



Jahresbericht 1976 der Swissair

Bericht des Verwaltungsrates der Swissair, Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft, über das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1976

Das Jahr 1976 im Überblick

Verkehrsleistungen	1976	Änderung in %	1975
Anzahl kommerzieller Flüge	69 456	+ 0,8	68 892
Angebote tkm	2 088 283 574	+ 6,5	1 961 551 838
Ausgelastete tkm	1 131 415 288	+12,2	1 007 964 760
davon Passagier-tkm	784 863 355	+12,6	697 215 354
Fracht-tkm	321 702 535	+11,7	288 058 609
Post-tkm	24 849 398	+ 9,5	22 690 797
Beförderte Etappenpassagiere	6 125 831	+ 8,4	5 649 824
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	54,3%		51,9%
Sitzplatzauslastung	59,3%		55,0%
Erfolgsrechnung	1976 Fr.	Änderung in %	1975 Fr.
Erträge	2 183 724 102	+ 8,9	2 004 455 021
Kosten ohne Abschreibungen	1 926 784 102	+ 6,5	1 809 125 021
Bruttoergebnis	256 940 000	+31,5	195 330 000
Ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen	213 000 000	+25,3	170 000 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	43 940 000	+73,5	25 330 000
Dividende pro Aktie	30*	+50,0	20

* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

Sehr geehrte Aktionäre,

Der Rückschlag, den uns das Geschäftsjahr 1975 brachte, ist noch in frischer Erinnerung. Eine Erholung setzte immerhin schon im zweiten Semester 1975 ein. Glücklicherweise hielt sie 1976 an, und der Verwaltungsrat kann Ihnen jetzt wieder ein erfreuliches Jahresergebnis vorlegen:

Die Gesamterträge in der Höhe von 2,18 Milliarden Franken haben gegenüber 1975 um 179 Millionen Franken oder um 9% zugenommen. Demgegenüber stiegen die Gesamtkosten nur um 118 Millionen Franken oder 6,5% auf 1,93 Milliarden Franken. Damit verbesserte sich das Bruttoergebnis um 62 Millionen Franken auf 257 Millionen Franken.

Dieses gute Bruttoergebnis ermöglicht es, im Gegensatz zum Vorjahr, nebst den ordentlichen Abschreibungen (181 Millionen Franken) noch ausserordentliche Abschreibungen auf den Produktionsmitteln vorzunehmen (32 Millionen Franken). Die gesamten ausserordentlichen Abschreibungen der letzten 10 Jahre betragen über 300 Millionen Franken. Damit konnten wir dem ständigen Preisauftrieb bei der Wiederbeschaffung unserer Produktionsmittel Rechnung tragen, und der Grad der Selbstfinanzierung stieg.

Der im Berichtsjahr verbleibende Reingewinn von 44 Millionen Franken erlaubt es, wie in früheren Jahren eine Dividende von 30 Franken pro Aktie zu beantragen.

Wir glaubten, unsere Ziele für das Jahr 1976 hoch gesteckt zu haben. Der Verkehr hat dann aber unsere Erwartungen noch übertroffen: die Zunahme von 12% lag über dem Durchschnitt des Weltluft-

verkehrs. Bei einer nur bescheidenen Vergrößerung unseres Platzangebotes waren unsere Flugzeuge gut ausgelastet. Dabei stachen der Verkehr über den Nordatlantik und mit dem Fernen Osten hervor. Die Einnahmen aus dem über Erwartung lebhaften Verkehr haben aber bei weitem nicht proportional zugenommen, weil die Durchschnittserträge weiter absanken. Das ist namentlich die Folge der nochmals tieferen Bewertung gewisser ausländischer Währungen. Wir erleiden massive Einbussen auf den Einnahmen in Fremdwährungen, ein Teil der Schweizer Kundschaft besorgte sich seine Flugscheine im Ausland, und wir mussten die Tarife in Schweizerfranken erneut senken.

Wenn trotzdem ein so gutes Ergebnis erzielt werden konnte, ist dies in wesentlichem Ausmass darauf zurückzuführen, dass wir die Kosten tief hielten. Wir setzten unsere Sparmassnahmen ohne Lockerung fort, und der Personalbestand blieb – trotz erheblichem Produktions- und Verkehrszuwachs – unter dem Vorjahreswert. Verlangsamte Teuerung in der Schweiz und einigen andern Ländern, wieder tiefere Treibstoffpreise und geringerer Aufwand in Fremdwährungen trugen das Ihre bei. Das alles brachte uns auch nochmals eine Senkung unserer Gestehungskosten pro offerierten Tonnenkilometer, nämlich von Fr. –.83 auf Fr. –.81.

Das günstige Resultat des Berichtsjahres hat sich entsprechend auf unsere Bilanz ausgewirkt: Wir konnten unsere langfristigen US-Dollar-Schulden über vorzeitige Rückzahlungen um 74 Millionen Franken abbauen. Überdies haben wir auf die Konversion der im Berichtsjahr fällig gewordenen

50-Millionen-Obligationenanleihe verzichtet. Das gesamte Fremdkapital sank auf 1,52 Milliarden Franken.

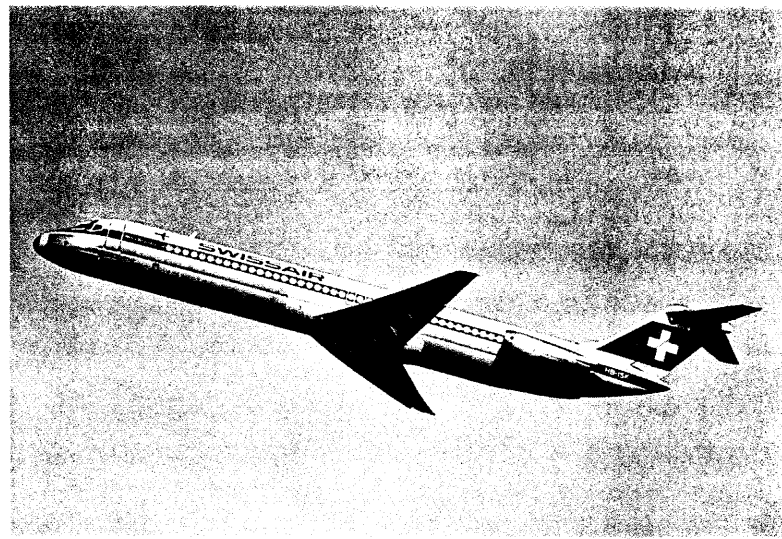
Der Buchwert des Anlagevermögens ging um 157 Millionen Franken auf 1,06 Milliarden Franken zurück.

Trotz vorzeitiger Schuldentilgung wuchsen unsere verfügbaren Mittel (Wertschriften, kurzfristige Geldanlagen und flüssige Mittel) um 119 Millionen auf 685 Millionen Franken an.

Im Berichtsjahr sind die sechste, die siebente und die achte DC-9-51 bei uns eingetroffen. Die beiden letzten der insgesamt zehn bestellten Einheiten dieses Typs haben wir Anfang 1977 erhalten. Andererseits sind 1976 zwei DC-8-Flugzeuge und eine DC-9-32 verkauft worden. Die Flugzeugbeschaffung erforderte wiederum den grössten Teil unserer Investitionen im Berichtsjahr.

Bei aller Genugtuung über die markante Verbesserung des Resultates gegenüber dem Vorjahr dürfen wir nicht übersehen, dass diese Vergleichsbasis schwach ist. Im längerfristigen Vergleich reiht sich das Ergebnis von 1976 an jene der Jahre 1970 bis 1974 mit ihren wesentlich geringeren Umsätzen; wir sind 1976 aus einem Wellental herausgekommen, aber neue Höhen sind damit nicht erreicht worden.

Der Verwaltungsrat ist den Kunden der Swissair dankbar für ihr Wohlwollen und ihre Treue. Er anerkennt mit besonderem Dank den Einsatz aller Mitarbeiter. Bei knapper Zuteilung von Mitteln ist im Berichtsjahr sehr viel geleistet und die Produktivität deutlich gesteigert.



Zum Geschäftsjahr 1976 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 29. April 1977 die folgenden Anträge:

1. der vorliegende Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1976 seien zu genehmigen;
2. den Organen der Verwaltung sei für die Geschäftsführung im Jahre 1976 Entlastung zu erteilen;

	Fr.	Fr.
3. vom ausgewiesenen Reingewinn 1976 von seien		43 940 000
a) dem statutarischen Reservefonds zuzuweisen	6 000 000	
b) dem Verwaltungsrat zugunsten der Vorsorge für das Personal der Swissair zur Verfügung zu stellen.	4 000 000	10 000 000
Vom verbleibenden Gewinn von zuzüglich Gewinnvortrag vom 1. Januar 1976 insgesamt somit von seien		33 940 000 4 722 225 38 662 225
a) auf die im Umlauf befindlichen 1 128 034 Namen- und Inhaberaktien eine Dividende von brutto 30 Franken pro Aktie zu entrichten, zahlbar vom 2. Mai 1977 an gegen Coupon Nr. 37 mit netto Fr. 19.50 pro Aktie (nach Abzug von 35 % Verrechnungssteuer);		33 841 020
b) der Saldo von auf neue Rechnung vorzutragen.		4 821 205

gert worden. Erfreulicherweise war es möglich, diese Leistung mit einer Anerkennungsprämie zu honorieren. Unsere zufriedenen Kunden und unsere tüchtigen Mit-

arbeiter, die sich für die Swissair jederzeit nach besten Kräften einsetzen, geben dem Verwaltungsrat volles Vertrauen in die Zukunft des Unternehmens.

Zürich, den 17. März 1977
Im Auftrag des Verwaltungsrates

Der Präsident

J. F. Gugelmann

Der Direktionspräsident

A. Baltensweiler

Adresse: Swissair, Postfach, CH-8058 Zürich

Die Swissair im Wettbewerb

Die Swissair kann ihr Transportangebot nicht nach Belieben auf die ergiebigsten Verkehrsmärkte ausrichten. Sie muss sich in jenem Rahmen bewegen, der durch die bilateralen zwischenstaatlichen Abmachungen gesetzt ist. Diese gewähren den Linien-gesellschaften der beiden Länder grundsätzlich den gleichen Zugang zum Markt. Ist die Gesellschaft eines anderen Landes von ihrem Verkehrsanteil nicht befriedigt, so wächst oft der Widerstand gegen den Ausbau der Dienste der Swissair. Wir müssen dann mit unserem Angebot zurückhalten oder werden ausnahmsweise sogar zu einem Abbau gedrängt, obschon die Nachfrage nach unseren Diensten wächst. Das erlebten wir auch im Berichtsjahr, zumal das unfreundliche Wirtschaftsklima zu einer weiteren Verschärfung des Konkurrenzkampfes geführt hat.

In diesem Klima ist es keineswegs einfacher geworden, international verbindliche Flugtarife und Frachtraten kostengerecht festzusetzen. Die Errichtung eines ausgewogenen Tarifgefüges erfordert eine Solidarität unter den Fluggesellschaften, aber auch unter den Regierungen, welche die Tarife genehmigen müssen. Die Fluggesellschaften verfolgen jedoch unterschiedliche unternehmerische Ziele, und nicht wenige Regierungen zeigen eine zunehmende, am Vorteil des eigenen Landes orientierte Interventionslust. IATA-Gesellschaften und Regierungen sehen sich zudem konfrontiert mit der Problematik, dass die Chartergesellschaften mindestens zum Teil auf dem gleichen Markt tätig sind wie die Liniengesellschaften, jedoch für ihr Angebot und ihre

Preise nicht der gleichen staatlichen Rahmenordnung unterstehen. Unter diesen Umständen haben etliche Tarifkonferenzen der IATA trotz wochenlangen Verständigungsbemühungen resultatlos geendet.

In einzelnen Überseegebieten – zum Teil aber auch in Europa – verwildert die Tarifdisziplin weiter. Es werden «Discount»-Tarife gewährt, denen kaum mehr betriebswirtschaftliche Überlegungen zugrunde liegen. Der Verzicht auf dieses Preisdumping wird heute dringender denn je. Eine grundlegende Sanierung der Verhältnisse setzt jedoch voraus, dass alle auf dem gleichen Markt tätigen Fluggesellschaften durch eine vernünftig abgestimmte staatliche Regulierung erfasst werden.

Im Berichtsjahr haben einige wichtige europäische Währungen nochmals deutlich an Wert verloren, was die Tarifsituation weiter kompliziert hat. Zwar wurden die Bemühungen fortgesetzt, die in den entwerteten Währungen ausgedrückten Flugtarife durch Erhöhung der Währungszuschläge anzugleichen. Diese Massnahmen, gekoppelt mit einer erneuten Senkung gewisser Schweizerfrankentarife, haben die Tarifunterschiede wohl gemildert, doch es gelang vor allem nicht, die neuen Kursstürze des britischen Pfundes sowie die Entwertung des französischen Francs im Jahre 1976 zu kompensieren. Somit bestehen einstweilen für den Schweizer immer noch gewisse Preisvorteile beim Kauf eines Flugscheines in Ländern mit besonders schwacher Währung. Es müssen Mittel und Wege gefunden werden, um der währungsbedingten Abwanderung von Flugscheinverkäufen ins Ausland zu begegnen,

damit das normale Umsatzvolumen in der Schweiz wiederhergestellt werden kann. Dank der geringen Inflationsrate in unserem Lande sollte es sodann gelingen, künftige kostenbedingte Erhöhungen der Schweizerfrankentarife unter dem europäischen Durchschnitt zu halten, was zu einer weiteren Verringerung der Tarifunterschiede führen würde. – So unbefriedigend die Lage derzeit auch ist, darf immerhin festgehalten werden, dass die in unserer Währung ausgedrückten Flugtarife, wenn man sie an der Kaufkraft des Schweizer misst, durchschnittlich jetzt schon die tiefsten in Europa sind.

Sicherlich hat die starke schweizerische Währung in andern Beziehungen auch Vorteile für die Swissair. Die gesunden wirtschaftlichen, politischen und sozialen Verhältnisse, die ihr zugrunde liegen, kommen der nationalen schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft ebenfalls zugute. Immerhin ist an dieser Stelle auch festzuhalten, dass der internationale Flugtourismus auf den teuren Schweizerfranken reagiert. Im Sommer 1976 haben 6% weniger Auslandsgäste – namentlich aus Europa, Lateinamerika und Südafrika – die Schweiz besucht als im Vorjahr. Dagegen sind wieder mehr Amerikaner zu uns gekommen.

Dem Ruf der Schweiz, ein teures Ferienland zu sein, muss begegnet werden. Die Swissair unterstützt deshalb die Bestrebungen jener schweizerischen Hotels, Gaststätten und Transportanstalten, die der Teuerung eine strenge Preisdisziplin entgegensetzen. So bieten wir beispielsweise neuerdings die «Swiss Travel Invention» an. Ein vor Reiseantritt erworbenes Gutscheinpaket erlaubt dem Gast

aus dem Ausland, seine Schweizerreise individuell und nach seinem Budget zu gestalten. Diese Gutscheine können ihrem Wert entsprechend für Landgasthöfe wie für Luxushotels, für Bahntransporte wie für Mietautos verwendet werden. Damit kann sich der Gast vor Reisebeginn Klarheit über den Preis seines Aufenthaltes in der Schweiz verschaffen – und nicht erst nachher.

1976 verstärkten wir unsere Stellung durch eine bescheidene Ausdehnung unseres Liniennetzes und unserem Verkaufsorganisation. So nahmen wir die Bedienung von Oran in Algerien, von Dubai und Kuwait im Mittleren Osten auf. Die Swissair besitzt an 166 Orten eigene Büros und ist in weiteren 39 Städten mit Einmann-Niederlassungen zugegen. Neu vertreten sind wir in Oran (Algerien), Luanda (Angola), Amman (Jordanien), Dubai, Kuwait, Jeddah (Saudiarabien), Damaskus (Syrien), Omaha (Nebraska, USA), Long Island (New York, USA), Mendoza (Argentinien) und Ravensburg (Bundesrepublik Deutschland).



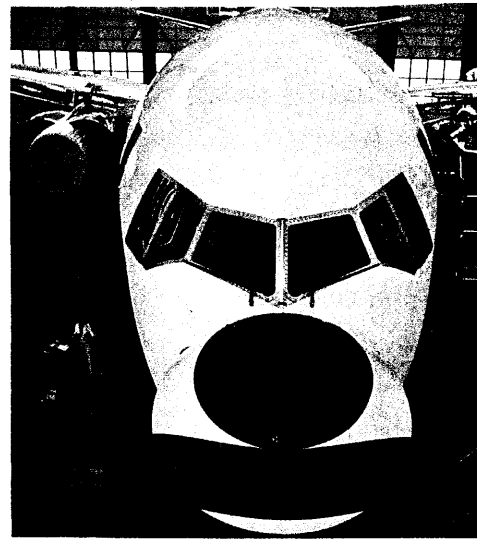
Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1976

Aufwand

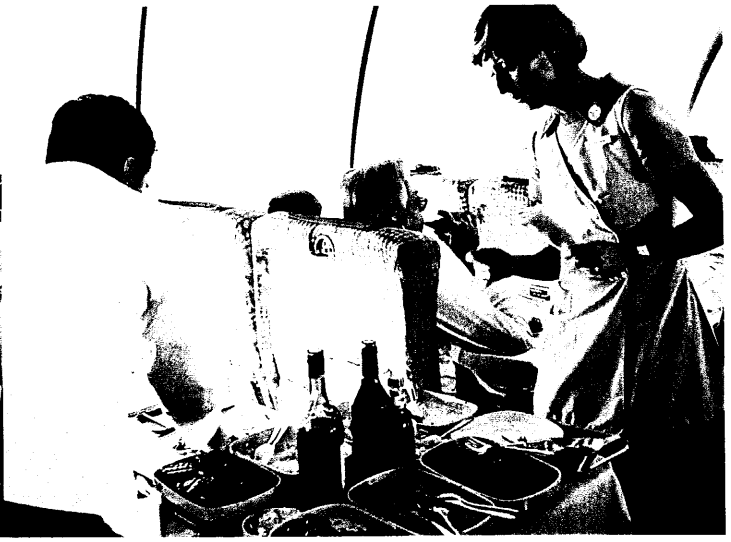
	Fr.	1976	1975
		Fr.	Fr.
Personalkosten			
Saläre, spezielle Entschädigungen und übrige Personalkosten	618 362 364		
Sozialversicherungen	121 789 178	740 151 542	703 391 789
Treibstoffkosten		287 872 262	277 478 917
Technische Material- und Überholungskosten		115 633 900	98 525 613
Bodenorganisations-Fremdkosten		188 023 340	154 692 101
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		20 330 251	36 721 448
Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops		127 193 056	111 954 293
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten		14 137 540	16 876 471
Kosten für Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen		18 882 000	18 836 666
Liegenschafts- und Energiekosten		61 664 506	58 765 004
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
Finanzkosten	66 346 796		
Direkte Steuern	12 798 916		
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	62 513 001	141 658 713	135 574 603
Fernmeldekosten		28 126 467	19 641 194
Werbe- und diverse Verkaufskosten		29 337 269	37 129 932
Provisionskosten		182 429 157	139 537 051
Total Kosten vor Abschreibungen		1 828 794 102	1 809 126 021
Bruttoergebnis		258 940 000	196 330 000
Abschreibungen			
auf Flugzeugpark und Ersatzteilen	158 698 000		
auf übrigen Anlagen	54 302 000	213 000 000	170 000 000
Total Abschreibungen		(213 000 000)	(170 000 000)
Reingewinn des Jahres		45 940 000	26 330 000
Total		2 183 724 102	2 004 455 021

Ertrag

	Fr.	1976	1975
		Fr.	Fr.
Verkehrserträge			
Streckenverträge			
Passagen	1 385 334 285		
Fracht	253 191 162		
Post	45 318 367	1 683 843 814	1 557 787 779
Erträge aus Charter- und Sonderflügen		20 703 263	22 282 992
Provisions- und übrige Verkehrserträge		54 315 941	43 000 042
Erträge aus Vermietung von Flugzeugen und Reservematerial		12 601 055	9 916 498
Erträge aus Nebenleistungen			
Bodenorganisationsdienste	85 769 221		
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	106 204 570		
Technische Dienste	121 497 755		
Übrige Nebenleistungen	23 382 587	336 854 133	298 093 354
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge		75 405 896	73 374 356
Total		2 183 724 102	2 004 455 021



Flug Flight	von from	plann. scheduled	verspätet expected	Rac trac
SR 165	CHICAGO	1050	1020	
SR 100	GENEVE	1055	1055	
SR 111	NEW YORK	1055	1055	
SR 432	BASEL	1100		
SR 603	ROM	1100		
SR 657	MADRID	1105		
SR 843	MANCHESTER	1105		
SK 601	OSLO	1110		
SR 413	HELSINKI	1110		



Bilanz per 31. Dezember 1976 (vor Gewinnverteilung)

Aktiven (Vermögenswerte)	Anschaffungswert			Kumulative Abschreibungen bzw. Minderbewertung		Buchwert 31.12.1976 Fr.	Buchwert 31.12.1975 Fr.
	Anfangsbestand 1.1.1976 Fr.	Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs Fr.	Abgang: Verkauf/Lager- verminderung Fr.	Endbestand 31.12.1976 Fr.			
Anlagevermögen							
Immobilien							
Grundstücke	34 144 000	82 000		34 226 000		34 226 000	34 144 000
Bauten und bauliche Einrichtungen (Versicherungswert exkl. Grundstücke 491,30 Mio Fr.)	411 964 325 (446 108 325)	14 591 688 (14 673 688)	1 391 000 (1 391 000)	425 165 013 (459 391 013)	151 799 939 (151 799 939)	273 365 074 (307 591 074)	282 238 377 (316 382 377)
Flugzeugpark							
Flugzeuge	1 465 780 000	66 574 688	81 980 000	1 450 374 688	903 104 000	547 270 688	646 786 000
Reservetriebwerke	47 548 780	3 500 000	3 844 312	47 204 468	33 872 160	13 332 308	11 210 908
Flugzeugwechselteile und Halbfabrikate (Versicherungswert 1571,81 Mio Fr.)	171 730 920 (1 685 059 700)	101 031 (70 175 719)	8 674 737 (94 499 049)	163 157 214 (1 660 736 370)	126 799 058 (1 063 775 218)	36 358 156 (596 361 152)	47 148 999 (705 145 907)
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge							
Datenverarbeitungsanlagen	117 186 333	4 418 754	6 174 536	115 430 551	65 848 476	49 882 075	56 692 578
Fahrzeuge	48 054 474	2 714 064	1 219 281	49 549 257	37 769 985	11 775 272	14 866 206
Übrige Einrichtungen (Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 376,81 Mio Fr.)	132 314 519 (297 555 326)	2 103 679 (9 236 497)	1 572 966 (8 966 783)	132 845 232 (297 825 040)	102 606 395 (206 224 856)	30 238 837 (91 600 184)	41 765 712 (113 324 496)
Beteiligungen	51 849 419	9 837 988	23 635 030	38 052 377	8 252 340	29 800 037	39 374 040
Vorauszahlungen für Flugzeugpark und übrige Anlagen						32 848 997	42 159 400
Total Anlagevermögen						1 058 801 444	1 216 386 220
Umlaufvermögen							
Materialbestände (Versicherungswert 69,05 Mio Fr.)	61 245 769	2 403 879	1 837 529	61 812 119	48 217 776	13 594 343	12 821 263
Bankkonto Wandelanleihe						27 318 200	27 318 200
Debitoren und transitorische Aktiven						480 172 429	465 830 370
Wertschriften	83 419 430	223 598 845	13 276 087	293 742 188	344 433	293 397 755	82 900 728
Kurzfristige Geldanlagen						322 267 500	404 075 087
Flüssige Mittel							
Bankguthaben und Gelder unterwegs						65 282 713	74 372 114
Kassen und Postcheck						3 983 741 (69 246 454)	4 164 965 (78 537 079)
Total Umlaufvermögen						1 205 996 681	1 071 482 727
Bilanzsumme						2 264 798 125	2 287 868 947

Passiven (Kapitalquellen)	Buchwert 31.12.1976 Fr.	Buchwert 31.12.1975 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	93 000 000	90 000 000
Spezielle	64 000 000 (157 000 000)	58 000 000 (148 000 000)
Total Eigenkapital (ohne Unternehmungsgewinn)	579 130 100	570 130 100
Fremdkapital		
Langfristige Schulden		
Obligationen- und Wandelanleihen	438 052 000	488 052 000
Bankdarlehen	100 000 000	100 000 000
US\$-Kredite für Flugzeugbeschaffung	267 592 592	342 012 559
Übrige langfristige Schulden	3 500 000 (809 144 592)	3 500 000 (933 564 559)
Kurzfristige Schulden		
Dividenden und Obligationen-Zinsen	4 634 930	5 423 279
Kreditoren und transitorische Passiven	386 694 116	350 212 189
Personaldepositenkasse	54 084 362 (445 413 408)	48 696 391 (404 331 859)
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	269 686 814	259 467 758
Total Fremdkapital	1 524 244 814	1 597 364 176
Rückstellungen und Wertberichtigungen	112 760 986	90 091 766
Unternehmungsgewinn		
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	4 722 225	4 952 905
Reingewinn des Jahres	43 940 000	25 330 000
Total Unternehmungsgewinn	48 662 225	30 282 905
Bilanzsumme	2 264 798 125	2 287 868 947
Eventualverpflichtungen	130 796 923	60 599 231



Erläuterungen zur Erfolgsrechnung und zur Bilanz

Erfolgsrechnung

Ertrag

Nach der Stagnation im Vorjahr ist es gelungen, die Streckenerträge wieder beträchtlich zu erhöhen,

namlich um 126 Millionen Franken bzw. 8%. Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung der Streckenerträge und der verkauften Verkehrsleistung in den einzelnen Gebieten:

Gebiete	Strecken- erträge 1976 in Mio Fr.	Veränderung gegenüber 1975		Verkehrs- veränderung in %
		in Mio Fr.	in %	
Europa	654,4	+ 21,3	+ 3,4	+ 6,4
Nordatlantik	330,8	+ 33,3	+ 11,2	+ 14,5
Südatlantik	64,6	+ 0,4	+ 0,6	+ 1,1
Mittlerer Osten	216,0	+ 24,5	+ 12,8	+ 19,9
Ferner Osten	222,3	+ 26,6	+ 13,6	+ 17,1
Afrika	195,7	+ 20,0	+ 11,4	+ 10,4
Ganzes Netz	1 683,8	+ 126,1	+ 8,1	+ 12,8

Die Erträge aus Charter- und Sonderflügen gingen 1976 zurück, nachdem 1975 vor allem mit den Evakuationsflügen aus Angola besonders hohe Leistungen erbracht werden konnten.

Die Erhöhung der Provisionssätze innerhalb der IATA hatte bei der Position Provisions- und übrige Verkehrserträge eine wesentliche Steigerung unserer Einnahmen aus Flugscheinverkäufen für fremde Gesellschaften zur Folge.

In den Erträgen aus Vermietung von Flugzeugen und Reserve-material sind auch die Entschädigungen für Cockpit-Besatzungen enthalten, die wir unserer Tochtergesellschaft Balair zur Verfügung stellten.

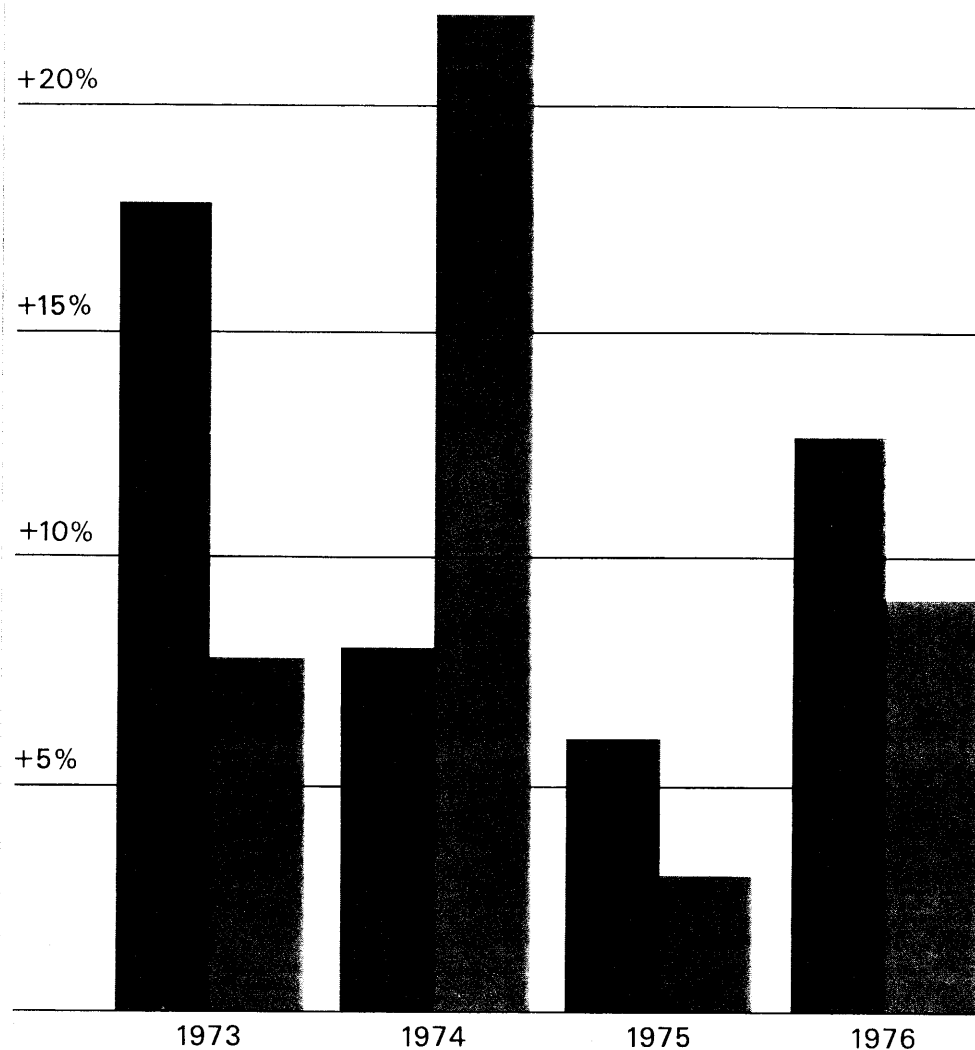
Die Erträge aus Nebenleistungen konnten 1976 wiederum namhaft erhöht werden und erreichten mit 337 Millionen Franken 15% der Gesamterträge. Vor 10 Jahren betrug dieser Anteil erst 10%. Den stärksten Zuwachs verzeichnen erneut die Einnahmen aus technischen Diensten für

Dritte, die um 20 Millionen Franken höher ausfielen. Dies ist hauptsächlich der Vergrößerung unseres Arbeitsvolumens im Rahmen der KSSU-Zusammenarbeit zuzuschreiben, da nun

Die Treibstoffkosten stiegen wegen der Mehrproduktion um 10 Millionen Franken; immerhin brachte der tiefere Dollar-Kurs auch etwas tiefere durchschnittliche Treibstoffpreise:

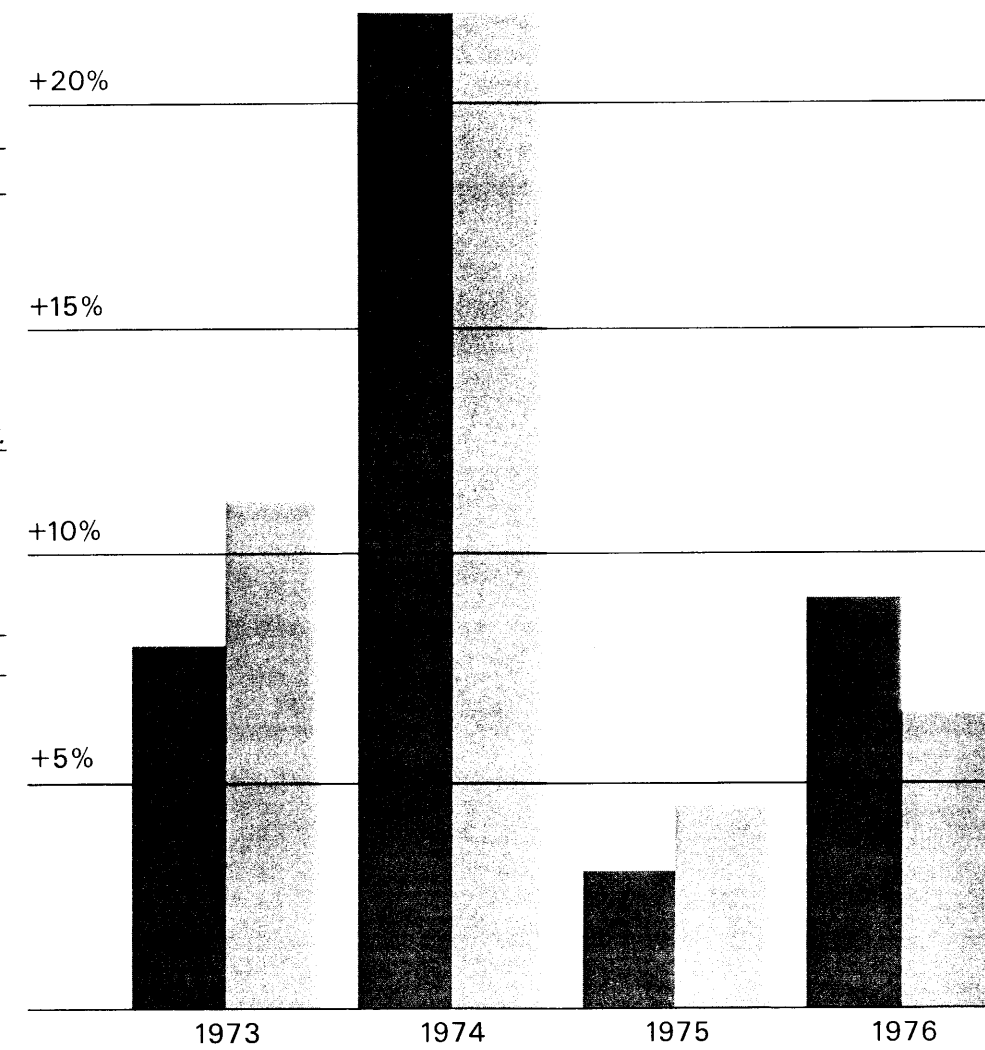
	Kosten je 100 Liter	
1972	Fr.	11.70
1973	Fr.	13.60
1974	Fr.	31.70
1975	Fr.	30.90
1976	Fr.	30.30

Verkehrs- und Ertragsentwicklung 1973-1976



■ Verkehr, prozentuale Zunahme gegenüber dem Vorjahr.
■ Erträge, prozentuale Zunahme gegenüber dem Vorjahr.

Ertrags- und Kostenentwicklung 1973-1976



■ Erträge, prozentuale Zunahme gegenüber dem Vorjahr.
■ Kosten, prozentuale Zunahme gegenüber dem Vorjahr.

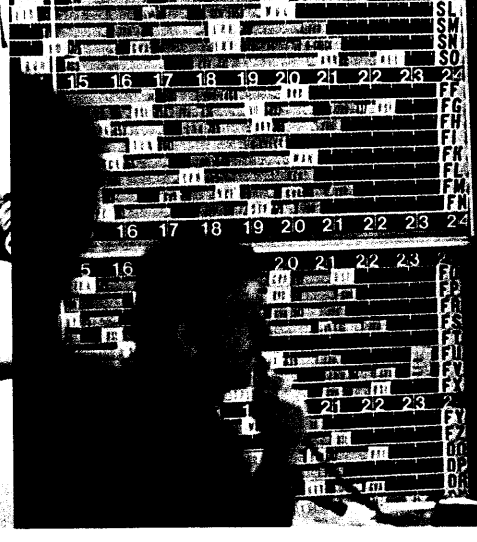
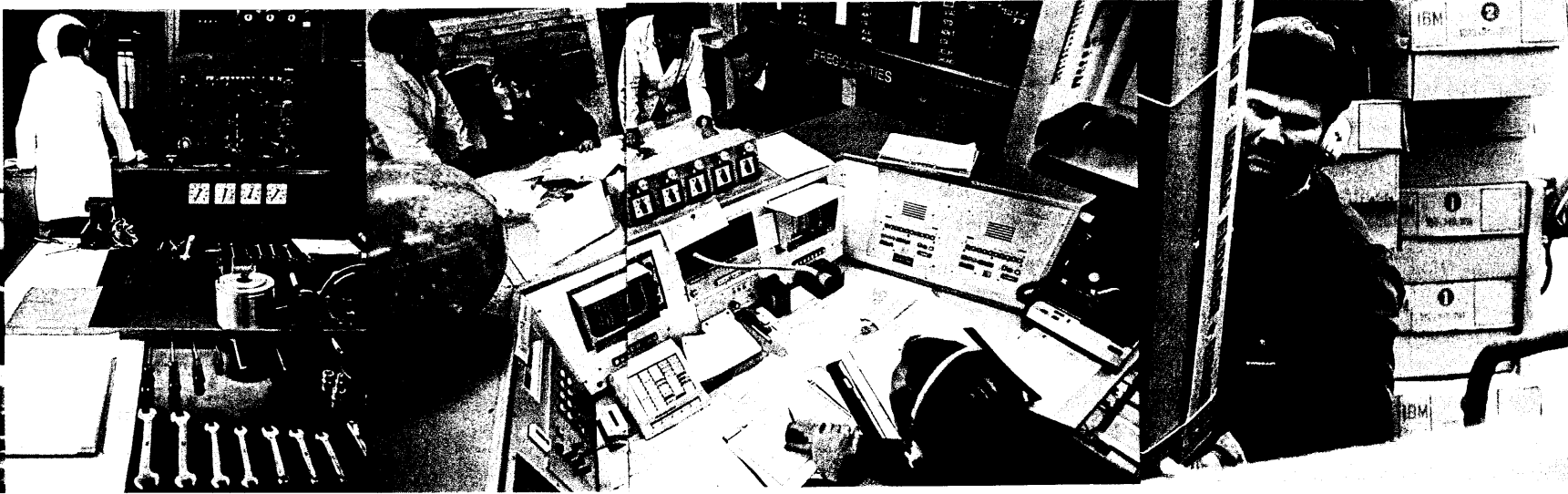
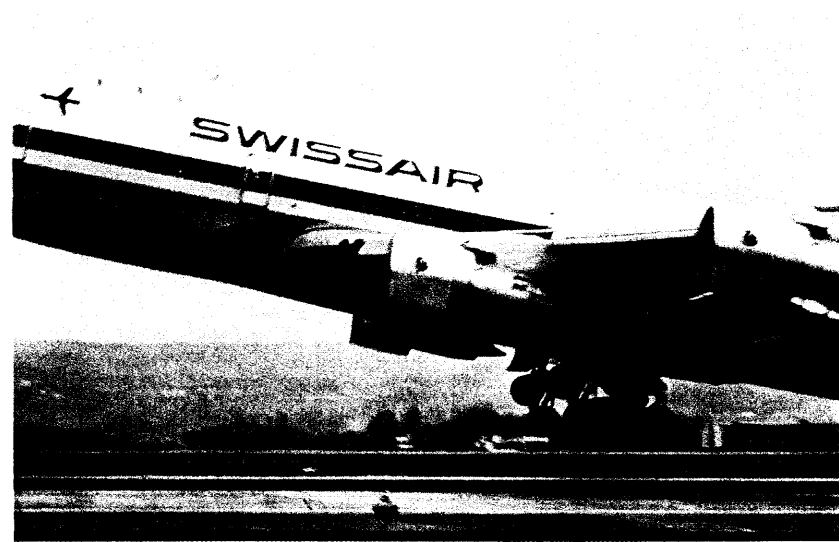
vermehrt Unterhaltsarbeiten an den DC-10-Flugzeugen der Partner auszuführen sind.

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

	Mio Fr.
- Finanzerträge	43
- Erträge aus Beteiligungen	2
- Liegenschaftserträge	6
- Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialverkäufen	17
- Diverse übrige Erträge	7
Gesamt	75

Aufwand

Der Mehraufwand von 37 Millionen Franken oder von 5,2% bei den Personalkosten ist auf die vertraglichen Realloohnerhöhungen, die im Laufe des Jahres gewährten Teuerungszulagen, auf die um 11% erhöhten Beiträge für Sozialversicherungen sowie auf die erwähnte Anerkennungsprämie zurückzuführen. Der Anteil der Personalkosten am gesamten Aufwand beträgt 38,4% (Vorjahr 38,9%).



Die technischen Material- und Überholungskosten belasteten uns um 17 Millionen Franken stärker als im Vorjahr. Dabei erforderte unsere eigene Flotte, vorab wegen weiterer Flugzeugzugänge, zusätzlichen Material- und Überholungs-

aufwand im Betrag von 9 Millionen Franken. Ferner verursachten die umfangreichen Unterhaltsarbeiten für Dritte um 8 Millionen Franken höhere Materialkosten, denen aber, wie erwähnt, höhere Erträge gegenüberstehen.

Wie schon im Vorjahr zeigen die Bodenorganisations-Fremdkosten die höchste Zuwachsrate, nämlich 18%. Stark ins Gewicht fielen insbesondere die weltweit erneut hinaufgesetzten Tarife für die Flugsicherung sowie die massive Erhöhung der Flughafengebühren in der Schweiz.

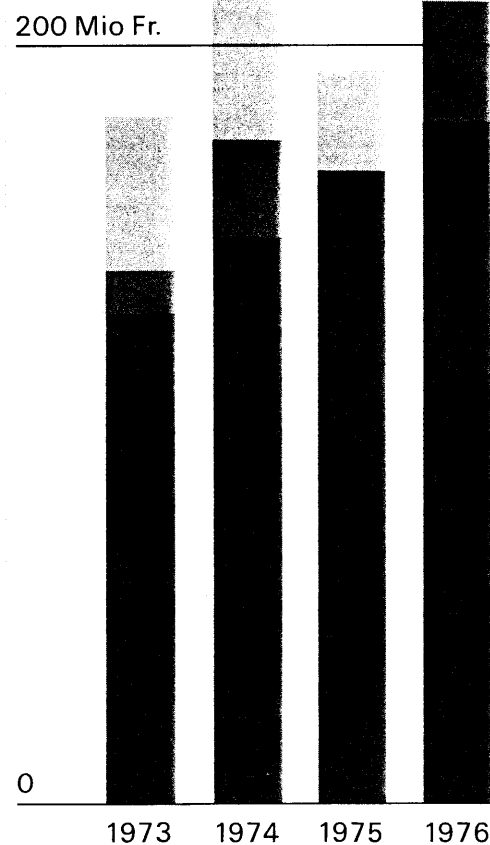
Bei den Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial ist ein Rückgang um 16 Millionen Franken zu verzeichnen, da die 1975 noch von SAS gemieteten DC-9-41 von den eigenen DC-9-51 abgelöst worden sind.

Verschiedene Faktoren wie Währungseinflüsse und der allgemein günstige Schadenverlauf in der Lufttransportindustrie führten trotz erhöhter Produktion zu einer Abnahme der Sach- und Haftpflichtversicherungskosten.

Die Zunahme der allgemeinen Betriebs- und Verwaltungskosten entfällt auf die Finanzkosten. Auf den aus dem Ausland heimgeschafften Geldern von insgesamt 810 Millionen Franken mussten erneut erhebliche Transferverluste in Kauf genommen werden.

Wie bei den Provisionserträgen führten die höheren Kommissionsätze für den Flugscheinverkauf Dritter auch zu erheblich höheren Provisionskosten (+16%).

Die meisten übrigen Kostengruppen weisen nur geringfügige Zunahmen auf.



Reingewinn.
 ■ Ausserordentliche Abschreibungen.
 ■ Ordentlicher Abschreibungsbedarf.

Nach Vornahme der Abschreibungen verbleibt ein Reingewinn von 44 Millionen Franken. Damit liegt er um 19 Millionen Franken über dem Wert des Vorjahres.

Die Bilanzsumme hat sich vorab dank den Abschreibungen um 23 Millionen Franken auf 2,26 Milliarden Franken zurückgebildet.

Aktiven

Das Anlagevermögen beträgt 47% des Gesamtvermögens (Vorjahr 53%) und ist zu 131% (Vorjahr 124%) mit Eigen- und langfristigem Fremdkapital gedeckt. Die Verbesserung dieser Verhältniszahlen ist ebenfalls auf die Abschreibungen zurückzuführen, denen tiefere Investitionen gegenüberstehen.

Bei den Anschaffungswerten des Flugzeugparks haben sich im Berichtsjahr folgende wichtigen Veränderungen ergeben:

- Zugang von 3 DC-9-51 66 Millionen Franken
- Abgang (Verkauf) von 2 DC-8 65 Millionen Franken
- Abgang (Verkauf) von 1 DC-9-32 16 Millionen Franken

Die Abschreibungen bewirkten einen weiteren Rückgang des Buchwertes von Flotte und Ersatzteilen von 42% auf 36% des Anschaffungswertes.

Die Verschiebungen in den Beteiligungen ergeben sich weitgehend aus der im Kapitel «Tochtergesellschaften und Beteiligungen» (Seite 22) dargelegten organisatorischen Zusammenfassung.

Bei den Vorauszahlungen für Flugzeugpark und übrige Anlagen handelt es sich vorab um unverzinsliche vertragliche Anzahlungen für bestellte Flugzeuge:

- 1 DC-10-30 23,4 Millionen Franken Ablieferung Herbst 1977
- 2 DC-9-51 9,1 Millionen Franken Ablieferung Frühjahr 1977

Ein Teil unserer liquiden Mittel ist in Wertschriften angelegt, die zu 89% auf Schweizerfranken lauten. Diese Bilanzposition erfuhr eine sehr starke Ausweitung um 210 auf 293 Millionen Franken, die wie folgt zur Rückzahlung fällig werden:

Jahr	Prozent	Jahr	Prozent
1977	2%	1981	42%
1978	26%	1982 und später	3%
1979	26%		
1980	1%		

Passiven

Das Aktienkapital blieb auch 1976 unverändert und setzt sich aus 902344 Namenaktien und 303742 Inhaberaktien zusammen. Über die Aktienstreuung gibt die Tabelle auf Seite 12 Aufschluss.

Da die Reserven um weitere 9 Millionen Franken geäuft wurden, stieg das Eigenkapital auf 579 Millionen Franken an.

Nach der Rückzahlung der 4%-Obligationenanleihe 1960-1976 von 50 Millionen Franken sowie der vorzeitigen Tilgung von US-Dollar-Krediten für Flugzeugbeschaffungen setzen sich unsere langfristigen Schulden wie folgt zusammen:

Obligationen- und Wandelanleihen

Zinssatz	Betrag (Mio Fr.)	Laufzeit
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

Zinssatz	Betrag (Mio Fr.)	Fälligkeitsjahr
5½%	50 Mio Fr.	fällig 1978
6¼%	50 Mio Fr.	fällig 1982

US-Dollar-Kredite für Flugzeugbeschaffung

Zinssatz	Betrag (Mio Fr.)	Fälligkeitsjahr
6%	246,7 Mio Fr.	fällig 1980
5,1%	20,9 Mio Fr.	bis 1986

Insgesamt hat sich mit den erwähnten Tilgungen das Verhältnis Eigenkapital zu langfristigen Schulden wiederum verbessert. Einem Franken Eigenkapital standen jeweiligen die folgenden Schulden gegenüber:

1972:	Fr. 1.20
1973:	Fr. 1.40
1974:	Fr. 1.40
1975:	Fr. 1.60
1976:	Fr. 1.40

Die Rückstellungen und Wertberichtigungen decken Währungs- und Kundenrisiken und enthalten Rücklagen für selbstversicherte Risiken. Besonders die unsichere Währungssituation veranlasste uns, die Währungsrückstellungen im Berichtsjahr weiter zu öffnen.

Die Eventualverpflichtungen sind um rund 70 Millionen Franken angewachsen: Die Tilgungsbeträge für unsere US-Dollar-Schulden sind vorerst bei Banken hinterlegt und somit aus der Bilanz ausgeschlossen, doch sind wir weiterhin unseren ursprünglichen Gläubigern gegenüber haftbar.

Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1976

Kategorie	Prozent
Namenaktien	75 %
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden, Kantonalbanken)	23,6%
Industrie und Handel	11,8%
Banken und Versicherungsgesellschaften	4,2%
Andere Privataktionäre (19628 Aktionäre)	35,4%
Inhaberaktien	25 %



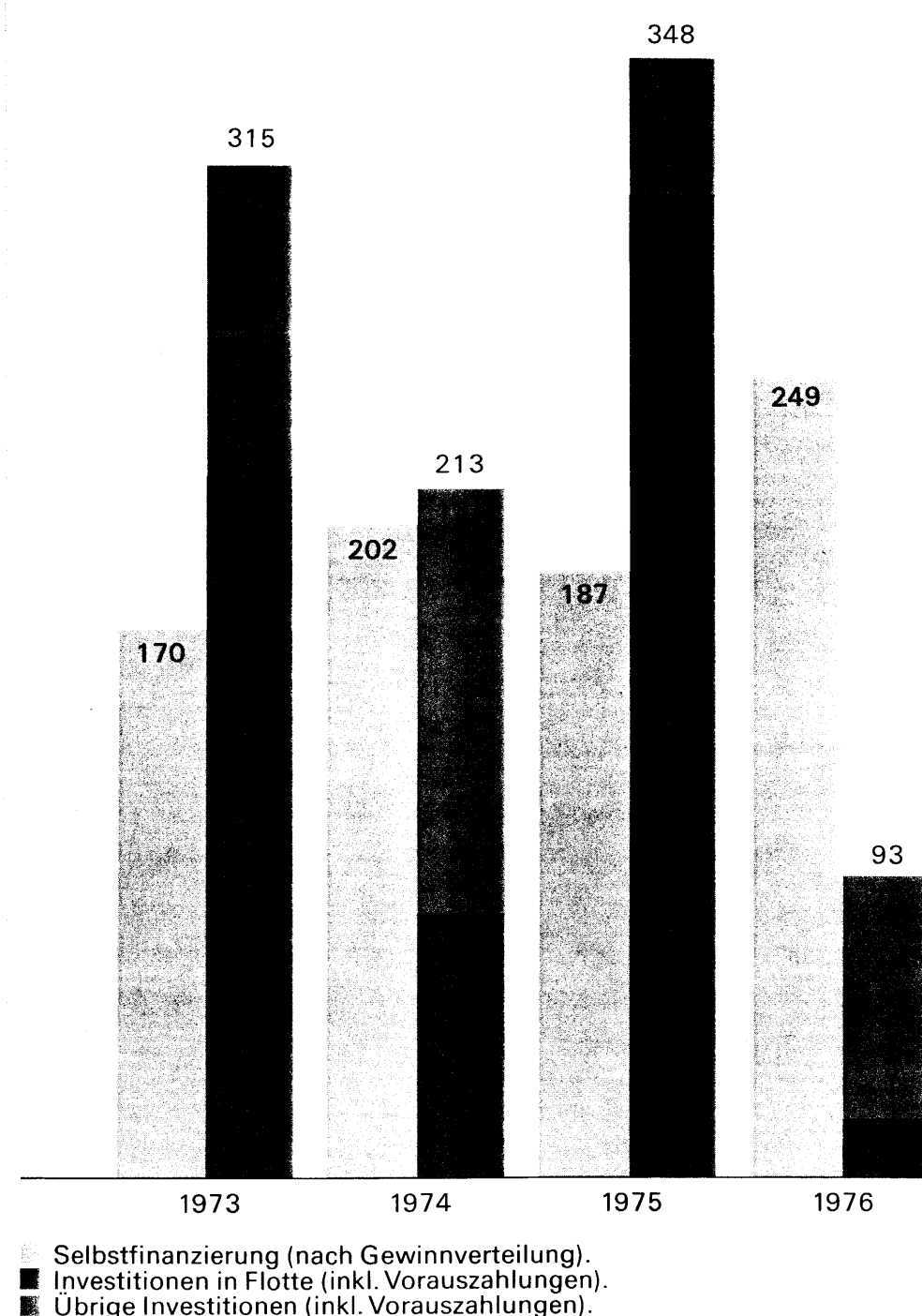
Herkunft der Mittel	Mio Fr.	Mio Fr.
Selbstfinanzierung:		
Reingewinn des Berichtsjahres	43,9	
Abschreibungen	213,0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen	29,8	286,7
Fremdfinanzierung:		
US-Dollar-Kredite für Flugzeugbeschaffung	27,9	
Zunahme der übrigen Passiven inkl. Kreditoren	35,0	62,9
Andere Mittelzugänge:		
Verkauf von Anlagen und Materiallagerabbau	37,7	
Anrechnung von Vorauszahlungen	9,3	47,0
Gesamtzugang an Mitteln		396,6
Verwendung der Mittel		
Vermehrung Anlagevermögen:		
Immobilien	14,7	
Flugzeugpark	69,1	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	9,0	
Übriges Anlagevermögen	9,8	102,6
Vermehrung Umlaufvermögen:		
Debitoren und transitorische Aktiven	14,3	
Wertschriften, kurzfristige Geldanlagen und flüssige Mittel, netto	119,2	
Übriges Umlaufvermögen	1,9	135,4
Abbau von langfristigen Schulden:		
Rückzahlung Obligationenanleihe 1960	50,0	
Rückzahlung US\$-Kredite für Flugzeugbeschaffung	86,0	136,0
Dividendenausschüttung pro 1975 (Vorjahr)		22,6
Total Verwendung der Mittel		396,6

Finanzierung und Investierung im Jahre 1976

Dem Gesamtzugang an Mitteln von insgesamt 397 Millionen Franken stehen Investitionen in das Anlagevermögen von 103 Millionen Franken gegenüber. Deshalb ergibt sich nebst den erwähnten Schuldentilgungen eine weitere Verstärkung unserer Liquiditäten um 119 Millionen Franken.

Für die 1976 abgelieferten drei DC-9-Flugzeuge wurden die bei der Bestellung vereinbarten US-Dollar-Kredite von 28 Millionen Franken beansprucht; dagegen sind in den nächsten Jahren fällig werdende Kreditquoten im Betrage von 86 Millionen Franken vorzeitig abgelöst worden.

Selbstfinanzierung und Investitionen in das Anlagevermögen 1973-1976 in Mio. Franken



Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1976 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellen fest, dass

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

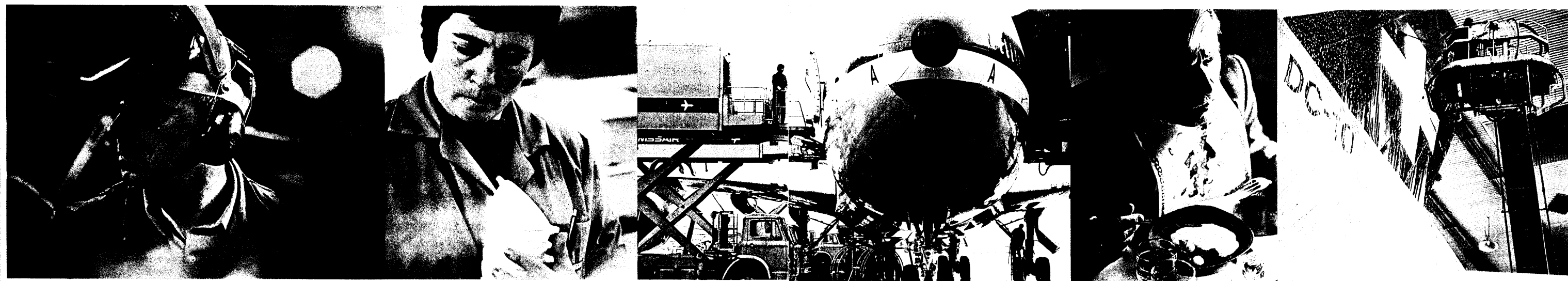
Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfungen beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

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

Zürich, den 18. März 1977

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Fehlmann Rau



Vergleichszahlen: 1967 bis 1976

Verkehrsleistungen	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Flugstunden	88 911	96 006	104 758	114 380	115 666	115 583	120 095	119 950	126 563	130 980
Angebotene tkm	in Mio 651,0	797,7	969,7	1 149,1	1 360,1	1 485,2	1 651,6	1 757,8	1 961,6	2 088,3
Ausgelastete tkm	in Mio 358,2	416,3	523,0	586,7	668,7	739,1	868,5	939,4	1 008,0	1 131,4
Ausgelastete Passagier-tkm	in Mio 276,1	298,5	346,0	398,6	467,4	520,3	608,2	642,9	697,2	784,9
Ausgelastete Fracht-tkm	in Mio 68,6	102,4	159,8	169,6	182,2	198,5	238,0	273,6	288,1	321,7
Ausgelastete Post-tkm	in Mio 13,5	15,4	17,2	18,5	19,1	20,3	22,3	22,9	22,7	24,8
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	55,0%	52,2%	54,0%	51,1%	49,2%	49,8%	52,7%	53,5%	51,9%	54,3%
Nutzwelle*	51,8%	49,9%	49,4%	49,3%	47,6%	47,7%	51,5%	52,3%	52,5%	53,1%
Flugbetriebskosten je offeriertem tkm	in Fr. -91	-85	-81	-80	-79	-77	-75	-86	-83	-81
Sitzplatzbelegung	56,7%	53,1%	53,0%	53,3%	52,1%	52,9%	56,5%	56,1%	55,0%	59,3%

Personalbestand

Ende Jahr ohne Lehrlinge	10 044	10 855	11 731	12 887	13 192	13 224	13 612	14 046	13 766	13 739
Teilzeitbeschäftigte als Halbe mitgezählt										

* Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist

Erträge und Kosten

in Mio Fr.	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Verkehrserträge	653,5	730,5	883,8	981,5	1 137,6	1 229,8	1 305,4	1 588,1	1 623,0	1 758,9
Diverse Erträge	117,3	151,7	183,1	245,5	264,8	263,5	303,9	361,9	381,4	424,8
Gesamterträge	770,8	882,2	1 066,9	1 227,0	1 402,4	1 493,3	1 609,3	1 950,0	2 004,4	2 183,7
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)	651,3	745,1	874,4	1 037,7	1 208,3	1 287,3	1 427,1	1 730,1	1 809,1	1 926,8
Bruttoergebnis	119,5	137,1	192,5	189,3	194,1	206,0	182,2	219,9	195,3	256,9
Abschreibungen	95,0	110,0	161,0	155,0	154,0	165,0	142,0	177,0	170,0	213,0
Reinergebnis	24,5	27,1	31,5	34,3	40,1	41,0	40,2	42,9	25,3	43,9

Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung)

in Mio Fr.	1967	1968	1 1969	1 1970	1 1971	1 1972	1 1973	1 1974	1 1975	1 1976
Bilanzsumme	715,9	966,5	1 165,8	1 335,9	1 516,9	1 721,1	2 011,0	2 088,5	2 287,9	2 264,8
Aktiven										
Anlagevermögen	468,4	675,8	731,2	740,8	791,6	859,1	1 027,0	1 050,9	1 216,4	1 058,8
Umlaufvermögen	247,5	290,7	434,6	595,1	725,3	862,0	984,0	1 037,6	1 071,5	1 206,0
Passiven										
Aktienkapital	218,7	218,7	300,8	335,0	386,2	386,2	422,1	422,1	422,1	422,1
Reserven	46,0	56,0	74,0	89,0	107,0	119,0	136,0	148,0	151,0	163,0**
Fremdkapital	410,7	649,5	745,5	863,4	973,9	1 151,0	1 379,8	1 435,9	1 620,0	1 562,1**
Rückstellungen	39,2	40,4	43,6	46,0	46,6	60,5	68,2	77,5	90,1	112,8
Gewinnvortrag	1,3	1,9	1,9	2,5	3,2	4,4	4,9	5,0	4,7	4,8**

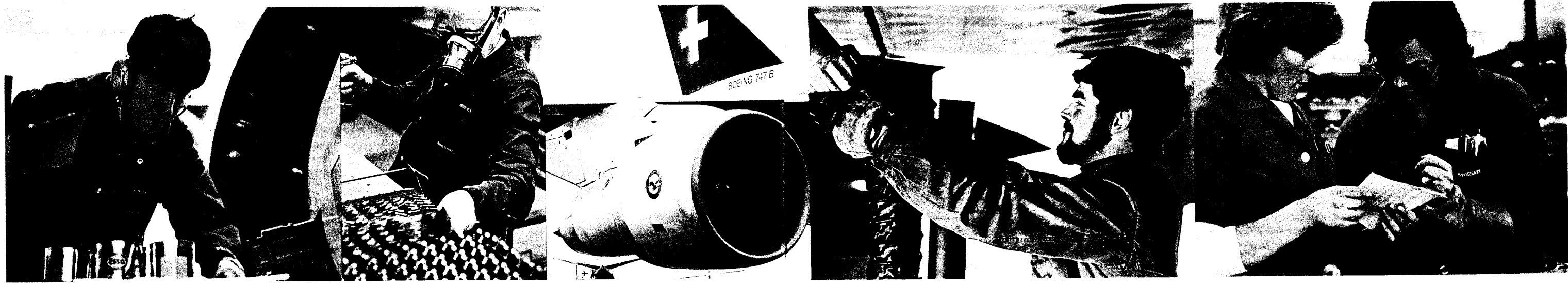
Reingewinn je Aktie in Fr. 39.28 43.32 40.34 39.03 39.06 40.— 35.64 38.04 22.45 38.95

Dividende je Aktie in Fr. 28.— 28.— 30.— 30.— 30.— 30.— 30.— 30.— 20.— 30.—**

Selbstfinanzierung je Aktie in Fr. 222.— 248.— 270.— 265.— 218.— 243.— 180.— 211.— 186.— 254.—
(vor Gewinnverteilung)

Eigenkapital je Aktie in Fr. 416.— 431.60 473.08 476.56 475.45 486.83 489.58 500.10 505.42 513.40

** Nach Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates



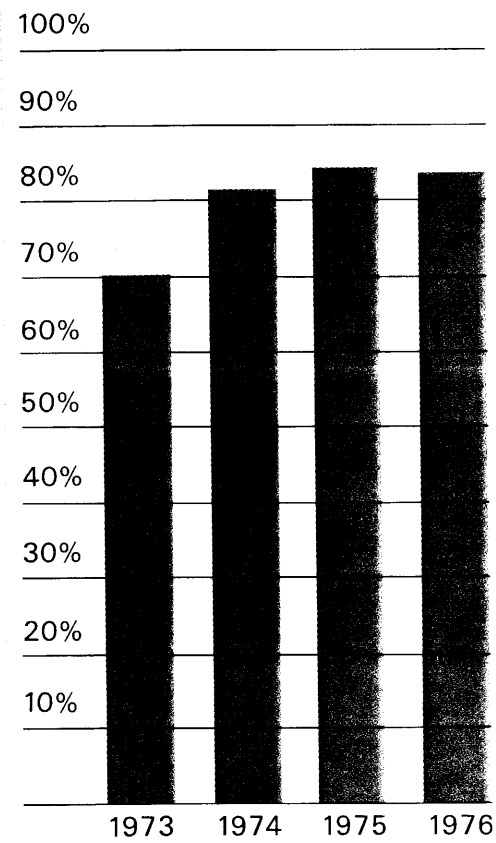
Der Verkehr

Über viele Jahre liess es unsere Erfahrung zu, die Verkehrsentwicklung insgesamt recht zuverlässig vorauszusagen; Abweichungen in den einzelnen Gebieten wogen sich jeweils ungefähr auf. Das Jahr 1976 hat die erfreuliche Ausnahme von dieser Regel gebracht. Mit einem Mehrverkehr von 12,8% gegenüber 1975, bei einer Angebotszunahme von nur 6,5%, hatten wir nicht gerechnet. Wir dürfen heute mit Genugtuung einfach feststellen, dass der Markt auf unsere Dispositionen und Bemühungen insgesamt über Erwarten günstig reagiert hat.

Im *Fernen Osten* boten wir 11% mehr Transportkapazität an als 1975. Wir haben in diesem Gebiet neue Gruppentarife eingeführt, und der touristische Verkehr wendet sich offensichtlich gerne wieder der verlässlichen Dienstleistung der Liniengesellschaften zu. Bei einer Verkehrszunahme von über 17% war eine weitere Abnahme unserer Durchschnittserträge in Kauf zu nehmen, doch haben sich auch die Streckenkosten günstig entwickelt. Der grosse Verlust, mit dem uns der Ferne Osten vor einem Jahr noch belastete, ist auf einen kleinen Rest zusammengeschmolzen.

Wir konnten schon 1975 eine Besserung unseres *Nordatlantikverkehrs* beobachten, und es erschien deshalb richtig, hier unser Angebot wieder leicht zu erhöhen. Diese Massnahme hat sich gelohnt: Begünstigt durch die Erholung der Wirtschaft in den USA stieg der Verkehr um 15%, während wir nur 7% mehr Transportleistung anboten. Der finanzielle Verlust, den wir seit einigen Jahren im Nordatlantikverkehr erleiden,

Ankunftspünktlichkeit



■ Prozentsatz aller Flüge, die nicht später als 15 Minuten nach der im Flugplan publizierten Ankunftszeit landen.

verringerte sich beträchtlich. Wir verzeichnen in diesem Gebiet eine besonders hohe Flugzeugauslastung, der eigentlich ein Gewinn entsprechen sollte; dafür sind aber die Durchschnittstarife immer noch zu tief.

In *Europa* hatten wir einerseits unser Angebot etwas zurückgenommen, andererseits ist die Nachfrage nach unseren Diensten wieder gestiegen. Die verbesserte Auslastung führte zu einem erfreulichen finanziellen Ergebnis.

Entsprechend dem wirtschaftlichen Aufschwung des *Mittleren Ostens* bauten wir in diesem Gebiet unser Angebot nochmals aus, und im gleichen Masse nahm auch der Verkehr zu. Andere Gesellschaften haben sich jedoch im Mittleren Osten ebenfalls besser etabliert; der Wettbewerb ist entsprechend schärfer geworden. Der finanzielle Erfolg dieses Gebietes fiel etwas tiefer aus als vor Jahresfrist. Es ist bei der Beurteilung des Ergebnisses zu bedenken, dass wir Anfang 1976 die Bedienung Beirut, eines für uns sehr wichtigen Marktes, wegen des Bürgerkriegs in Libanon einstellen mussten. Zwar gelang es, die freigewordene Kapazität anderweitig einzusetzen, aber damit liess sich der Ausfall nicht vollständig ausgleichen. Besondere Anerkennung verdient, dass unsere Mitarbeiter in Beirut bis zum Letzten ausharrten; schliesslich wurde jedoch unser Vertretungsbüro zerstört. Mit der Normalisierung der Verhältnisse werden wir Beirut Schritt für Schritt wieder in unser Liniennetz eingliedern.

In *Afrika*, besonders im Westen und Norden des Kontinents, sind wir wiederum sehr erfolgreich gewesen. Wir freuen uns über

dieses gute Ergebnis, sind uns aber auch der Risiken bewusst, welche die Spannungen in gewissen Regionen Afrikas mit sich bringen.

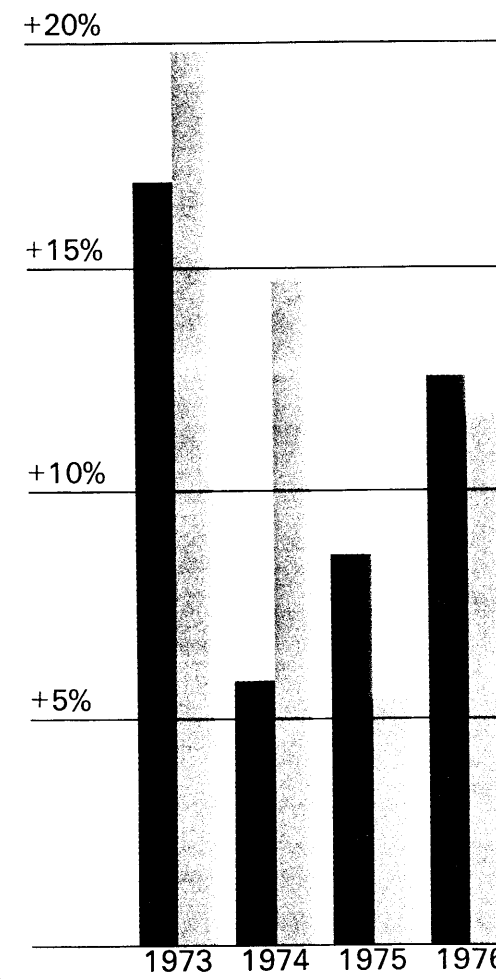
Auf der *Südatlantikroute* machen wir, wie auch die andern Fluggesellschaften, eine schwierige Periode durch, die durch die wirtschaftlichen Verhältnisse in den bedienten südamerikanischen Ländern bedingt ist. Bei praktisch unverändertem Platzangebot kamen unsere Verluste zur Hauptsache aus dem unbefriedigenden Passagierverkehr und der raschen Entwertung nicht transferierter Guthaben. Die Lage wird sich nur allmählich verbessern, und es braucht mehr Zeit als ursprünglich angenommen, bis wir diese Route vollständig mit DC-10-Flugzeugen bedienen können. Dass aber auch der Südatlantikverkehr schliesslich wieder selbsttragend werden wird, bezweifeln wir nicht.

Der Einsatz von Concorde-Überschallflugzeugen durch Air France und British Airways hat bisher unsere Ergebnisse weder im Nordatlantik- noch im Südatlantik- und Mittelostverkehr spürbar beeinträchtigt.

Der gesamte *Frachtverkehr* und die Erträge daraus haben sich nach einem schwachen Vorjahr wieder erfreulicher entwickelt. Dies trifft besonders auf die Verkehrsgebiete Südatlantik und Mittelost zu. Die Resultate bei den übrigen Gebieten können als zufriedenstellend bis gut bezeichnet werden. Verschiedene Strecken bieten bereits Kapazitätsengpässe, während auf einigen anderen die Nachfrage je nach Richtung sehr unterschiedlich bleibt.

Die Entwicklung der Schweizer Exporte, welche auf dem Luftweg

Verkehrsentwicklung, prozentuale Deckungsbeiträge 1973-1976



■ Passagierverkehr, prozentuale Zunahme gegenüber dem Vorjahr
 □ Frachtverkehr, prozentuale Zunahme gegenüber dem Vorjahr

ins Ausland gelangen, leidet nach wie vor unter dem hohen Kurs des Schweizerfrankens. Deshalb hat unser Frachtverkehr aus der Schweiz heraus weniger zugenommen als der Verkehr in die Schweiz.

Weltweit hat sich das Ertragsniveau leicht verbessert. Dabei ergeben sich jedoch, wegen der andauernden Währungsunruhe, erhebliche Unterschiede in den einzelnen Verkehrsgebieten.

Auch im Frachtverkehr bleiben wir bestrebt, unsern Kundendienst weiter zu verbessern. Die Einführung des Frachtreservationsystems CARIDO in der Schweiz und die zentrale Platzkontrolle für Fracht fanden bei unserer Kundenschaft guten Anklang. Anfang September eröffneten wir eine eigene Frachtannahme- und -auslieferungsstelle im Frachtzentrum Embraport (Zürich), um auch unsere dort tätigen Kunden direkt bedienen zu können.

Obwohl beim *Postverkehr* die Wachstumsraten kleiner sind, bietet auch dieser Sektor ein erfreuliches Gesamtbild. Europa und der Südatlantik zeigen starke Zunahmen, während sich die übrigen Gebiete durchschnittlich entwickelt haben. Auch hier dürfen wir feststellen, dass sich guter Kundendienst und enge Zusammenarbeit mit den verschiedenen Postbehörden im allgemeinen und mit den schweizerischen PTT-Betrieben im besonderen vorteilhaft auswirken.



Der Betrieb

Der Kunde nimmt als selbstverständlich an, dass eine Luftverkehrsgesellschaft einen sicheren und zuverlässigen Betrieb gewährleistet. Dennoch steckt viel Arbeit hinter der Aussage, dass die Mitarbeiter des Flugbetriebes, der technischen Dienste und der Abfertigungsorganisation im Jahre 1976 die Durchführung von fast 100 000 Flügen besorgt haben, zumal die höhere Produktion mit wenig verändertem Personal-

bestand erbracht werden musste. Auch für andere Tätigkeiten, über die wir in diesem Abschnitt berichten, gilt diese Feststellung.

Am 25. September 1976 besichtigten an einem «Tag der offenen Tür» über 12 000 Aktionäre und Angehörige unsere Werftanlagen auf dem Flughafen Zürich-Kloten. Sie erhielten dabei einen Einblick in die Arbeit der *technischen Betriebe*. Die technische Zuverlässigkeit der Flugzeuge und ihrer Systeme hat von der

Konstruktion her einen hohen Stand erreicht. Diesen wollen wir nicht nur halten, sondern noch verbessern. Es geht beispielsweise darum, wie oft Triebwerke oder Teile davon gewechselt werden müssen und wie rasch solche Wechsel durchgeführt sind. Eine sorgfältige Überwachung hat zum Ziel, durch rechtzeitiges Eingreifen das Auftreten einer Störung zu verhindern. Bei der Lösung solcher Probleme arbeiten wir mit dem Hersteller eng zusammen. Wir sind eingerichtet, grössere Umbauten an Flugzeugen vorzunehmen. Dank seinem guten Ruf nehmen auch andere Gesellschaften unseren technischen Betrieb in Anspruch.

Obwohl unser *Flugbetrieb* im Berichtsjahr von Störungen der Luftverkehrskontrolle über Spanien, von den Unruhen in Libanon und noch kurz vor Jahresende von schlechtem Wetter behindert wurde, erreichten 83% der Flüge (im Vorjahr 84%) ihr Ziel mit weniger als 15 Minuten Verspätung, und von den publizierten Flügen konnten wir 99% (1975: 98%) durchführen. Daran zeigt sich nicht zuletzt der hohe technische Stand der Einrichtungen für Landungen und Abflüge bei schlechtem Wetter. Auch hier arbeiten wir aber weiter an Verbesserungen.

In unseren *Verpflegungsbetrieben* haben wir 1976 mit 800 Mitarbeitern über sechs Millionen Mahlzeiten für uns selber und für andere Gesellschaften hergestellt, was je nach Jahreszeit 14 000 bis 21 000 Einheiten pro Tag entspricht. Es ist keine einfache Aufgabe, in einem solchen Grossbetrieb und im beschränkten Raum an Bord unserer Flugzeuge die Tradition schweizerischer Gast-

freundschaft zu pflegen. Wir können nicht immer auf schönem Porzellan frischzubereitetes Essen servieren, wollen unseren Kunden aber das Bestmögliche bieten. Das kann auch mit einer attraktiv ausgestatteten Lunchbox auf einer Kurzstrecke gelingen. Unser Weinsortiment ist breiter geworden, und Leckerbissen aus Grossmutterzeiten sowie Schweizer Spezialitäten finden immer ihre Liebhaber. Wir tragen aber auch der modernen Entwicklung zum leichteren Essen Rechnung.

Immer wieder kommen wir in die Lage, für Passagiere, die ohne Vorausbuchung in letzter Minute zugestiegen sind, zusätzliche Mahl-

zeiten zu benötigen. Bisher mussten wir für solche Fälle vorsorglich überzählige Frischmahlzeiten laden, beginnen jetzt aber, lagerbare Fertigmahlzeiten als Reserve mitzuführen. Zur gleichen Lösung nehmen wir Zuflucht, wenn in gewissen tropischen Ländern keine hygienisch einwandfreien Frischmahlzeiten zu haben sind. Unsere «Swissco»-Fertigmahlzeiten werden von einem Betrieb in Irland hergestellt, den wir zusammen mit der Roco AG errichtet haben.

Wir bieten an Bord nicht nur Essen und Trinken. Neuerdings geben wir unseren Passagieren auf Langstrecken ein farbiges Bord-

buch «Erinnerungen an einen Swissair-Flug» ab, das sich grosser Beliebtheit erfreut. Sodann führen wir nochmals mehr Tageszeitungen und Zeitschriften mit; unsere Auslagen allein dafür belaufen sich auf über 2 Millionen Franken pro Jahr.

Aus den meisten unserer Tätigkeiten ist die *automatische Datenverarbeitung* nicht mehr wegzudenken. Im technischen Betrieb wurden weitere Teile des computergesteuerten Unterhalts-Überwachungssystems MCS (Maintenance Control System) eingeführt. Die automatische Frachtreservierung CARIDO wurde zunächst in der Schweiz eingerichtet.

Die Swissair-Flotte

(Stand Ende 1976)

Flugzeugtyp	Anzahl Flugzeuge	Ø-Preis pro Flugzeug* Mio Fr.	Max. Startgewicht kg	Standard-Nutzlast kg	Treibstoffkapazität Liter Kerosen	Reichweite mit Standard-Nutzlast km
B 747-257 B	2	101	350 600	48 390	193 035	7 600
DC-10-30	8	72	251 700	38 150	138 236	7 600
DC-8-62	6	36	152 000	20 010	91 891	7 500
DC-9-51	8	22	54 900	13 490	19 073	1 170
DC-9-33 F	1	20	49 000	16 200	16 121	810
DC-9-32	20	17	49 000	11 050	16 121	1 580

* ohne Ersatzteile

Triebwerküberwachung durch Ölanalyse

Triebwerkpannen gehören zu den kostspieligen Ereignissen in der Fliegerei. Sie führen zu grossen Einnahmeausfällen, wenn infolgedessen ein Flugzeug nicht zum Einsatz gelangt. Auf den Heimatbasen der Fluggesellschaften stehen für solche Fälle Spezialisten und besondere Ausrüstungen bereit. Triebwerkwechsel beanspruchen daher in der Regel nicht mehr als sechs Stunden. Auf Aussenstationen sind die Voraussetzungen aus naheliegenden Gründen ungünstiger. Eignet sich eine Triebwerkpanne auf einer Aussenstation, so müssen meist Fachleute und oft auch ein Austauschtriebwerk eingeflogen werden. Man ist deshalb bestrebt, Triebwerkwechsel wenn immer möglich anlässlich der regelmässigen, geplanten Kontrollen vorzunehmen. Voraussetzung dafür ist allerdings eine möglichst genaue

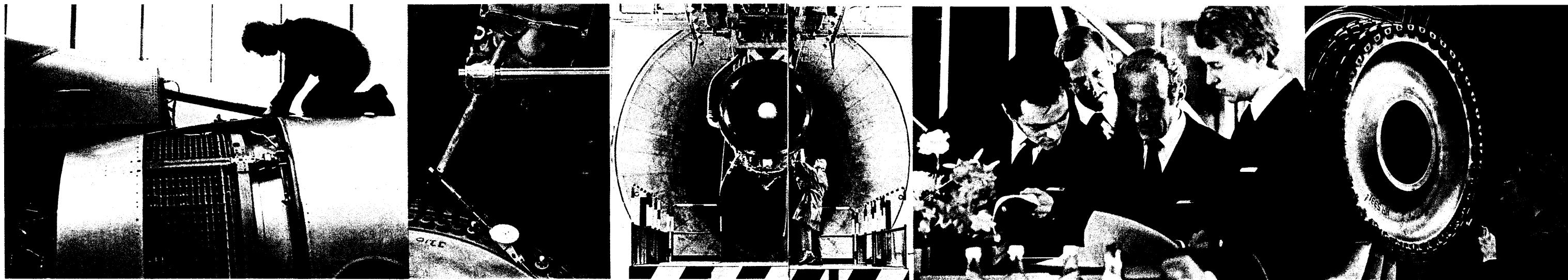
und aussagekräftige Überwachung des Triebwerkzustandes. Man bedient sich heute verschiedener Methoden; besondere Bedeutung kommt dabei der spektrometrischen Ölanalyse zu. An Strahltriebwerken ist zwischen gasführenden und ölbenetzten Zonen zu unterscheiden. Eine Überwachung durch Ölanalysen muss sich demnach auf die ölbenetzten Zonen beschränken.

Durch drehende oder gleitende Bewegung von Maschinenteilen entsteht Reibung. Trotz Schmiermittel ist ein leichter Abrieb unvermeidbar. Die mikroskopisch kleinen Abriebpartikel bilden mit dem Schmiermittel eine homogene Lösung; sie werden weder im Schmiermittel abgelagert noch durch das vorhandene Filtersystem zurückgehalten. Durch Spektrometrie können solche Abriebpartikel im Öl sowohl nach Art des Metalls als auch mengenmässig, und zwar bis zu Konzen-

trationen von 1 Teil und weniger pro Million Teile Öl, erfasst werden.

Ungefähr alle zehn Tage wird jedem Triebwerk eine Ölprobe entnommen und auf Abrieb untersucht. Die pro Triebwerk tabellarisierten Resultate ermöglichen es, den Betriebszustand im Bereich der ölbenetzten Zonen zu beurteilen. Steigende Gehalte an Metallabrieb weisen auf sich anbahnende Störungen hin. Es können zusätzliche Kontrollen anderer Art angeordnet und eventuell notwendig werdende Triebwerkwechsel rechtzeitig geplant werden.

Noch vor wenigen Jahren wurden Triebwerke nach festgelegten Laufzeiten gewechselt. Heute ist es dank besseren Überwachungsmethoden möglich, auch Triebwerkwechsel meist erst dann vorzunehmen, wenn der Betriebszustand dies erfordert.



Grössere EDV-Projekte sind das automatische Passage-Abrechnungssystem APAS, das automatische Drucken von Flugscheinen kombiniert mit automatischer Tarifbestimmung (Fare Quote Ticketing) und der Ausbau unseres Reservationssystems PARS.

Im Sinne der direkten Entwicklungshilfe gewinnt die *Unterstützung befreundeter Luftverkehrsgesellschaften in Entwicklungsländern* an Umfang und Bedeutung. Hilfeleistung an Dritte reicht heute von der einfachen technischen, betrieblichen und administrativen Unterstützung bis zur aufwendigen Mitwirkung im Planungs- oder Finanzbereich und zur Personal-, Kader- und Spezialistenausbildung. Die Vermittlung unserer Kenntnisse und Erfahrungen erfolgt im Interesse einer langfristigen Partnerschaft.

Auf den schweizerischen *Flughäfen* besorgen wir die Abfertigung für fast alle Liniengesellschaften. Die Eröffnung des neuen Terminal B auf dem Flughafen Zürich brachte unserem Betrieb erweiterte Aufgaben. Die Aufteilung der Passagierströme auf zwei Flughöfe hat sich bald eingespielt. Eine neue Gepäcksortieranlage und das elektronische Abfertigungssystem DCS (Departure Control System) haben ihre Bewährungsprobe in Verkehrsspitzen bestanden. In Zürich wie in Genf sind nun übrigens alle angemessenen Vorkehrungen für die Sicherung der Flugpassagiere vor Terroranschlägen getroffen. Die Kapazität des Zürcher Flughafens ist 1976 auch mit der Aufnahme des Flugverkehrs auf der neuen Instrumentenlandepiste 14/32 gestiegen. Über die Sommermonate musste allerdings die ältere Instrumentenpiste 16/34 für eine gründliche Sanie-

rung gesperrt werden. Der ausgezeichneten Zusammenarbeit aller beteiligten Stellen und den günstigen Wetterverhältnissen ist es zu verdanken, dass der Flugbetrieb nur wenig beeinträchtigt wurde.

Tochtergesellschaften und Beteiligungen

Der Bestand unserer Tochtergesellschaften und Beteiligungen hat sich nur mit dem Zugang einer fünfprozentigen Beteiligung an der Serco Ltd. verändert; diese Gesellschaft ist Eigentümerin des im November 1976 eröffneten Swissair-Restaurants in Cairo.

1976 unternahmen wir erste Schritte, unsere Tochtergesellschaften und Beteiligungen zusammenzufassen und branchenbezogen zu gruppieren. So übernahm die Reveca AG bei gleichzeitiger Erhöhung ihres Aktienkapitals das finanzielle Risiko aller Restaurantbetriebe und Beteiligungen der Swissair auf dem Verpflegungssektor. Im Beherbergungsbereich wurden alle Hotelbeteiligungen in die neugegründete «Swissair Hotel-Beteiligungen AG» einbezogen.

Die nachstehend aufgeführten Ergebnisse betreffen das Geschäftsjahr 1975 der einzelnen Gesellschaften, woraus der Swissair im Berichtsjahr 1976 die Beteiligungserträge zuflossen. Auf das Geschäftsjahr 1976 weisen wir nur dort hin, wo sich namhafte Abweichungen abzeichnen.

Tochtergesellschaften

Am Aktienkapital der *Balair AG* von 32 Millionen Franken ist die Swissair mit 62% beteiligt. 1975 betrug die Dividende des Unternehmens 6%. Trotz vermehrter Konkurrenz im in- und ausländischen Bedarfsflugverkehr und tieferen Tarifen bei den Langstreckenflügen wird das Geschäftsjahr 1976 wiederum mit einem befriedigenden Ergebnis abschliessen.

Die *Swissair Photo und Vermessungen AG*, mit einem Aktienkapital von Fr. 850 000.-, schüttete 1975 eine Dividende von 8% aus. Die verschärfte Konkurrenz im Bereich des Vermessungswesens im In- und Ausland hat den Geschäftsgang 1976 beeinträchtigt. Das Unternehmen ist mit 50% an der Firma Umweltdata GmbH, Offenbach/Frankfurt beteiligt, welche 1976 einen starken Rückschlag erlitten hat.

Unsere Tochtergesellschaft im Immobilienbereich, die Firma *Avireal AG*, ist mit einem Aktienkapital von Fr. 100 000.- ausgestattet. Für 1975 erhielten wir eine Dividende von 15%.

Bei einem Aktienkapital von Fr. 100 000.- (Swissair-Beteiligung 100%), wovon 50% einbezahlt sind, erzielte die *Swissair Treuhand AG* 1975 ein gutes Resultat und entrichtete uns eine Dividende von 15%.

Die *Reveca AG*, die sich voll im Besitz der Swissair befindet, zeigt

nach der erwähnten Integration folgenden Aufbau:

Reveca AG, Zürich

Aktienkapital Fr. 1 000 000

Reveca Argentina SA
Buenos Aires
(Swissair Restaurant)
(100%)

Swissco Ltd.
Cork/Ireland
(Fertigmahlzeiten)
(50%)

Serco Ltd.
Cairo
(Swissair Restaurant)
(5%)

Betriebsstätten der Swissair:

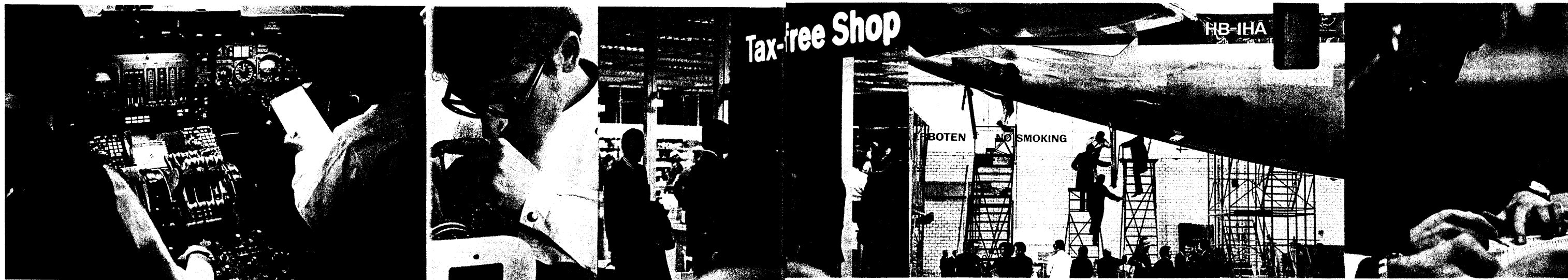
- Flughafenrestaurant Basel-Mülhausen
- Relais La Tour, Mülhausen
- Schulungszentrum Rossbüchel

Betriebsstätten Dritter:

- Feriensiedlung Parque Mar, Mallorca
- Autobahnraststätte Coldrerio

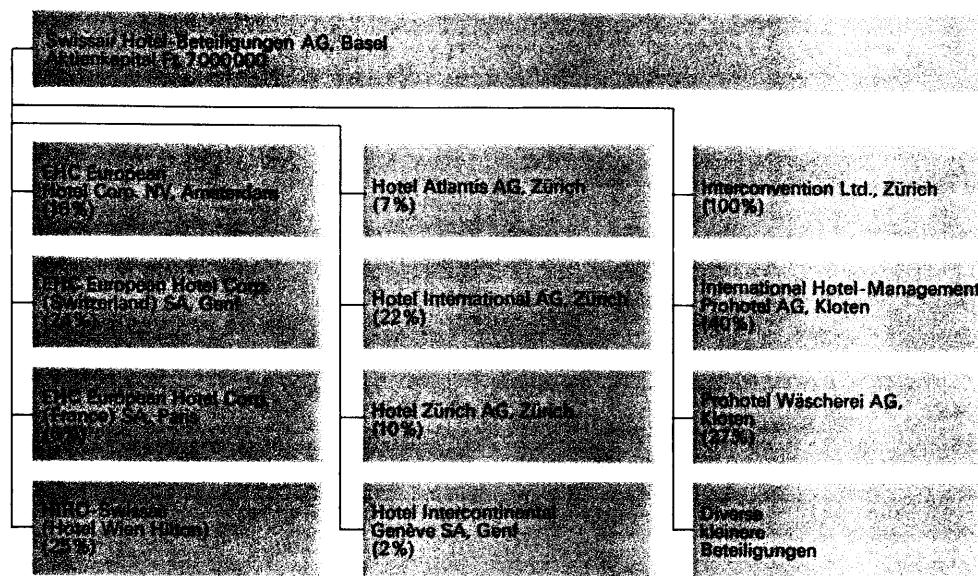
----- Betriebsführungsverträge
(. . %) = Anteil am Gesellschaftskapital

Bei der schwierigen Ertragslage verschiedener Restaurantbetriebe wies die konsolidierte Rechnung der Reveca AG 1975 nur einen bescheidenen Erfolg aus, der keine Dividendenausschüttung gestattete. Das Restaurant Madrid wurde infolge schlechten Geschäftsganges Ende Januar 1977 geschlossen.



Das neugegründete Tochterunternehmen «Swissair Hotel-Beteiligungen AG» ist eine Holding-

gesellschaft im Besitze der Swissair und weist folgende Struktur auf:



(. . %) = Anteil am Gesellschaftskapital

Die 1976 eingegangenen Kapitalerträge aus dem Geschäftsjahr 1975 dieser Gesellschaften, welche noch direkt der Swissair zuflossen, waren unbedeutend. Verschiedenen, erst in den letzten Jahren erstellten Hotels war es noch nicht möglich, die Anlaufkosten restlos abzutragen. Aus diesem Grund werden bessere Zimmerbelegung und höhere Umsätze dieser Hotels im Berichtsjahr zwar günstigere Betriebsergebnisse, aber noch keine zusätzlichen Kapitalerträge für die Holding bedeuten.

Minderheitsbeteiligungen

Zu den Minderheitsbeteiligungen der Swissair gehören folgende Gesellschaften:

Reisebüro Kuoni AG, Zürich	25%
Popularis Tours, Bern	4%
Swiss Center Inc., New York	17%
Swiss Centre Ltd., London	11%
Flughafen-Immobilien-Gesellschaft, Zürich	1%
Polygon Insurance Co. Ltd., Guernsey	33%
Embraport AG, Embrach	5%
Heliswiss, Schweiz	
Helikopter AG, Belp	3%

Im Verhältnis zu unseren Investitionen in Tochtergesellschaften und Beteiligungen sind die gesamten Beteiligungserträge noch gering. Es wird deshalb ein wichtiges Anliegen sein, in der gegenwärtigen Konsolidierungsphase die in rascher Folge erworbenen bzw. aufgebauten Betriebe und Beteiligungen zu fördern und zu stärken.

Unsere Mitarbeiter

Mit Befriedigung dürfen wir feststellen, dass unsere Mitarbeiter für die Notwendigkeit weiterer Verbesserungen der Produktivität viel Verständnis zeigten. Die bereits 1975 eingeleiteten besonderen Rationalisierungsanstrengungen konnten damit in gutem Einvernehmen fortgesetzt werden.

Es gelang denn auch, mit einem durchschnittlich um 1,4% tieferen Personalbestand das Verkehrsangebot gegenüber dem Vorjahr um 6,5% zu steigern und eine Verkehrszunahme von 12,8% zu bewältigen. Ohne den bemerkenswerten Einsatz aller Beteiligten hätten die getroffenen Massnahmen nicht diesen Erfolg gehabt, und der Verwaltungsrat dankt den Mitarbeitern auch an dieser Stelle.

Zustatten kam uns auch, dass nur 6,6% unserer Mitarbeiter das Unternehmen verliessen (1975: 7,3%, 1974: 9,6%). Die mit Mutationen immer verbundenen Umtriebe und Verluste an Betriebserfahrung haben sich damit nochmals vermindert.

Die Swissair hat auch 1976 niemanden wegen Mangels an Arbeit entlassen müssen. Die interne Versetzung von Mitarbeitern, die an einigen Stellen infolge der Rationalisierungsmassnahmen frei wurden, erwies sich jedoch selten als einfach; sie erfordert viel Umsicht und Geduld. Angesichts der Schwierigkeiten für Lehrentlassene auf dem Arbeitsmarkt ermöglichten wir allen unsern Lehrlingen den Verbleib bei der Swissair und nahmen den vorübergehenden Überbestand in Kauf.

Bei der Anpassung der Personalbestände an veränderte Bedin-

gungen in den einzelnen Unternehmensbereichen handelt es sich nicht um eine befristete Massnahme. Die Jahre beschleunigten Wachstums sind vorüber, und wir richten uns auf eine gedämpfte Entwicklung ein. Unter dem Motto «Gurt eng» bemühen wir uns,

nicht direkt produktionsbezogene Aktivitäten zu beschränken, um dann freie Kräfte den direkt auf die Produktion gerichteten Tätigkeiten zuwenden zu können.

Im Mai schlossen wir die im Vorjahr hinausgeschobenen Salär-

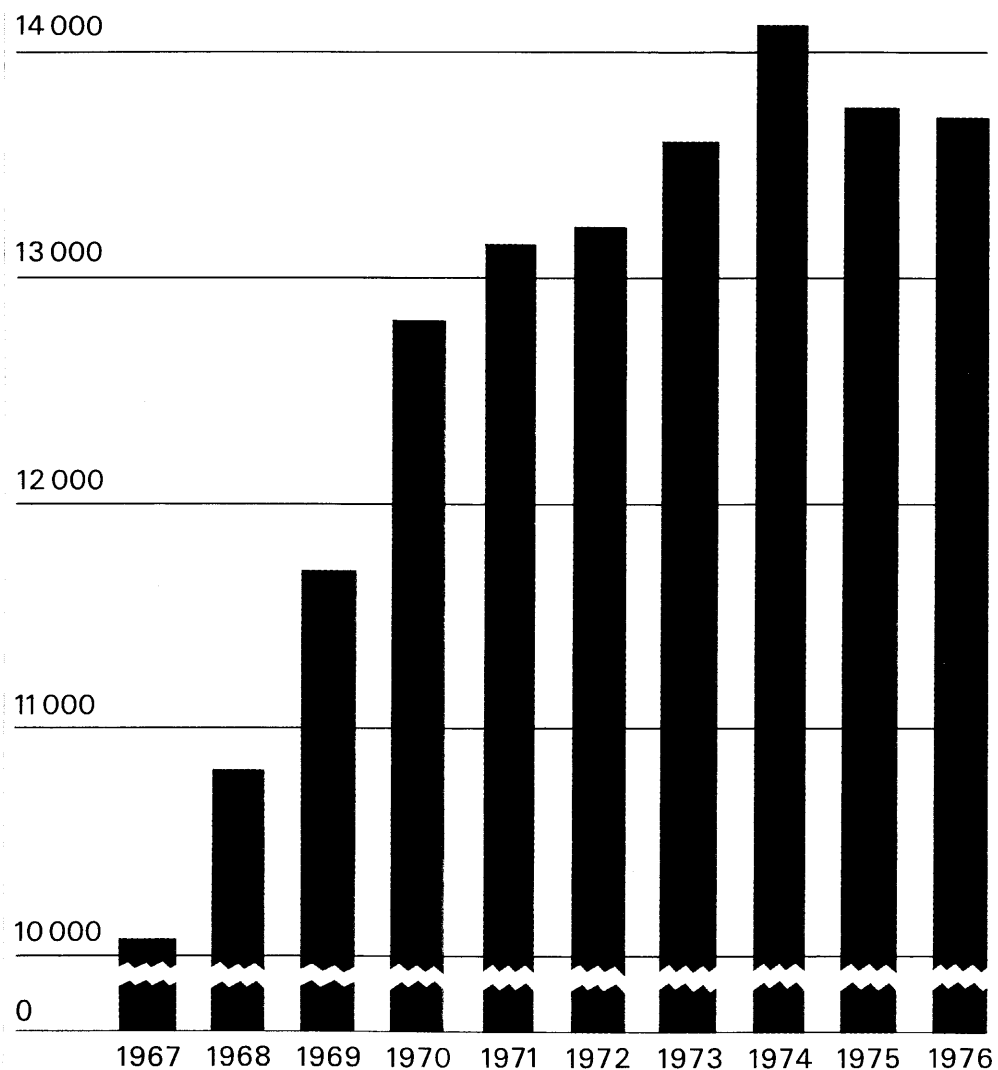
verhandlungen für das Jahr 1976 mit den Verbänden unseres Personals in der Schweiz ab. Neben den in den Gesamtarbeitsverträgen festgelegten Verbesserungen konnte die Teuerung wiederum ausgeglichen werden.

Das Bodenpersonal in der Schweiz hat 1976 wieder für die Dauer von drei Jahren die Personalkommission gewählt. Der Arbeit ihrer 50 Mitglieder messen wir grosse Bedeutung für die Pflege eines guten Arbeitsklimas bei.

Im Berichtsjahr ist die Übergangsphase für die Eingliederung auch des weiblichen Kabinenpersonals in die «Allgemeine Pensionskasse der Swissair» zu Ende gegangen. Die gesetzlichen Bestimmungen, die voraussichtlich für die obligatorische betriebliche Altersvorsorge gelten werden, sind damit für alle Personalkategorien der Swissair in der Schweiz von 1977 an bereits erfüllt.

Wichtigstes personalpolitisches Ziel bleibt es, bei rationellem Einsatz unserer Mitarbeiter die Arbeitsplätze und die Freude an der Arbeit zu erhalten und weiterhin zeitgemässe Anstellungsbedingungen zu bieten. Das gute Einvernehmen zwischen den Sozialpartnern ist ein Grundelement des Erfolges, das sorgfältiger Pflege von Seiten aller Beteiligten bedarf.

Personalbestand 1967-1976



■ Personalbestand Ende Jahr ohne Lehrlinge; Teilzeitbeschäftigte als Halbe mitgezählt.



Verwaltungsrat

Im November 1976 ist Regierungsrat Alois Günthard verstorben, der erst Ende 1975 aus dem Verwaltungsrat zurückgetreten war. Die Erinnerung an sein Wirken als Baudirektor des Kantons Zürich – und damit als Bauherr des Flughafens Zürich-Kloten – bleibt lebhaft, und wir gedenken dankbar dieses kraftvollen Magistraten.

Der Verwaltungsrat hat vor Jahren der Amtszeit seiner von der Generalversammlung gewählten Mitglieder eine Altersgrenze gesetzt. Diese hat nun auch Herr Dr. Dr. h. c. Walter Berchtold, der ehemalige Direktionspräsident der Swissair, erreicht. Er scheidet an der kommenden Generalversammlung aus dem Verwaltungsrat aus, dem er seit 1950 angehört hat. Nach seinem Rücktritt vom Direktionspräsidium Ende 1971 hat Herr Dr. Berchtold noch als sehr aktives Mitglied des Verwaltungsrates und dessen Ausschusses gewirkt und seine reichen Erfahrungen zur Verfügung gestellt. Im besonderen hat er, mit viel menschlichem Engagement, in verschiedenen Fürsorgeeinrichtungen der Swissair den Interessen unserer pensionierten Mitarbeiter Geltung verschafft. Das Unternehmen, dem Herr Dr. Berchtold und die Mitarbeiter, die er um sich zu versammeln wusste, so sehr den Stempel aufgedrückt haben, steht auf festem Grund. Wenn eine jüngere Führungsgeneration nun darauf weiterbaut, so weiss sie zu schätzen, was bis hierher geleistet worden ist. An das Bedauern über diesen Rücktritt fügt sich auch jetzt die Dankbarkeit für das Wirken dieser hervorragenden Persönlichkeit des schweizerischen Wirtschaftslebens.

Dr. Edgar F. Paltzer trat 1971 in den Verwaltungsrat ein und zieht sich nun zurück. Mit seiner profunden Kenntnis aller Finanzfragen und seiner lebhaften Anteilnahme an der Entwicklung der Swissair hat er Wertvolles zur Arbeit des Verwaltungsrates beigetragen. Dafür sind wir ihm herzlich dankbar.

Mit dem Datum der Generalversammlung 1977 läuft überdies die Amtsdauer der folgenden Mitglieder des Verwaltungsrates ab:

- Dr. Claude Barbey
- Prof. Max Berchtold
- Philippe Bordier
- Dr. Robert Holzach
- Dr. F. Emmanuel Iselin
- Georg Sulzer
- Rudolf Suter
- Dr. Dr. h. c. Victor Umbricht
- Rudolf Wild
- Robert Zoelly

Diese Herren stellen sich für eine weitere Amtsdauer zur Verfügung.

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 17. März 1977 genehmigt.

Präsident

Fritz Gugelmann,
Industrieller, Langenthal

Vizepräsidenten

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

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

Mitglieder

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

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

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

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

Philippe Bordier,
Privatbanquier, Vézenaz

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

Rainer E. Gut,
Generaldirektor der Schweizerischen Kreditanstalt, Bassersdorf

Eric Handschin,
Industrieller, Liestal

Dr. Robert Holzach,
Generaldirektor der Schweizerischen Bankgesellschaft, Zumikon

***Henri Huber,**
Regierungsrat, Liebefeld

***Dr. Alois Hürlimann,**
Nationalrat, Walchwil

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

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

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

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

***Henri Schmitt,**
Regierungsrat, Genf

***Jakob Stucki,**
Regierungsrat, Seuzach

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

Rudolf Suter,
Nationalrat, Zürich

Jacques Turrettini,
Generaldirektor, SIP, Genf

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

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

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

Rudolf Wild,
St. Gallen

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

Robert Zoelly,
Industrieller, Küssnacht ZH

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

Ausschuss des Verwaltungsrates

Fritz Gugelmann,
Präsident

Dr. Dr. h. c. 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, Zürich

Geschäftsleitung

Armin Baltensweiler,
Direktionspräsident

Dr. Heinz Haas,
Stellv. Direktionspräsident und Generalsekretär

Hans Schneider,
Generaldirektor Finanzen und Beteiligungen

Hellmuth Scherrer,
Generaldirektor Marketing

Emil Koch,
Generaldirektor Aussenorganisation

Franz Roth,
Generaldirektor Technik und Operation

Direktoren

Peter Oes,
Personaldienste und Organisation

Erich Geitlinger,
Planungsdienst

Adolf Gehriger,
Delegierter der Geschäftsleitung

Dr. Martin Junger,
Finanzen

Peter Nydegger,
Tochtergesellschaften und Beteiligungen

Claude Christe,
Produktgestaltung und Verkaufspolitik

Walter Benz,
Produktplanung (bis 30. 6. 76)

Heinz Galli,
Produktplanung (seit 1. 7. 76)

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

Printed in Switzerland, April 1977
Druck: Druckerei Winterthur AG
Fotos: W. Grieder, R. Oefeli, F. Rausser,
A. v. Steiger