand										
Ende Jahr ohne Lehrlinge										
Teilzeitbeschäftigte als Halbe mitgezählt	9 107	10 044	10 855	11 731	12 887	13 192	13 224	13 612	14 046	
Erträge und Kosten in Mio Fr.										
Verkehrserträge	605,1	653,5	730,5	883,8	981,5	1 137,6	1 229,8	1 305,4	1 588,1	
Diverse Erträge	94,9	117,3	151,7	183,1	245,5	264,8	263,5	303,9	361,9	
Gesamterträge	700,0	770,8	882,2	1 066,9	1 227,0	1 402,4	1 493,3	1 609,3	1 950,0	
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)	566,4	651,3	745,1	874,4	1 037,7	1 208,3	1 287,3	1 427,1	1 730,1	
Bruttoergebnis	133,6	119,5	137,1	192,5	189,3	194,1	206,0	182,2	219,9	
Abschreibungen	110,9	95,0	110,0	161,0	155,0	154,0	165,0	142,0	177,0	
Reinergebnis	22,7	24,5	27,1	31,5	34,3	40,1	41,0	40,2	42,9	
Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung)										
Bilanzsumme	in Mio Fr. 612,3	715,9	966,5	1 165,8	1 335,9	1 516,9	1 721,1	2 011,0	2 088,5	
Aktiven										
Anlagevermögen	359,3	468,4	675,8	731,2	740,8	791,6	859,1	1 027,0	1 050,9	
Umlaufvermögen	253,0	247,5	290,7	434,6	595,1	725,3	862,0	984,0	1 037,6	
Passiven										
Aktienkapital	175,0	218,7	218,7	300,8	335,0	386,2	386,2	422,1	422,1	
Reserven	30,0	46,0	56,0	74,0	89,0	107,0	119,0	136,0	148,0	
Fremdkapital	369,2	410,7	649,5	745,5	863,4	973,9	1 151,0	1 379,8	1 435,9	
Rückstellungen	36,9	39,2	40,4	43,6	46,0	46,6	60,5	68,2	77,5	
Gewinnvortrag	1,2	1,3	1,9	1,9	2,5	3,2	4,4	4,9	5,0	
Dividende je Aktie in Fr.	28.—	28.—	28.—	30.—	30.—	30.—	30.—	30.—	30.—	
Selbstfinanzierung je Aktie in Fr.	298.—	222.—	248.—	270.—	265.—	218.—	243.—	180.—	211.—	
(vor Gewinnverteilung)										

* Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist

** Nach Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates

In der zurückliegenden Zeit steilen wirtschaftlichen Aufschwungs durfte eine gutgeführte Fluggesellschaft mit Erfolgen rechnen. Im Berichtsjahr, mit seiner Kombination von Störungen im Gefüge der Währungen, von andauernder Inflation und von wachsender Zurückhaltung der Passagiere und Frachtkunden, konnte unser Rezept sicher nicht darin liegen, in Märkten, deren Gesamtnachfrage bereits schrumpfte, einfach weiter zu expandieren. Mit forscher Werbung und radikalen Tarifkonzessionen war Konjunkturerinbrüchen und monetären Verschiebungen nicht beizukommen.

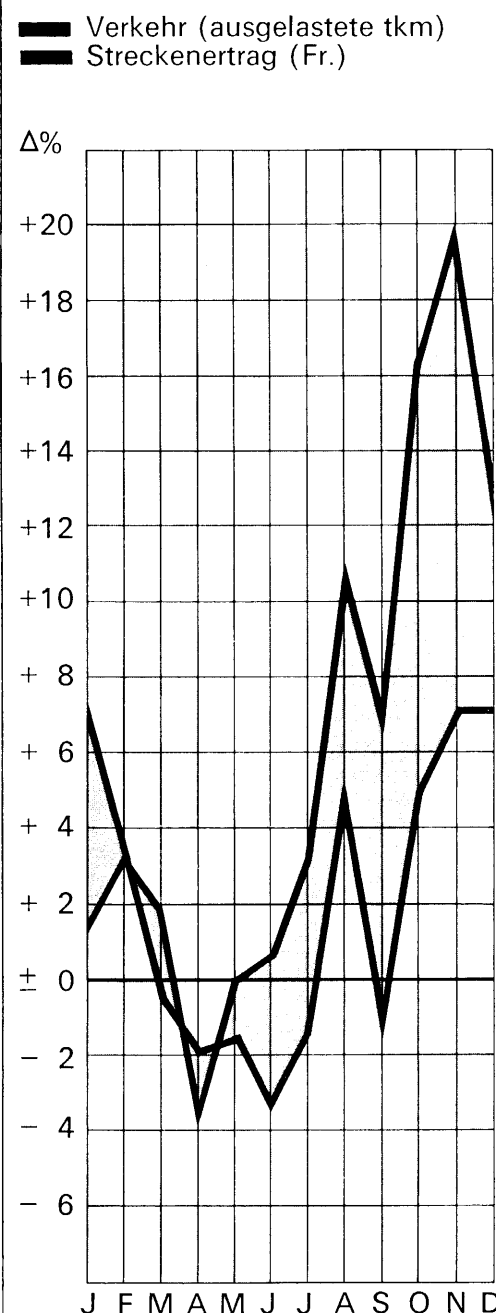
Ebensowenig wie eine solche Flucht nach vorne war aber eine defensive Haltung angebracht. Wir suchten den Ausweg vielmehr in einem «selektiven Marketing». Mit diesem Begriff wird ein pragmatisches und gleichzeitig gezieltes Marktverhalten umschrieben. Freie oder unwirtschaftliche Transportkapazitäten wurden nach ergiebigeren Verkehrsgebieten umgeleitet. Widerstände wie beispielsweise die Abneigung gegen die vermeintlich «teure Schweiz» mussten abgebaut werden. Neue Verkehrsquellen, wie sie sich in bestimmten Entwicklungsländern abzeichneten, erfuhren eine besondere Förderung. Im Berichtsjahr war die Lagebeurteilung in kürzeren Abständen vorzunehmen. Sie musste auch den oftmals wechselnden Gegebenheiten Rechnung tragen. Aus diesen Erkenntnissen ergaben sich die Direktiven, nach denen wir unsere Dienstleistung abzusetzen suchten. Die verschiedenen Gebiete und Länder wurden von der Konjunktorentwicklung in unterschiedlichem Ausmass betroffen; es gibt auch Regionen, die einen wirtschaftlichen Aufschwung erlebten. Dem Gedanken der gezielten

Marktstrategie entspricht es auch, dass wir Passagierkategorien, die sich als vergleichsweise krisenfest erwiesen haben, besonders fördern. Dies bedeutet vorab, dass dem einzeln reisenden Geschäftsmann grösste Aufmerksamkeit gebührt. Der Geschäftsreisende ist auf häufige, pünktliche und von der momentanen Nachfrage unabhängige Flugverbindungen angewiesen. Er benützt diese auch dann, wenn er sich in Zeiten flaueren Geschäftsgangs intensiver um seinen Markt bemühen muss, und macht so den Geschäftsreiseverkehr zur wichtigen Stütze des regelmässigen Linienverkehrs. Hier kommt auch die Bereitstellung einer geräumigen, komfortablen Ersten Klasse einem berechtigten Bedürfnis entgegen. Der Anteil der Erstklasspassagiere am Gesamtverkehr der Swissair hat im Rezessionsjahr 1975 zugenommen, und wir trugen dieser Entwicklung unter anderem mit der Vergrösserung der Ersten Klasse unserer DC-10-Flugzeuge Rechnung.

Häufige und zuverlässige Flugverbindungen für den Geschäftsmann finden aber in sich selber nicht ihre volle wirtschaftliche Rechtfertigung. Weder sie noch der preisgünstige touristische Verkehr könnten alleine unsere umfassende Dienstleistung ermöglichen. Beide Verkehrsarten sind voneinander abhängig und beeinflussen gegenseitig ihre Tarifstruktur. Wir sehen unsere wichtigste Aufgabe darin, beiden Benützerkategorien die ihnen angemessenen Dienste zu erbringen. Wir haben denn auch den Pauschalreiseverkehr nicht vernachlässigt. Ferienzele im südostasiatischen Raum, aber auch im östlichen Mittelmeer und in Nordafrika erfreuten sich einer starken Nachfragesteigerung.

Im Berichtsjahr haben wir über 100 000 Bordumfragen analysiert, und es sind uns zusätzlich rund 9700 – kritische und anerkennende – Zuschriften von Passagieren zugegangen. Daraus, und auch aus der Beurteilung durch aussenstehende Reisefachleute, ergibt sich, dass wir im Konkurrenzvergleich insgesamt erfreulich gut eingestuft werden. Der Drang zur Perfektion trägt offenbar aber auch die Gefahr der nüchternen Farblosigkeit, des Mangels an Humor und der zu starren Anwendung von Vorschriften in Ausnahmesituationen in sich. Wir strengen uns in jeder Weise an, solche Beobachtungen und Eindrücke unserer Passagiere auszuwerten, und wir sind jedem Kunden dankbar, der das Gespräch mit uns aufnimmt. Ein Brief an den Direktionspräsidenten erreicht bei der Swissair seine Adresse.

Veränderung von Verkehr und Streckenertrag gegenüber 1974



In der Entwicklung des finanziellen Gesamtergebnisses über die Monate des Berichtsjahres spiegelt sich die Nachfrage nach unserer Transportleistung: Erst in der zweiten Jahreshälfte belebte sie sich. Aber nicht nur zeitlich, sondern auch nach Verkehrsgebieten ergibt sich ein Bild mit frappanten Kontrasten, welche die Bedeutung einer ausgleichenden Risikoverteilung in unserer Planung mit aller Deutlichkeit hervortreten lassen. Der finanzielle Erfolg eines Verkehrsgebietes oder einer Verkehrskategorie bildet das Ergebnis überaus komplizierter Wechselwirkungen von Verkehrsangebot und -nachfrage, von Tarifniveau, Kostenentwicklung und Währungsverhältnissen, wobei das Gewicht dieser Elemente ganz verschieden sein kann.

In Afrika hatten wir keine Anzeichen dafür, dass sich die erfreuliche Entwicklung, von der wir 1974 berichten konnten, im Berichtsjahr abschwächen würde, und wir bauten unser Angebot um 25 Prozent auf. Der Verkehr vermochte dann dieser Ausweitung nicht nur zu folgen, sondern er übertraf sie deutlich. Das wirtschaftliche Potential dieses Kontinents ist in voller Entfaltung begriffen, und viele afrikanische Staaten beginnen ihren Fortschritt in der Zusammenarbeit mit den Industrienationen zu suchen. Die Swissair, die sich seit vielen Jahren in Afrika eines ausgezeichneten Rufes erfreut, nahm an dieser Entwicklung vollen Anteil. Wir sind hier aber auch – mit unseren eigenen Diensten oder über unsere Tochtergesellschaft Balair – in ausserordentlichen Lagen zur Stelle. So wirkten wir vor allem an der Evakuierung von Flüchtlingen aus Angola mit.

Das finanzielle Ergebnis dieses Verkehrsgebietes entspricht der erfreulichen Entwicklung der Nachfrage.

Der wirtschaftliche Aufschwung des Mittleren Ostens veranlasste uns, hier Kräfte einzusetzen, die anderswo weniger wirtschaftlich genutzt worden wären, und unsere Erwartungen sind erfüllt worden. Unser Verkehr – wir begannen nun auch DC-10-Flugzeuge einzusetzen – stieg gegenüber 1974 um 25 Prozent und übertraf damit die Zunahme unseres Angebotes klar. Im Verkehr mit Kairo verzeichneten wir eine Nachfragesteigerung von 65 Prozent. Weit überdurchschnittlich war auch die Zunahme im Teheran-Verkehr. Unsere neuen Dienste nach Dhahran und Abu Dhabi wurden in den ersten Wochen nur zaghaft benützt, dann aber entsprechend unseren Erwartungen. Wir werden dem Gebiet um den Golf auch in Zukunft alle Aufmerksamkeit zukommen lassen.

Auch der Mittlere Osten hat einen stark verbesserten Beitrag an unser Betriebsergebnis geliefert.

Im Fernen Osten setzten wir nun (mit Ausnahme der Kurse nach Peking/Shanghai und Manila) überall DC-10-Flugzeuge ein, woraus sich die Steigerung unserer Transportkapazität um 30 Prozent ergab. Diese Ausweitung wurde vom Markt fast proportional aufgenommen. Dass 1975 der Gruppenreiseverkehr an dieser Verkehrsbelebung wesentlichen Anteil hatte, ist an sich erfreulich, doch führten die hier angewandten Tarife, zusammen mit grossen Währungsverlusten, leider zu einer Verschlechterung der Ertragskraft dieses Gebietes.

Unser neuer Dienst nach Peking und Shanghai ist darauf angelegt,



zusammen mit der vermehrten Einschaltung Chinas in die Weltwirtschaft zu wachsen.

In *Europa* dürfte sich die wirtschaftliche Abschwächung am direktesten auf unseren Verkehr ausgewirkt haben. Bezeichnenderweise war der Verkehrsrückgang im Sommer, in der Zeit der Ferientouristen, nur gering. Der Schluss liegt somit nahe, dass die Geschäftsbeziehungen auf kürzere Distanz in der Rezession am ehesten andere Verbindungswege suchen. Im besonderen gaben der Osteuropa-, der Spanien- und der Deutschlandverkehr nach, wogegen Italien, Österreich, Skandinavien und Grossbritannien Zunahmen aufwiesen. Im zweiten Semester zeigte der Europaverkehr insgesamt eine deutliche Erholung. Indessen verblieb für das ganze Jahr ein leichter Rückgang im Vergleich zu 1974.

Der Kaufkraftverlust der amerikanischen Währung, namentlich gegenüber dem Schweizer Franken, aber auch gegenüber andern europäischen Währungen, schritt auch im Berichtsjahr fort und führte im *Nordatlantikverkehr* zu einem Einbruch der Nachfrage. Wir hatten vorweg unser Angebot abgebaut, doch schwächte sich der Verkehr noch deutlicher ab, und erst im Herbst trat eine Besserung ein. Unsere Toronto-Linie wurde indessen von Anfang an gut benützt; die saisonale Schwankung der Nachfrage ist hier jedoch besonders ausgeprägt.

Im Jahre 1975 transportierten wir im *Nordatlantikverkehr* 34 532 Passagiere weniger als 1974. Nachdem damals unsere hohen Verluste abgenommen hatten, sind sie im Berichtsjahr nun wieder gestiegen.

Unser *Südatlantikverkehr* war lange Zeit durch eine zu tiefe Transportkapazität behindert. Der ganzjährige Einsatz der DC-10 nach Brasilien und Chile brachte 1975 eine Verbesserung unseres Angebotes, das auch gut aufgenommen wurde. Der Sprung fiel mit einem Zuwachs von 22 Prozent aber so hoch aus, dass die Nachfrage nicht zu folgen vermochte. Dies hatte seinen Grund freilich vorab im stagnierenden Verkehr mit Argentinien, das unter grosser politischer und wirtschaftlicher Unsicherheit zu leiden hat. Die Auslastung des Südamerikaverkehrs verschlechterte sich und mit ihr das finanzielle Resultat dieses Verkehrsgebietes.

Trotz der Konjunkturabflachung nahm der *Luftfrachtverkehr* auf dem Streckennetz der Swissair nochmals etwas zu. Gedrückte Tarife und Währungseinbussen führten aber ebenfalls dazu, dass die Erträge nur gerade gehalten werden konnten. Die transportierte *Luftpost* liegt im Rahmen der Vorjahreswerte.

Das Bestreben, unsere Flotte möglichst intensiv einzusetzen, führte dazu, dass 1975 neben dem regelmässigen Linienverkehr in Europa 1140 Sonderflüge, auf Mittel- und Langstrecken deren 430 durchgeführt wurden. Damit waren sowohl an den Flugbetrieb wie auch an die technischen Dienste ausserordentliche Anforderungen gestellt. Der Streckenflugdienst wickelte sich im Berichtsjahr ohne nennenswerte Vorkommnisse ab. Leider verunfallte Ende November eine DC-9 im Schulungsbetrieb in Mailand, wobei es aber glücklicherweise bei Sachschaden blieb.

Streiks im Ausland behelligten unseren Betrieb diesmal etwas weniger, doch störte uns vom Oktober an Nebel in Europa mehr als in den beiden Vorjahren. Die Allwettertauglichkeit unserer Flotte, die Landungen bis auf 400 Meter Pistensicht und 30 Meter Wolkenuntergrenze hinunter zulässt, ersparte uns indessen eine grosse Zahl von Ausweichlandungen. Auch das «Turboclair» in Paris-Orly (am Boden installierte Triebwerke zum Auflösen des Nebels) zeigt bisher günstige Wirkungen.

Überhaupt ist die Ausrüstung der Flotte nur die eine Voraussetzung für Schlechtwetteroperationen, die andere findet sich in den Landeeinrichtungen der Flughäfen. Insgesamt überwogen aber trotz Nebellagen im Frühwinter im Berichtsjahr positive Einflüsse, und der Anteil der Flüge, die mit weniger als 15 Minuten Verspätung ihr Ziel erreichten, ist von 81 Prozent (1974) auf 84 Prozent gestiegen. Von den publizierten Flügen konnten wiederum 98 Prozent durchgeführt werden. Bei dem intensiven Einsatz unserer Flugzeuge ist es oft unvermeidlich, dass un- vermutete Unregelmässigkeiten

sich auf grosse Teile des Streckennetzes und der Flotte nicht selten beträchtlich auswirken. Bleibt etwa ein Flugzeug infolge Nebels am Boden festgehalten, so ist am Bestimmungsort kaum gerade der (anderwärts beschäftigte) Ersatz zur Stelle, um die dort wartenden Passagiere aufzunehmen. Flugpläne können so für Stunden und Tage in Unordnung geraten. Dafür bringen unsere Passagiere Verständnis auf – weniger aber, wenn zur ärgerlichen Situation ungenügende Information hinzukommt. Auch hier werden wir in den Bemühungen um Verbesserung nicht nachlassen.

Mit dem Eintreffen von drei weiteren DC-10-Flugzeugen besitzen wir nun acht Einheiten dieses Typs. Ihre Einführung in den Streckendienst hat sich technisch wie operationell reibungslos vollzogen. Von August bis Jahresende trafen die ersten fünf von zehn bestellten DC-9-51 ein. Dieses Modell ist eine gestreckte Weiterentwicklung der DC-9-32 und weist 120 anstelle von 92 Sitzen auf.

Zusammensetzung der Flotte im kommerziellen Einsatz der Swissair

Bestand am 31. Dezember 1975

Maschinentyp	Anzahl
Boeing 747B	2
DC-10-30	8
DC-8	8
DC-9-32/33	22
DC-9-51	5
Bestellte, aber im Berichtsjahr noch nicht gelieferte Einheiten	5

Vier von SAS gemietete DC-9-41 konnten wir in der Folge an den Eigentümer zurückgeben. Vier Fünftel unserer Flugzeuge sind nun mit rauchfreien Triebwerken ausgerüstet.

Das rasche Wachstum der letzten Jahre und der Mangel an Arbeitskräften hatten uns damals veranlasst, kostspielige Projekte für den Einsatz automatischer Datenverarbeitungsanlagen in Angriff zu nehmen. Im Lichte der verlangsamten Entwicklung haben wir diese Projekte überprüft und einige zurückgestellt.

Im technischen Betrieb begann die Einführung eines computer-gesteuerten Unterhaltssystems (Maintenance Control System MCS), das Daten der Ersatzteilbewirtschaftung und der Arbeitsabläufe integriert und so die Disposition der Arbeiten im Flugzeugunterhalt weitgehend automatisieren wird. Im Rahmen der betrieblichen Zusammenarbeit mit Austrian Airlines waren wir dieser Gesellschaft bei der Automatisierung ihres Reservationssystems behilflich. Sodann erfüllen unsere EDV-Dienste mit gutem finanziellem Erfolg immer mehr Aufträge für Dritte.

Als Teil der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich wurde am 1. November 1975 der Terminal B eröffnet. Damit hat sich die Abfertigungskapazität unserer grössten Heimbasis von 6 Millionen Passagieren pro Jahr auf 12 Millionen verdoppelt, und die Platznot für Passagiere und Mitarbeiter ist auf absehbare Zeit behoben.

Der Preis dieser Annehmlichkeit ist aber hoch, denn die Swissair wird mit bedeutenden Mieten belastet. Das Zürcher Abfertigungskonzept mit zwei Terminals

bringt seine Betriebs- und Informationsprobleme. Der Übergang gelang aber erfreulich gut.

Das neue, gleichzeitig eingeführte computergesteuerte Abfertigungssystem (Departure Control System DCS) erlaubt die Erfassung der Passagiere nun nicht mehr nur nach Anzahl, sondern auch nach Namen und ermöglicht eine automatische Sitzzuteilung für Langstreckenflüge; die lange erwartete Verbindung zum automatisierten Reservationssystem PARS ist damit hergestellt. Der Passagier erhält die Bordkarte als Täschchen, auf dem alle für ihn wichtigen Informationen aufgedruckt sind. Zum Terminal B gehören nicht nur bequeme Warteräume und Fluggastbrücken, sondern auch eine attraktive Ladenstrasse und ein von der Swissair geführter Zollfrei-Selbstbedienungsladen. Bei der Sicherheitskontrolle werden moderne elektronische Einrichtungen verwendet.

Unsere Bautätigkeit betraf in Zürich vorab die Erweiterung des Borddienstgebäudes, den Innenausbau des Terminals B und den Rohbau für die Anlagen der Industriewasseraufbereitung. In Genf wurden das Abfertigungsgebäude für Grossraumflugzeuge und das Reisebüro «Tour de l'Île» fertiggestellt. Im Ausland waren eine Anzahl Vertretungen neu einzurichten oder umzubauen.

Tochtergesellschaften und Beteiligungen

1975 war für unsere Tochtergesellschaften und Beteiligungen ein Jahr der Konsolidierung. Mehrere unter ihnen waren in ziemlich rascher Folge entstanden und aufgebaut worden. Als neue Beteiligung ist im Berichtsjahr einzig die *Polygon Insurance Company Ltd.* mit Sitz in Guernsey, an der KLM, SAS und Swissair beteiligt sind, dazugekommen. Diese Versicherungsgesellschaft ist im Flugzeugkasko- und Haftpflichtsektor tätig.

Unsere Tochtergesellschaften haben im allgemeinen erfolgreich gearbeitet. Die *Balair AG* konnte ihre Marktstellung im schweizerischen Charterflugverkehr behaupten und wurde wiederum von schweizerischen und ausländischen Behörden und Organisationen zu zahlreichen Sondermissionen beigezogen. Sie hat ihre Ergebnisse gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert.

Zufolge interessanter Auslandsaufträge kann auch die *Swissair Photo und Vermessungen AG* auf ein günstiges Geschäftsjahr zurückblicken. Die vier Swissair-Restaurants, die von unserer *Reveca AG* geführt werden, zeigen unterschiedliche Ergebnisse. Während die Betriebe auf dem Flughafen Basel gut abschnitten, kam besonders das Restaurant Madrid nicht auf befriedigende Erträge. Der Betrieb des Restaurants in Buenos Aires wurde durch die wirtschaftliche und politische Situation in Argentinien erschwert. Die *Avireal AG* bekam den Einbruch im Immobilien- und Baumarkt zu spüren; es gelang ihr aber trotzdem, ihre finanziellen Ziele zu erreichen.

Auch die *Swissair Treuhand AG* hat wiederum ein erfreuliches Geschäftsergebnis erarbeitet. Sie besorgt die internen Revisions-

arbeiten der Swissair, wird aber in immer grösserem Umfang mit Drittaufträgen betraut. Ihr Potential an Fachleuten aus allen Gebieten bildet eine gute Voraussetzung für ihre Expertentätigkeit. In Cork, Irland, hat die *Swissco Ltd.*, ein gemeinsames Unternehmen von Roco Conserven AG und Swissair zur Produktion von Fertigmahlzeiten, Ende Oktober 1975 den Betrieb aufgenommen. In sorgfältiger Entwicklungsarbeit ist es der Firma gelungen, eine qualitativ hochstehende und gastronomisch attraktive Produktserie aufzubauen, die auch die Bordverpflegung der Swissair ergänzen soll. Die Swissco-Produkte werden vor allem Luftverkehrsgesellschaften angeboten, denen sie interessante neue Verpflegungsmöglichkeiten eröffnen.

Zur finanziellen Konsolidierung der Penta Airline Hotels wurde die Kapitalbasis der Holdinggesellschaft *European Hotel Corporation (EHC)* erweitert, wobei wir vom neuen Kapital einen grösseren Anteil übernommen haben, als unserem bisherigen Engagement entsprochen hätte. Der Bau des elften Penta-Hotels in Genf schreitet planmässig voran; es wird 1977 dem Betrieb übergeben.

Erfreulich ist, dass sich die Belegung dieser Hotels der gehobenen Mittelklasse 1975 über Erwarten verbessert hat. Ins Berichtsjahr fällt auch die Eröffnung des Hotels Wien Hilton, an dessen Trägergesellschaft *Hiro-Swissair GmbH & Co. KG* wir beteiligt sind. Die der Prohotel AG angeschlossenen Zürcher Hotels waren etwas schlechter belegt als 1974. Im Zuge des Ausbaus ihrer Beratungstätigkeit und ihrer Dienstleistung hat die Prohotel mit dem Flughafenhotel Stuttgart einen Betriebsführungsvertrag abgeschlos-

sen. Der Firmenname wurde in *International Hotel Management Prohotel AG* abgeändert.

Unsere Tochtergesellschaften und Beteiligungen erfüllen wichtige Zwecke. Sie haben aber, gemessen an der Bilanzsumme der Swissair, bei weitem noch nicht jenes Ausmass angenommen, das eine konsolidierte Rechnung als sinnvoll erscheinen liesse.

Investierter Betrag
(Aktienkapital,
Darlehen,
Direktinvestitionen)

%-Anteil an
Gesamtinvestition
für Beteiligungen

%-Anteil
der Swissair
am
Aktienkapital

1975 vereinnahmte
Dividenden
aus Geschäftsjahr
1974

Investierter Betrag (Aktienkapital, Darlehen, Direktinvestitionen)	%-Anteil an Gesamtinvestition für Beteiligungen	%-Anteil der Swissair am Aktienkapital	1975 vereinnahmte Dividenden aus Geschäftsjahr 1974
Hotel- und Hotelhilfsbetriebe 27,2 Mio Fr. = 42%	Hotel Airport AG, Glattbrugg	20 %	4 %
	Hotel Atlantis AG, Zürich	7,1%	—
	Hotel International AG, Zürich	21,7%	—
	Hotel Zürich AG, Zürich	10 %	—
	Hotel Intercontinental Genève AG, Genf	2,5%	9,5%
	Hiro Swissair Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H. & Co. KG, Wien (Hotel Wien Hilton)	25 %	Juni 1975 eröffnet
	European Hotel Corporation N.V., Amsterdam, und «France» S.A., Paris	9,6%	—
	EHC European Hotel Corp. (Switzerland) S.A., Genf	24,5%	im Aufbau
	International Hotel Management Prohotel AG, Kloten	40,2%	—
Prohotel Wäscherei AG, Kloten	26,6%	—	
Lufttransport 20,2 Mio Fr. = 32%	Balair AG, Schweizerische Gesellschaft für Bedarfsflugverkehr, Basel (kleinere Beteiligungen an Heliswiss und Alag)	62,5%	6 %
	Verpflegung 4,3 Mio Fr. = 7%	Reveca AG für Verpflegungsbetriebe, Zürich, mit den Restaurants in Basel, Buenos Aires, Madrid, Mulhouse	100 %
	Swissco Ltd., Cork	50 %	Oktober 1975 eröffnet
Touristik 3,4 Mio Fr. = 5%	Reisebüro Kuoni AG, Zürich	25 %	10 %
	Popularis Tours, Bern	3,7%	4,5%
Immobilien- verwaltung 1,9 Mio Fr. = 3%	Avireal AG, Kloten	75 %	15 %
	Monte Branco Ltda., Rio de Janeiro	100 %	15 %
	Swiss Center Inc., New York	17 %	7 %
	Swiss Centre Ltd., London	10,6%	—
	Flughafen-Immobilien-Gesellschaft, Zürich	1 %	8 %
Verschiedene Branchen 7,0 Mio Fr. = 11%	Swissair Treuhand AG, Zürich	100 %	15 %
	Swissair Photo und Vermessungen AG, Zürich	100 %	8 %
	Polygon Insurance Company Ltd., Guernsey	33,3%	September 1975 neu gegründet
	Embraport AG, Embrach	5 %	—



Unsere Mitarbeiter

Im Berichtsjahr kam es der Swissair in besonderem Masse zugute, dass unsere Mitarbeiter die Unternehmungsziele kennen und hinter ihnen stehen. Auf diese Haltung war Verlass, und unser Personal hat für die Notwendigkeiten der Stunde grosses Verständnis gezeigt. Aufgrund unserer weitgehenden Informationspraxis bestanden über die ungünstige Entwicklung im ersten Semester keine Unklarheiten – und ebenso wenig über die Notwendigkeit, mit weniger Mitteln mehr leisten zu müssen.

Seit Mai 1975 war ein Anstellungsstopp in Kraft. Im weiteren wurde das Ziel gesetzt, den Personalbestand unter Vermeidung von konjunkturbedingten Entlassungen allmählich von 14070 auf 13500 zu senken. Waren austretende Mitarbeiter aus betrieblichen Gründen zu ersetzen, so konnte das fortan, unter Vorbehalt weniger Ausnahmen, nur über interne Verschiebungen geschehen, die 1975 in rund 400 Fällen vollzogen wurden. Wochenendaushilfen in der Bordküche wurden über längere Zeit aus andern Betriebsteilen gestellt, wobei auch Vorgesetzte Hand anlegten. Neben der Ersparnis für das Unternehmen ergibt sich der persönliche Gewinn, Sinn für den Wert der Arbeit anderer zu entwickeln.

Dem Personal wurde sodann die Möglichkeit geboten, freiwillig unbezahlten Urlaub zu beziehen. Als Anreiz wurde der jeweils fünfte Tag als bezahlter Urlaub angerechnet. Unsere Mitarbeiter machten von dieser unkonventionellen Gelegenheit willig Gebrauch, und bis Jahresende sparten wir auf diesem Wege rund 1,8 Millionen Franken an Salärkosten ein.

Bis Mitte Januar 1976 war der Personalbestand auf 13685 Mitarbeiter gesunken. Die Austrittsrate hat weiter abgenommen: 1975 verliessen uns nur noch 7,3 Prozent unseres Personals (1974: 9,6 Prozent). Ein hoher Betrag an Einführungs- und Umschulungskosten bleibt uns damit erspart. Dass auch unsere rund 3000 Mitarbeiter im Ausland der Swissair ihre Loyalität bewahren, erfüllt uns in Anbetracht der zahlreichen Arbeitskonflikte in vielen Ländern mit besonderer Befriedigung.

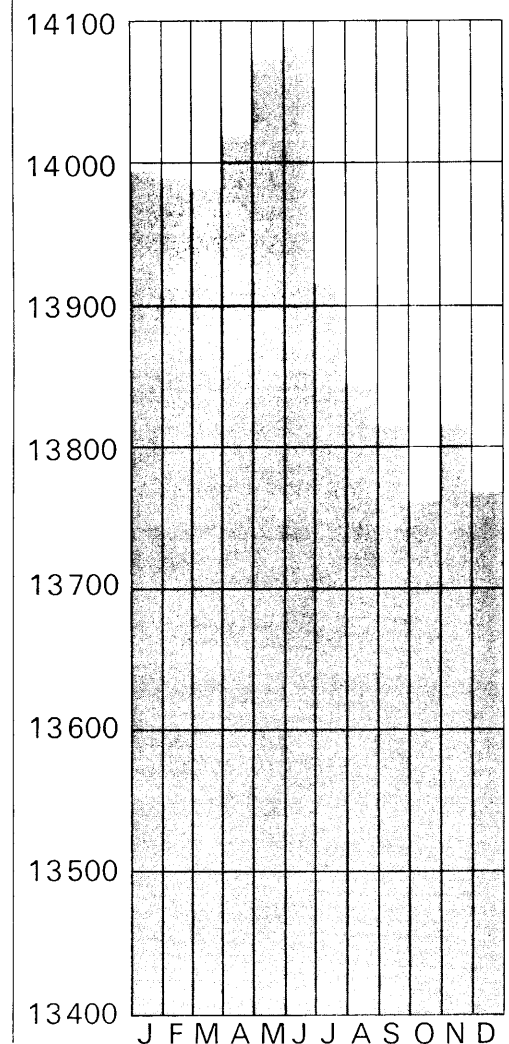
Ende 1975 waren 323 Lehrlinge bei uns in Ausbildung. Auch in der gegenwärtigen Wirtschaftslage sehen wir vor, das Lehrstellenangebot trotz rückläufigem Personalbestand nicht zu vermindern und Lehrlinge nach Lehrabschluss weiter bei uns zu beschäftigen. Angesichts der Schwierigkeiten in der Beurteilung der weiteren Geschäftsentwicklung waren unsere Personalverbände damit einverstanden, die von ihnen beantragten Salärverhandlungen auf Ende Mai 1976 hinauszuschieben, wobei dann die Frage der Teuerungszulagen im Vordergrund stehen wird. Wir sind besonders froh darüber, dass wir auch in der heutigen Lage mit unseren Sozialpartnern das gut schweizerische Gespräch führen können. Die Vertragstreue auch in schwierigen Zeiten ist für alle Beteiligten das wesentliche Element dieses Einvernehmens.

Ende 1975 ist Generaldirektor Hans Aeppli nach fast 43 Jahren bei der Swissair in den Ruhestand getreten. Seine Nachfolge in der Leitung des Bereiches Marketing und in der Geschäftsleitung hat Herr Hellmuth Scherrer übernommen.

Direktor Isidor Lack, seit 1948 bei der Swissair und zuletzt als Chef Bauwesen tätig, ist ebenfalls aus der Geschäftsleitung zurückgetreten. Er versieht nunmehr vollamtlich das Präsidium unserer Tochtergesellschaft Avireal AG.

Der Verwaltungsrat dankt den beiden Herren für ihre hervorragenden und langjährigen Dienste.

Personalbestand 1975



Verwaltungsrat

Am Jahresende ist Regierungsrat Alois Günthard aus dem Verwaltungsrat zurückgetreten. Wir danken Herrn Günthard für seine Mitarbeit. In seiner Funktion als Baudirektor des Kantons Zürich wird der markante Politiker unseren Belangen weiterhin verbunden bleiben.

Als neuer Vertreter des Kantons Zürich gehört seit 1. Januar 1976 Regierungsrat Jakob Stucki dem Verwaltungsrat an.

Der Regierungsrat des Kantons Genf hat auf den 1. März 1976 anstelle von Herrn André Ruffieux Regierungsrat Henri Schmitt in den Verwaltungsrat abgeordnet. Als Vorsteher des für den Flughafen Genf-Cointrin zuständigen Departementes hatte Herr Ruffieux lebhaften Anteil an der Entwicklung der nationalen Fluggesellschaft genommen. Auch ihm gebührt unser Dank für seine Mitwirkung.

Mit dem Datum der Generalversammlung 1976 läuft die Amtsdauer der Herren Fritz Gugelmann und Eric Handschin ab. Gemäss Artikel 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 18. März 1976 genehmigt.



Verwaltungsrat

Präsident

Fritz Gugelmann, Industrieller, Langenthal

Vizepräsidenten

Dr. Emmanuel Faillettaz, Industrieller, Lausanne

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

Mitglieder

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

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

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

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

Philippe Bordier, Privatbanquier, Genf

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

*Alois Günthard, Regierungsrat, Zürich (bis 31. 12. 1975)

Rainer E. Gut, Generaldirektor der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich

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

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

*Dr. Markus Redli, Präsident der Generaldirektion der PTT, Bern

*André Ruffieux, alt Regierungsrat, Genf (bis 29. 2. 1976)

*Henri Schmitt, Regierungsrat, Genf (seit 1. 3. 1976)

*Jakob Stucki, Regierungsrat, Zürich (seit 1. 1. 1976)

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

Rudolf Suter, Nationalrat, Präsident der Verwaltungsdelegation des Migros-Genossenschaftsbundes, Zürich

Jacques Turrettini, Generaldirektor, SIP, Genf

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

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

*Dr. Sigmund Widmer, Nationalrat, Stadtpräsident, Zürich

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

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

Geschäftsleitung

Armin Baltensweiler, Direktionspräsident

Dr. Heinz Haas, Stellv. Direktionspräsident und Generalsekretär

Hans Schneider, Generaldirektor Finanzen und Beteiligungen

Hans Aeppli, Generaldirektor Marketing (bis 31. 12. 1975)

Hellmuth Scherrer, Generaldirektor Marketing (seit 1. 1. 1976)

Emil Koch, Generaldirektor Aussenorganisation

Franz Roth, Generaldirektor Technik und Operation

Isidor Lack, Direktor Bauwesen (bis 31. 12. 1975)

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 (bis 31. 12. 1975)

Claude Christe, Produktgestaltung und Verkaufspolitik (seit 1. 1. 1976)

Walter Benz, Produktplanung

Heinz Galli, Betriebsdienste Aussenorganisation

Bertrand Jaquiéry, Deutschschweiz-Tessin

Willy Wyler, Westschweiz

Dr. Hugo Mayr, Ausland

Robert Staubli, Operation

Rolf Krähenbühl, Technik

Heinz Büchi, Datenverarbeitung

Direktion für Basel: Hermann Sommer