



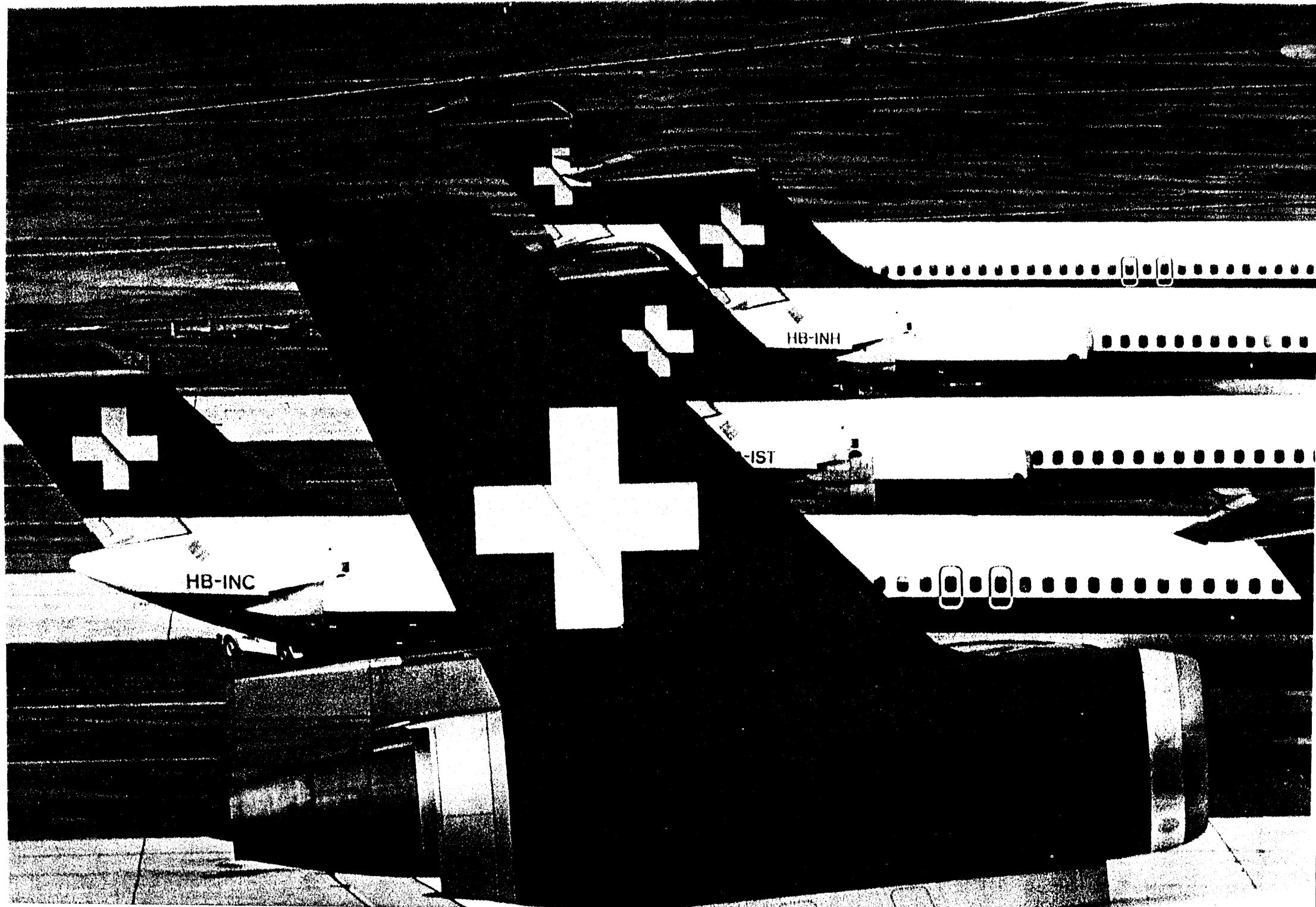
Jahresbericht 1985 der Swissair

Bericht des Verwaltungsrates
der Swissair,
Schweizerische Luftverkehr-
Aktiengesellschaft
über das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 1985

Inhalt

- 6 Sehr geehrte Aktionäre
- 7 Anträge an die Generalver-
sammlung
- 10 Erfolgsrechnung
- 11 Erläuterungen zur Erfolgs-
rechnung
- 14 Bilanz
- 15 Erläuterungen zur Bilanz
- 17 Bericht der Kontrollstelle
- 20 Vergleichszahlen der letzten
10 Jahre
- 21 Die Swissair im Wettbewerb
- 22 Der Verkehr
- 23 Liberalisierung im Luftverkehr
- 24 Der Betrieb
- 26 Unsere Mitarbeiter
- 28 Tochtergesellschaften und
Beteiligungen
- 33 Verwaltungsrat





HB-INC

HB-INH

-IST



swissair

swissair

swissair

swissair

HB-IDO

SV

Sehr geehrte Aktionäre

Das Jahr 1985 im Überblick

Erfolgsrechnung (in 1000 Franken)	1985	Änderung in %	1984
Erträge	4 354 334	+ 8.5	4 011 906
Kosten ohne Abschreibungen	3 971 834	+ 8.7	3 653 166
Bruttoergebnis	382 500	+ 6.6	358 740
Abschreibungen	314 000	+ 5.4	298 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	68 500	+ 12.8	60 740
Dividende pro Aktie	38 Fr.*	+ 8.6	35 Fr.

* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Verkehrsleistungen

Anzahl kommerzieller Flüge	69 286	+ 2.5	67 621
Angeborene tkm (in 1000)	3 020 287	+ 2.7	2 941 787
Ausgelastete tkm (in 1000)	1 947 453	+ 3.9	1 875 237
davon Passagier-tkm	1 261 260	+ 5.6	1 194 345
Fracht-tkm	636 940	+ 0.4	634 093
Post-tkm	49 253	+ 5.2	46 799
Beförderte Etappenpassagiere	7 337 685	+ 3.7	7 074 131
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	64.7 %		63.9 %
Sitzplatzauslastung	64.6 %		62.7 %

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

1985 stand in wirtschaftlicher Hinsicht unter einem guten Stern, und am allgemeinen Konjunkturaufschwung hat auch die Swissair teilgenommen. Gegenüber dem Vorjahr konnte auch der Passagierverkehr wieder gesteigert werden trotz zusätzlicher Konkurrenz vor allem auf dem Nordatlantik. Der Frachtverkehr nahm 1985 ebenfalls zu, aber nach zwei Jahren mit sehr hohen Zuwachsraten in doch deutlich geringerer Masse als der Passagierverkehr. Weil im Berichtsjahr das Angebot weniger anstieg als der Verkehr, verbesserte sich die Auslastung. Diese Erhöhung ist ausschlaggebend für das gute finanzielle Ergebnis im Berichtsjahr.

Nach einem knappen Flugbetriebserfolg im Vorjahr war das Hauptziel für 1985 bereits vorgezeichnet. Es lautete: Das Flugbetriebsergebnis muss eindeutig in der Gewinnzone liegen. Mit einem Flugbetriebsgewinn von 27 Millionen Franken ist dieses Ziel erreicht worden.

Auch die direkt mit dem Flugbetrieb zusammenhängenden Drittleistungen – wie Flugzeugunterhaltarbeiten, Bodenorganisations- und Bordbuffetdienste – haben ein erfreuliches Resultat erbracht, und dies übrigens in ununterbrochener Reihenfolge seit über 20 Jahren. Zusammen führen die positiven Ergebnisse aus dem Flugbetrieb und den Drittleistungen zu einem guten Gesamtergebnis.

Unsere Tochtergesellschaften Balair und CTA legen ebenfalls günstige finanzielle Resultate vor. Die Swissair Beteiligungen AG, in der die Gesellschaften zusammengefasst sind, deren Tätigkeit nicht direkt mit unserem Flugbetrieb verbunden ist,



Ausschuss des Verwaltungsrates: v. l. n. r.: Dr. R. Schneiter, Dr. A. Hürlimann, R. Staubli (Direktionspräsident), R. Bieri, A. Baltensweiler (Präsident des Verwaltungsrates), Dr. C. Barbey, Prof. M. Berchtold, Dr. F. E. Iselin.

wird für 1985 ihrerseits eine Dividende auszahlen.

Bei aller Genugtuung über ein gutes Resultat darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass dieses nicht allein der eigenen Leistung zu verdanken ist. Der Erfolg hängt auch von Faktoren ab, auf die wir keinen Einfluss haben. Dazu gehören insbesondere der weltweite Verlauf der Konjunktur, die Inflation, die Fremdwährungskurse sowie die Treibstoffkosten, die rund einen Fünftel unserer Gesamtkosten ausmachen.

Im Berichtsjahr haben alle diese Faktoren das Ergebnis der Swissair positiv beeinflusst. Eine solche Konstellation ist sicher nicht die Regel.

Das finanzielle Ergebnis der Swissair für 1985 liegt um 8 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Der Verwaltungsrat schlägt daher der Generalversammlung vor, eine um 3 Franken erhöhte Dividende von 38 Franken auszuschütten.

Die Swissair sieht der Zukunft mit Zuversicht entgegen. Sie ist sich aber bewusst, dass sie sich mittelfristig auf eine luftverkehrspolitische Entwicklung einzustellen hat, welche ihre Wettbewerbsfähigkeit entscheidend beeinflussen könnte. Das gilt vor allem für die Liberalisierungstendenzen im Luftverkehr, denen wir grosse Bedeutung zumessen und auf die wir in einem speziellen Kapitel dieses Berichts eingehen. Der Verwaltungsrat ist aber davon überzeugt, dass die Swissair auch diese Herausforderung meistern wird. Das erfolgreiche Jahr 1985 hat ihre finanzielle Position weiter gestärkt. Auch im Namen der Aktionäre spricht der Verwaltungsrat den Kunden für ihr Vertrauen und den Mitarbeitern für ihre Leistung seinen Dank aus.

Legende zum Bild auf der nächsten Seite: Darstellung der aktuellen Flugbewegungen der DC-9-81-Flotte an einem modernen Bildschirm in der Einsatzleitstelle der Swissair.

Zum Geschäftsjahr 1985 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 24. April 1986 die

Anträge

- den vorliegenden Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1985 zu genehmigen;
- den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1985 Entlastung zu erteilen;

	Fr.	Fr.
3. den Reingewinn 1985 von		68 500 000
wie folgt zu verwenden:		
- Zuweisung an die allgemeinen Reserven	6 994 667	
- Zuweisung an den Fonds zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair	2 000 000	- 8 994 667
verbleibender Reingewinn		59 505 333
Gewinnvortrag vom 1. Januar 1985		5 076 429
		<u>64 581 762</u>

- Dividende von brutto Fr. 38.— pro Aktie auf 1 549 531 Namen- und Inhaberaktien (Inhaberaktien gegen Coupon Nr. 49)	- 58 882 178
- Vortrag auf neue Rechnung	<u>5 699 584</u>

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, gelangt die Dividende ab 28. April 1986 zur Auszahlung:

Dividende 1985 pro Aktie	38.—
abzüglich 35 % Verrechnungssteuer	- 13.30
netto pro Aktie	<u>24.70</u>

Zürich, 12. März 1986
Im Auftrag des Verwaltungsrates

Der Präsident

A. Baltensweiler

Der Direktionspräsident

R. Staubli

29JAN86 0919

BDATE 86/01/29

ACR 07....08....09....10....11....12

Code	07	08	09	10	11	12
INA		507			622	LI
INC			925		432	
IND			443		690	
INE	413					356
INF		551		682		682
ING				657		
INH	>M-31 JAN					
INI	>A---INI					
INK			72			724
INL				CDG-723		
INM						660
INN				LHR-803		
IND		431			236	23

BTIME 0700

...13...14...15...16...17...1 A/C

623	750	NCE-751	INA
E433	433	BSL612	612 → INC
LIS-691	691		691 → IND
356	ATH356		356 → INE HF
AGP-683	683		683 → INF
50	MAD-651		50 → ING
			→ INH
			→ INI
CDG-725		890	725 → INK
666	BCN-667	836	666 → INL
BCN-661	656	656	661 → INM
792	AMS-793	53	792 → INN
TUN-239		794	239 → INO

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1985 (in 1000 Franken)

Kosten

	1985	1984
Personalkosten		
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige Personalkosten	1 155 499	
Sozialversicherungen	<u>257 441</u>	
	1 412 940	1 296 774
Treibstoffkosten	672 062	662 009
Techn. Material- und Überholungskosten	285 254	233 748
Bodenorganisations-Fremdkosten	389 297	365 326
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial	69 920	64 099
Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	257 885	224 027
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten	26 766	16 625
Kauf, Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen	42 532	37 922
Liegenschafts- und Energiekosten	120 304	102 308
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten		
Finanzkosten	95 419	
Direkte Steuern	20 329	
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>128 486</u>	
	244 234	234 058
Fernmeldekosten	31 688	30 683
Werbe- und diverse Verkaufskosten	63 856	60 502
Provisionskosten	355 096	325 085
Total Kosten vor Abschreibungen	3 971 834	3 653 166

Erträge

	1985	1984
Flugbetriebsserträge		
Passagen	2 805 740	
Fracht	482 884	
Post	51 076	
Charter- und Sonderflüge	<u>34 783</u>	
	3 374 483	3 115 592
Provisions- und übrige Verkehrserträge	140 315	131 418
Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material	25 855	28 832
Erträge aus Dritteleistungen		
Technische Dienste	271 820	
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	205 853	
Bodenorganisationsdienste	148 744	
Übrige Dritteleistungen	<u>54 514</u>	
	680 931	606 439
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge	132 750	129 625
Total Erträge	4 354 334	4 011 906

	1985	1984
Total Erträge	4 354 334	4 011 906
Total Kosten vor Abschreibungen	3 971 834	3 653 166
Bruttoergebnis	382 500	358 740
Abschreibungen		
ordentliche	269 000	268 000
ausserordentliche	45 000	30 000
Reingewinn des Jahres	68 500	60 740

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

Zum Ergebnis

Die meisten für uns wichtigen Fremdwährungen waren 1985, vor allem im ersten Semester, gegenüber dem Schweizerfranken höher bewertet als im Vorjahr. Dies bewirkte erneut eine Aufblähung der in Franken ausgewiesenen Kosten und Er-

träge beziehungsweise deren Veränderungen.

Das Ergebnis wurde aber dadurch, im Gegensatz zu den vier vorangegangenen Jahren, per Saldo nicht beeinträchtigt, was massgeblich zur Resultatsverbesserung beitrug.

Ertrags- und Kostenveränderungen gegenüber 1984

Ertragsveränderungen	in Mio. Franken		in Prozent	
Streckenenerträge				
Passagen	+ 211			
Fracht und Post	+ 33	+ 244	+ 8	
Charter- und Sonderflüge		+ 15	+ 80	
Erträge aus Dritteleistungen		+ 75	+ 12	
Übrige Erträge		+ 9	+ 3	
		<u>+ 343</u>	<u>+ 8,5</u>	
Kostenveränderungen				
Personalkosten		+ 116	+ 9	
Überholungskosten				
für die eigene Flotte	+ 23			
für Dritteleistungen	+ 29	+ 52	+ 22	
Provisionskosten		+ 30	+ 9	
Bodenorganisations-Fremdkosten				
Schweiz	+ 4			
Ausland	+ 17			
Flugsicherung	+ 3	+ 24	+ 7	
Passagier- und Frachtkosten		+ 19	+ 16	
Liegenschaftskosten		+ 18	+ 18	
Material für Verpflegungsbetriebe		+ 15	+ 15	
Sach- und Haftpflichtversicherungen		+ 10	+ 61	
Übrige Kosten		+ 35	+ 3	
		<u>+ 319</u>	<u>+ 8,7</u>	
Bruttoergebnis-Zunahme		+ 24	+ 6,6	
Veränderung der Abschreibungen				
Ordentlicher Bedarf	+ 1			
Zusätzliche	+ 15	+ 16	+ 5,4	
Reinergebnis-Zunahme		+ 8	+ 12,8	

Erträge

Die Gesamterträge nahmen im Vergleich zum Vorjahr mit 8.5% leicht schwächer zu als die Kosten (+ 8.7%). Da jedoch der Abschreibungsbedarf praktisch unverändert blieb, erhöhte sich der Gesamtaufwand, das heisst die Gesamtkosten plus die ordentlichen Abschreibungen, lediglich um 8.2%.

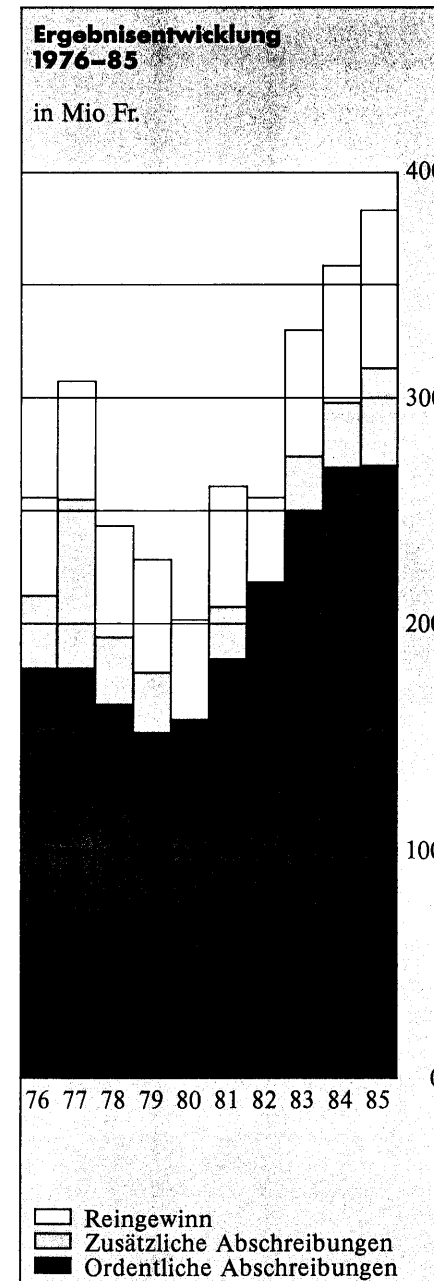
Die *Streckenenerträge* stiegen mit 8% stärker an als der Verkehr, was nebst den erwähnten Fremdwährungseinflüssen vor allem auf die erstmals ganzjährig positiven Auswirkungen des Dreiklassenkonzeptes sowie auf teurerungsbedingte Tarifanpassungen zurückzuführen ist.

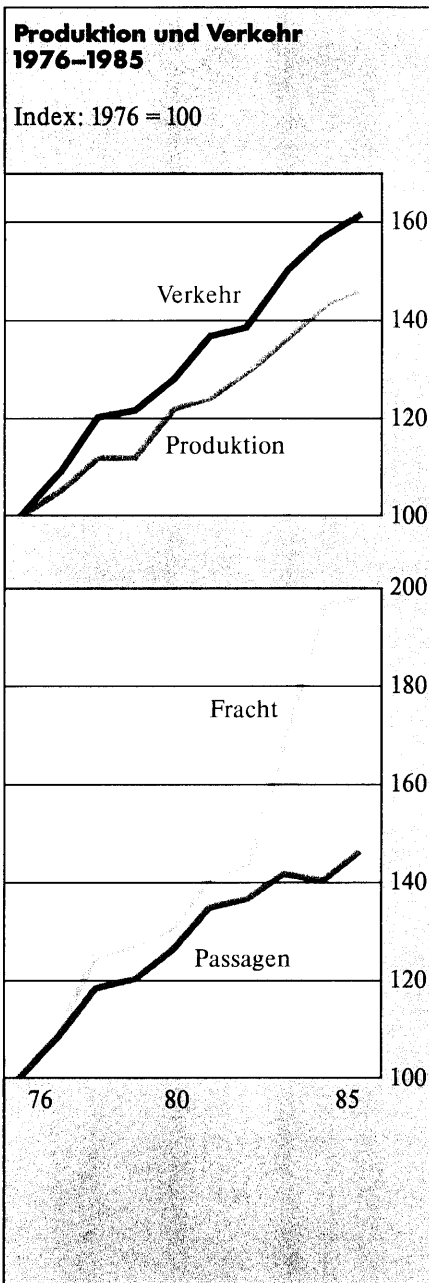
Die Entwicklung in den einzelnen Verkehrsgebieten ist aus der Zusammenstellung auf der folgenden Seite ersichtlich und wird im Kapitel «Verkehr» näher erläutert.

Die Einnahmen aus *Charter- und Sonderflügen* konnten dank optimaler Ausnutzung von zusätzlicher, nicht im Linienverkehr benötigter Flugzeugkapazität nochmals wesentlich gesteigert werden.

Demgegenüber wurde anderen Fluggesellschaften weniger Kapazität zur Verfügung gestellt als im Vorjahr, was eine Abnahme der Erträge aus *Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material* zur Folge hatte.

Die Erhöhung der *Provisions- und übrigen Verkehrserträge* um 7% ist hauptsächlich den ergänzenden Dienstleistungen im Frachtsektor zuzuschreiben.





Entwicklung nach Verkehrsgebieten

Gebiete	Strecken- erträge 1985		Veränderung gegenüber 1984		Verkehrs- veränderung in %
	in Mio Fr.	in %	in Mio Fr.	in %	
Europa	1 100	32.9	+ 67	+ 6.5	+ 3.6
Nordatlantik	752	22.5	+ 59	+ 8.5	- 1.8
Südatlantik	117	3.5	+ 15	+ 14.4	+ 15.4
Mittlerer Osten	462	13.9	+ 43	+ 10.2	+ 9.4
Ferner Osten	488	14.6	+ 44	+ 10.0	+ 6.6
Afrika	421	12.6	+ 16	+ 4.1	+ 1.5
Ganzes Netz	3 340	100	+ 244	+ 7.9	+ 3.2

Die Erträge aus *Drittleistungen* entwickelten sich wiederum durchwegs erfreulich, wobei in sämtlichen Sparten Umsatzsteigerungen von über 10% erzielt wurden.

Die gegenüber 1984 nur unwesentlich veränderte Position *Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge* enthält:

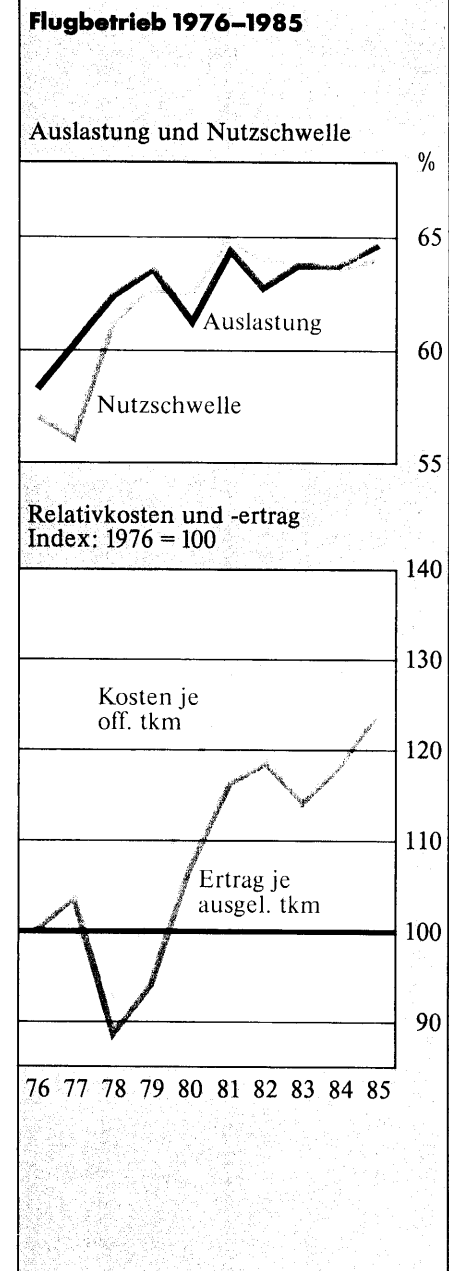
	Mio Fr.
Finanzerträge	71
Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialverkäufen	17
Auflösung nicht beanspruchter Vorjahrestransitorien	16
Kursgewinne aus Dollarkrediten	8
Liegenschaftserträge	8
Diverse übrige Erträge	13
	133

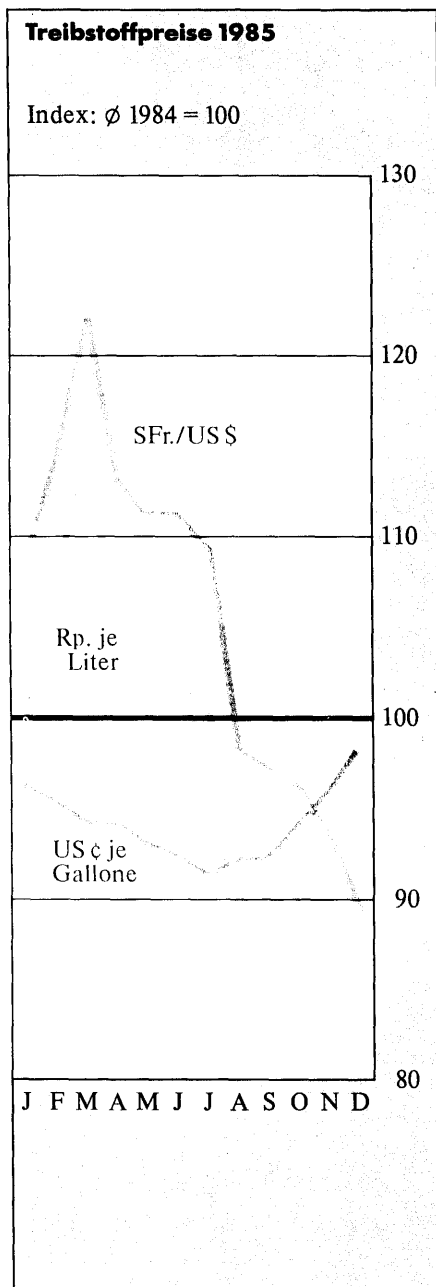
Kosten

Die Gesamtkosten (+ 8,7%) stiegen, trotz nur geringfügig höherer Treibstoffausgaben, deutlich stärker an als Produktion und Verkehr. Dafür waren, über die Fremdwährungseinflüsse hinaus, verschiedene ausserordentliche Umstände bestimmend:

Von der Zunahme der *Personalkosten*, die mehr als ein Drittel der gesamten Mehrkosten ausmacht, entfällt lediglich die Hälfte auf die erhöhten Saläre und Sozialleistungen. Der Rest entstammt dem beträchtlichen Personalzuwachs sowie der Ende Jahr sämtlichen Mitarbeitern gewährten Erfolgsprämie. Der Zuwachs um über 500 Personen ist massgeblich beeinflusst worden durch das im November eröffnete Fingerdock A des Zürcher Flughafens Kloten, durch die beim Bodenpersonal Schweiz per Mitte Jahr eingeführte 42-Stunden-Woche sowie durch weitere Service- und Qualitätsverbesserungen im In- und Ausland.

Aus denselben Gründen resultierten auch bei den *Liegenschafts-, den Passagier- und Frachtkosten* sowie





beim Kauf von Betriebseinrichtungen aussergewöhnlich hohe Zuwachsraten.

Die *technischen Material- und Überholungskosten* nahmen infolge einer Massierung von materialintensiven und damit dollarabhängigen Unterhaltsarbeiten, die insbesondere den Triebwerksektor betrafen, ebenfalls überdurchschnittlich zu.

Den diesbezüglichen Mehrkosten für Dritteleistungen steht eine entsprechende Ertragssteigerung gegenüber.

Die *Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial* fielen deshalb höher aus, weil im September eine 1983 beschaffte Boeing 747 verkauft und wieder zurückgemietet wurde, womit nun Leasingverträge für insgesamt drei Flugzeuge dieses Types bestehen. Der Abschreibungsbedarf hingegen wird dadurch erheblich entlastet.

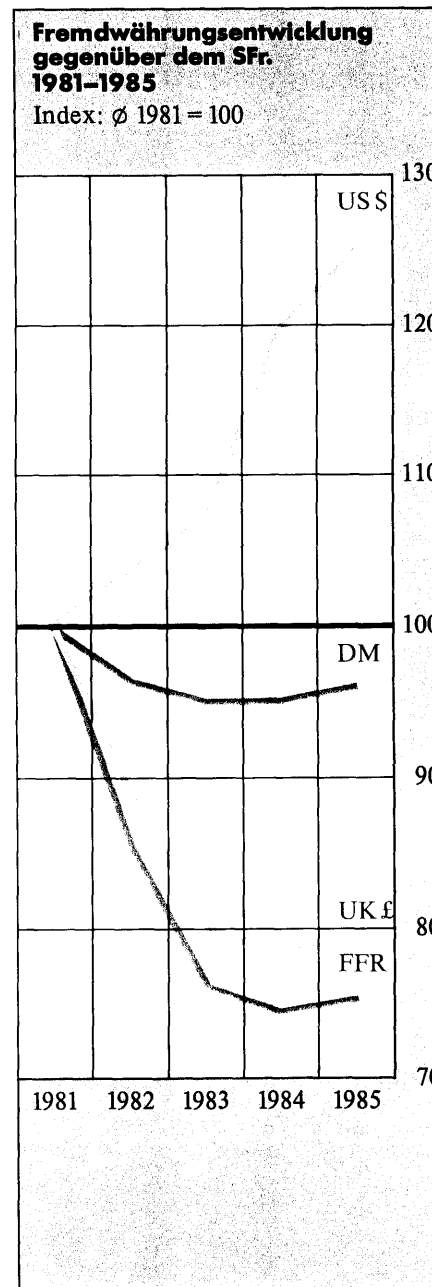
Die *Sach- und Haftpflichtversicherungskosten* schliesslich schnellten um 61% in die Höhe, nachdem sie bereits 1984 um 43% über den Vorjahresbetrag gestiegen waren: Wegen des weltweit ungünstigen Schadenverlaufes sind die Flotten- und Haftpflichtprämien für alle Versicherungsnehmer in mehreren Schüben massiv erhöht worden.

Die Veränderungen der übrigen, nicht speziell erwähnten Kostengruppen liegen im Rahmen der Produktions-, Verkehrs- oder Ertragsentwicklung.

Abschreibungen

Die Summe der ordentlichen Abschreibungen blieb im Vergleich zum Vorjahr praktisch unverändert. Der Mehrbedarf für Betriebseinrichtungen, insbesondere für Datenverarbeitungs- und Schulungsgeräte, wurde durch einen flottenseitigen Rückgang kompensiert. Im Laufe des Berichtsjahres erreichten nämlich fünf DC-9-51- sowie zwei DC-10-Flugzeuge den Restwert von 10%. Eine weitere Entlastung entstammt den erwähnten Leasingverträgen.

Das gute Ergebnis erlaubt, zusätzliche Abschreibungen im Betrage von 45 Millionen Franken vorzunehmen. Sie dienen der rascheren Amortisation unserer Betriebsmittel beziehungsweise als weiterer Beitrag zur realen Substanzerhaltung.



Bilanz per 31. Dezember 1985, vor Gewinnverteilung (in 1000 Franken)

Aktiven

(Vermögenswerte)

	Anschaffungswert Anfangsbestand 1. 1. 1985	Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs	Abgang: Verkauf/ Lagerverminderung	Anschaffungswert Endbestand 31. 12. 1985	Kumulative Abschreibungen bzw. Minderbewertung	Buchwert 31. 12. 1985	Buchwert 31. 12. 1984
Anlagevermögen							
Immobilien	(660 984)	(9 058)	(1 590)	(668 452)	(393 437)	(275 015)	(294 117)
Grundstücke	43 024	60	58	43 026	5 733	37 293	37 291
Bauten und bauliche Einrichtungen	617 960	8 998	1 532	625 426	387 704	237 722	256 826
(Versicherungswert exkl. Grundstücke 808 Mio Fr.)							
Flugzeugpark	(2 713 513)	(280 779)	(290 444)	(2 703 848)	(1 631 393)	(1 072 455)	(1 162 006)
Flugzeuge	2 290 647	219 920	280 590	2 229 977	1 330 907	899 070	1 014 250
Reservetriebwerke	99 075	810	3 750	96 135	46 550	49 585	56 942
Flugzeugteile und Halbfabrikate	323 791	60 049	6 104	377 736	253 936	123 800	90 814
(Versicherungswert 3167 Mio Fr.)							
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	(458 102)	(79 477)	(71 249)	(466 330)	(293 221)	(173 109)	(150 778)
Informations- verarbeitungsanlagen	116 416	45 007	37 935	123 488	78 307	45 181	26 255
Fahrzeuge	85 611	11 605	14 673	82 543	61 264	21 279	21 354
Übrige Einrichtungen	256 075	22 865	18 641	260 299	153 650	106 649	103 169
(Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 627 Mio Fr.)							
Beteiligungen	134 307	14 369	212	148 464	36 650	111 814	97 450
Vorauszahlungen für Flugzeug- park und übrige Anlagen						477 764	368 126
Total Anlagevermögen						2 110 157	2 072 477
Umlaufvermögen							
Materialbestände (Versicherungswert 147 Mio Fr.)	121 758	24 211	1 656	144 313	91 890	52 423	41 858
Bankkonto Optionsanleihen						25 988	50 739
Debitoren und trans. Aktiven						877 260	839 784
Verfügbare Mittel						(1 281 878)	(1 101 685)
Wertschriften						160 330	174 312
Kurzfristige Geldanlagen						911 370	722 713
Bankguthaben und Gelder unterwegs						204 058	198 313
Kassen und Postcheck						6 120	6 347
Total Umlaufvermögen						2 237 549	2 034 066
Bilanzsumme						4 347 706	4 106 543

Passiven

(Kapitalquellen)

	Buchwert 31. 12. 1985	Buchwert 31. 12. 1984
Eigenkapital		
Aktienkapital	(568 325)	(568 325)
Namenaktien	390 217	390 217
Inhaberaktien	178 108	178 108
Reserven	(351 005)	(308 517)
Allgemeine aus Gewinnzuweisung	115 523	115 482
aus Agio	231 005	196 517
Spezielle	120 000	112 000
Total Eigenkapital (ohne Unternehmungsgewinn)	919 330	876 842
Fremdkapital		
Langfristige Schulden	(1 321 551)	(1 274 790)
Obligationenanleihen	833 601	833 601
Bankdarlehen	75 000	75 000
Spezielle Kredite für Flugzeug- beschaffung	239 450	192 689
Übrige langfristige Schulden	173 500	173 500
Kurzfristige Schulden	(1 082 734)	(1 015 393)
Dividenden und Obligationenzinsen	4 232	4 687
Kreditoren und transitorische Passiven	986 553	921 325
Personaldepositenkasse	91 949	89 381
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	679 295	599 613
Total Fremdkapital	3 083 580	2 889 796
Rückstellungen und Wertberichtigungen	271 220	274 587
Unternehmungsgewinn		
Gewinnvortrag aus Vorjahr	5 076	4 578
Reingewinn des Jahres	68 500	60 740
Total Unternehmungsgewinn	73 576	65 318
Bilanzsumme	4 347 706	4 106 543
Eventualverpflichtungen	160 134	184 116

Erläuterungen zur Bilanz

Aktiven

Im Jahre 1985 wurden 497 Millionen Franken in das Anlagevermögen investiert. Rund vier Fünftel beanspruchten der Flugzeugpark und die Vorauszahlungen für bestellte Flugzeuge. Trotz praktisch gleichbleibendem Anschaffungswert des Flugzeugparks verringerte sich dessen Versicherungssumme um rund 600 Millionen Franken. Da diese Versicherungswerte auf dem US-Dollar basieren, widerspiegelt der Rückgang die am Bilanzstichtag um 19% tiefere Wechselkursparität. Mehr als die Hälfte der Zunahme der Position Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge ist durch die Erneuerung und den Weiterausbau der Informationsverarbeitungsanlagen begründet. Die Beteiligungen stiegen um 14 Millionen Franken als Folge der Kapitalerhöhung der Balair, an der wir uns im Rahmen unseres Anteiles (57%) beteiligten.

Das gesamte Anlagevermögen nahm lediglich um 38 Millionen Franken zu, da die Abschreibungen und die Bilanzabgänge zu Buchwerten (1 Boeing 747 und 5 DC-9-51) nahezu den Wert der Neuinvestitionen erreichten. Der Buchwert des Flugzeugparks beträgt nun 40% (Vorjahr 43%) des Anschaffungswertes. Die gemieteten Flugzeuge (3 Boeing 747, 6 DC-9-51, 3 DC-9-32) entsprechen einem Anschaffungswert von rund 700 Millionen Franken und sind in der Bilanz nicht enthalten.

Das Umlaufvermögen nahm um 203 Millionen Franken zu und beträgt nun 51% der Bilanzsumme. Der Bestand des Bankkontos Optionsanleihen sank um 25 Millionen Franken. Bedingt durch die gute Börsenverfassung der Swissair-Aktien wurden im vergangenen Jahr 49 273 Aktien im Zusammenhang mit der Optionsanleihe 1981/96 und 21 135

Aktien aus der Optionsanleihe 1984/91 der Swissair Finance (B.V.I.) Ltd. bezogen. Bis Ende 1985 sind insgesamt 58% der Optionsscheine eingelöst.

Die verfügbaren Mittel stiegen im Berichtsjahr um 180 Millionen Franken. Die Wertschriften und kurzfristigen Geldanlagen sind zu 97% in Schweizerfranken plaziert, und zwar zu folgenden Fälligkeiten: 1986: 30%; 1987: 35%; 1988 und später: 35%.

Passiven

Während das Aktienkapital 1985 unverändert blieb, stiegen die Reserven um 42 Millionen Franken; 28 Millionen Franken davon stammen aus der Einlösung von Optionen. Die Reserveäufnung aus Agioeinzahlung erreichte damit dieselbe Höhe wie die Gewinnzuweisungen gemäss Generalversammlungsbeschlüssen.

In der Position langfristige Schulden ergab sich lediglich bei den speziellen Krediten für Flugzeugbeschaffung eine Veränderung. Einerseits erfolgten Rückzahlungen älterer US\$-Kredite im Umfange von 41 Millionen Franken, andererseits wurden im Zusammenhang mit der Beschaffung der Airbus A310-Flugzeuge neue Kredite im Gegenwert von 88 Millionen Franken beansprucht. Das Verhältnis Eigenkapital zu langfristigem Fremdkapital blieb mit 1:1,4 praktisch konstant.

Ende 1985 waren folgende Anleihen und Privatplazierungen von insgesamt 833,6 Millionen Franken ausstehend:

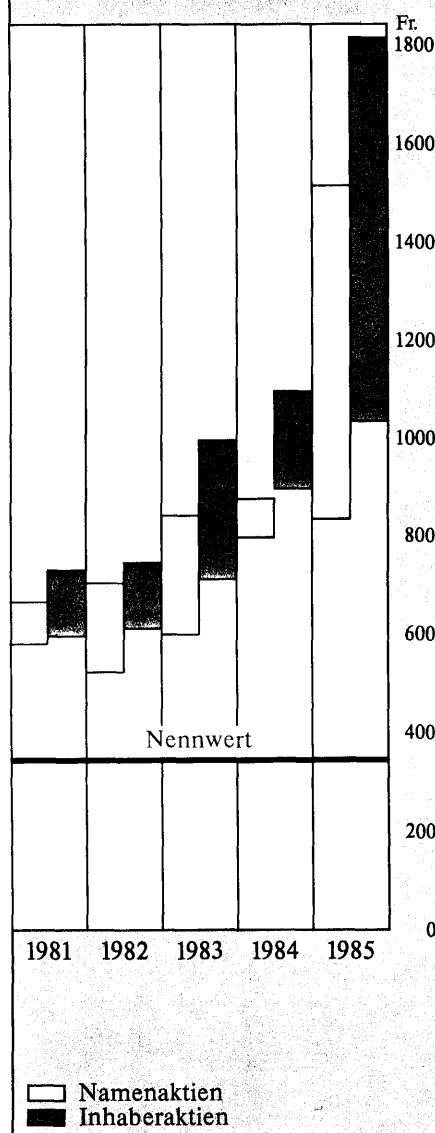
Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1985

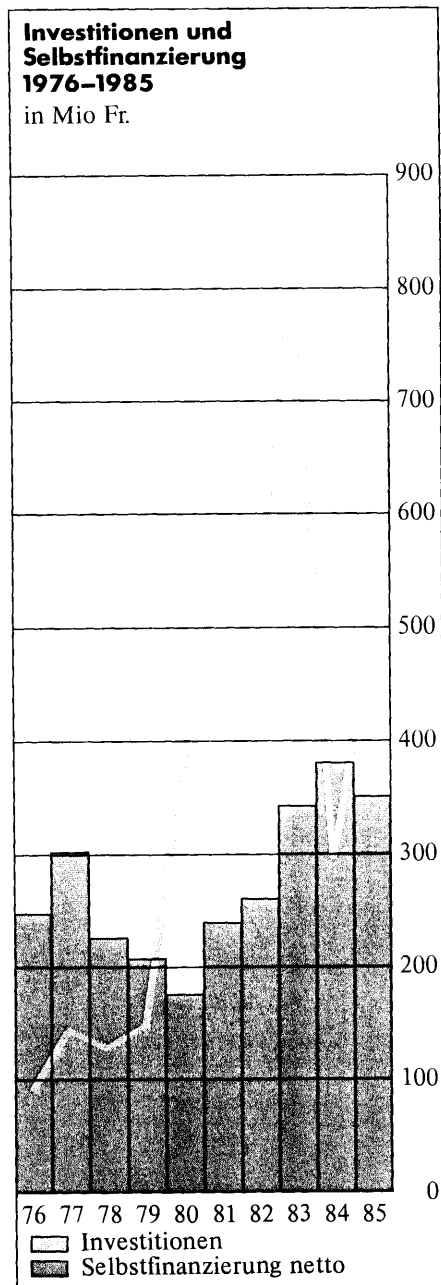
	Anzahl Aktionäre	Prozentanteil
Namenaktien	33 447	68.7
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden und Kantonalbanken)	75	22.7
Industrie, Handel, Holding- und Finanzgesellschaften	598	7.3
Banken und Versicherungsgesellschaften	63	3.5
Fürsorgestiftungen, Pensionskassen	336	3.8
Privatpersonen	32 375	31.4
Inhaberaktien	7 500*	31.3

* Schätzung

Kursentwicklung der Swissair-Aktien 1981-1985

Höchst- und Tiefsturse pro Jahr





5 1/2 %	50.0 Mio Fr.	1982-1987	P
5 1/2 %	50.0 Mio Fr.	1982-1990	P
4 1/4 %	80.0 Mio Fr.	1979-1991	
4 1/4 %	37.6 Mio Fr.	1977-1992	*
6 1/4 %	30.0 Mio Fr.	1982-1992	P
5 1/4 %	120.0 Mio Fr.	1982-1992	
6 1/4 %	80.0 Mio Fr.	1981-1993	
4 %	70.0 Mio Fr.	1978-1994	
5 3/4 %	76.0 Mio Fr.	1981-1996	*
5 1/2 %	120.0 Mio Fr.	1982-1997	
5 1/8 %	36.0 Mio Fr.	1980-2005	**
	84.0 Mio Fr.	1980-2005	***

* Optionsanleihen
 ** ab 1991 variabler Zinssatz
 *** variabler Zinssatz (zurzeit 5 3/8 %)
 P Privatplatzierungen

Der Bestand an verkauften, aber noch nicht eingelösten Transportdokumenten ist um 13% gestiegen, also mehr als der Umsatz. Das weist darauf hin, dass Flugscheine früher beschafft werden.

Als Folge der per Ende Jahr tieferen Währungskurse und der entsprechenden Bewertung von Forderungen und Geldbeständen nahmen die Wertberichtigungen leicht ab. Die entsprechende Rückstellung ist nach wie vor angemessen und bedurfte keiner weiteren Äufnung.

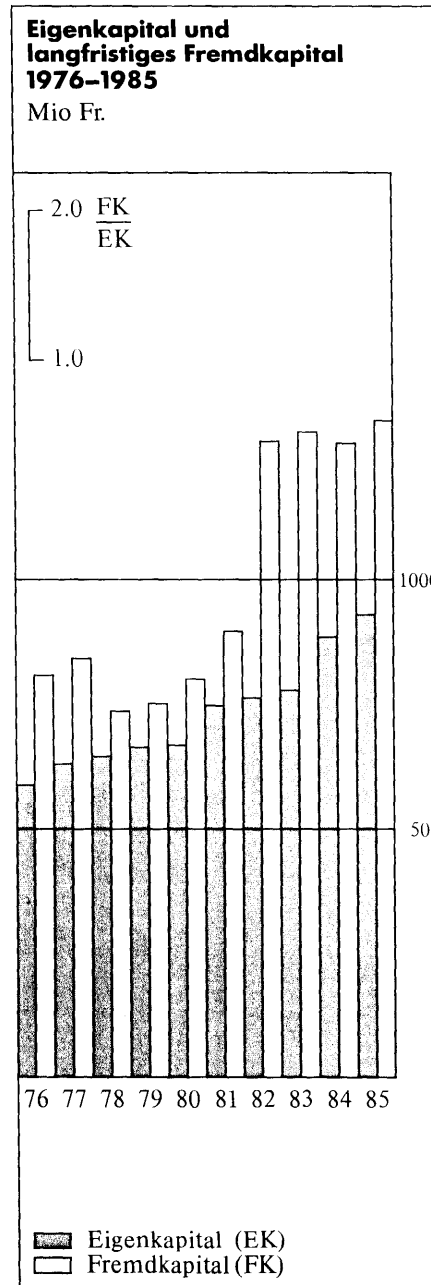
Wie im Vorjahr wurden auch 1985 keine kurzfristigen Bankkredite bean-sprucht.

Konsolidierte Rechnungsablage

Im Kapitel «Tochtergesellschaften und Beteiligungen» sind detaillierte Angaben über deren Geschäftsgang ersichtlich.

Der Umsatz der Tochtergesellschaften, bei denen wir über 50% der Stimmrechte besitzen, beläuft sich auf rund 390 Millionen Franken. Unter Berücksichtigung des geschätzten Konsolidierungsabzuges ergibt sich für die Swissair ein Gruppenumsatz von 4,6 Milliarden Franken.

Der Anteil der Tochtergesellschaften am Gesamtumsatz beträgt wie im Vorjahr rund 8%; wir verzichten deshalb weiterhin auf eine konsolidierte Rechnungsablage.



Kapitalflussrechnung 1985

Die folgende Tabelle zeigt einen Mittelzufluss von 830 Millionen Franken, wovon die Selbstfinanzierung 49% ausmachte. Die Mittelzugänge von 137 Millionen Franken aus verkauften Anlagen sind hauptsächlich auf den Verkauf (bzw. Leaseumwandlung) einer Boeing 747 zurückzuführen.

Vom gesamten Mittelzugang wurden 60% für Neuinvestitionen und Vorauszahlungen beansprucht; 29% flossen in das Umlaufvermögen.

Herkunft der Mittel	Mio Fr.	Mio Fr.
Innenfinanzierung:		
Selbstfinanzierung		
Reingewinn des Berichtsjahres	68.5	
Abschreibungen	314.0	
Rückstellungen, Bewertungskorrekturen und Zuweisung an Spezialreserven	<u>21.8</u>	404.3
Andere Mittelzugänge		
Buchwerte der verkauften Anlagen		137.3
Aussenfinanzierung:		
Mittelzufluss durch		
Einlösung von Optionen		52.8
Fremdfinanzierung:		
Kreditaufnahme für Flugzeugbeschaffung	88.2	
Zunahme der übrigen Passiven inkl. Kreditoren	<u>147.0</u>	<u>235.2</u>
Gesamtzugang an Mitteln		<u>829.6</u>
Verwendung der Mittel		
Vermehrung Anlagevermögen:		
Immobilien	21.8	
Flugzeugpark	282.4	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	68.9	
Beteiligungen	14.4	
Vorauszahlungen	<u>109.6</u>	497.1
Vermehrung Umlaufvermögen:		
Debitoren und transitorische Aktiven	37.5	
Kurzfristige Geldanlagen und Wertschriften	174.8	
Übriges Umlaufvermögen	<u>25.0</u>	237.3
Verminderung Fremdkapital:		
Rückzahlung von Flugzeugkrediten		41.4
Gewinnausschüttung für 1984		<u>53.8</u>
Total Verwendung der Mittel		<u>829.6</u>

Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1985 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

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

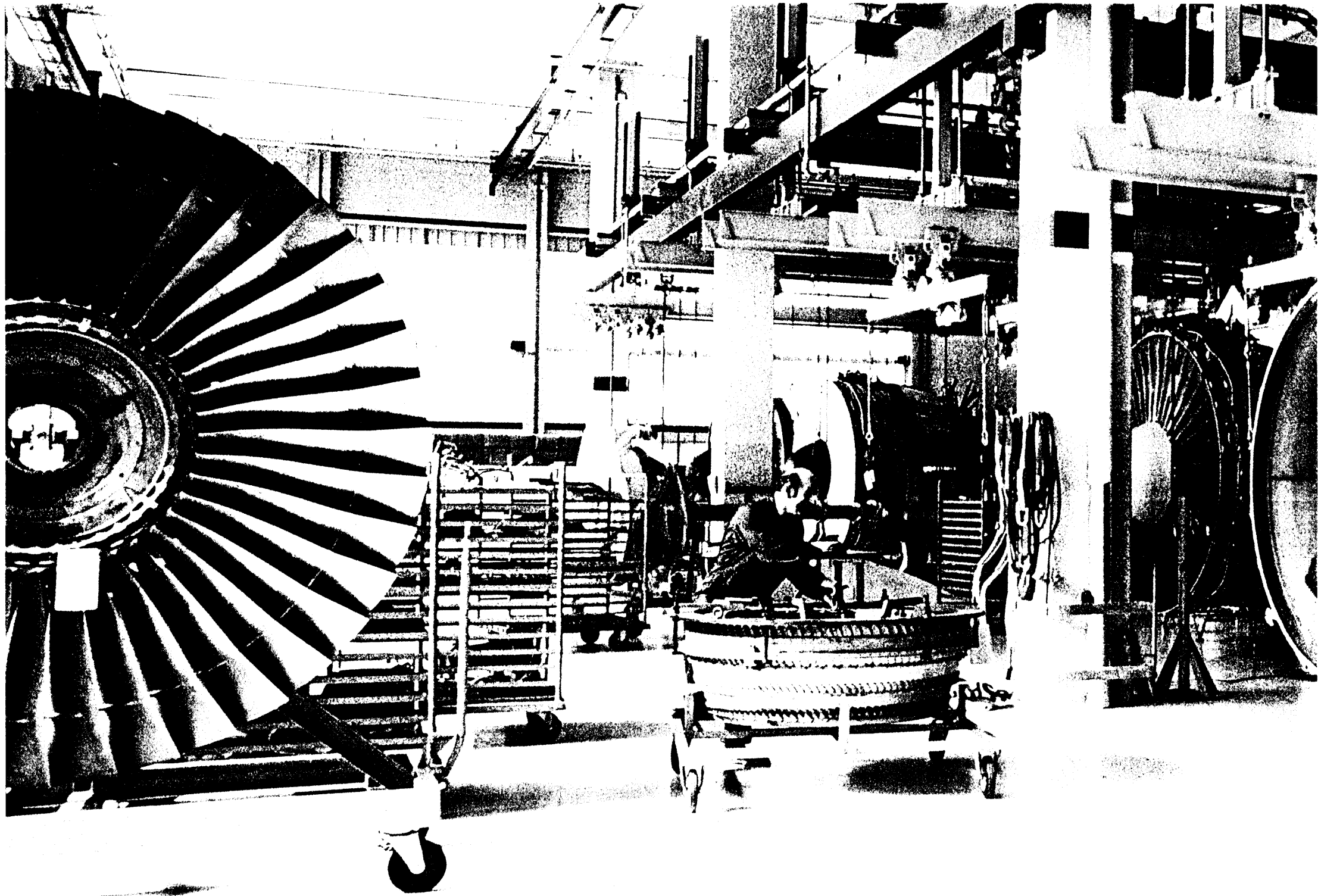
Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfungen beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

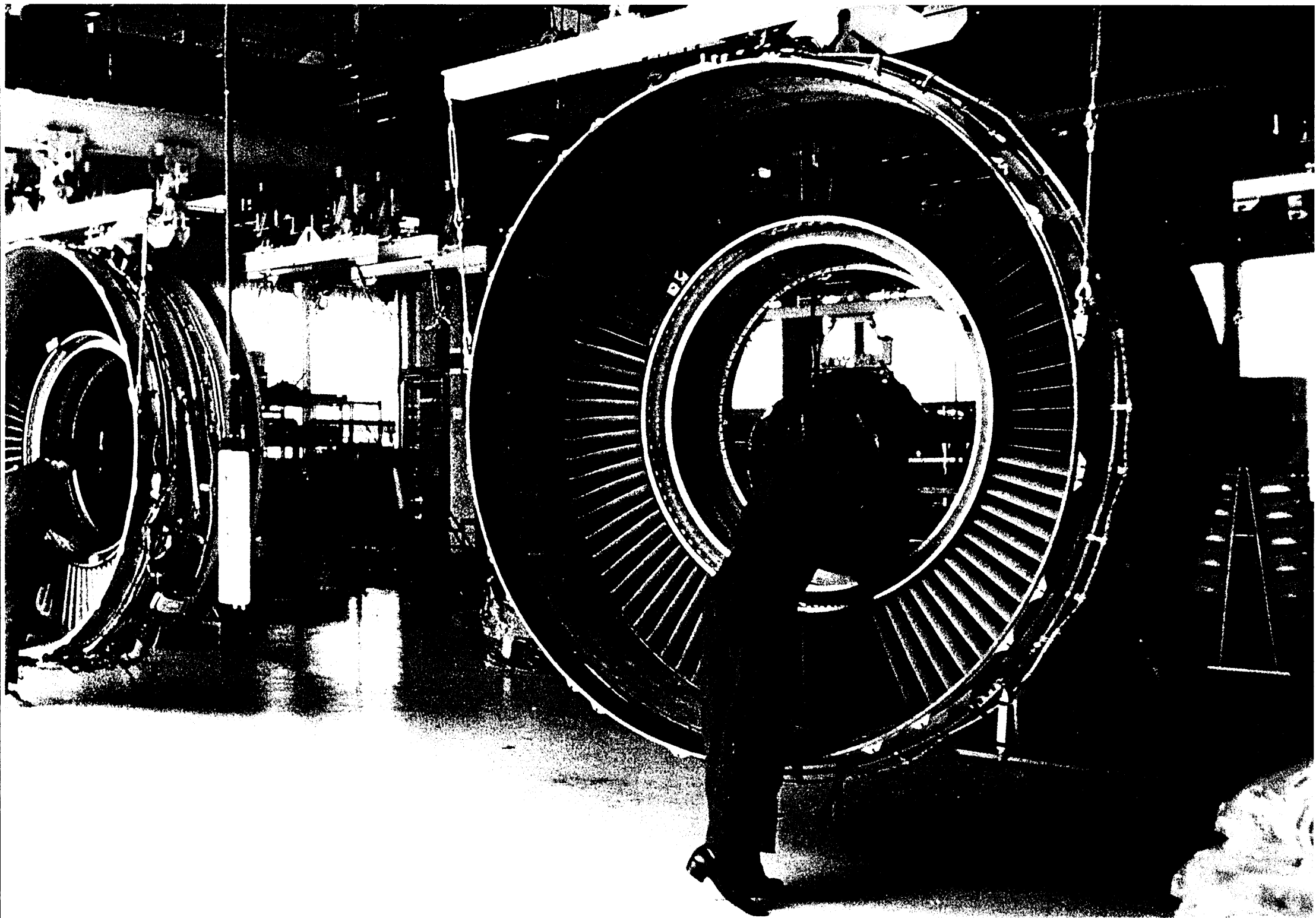
Ferner bestätigen wir, dass der Vorschlag des Verwaltungsrates über die Gewinnverwendung Gesetz und Statuten entspricht.

Zürich, 13. März 1986

Schweizerische Treuhandgesellschaft

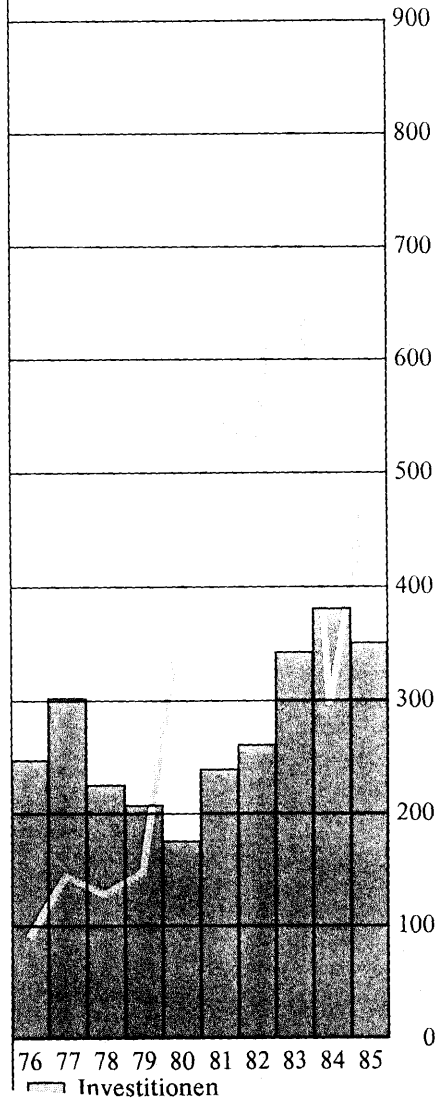
Prof. Dr. C. Helbling H. Rau





Investitionen und Selbstfinanzierung 1976-1985

in Mio Fr.



5 1/2 %	50.0 Mio Fr.	1982-1987	P
5 1/2 %	50.0 Mio Fr.	1982-1990	P
4 1/4 %	80.0 Mio Fr.	1979-1991	
4 1/4 %	37.6 Mio Fr.	1977-1992	*
6 1/4 %	30.0 Mio Fr.	1982-1992	P
5 1/4 %	120.0 Mio Fr.	1982-1992	
6 1/4 %	80.0 Mio Fr.	1981-1993	
4 %	70.0 Mio Fr.	1978-1994	
5 3/4 %	76.0 Mio Fr.	1981-1996	*
5 1/2 %	120.0 Mio Fr.	1982-1997	**
5 1/8 %	36.0 Mio Fr.	1980-2005	***
	84.0 Mio Fr.	1980-2005	***

* Optionsanleihen
 ** ab 1991 variabler Zinssatz
 *** variabler Zinssatz (zurzeit 5 3/8 %)
 P Privatplazierungen

Der Bestand an verkauften, aber noch nicht eingelösten Transportdokumenten ist um 13% gestiegen, also mehr als der Umsatz. Das weist darauf hin, dass Flugscheine früher beschafft werden.

Als Folge der per Ende Jahr tieferen Währungskurse und der entsprechenden Bewertung von Forderungen und Geldbeständen nahmen die Wertberichtigungen leicht ab. Die entsprechende Rückstellung ist nach wie vor angemessen und bedurfte keiner weiteren Aufnung.

Wie im Vorjahr wurden auch 1985 keine kurzfristigen Bankkredite beansprucht.

Konsolidierte Rechnungsablage

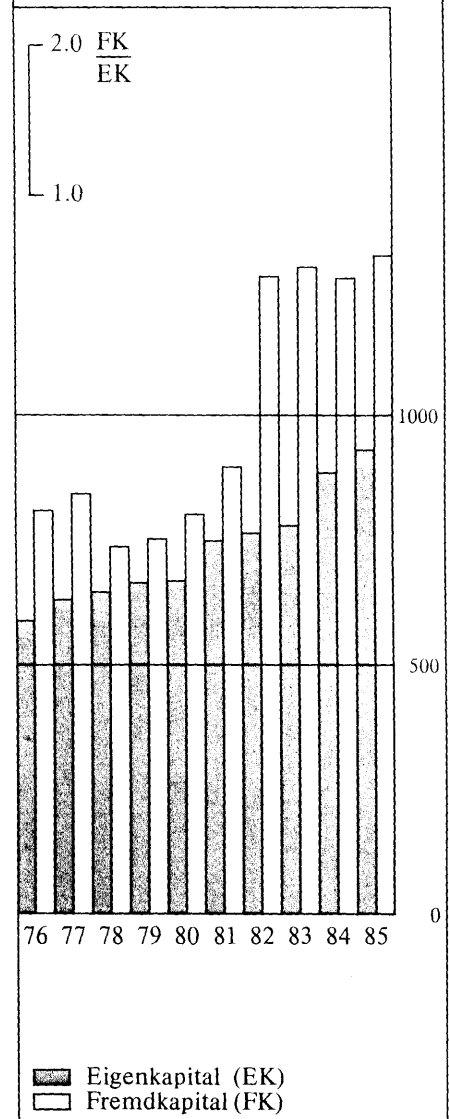
Im Kapitel «Tochtergesellschaften und Beteiligungen» sind detaillierte Angaben über deren Geschäftsgang ersichtlich.

Der Umsatz der Tochtergesellschaften, bei denen wir über 50% der Stimmrechte besitzen, beläuft sich auf rund 390 Millionen Franken. Unter Berücksichtigung des geschätzten Konsolidierungsabzuges ergibt sich für die Swissair ein Gruppenumsatz von 4,6 Milliarden Franken.

Der Anteil der Tochtergesellschaften am Gesamtumsatz beträgt wie im Vorjahr rund 8%; wir verzichten deshalb weiterhin auf eine konsolidierte Rechnungsablage.

Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital 1976-1985

Mio Fr.



■ Eigenkapital (EK)
 □ Fremdkapital (FK)

Kapitalflussrechnung 1985

Die folgende Tabelle zeigt einen Mittelzufluss von 830 Millionen Franken, wovon die Selbstfinanzierung 49% ausmachte. Die Mittelzugänge von 137 Millionen Franken aus verkauften Anlagen sind hauptsächlich auf den Verkauf (bzw. Leaseumwandlung) einer Boeing 747 zurückzuführen.

Vom gesamten Mittelzugang wurden 60% für Neuinvestitionen und Vorauszahlungen beansprucht; 29% flossen in das Umlaufvermögen.

Herkunft der Mittel	Mio Fr.	Mio Fr.
Innenfinanzierung:		
Selbstfinanzierung		
Reingewinn des Berichtsjahres	68.5	
Abschreibungen	314.0	
Rückstellungen, Bewertungskorrekturen und Zuweisung an Spezialreserven	<u>21.8</u>	404.3
Andere Mittelzugänge		
Buchwerte der verkauften Anlagen		137.3
Aussenfinanzierung:		
Mittelzufluss durch		
Einlösung von Optionen		52.8
Fremdfinanzierung:		
Kreditaufnahme für Flugzeugbeschaffung	88.2	
Zunahme der übrigen Passiven inkl. Kreditoren	<u>147.0</u>	<u>235.2</u>
Gesamtzugang an Mitteln		<u>829.6</u>
Verwendung der Mittel		
Vermehrung Anlagevermögen:		
Immobilien	21.8	
Flugzeugpark	282.4	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	68.9	
Beteiligungen	14.4	
Vorauszahlungen	<u>109.6</u>	497.1
Vermehrung Umlaufvermögen:		
Debitoren und transitorische Aktiven	37.5	
Kurzfristige Geldanlagen und Wertschriften	174.8	
Übriges Umlaufvermögen	<u>25.0</u>	237.3
Verminderung Fremdkapital:		
Rückzahlung von Flugzeugkrediten		41.4
Gewinnausschüttung für 1984		<u>53.8</u>
Total Verwendung der Mittel		<u>829.6</u>

Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1985 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

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

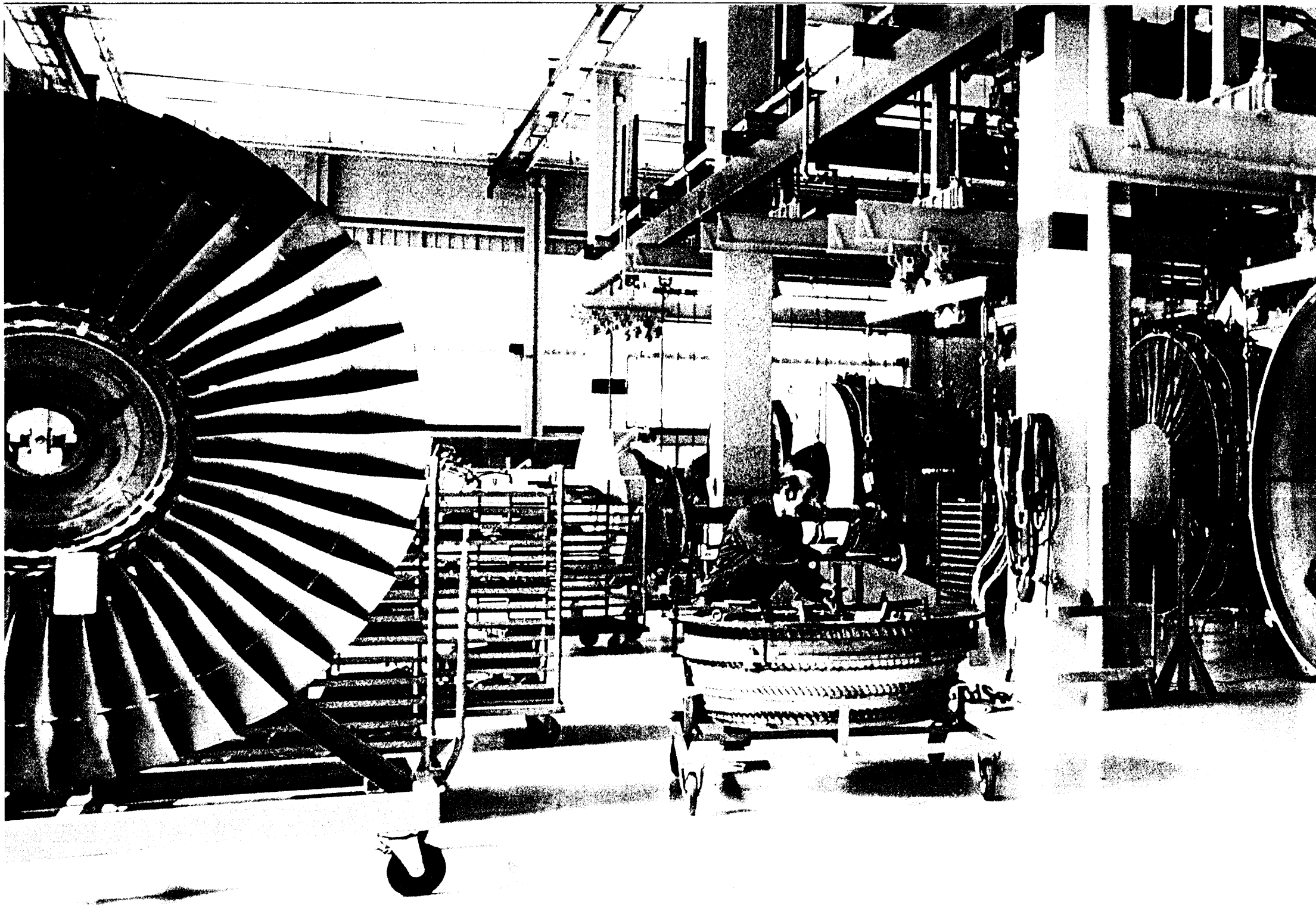
Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfungen beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

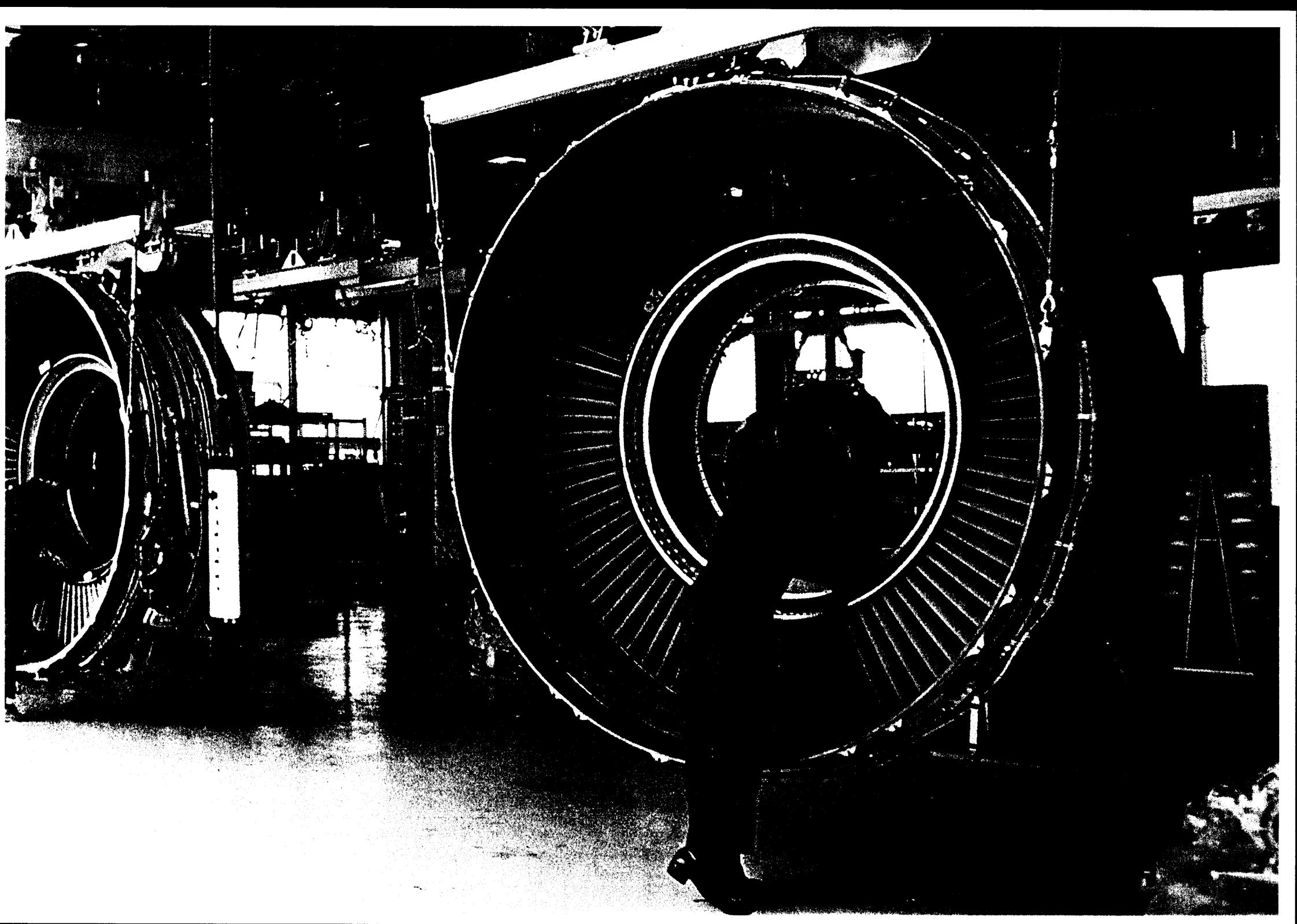
Ferner bestätigen wir, dass der Vorschlag des Verwaltungsrates über die Gewinnverwendung Gesetz und Statuten entspricht.

Zürich, 13. März 1986

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Prof. Dr. C. Helbling H. Rau





Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

		1985	1984	1983	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976
Verkehrsleistungen											
Flugstunden		141 507	139 228	143 091	145 557	143 149	144 637	139 362	139 341	134 760	130 990
Angebotene tkm	in Mio	3 020.3	2 941.8	2 794.6	2 647.1*	2 555.9	2 512.0	2 315.0	2 335.0	2 190.3	2 088.3
Ausgelastete tkm	in Mio	1 947.5	1 875.2	1 781.7	1 657.4*	1 533.1	1 428.2	1 364.2	1 351.3	1 223.9	1 131.4
Ausgelastete Passagier-tkm	in Mio	1 261.3	1 194.3	1 199.1	1 157.4*	1 042.8	974.7	928.8	920.6	844.6	784.9
Ausgelastete Fracht-tkm	in Mio	636.9	634.1	540.4	461.7	453.7	421.9	408.1	403.4	352.3	321.7
Ausgelastete Post-tkm	in Mio	49.3	46.8	42.2	38.3	36.6	31.6	27.3	27.2	27.1	24.8
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	in %	64.7	63.9	63.8	62.7*	60.0	56.9	59.0	58.1	56.0	54.3
Nutzwelle ¹	in %	64.0	63.6	63.8	64.1*	60.6	58.3	58.5	57.3	52.2	53.1
Flugbetriebskosten je angebotenen tkm	in Fr.	1.12	1.06	1.03	1.07*	1.05	-.93	-.83	-.75	-.82	-.81
Sitzplatzbelegung	in %	64.6	62.7	63.7	63.3	65.4	62.1	63.5	62.5	60.7	59.3
Personalbestand Ende Jahr ohne Lehrlinge											
		17 262	16 652	16 147	15 997	15 494	15 356	15 009	14 777	14 129	13 739
	Teilzeitbeschäftigte: stundenweise erfasst				als Halbe mitgezählt						
Erträge und Kosten in Mio Fr.											
Verkehrserträge		3 514.8	3 247.0	2 976.2	2 878.2	2 760.2	2 367.3	1 989.6	1 835.3	1 983.6	1 758.9
Diverse Erträge		839.5	764.9	718.0	661.9	629.7	532.5	500.4	463.4	452.7	424.8
Gesamterträge		4 354.3	4 011.9	3 694.2	3 540.1	3 389.9	2 899.8	2 490.0	2 298.7	2 436.3	2 183.7
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)		3 971.8	3 653.2	3 362.9	3 282.6	3 127.6	2 697.5	2 260.6	2 054.3	2 128.4	1 926.8
Bruttoergebnis		382.5	358.7	331.3	257.5	262.3	202.3	229.4	244.4	307.9	256.9
Abschreibungen	ordentliche	269	268	250	219	183	158	151	165	181	181
	ausserordentliche	45	30	25	-	25	-	28	30	75	32
Reinergebnis		68.5	60.7	56.3	38.5	54.3	44.3	50.4	49.4	51.9	43.9
Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung)											
Bilanzsumme	in Mio Fr.	4 347.7	4 106.5	3 814.0	3 582.8	3 089.8	2 743.8	2 544.9	2 381.4	2 432.7	2 264.8
Aktiven											
Anlagevermögen		2 110.2	2 072.5	2 116.4	1 646.8	1 367.3	1 067.5	837.8	877.8	946.3	1 058.8
Umlaufvermögen		2 237.5	2 034.0	1 697.6	1 936.0	1 722.5	1 676.3	1 707.1	1 503.6	1 486.4	1 206.0
Passiven											
Aktienkapital		568.3	568.3	506.7	506.7	506.7	448.5	448.5	448.5	448.5	422.1
Reserven		358.0²	315.0	270.0	257.0	238.0	218.0	213.0	194.0	179.0	163.0
Fremdkapital		3 144.5²	2 943.5	2 803.3	2 603.9	2 159.0	1 901.9	1 717.7	1 588.0	1 666.1	1 562.1
Rückstellungen		271.2	274.6	229.4	211.6	182.0	171.5	159.8	145.3	133.8	112.8
Gewinnvortrag		5.7²	5.1	4.6	3.6	4.1	3.9	5.9	5.6	5.3	4.8
Kennziffern je Aktie											
Reingewinn je Aktie	in Fr.	44.21²	41.07	41.45	28.43	41.22	38.24	43.56	43.38	46.05	38.95
Dividende je Aktie	in Fr.	38.—²	35.—	35.—	25.—	35.—	35.—	35.—	35.—	35.—	30.—
Selbstfinanzierung je Aktie ³ (vor Gewinnverteilung)	in Fr.	261.—	291.—	280.—	218.—	218.—	188.—	217.—	236.—	307.—	254.—
Eigenkapital je Aktie	in Fr.	585.—	566.—	552.—	542.—	539.—	542.—	539.—	525.—	513.—	493.—

¹ Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist

² Vorbehaltlich Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates

³ Ohne Agio-Einzahlungen

* Ab 1982 geänderte statistische Zuladungen

Die Swissair im Wettbewerb

Seit April 1984 führen alle Flugzeuge der Swissair drei Klassen. Die neue Business Class wurde auch im Berichtsjahr von unseren Fluggästen gerne und oft benützt. Im Durchschnitt des ganzen Netzes nahm der Verkehr in dieser Klasse um 7% zu; die höchste Zuwachsrate wurde mit 27% im Mittleren Osten erreicht, aber auch im Fernen Osten nahm die Nachfrage für die Business Class stärker zu als das Angebot. Bereits auf den 1. April 1985 haben wir die Business Class in der Passagierversion der Boeing 747-Flugzeuge vergrössert. Ein Jahr später werden wir

das auch in der Combi-Version der Boeing 747 tun; sie kommt vor allem im Fernen Osten zum Einsatz. Sitzkomfort und Serviceablauf in der Business Class erfüllen die Erwartungen der internationalen Geschäftskundschaft, doch wollen wir sie namentlich in den Kurzstreckenflugzeugen noch verbessern. Das mit der Einführung der Business Class verfolgte Ziel, für die Swissair einen grösseren Marktanteil im hartumkämpften Geschäftsreiseverkehr zu gewinnen, haben wir 1985 überall erreicht.

Wie schon im Vorjahr verzeichneten wir auch 1985 eine kleine Abwanderung von der Ersten Klasse in die Business Class. Sie beschränkte sich aber auf die Verkehrsgebiete Europa und Nordatlantik und wirkte sich fast ausschliesslich in den ersten drei Monaten aus. Durch eine Rücknahme des Erstklass-Angebotes in den erwähnten Verkehrsgebieten haben wir uns dem Markt angepasst. In allen übrigen Verkehrsgebieten erzielte die Swissair aber sehr erfreuliche Zunahmen der Passagierzahlen in der Ersten Klasse.

Neben der Ersten und der Business-Klasse galt im Berichtsjahr auch der bewährten Economy-Klasse unser besonderes Augenmerk. Unter dem Titel «Eurorenaissance» wurde bereits Ende 1984 eine Verkaufsförderungskampagne für Europa eingeleitet, um vor allem in der Zwischensaison, in Tagesrandstunden und am Wochenende die Auslastung zu verbessern.

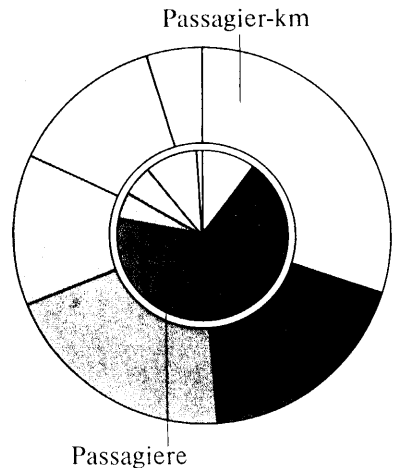
Die dazu angebotenen Spezialtarife unterliegen gewissen Beschränkungen, verschaffen aber dafür den Passagieren unsere Dienste in gewohnter Qualität zu einem niedrigen Preis. Erstmals konnten wir solche

Tarife auf Flügen nach zahlreichen Destinationen in Europa der Altersgruppe der Senioren anbieten. Besonders zur Belebung des Wochenendverkehrs wurden weitere «Super-Pex»- und «Super-Apex»-Tarife auf dem ganzen Streckennetz eingeführt. Ein Flugabonnement, wie es zwischen Genf und Paris bereits bestanden hatte, ist nun auch für die Strecken Zürich-Paris und Basel-Paris erhältlich. Dagegen scheiterte im Berichtsjahr erneut eine Initiative der Swissair, in Europa – zumindest in beschränktem Umfang – ein Flugabonnement für Firmen einzuführen.

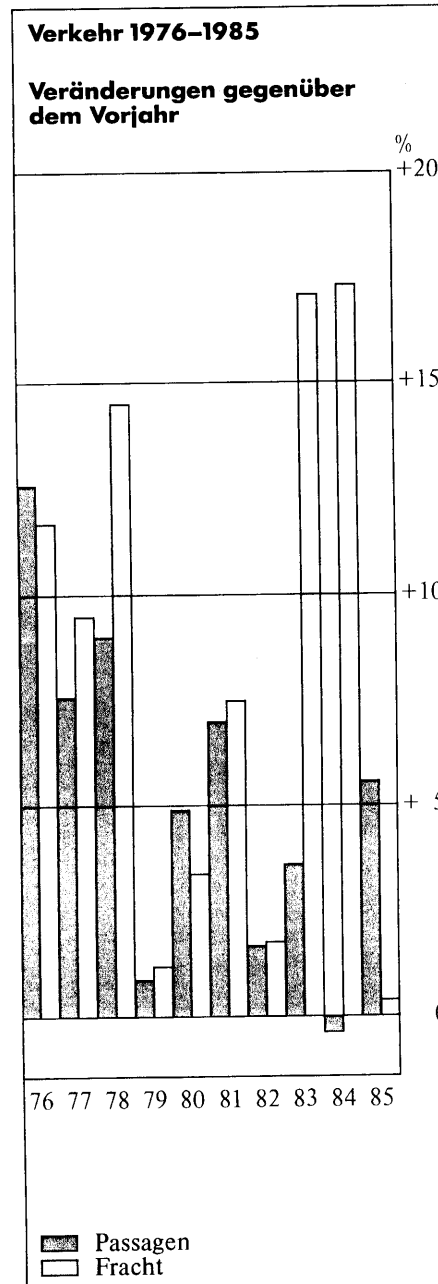
Nach zwei Jahren stürmischen Zuwachses hat sich die Entwicklung bei unserer Luftfracht spürbar beruhigt. Eine gewisse Verlangsamung ist allgemein im Luftfrachtverkehr zu verzeichnen. Auf mehreren frachtintensiven Strecken haben wir aber auch die Kapazitätsgrenze erreicht. Andererseits litt unser Frachtgeschäft im Verkehrsgebiet Nordatlantik darunter, dass die Exporte aus den USA massiv abnahmen, amerikanische Fluggesellschaften ihre Kapazität aber gleichzeitig aufbauten.

Dennoch konnte die Swissair im Vergleich zum Vorjahr ihre Verkehrsleistung insgesamt halten und erfreulicherweise die Erträge aus dem Frachtgeschäft sogar um 7% steigern.

Passagierverkehr 1985 Gebietsanteile



- Nordatlantik
- Europa
- ▨ Ferner Osten
- ▤ Afrika
- ▥ Mittlerer Osten
- ▧ Südatlantik



Der Verkehr

Die Swissair hat 1985 Caracas neu in ihr Streckennetz aufgenommen. Während des ganzen Jahres blieb, wie schon 1984, die Bedienung von Harare (Simbabwe) suspendiert, so dass die Zahl der von der Swissair angeflogenen Städten im Berichtsjahr 99 betrug. Gegenüber dem Vorjahr wurden 1985 insgesamt die angebotenen Tonnenkilometer um 2% erhöht, während die ausgelasteten Tonnenkilometer um 3.2% zunahmen.

In *Europa* wurde das Angebot, in Tonnenkilometern ausgedrückt, gegenüber dem Vorjahr um 0.9% reduziert. Dagegen ist die Nachfrage wiederum gestiegen, und zwar um 3.6%. Zusammen mit unserem Partner Air France haben wir mit Beginn des Sommerflugplans auf der Strecke Genf-Paris den Taktflugplan eingeführt. Die Zahlen zeigen, dass diese Neuerung von den Passagieren gut aufgenommen wurde. Ebenfalls mit Beginn des Sommerflugplans wurde die Bedienung von Marseille und Toulouse getrennt. Marseille wird nun täglich und Toulouse fünfmal pro Woche angeflogen. Wegen der hohen Kosten ist das finanzielle Resultat im Verkehrsgebiet Europa leider wiederum unbefriedigend ausgefallen.

Weiterhin gut entwickelt hat sich der Verkehr im *Mittleren Osten*, und wir sind mit dem erzielten finanziellen Ergebnis zufrieden, auch wenn es geringfügig schwächer ausgefallen ist als im Vorjahr. Das Angebot haben wir 1985 um 3.9% erhöht, und die Nachfrage steigerte sich um 9.4%. Im Sommer bedient die Swissair Larnaca neu mit einer dritten Verbindung in der Woche. Wegen der kriegerischen Wirren im Persischen Golf wird Teheran nicht mehr direkt angeflogen. Seit April 1985 fliegt die Swissair ihre

Passagiere nach Bandar Abbas, von wo aus sie mit einem Inlandkurs der Iran Air nach Teheran gebracht werden.

Im Verkehrsgebiet *Afrika* konnte das Vorjahresresultat nochmals verbessert werden. Hier mussten wir den Begehren der nationalen Fluggesellschaften vor allem in Nordafrika nachgeben und unser Angebot um 3.4% reduzieren. Unser Verkehr stieg um 1.5%. Seit dem 1. Juni können wir Oran (Algerien) nur noch einmal in der Woche bedienen, dies aber dafür mit der grösseren DC-9-81. Ebenfalls zurücknehmen mussten wir unser Angebot im Verkehr mit Tripolis, seit dem 2. Juni führen wir nur noch zwei Wochenkurse dorthin. Auch nach Kairo mussten wir unser Angebot vorübergehend auf 5 Kurse pro Woche beschränken.

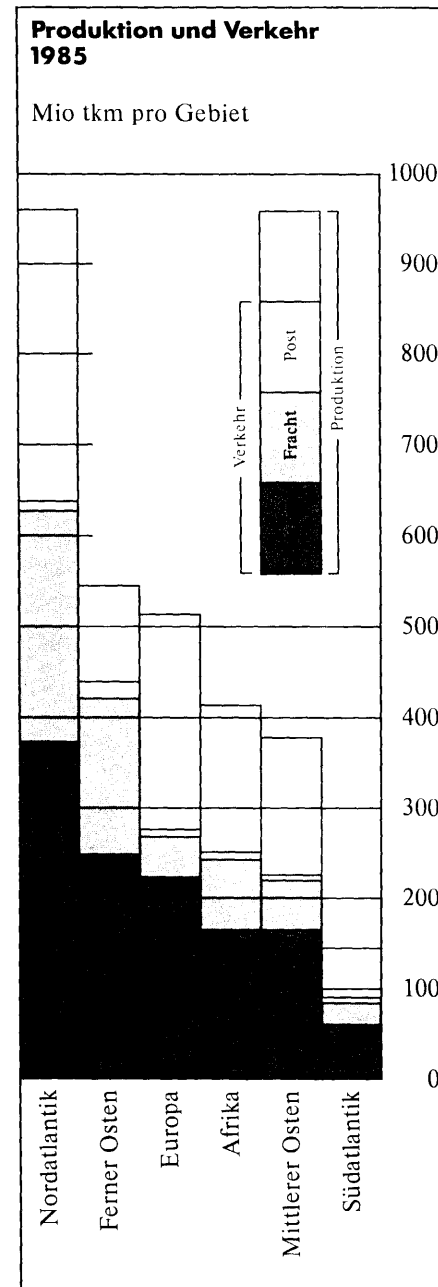
Wegen der Aufnahme der Bedienung von Caracas hat sich im Verkehrsgebiet *Lateinamerika* das Angebot gegenüber dem Vorjahr mit einer Zunahme um 16.6% stark erhöht. Mit 15.4% vermochte die Nachfrage erfreulicherweise dieser massiven Steigerung im grossen ganzen zu folgen. Das Ertragsniveau ist in diesem Verkehrsgebiet aber so tief, dass das finanzielle Ergebnis negativ blieb.

Erfreulich ist das finanzielle Resultat hingegen im Verkehr mit *Nordamerika* ausgefallen. Das gute Ergebnis des Vorjahres konnte übertroffen werden. Im Berichtsjahr hat die Swissair ihr Angebot um 3.3% erhöht; vor allem wegen der zunehmenden amerikanischen Konkurrenz auf der Strecke Schweiz-USA hat sich unser Verkehr aber geringfügig um 1.8% zurückgebildet. Die Bedienung von Boston und Chicago erfolgte im Sommer dreimal und im Win-

ter zweimal pro Woche in getrennten Flügen statt mit einem gemeinsamen Kurs. Neu führte die Swissair im Sommer fünf wöchentliche Flüge nach Montreal und Toronto, im Winter sind es deren vier pro Woche.

Im *Fernen Osten*, wo wir neu Karachi dreimal in der Woche anfliegen, wurde das Angebot um 2.4% gesteigert. Die Nachfrage nahm um erfreuliche 6.6% zu. Das finanzielle Resultat in diesem Verkehrsgebiet hat sich stark verbessert; es ist aber immer noch in den roten Zahlen. Die Swissair führt 1986 im Fernen Osten ein neues Bedienungskonzept ein. Wir hoffen damit in Zukunft auch hier wieder ein gutes Resultat zu erzielen.

Ende Oktober 1985 ist die Swissair zu einem Flugplankonzept zurückgekehrt, wie es vor Einführung der Sommerzeit in der Schweiz bestanden hatte. In Europa bleiben die lokalen Abflug- und Ankunftszeiten im Sommer und im Winter unverändert. In Ländern ohne Sommerzeit auf andern Kontinenten verschieben sie sich zweimal jährlich. Die Umstellung des Flugplans wurde nach Absprache mit allen zuständigen Behörden vorgenommen. Diese konnten die auf schweizerischen Flughäfen erforderliche Bewilligung für Flüge am späten Abend und am frühen Morgen erteilen, weil die Swissair eine moderne Flotte mit lärmarmen Flugzeugen betreibt.



Liberalisierung im Luftverkehr

Zum Thema der luftverkehrsrechtlichen Entwicklung ist einleitend festzuhalten, dass die Schweiz seit jeher für eine liberale Politik eingetreten ist, was heute vielerorts in Vergessenheit geraten ist. Diese Haltung zeigt sich darin, dass die Schweiz bisher mit 91 Staaten Luftverkehrsabkommen abgeschlossen hat und von über 60 ausländischen Fluggesellschaften angefliegen wird, eine Zahl, die im Vergleich mit anderen Staaten überdurchschnittlich hoch ist.

Wegen seiner Bedeutung für die einzelnen Länder wurde der internationale Luftverkehr seit jeher mehr oder weniger stark staatlich reguliert. Regulierung ist kein einheitlicher Begriff. Sie kann sich beziehen auf die Kapazität (Flugzeuggrösse und Frequenzen), auf den Marktzugang (welche Destinationen angefliegen werden dürfen) und schliesslich auf die Tarife. International beruht die Regulierung im Linienvverkehr auf einem Netz jeweils zweiseitiger Staatsverträge. In der nationalen Gesetzgebung der einzelnen Staaten war der Luftverkehr als öffentliche Dienstleistung meistens ebenso streng reguliert wie in diesen bilateralen Staatsverträgen.

Gegen Ende des letzten Jahrzehnts hat nun aber eine Tendenz zum Abbau von staatlicher Regulierung eingesetzt. Diese Entwicklung wird in den USA unter der Bezeichnung «Deregulierung» zusammengefasst. Sie hat dort im Jahr 1978 angefangen und fasst nun in etwas abgeschwächter Form als «Liberalisierung» auch in Europa Fuss. Ihr Ziel ist klar: Durch die Schaffung einer verstärkten Wettbewerbssituation soll der Konsument in den Genuss tieferer Preise kommen.

Man kann die Verhältnisse in Amerika jedoch nicht einfach mit denjenigen in Europa gleichsetzen. Was allenfalls innerhalb der USA – einem Staat von der Grösse eines Kontinentes – für den Inlandverkehr mit Hunderten von privaten Fluggesellschaften unter demselben nationalen Gesetz funktionieren kann, dürfte wohl kaum im gleichen Umfang für den internationalen Verkehr in Europa anwendbar sein, wo souveräne Staaten verschiedene nationale Interessen geltend machen und die Fluggesellschaften oft nicht nur nationalen Charakter aufweisen, sondern auch Staatsunternehmen sind. Dieser Unterschied zwischen den USA und Europa wird im allgemeinen auch anerkannt; eine Liberalisierung in Europa wird zwar nicht schlechthin abgelehnt, es wird aber auch nicht eine völlige Deregulierung nach amerikanischem Muster angestrebt. Gefördert werden diese verkehrspolitischen Bestrebungen einmal innerhalb der Europäischen Gemeinschaft, sodann durch einzelne Staaten, welche der Liberalisierung auch für ihren Inlandverkehr grosse Bedeutung zumessen.

Die Schweiz wird zurzeit auf bilateraler wie auch auf multilateraler Ebene mit Liberalisierungsbestrebungen konfrontiert. In den Luftverkehrsverhandlungen mit den Vereinigten Staaten und mit Grossbritannien im Jahre 1985 verlangten diese beiden Staaten mit Nachdruck eine praktisch vollständige Freigabe der Flugpreise. Hinsichtlich der anderen Bereiche der Regulierung – Kapazität und Marktzugang – war ihre Haltung verschieden.

Mit Grossbritannien wurde Ende November ein neues Abkommen unterzeichnet, das einerseits erhebliche Tarifierduktionen ermöglicht, das aber

andererseits auch Freiheit bezüglich der Flugzeuggrösse und des Anflugs neuer Destinationen gewährt. Zudem konnte die Schweiz mit diesem Abkommen ihre luftverkehrsrechtliche Stellung in der britischen Kronkolonie Hongkong verbessern.

Die Tarifffrage steht auch im Mittelpunkt der Verhandlungen mit den USA, die sich nun schon über zwei Jahre hinziehen. Gleichzeitig und mit ebensoviel Druck fordern die USA eine andere Organisation der Abfertigung auf den Schweizer Flughäfen.

Wenn es der Schweiz nicht gelingt, in der Tarif- und Abfertigungsfrage einen beidseits akzeptablen Kompromiss auszuhandeln, werden die gegenwärtigen Meinungsverschiedenheiten mit den USA nicht zur Ruhe kommen. Auch wird die Swissair die angestrebten Verkehrsrechte in Houston und Atlanta wohl kaum ohne gewisse Zugeständnisse erhalten. Wir halten aber daran fest, dass mit einer grösseren Freizügigkeit auf dem Tarifgebiet ein freierer Marktzugang verbunden sein sollte.

Die Liberalisierungsbestrebungen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft haben die Aufsichtsbehörden der einzelnen Staaten auch ausserhalb der EG zum Versuch bewogen, gemeinsam eine umfassende, einheitliche europäische Luftverkehrspolitik zu formulieren. Diese soll in den erwähnten Teilbereichen Marktzugang, Kapazität und Tarife konkrete Liberalisierungsschritte realisieren. Die Schweiz unterstützt diese Anstrengungen, besonders für eine gesamt-europäische Lösung.

Grundsätzlich befürworten wir eine massvolle Liberalisierung, vor

allem als Gegengewicht zum Protektionismus, d. h. zur Abschirmung und Monopolisierung des Heimmarktes. Die Swissair braucht eine vernünftige Liberalisierung nicht zu fürchten. Diese bietet uns grössere Entwicklungsmöglichkeiten, in der Form von mehr Freiheit in der marktgerechten Bedienung auf unserem Netz, aber auch durch eine massvolle Expansion dank offenerem Marktzugang.

Wegen des beschränkten Volumens ihres Heimmarktes muss sich die Swissair – wie übrigens die gesamte Schweizer Exportindustrie – aber immer auf ein hohes Qualitätsniveau ihrer Leistungen und nicht auf billige Massenproduktion ausrichten. Wir haben zweifellos ein international anerkanntes Qualitätsniveau und wurden auch im Berichtsjahr dafür mehrfach ausgezeichnet. Ein wichtiges – vielleicht das entscheidende – Merkmal dieser Qualität ist die aufmerksame Betreuung der Kunden durch freundliches Personal im Flugzeug und am Boden. Wenn andere Fluggesellschaften mit tieferen Gestehungskosten für Tarifexperimente mehr Spielraum erhalten, so werden wir diesen Wettbewerbsvorteil durch eine noch bessere Servicequalität ausgleichen müssen.

Die Liberalisierung in einem massvollen Rahmen ist Teil der freien Marktwirtschaft, zu der sich die Schweiz eh und je bekannt hat. Sie ist eine Herausforderung, der wir uns stellen müssen. Und wenn wir diese Entwicklung mehr als Chance denn als Gefahr betrachten, dann nur deshalb, weil wir auf Motivation und Leistungsbereitschaft von Kader und Personal der Swissair zählen können.

Der Betrieb

Glücklicherweise blieb die Swissair auch 1985, einem der schwärzesten Jahre in der Geschichte der internationalen zivilen Luftfahrt, von schlimmen Vorfällen oder gar Unfällen im Flugbetrieb verschont. Dass wir uns bei den rund 92 000 Flügen auf die Zuverlässigkeit und das Können unserer Besatzungen und der Mitarbeiter von Wartung, Unterhalt und Bodenoperation verlassen konnten, soll hier dankbar festgehalten werden.

Im August hat die Swissair fünf DC-9-51 an eine skandinavische Finanzierungsgesellschaft veräussert und diese Flugzeuge wieder zurückgemietet. Diese fünf DC-9-51 werden also bis zu ihrem definitiven Ausscheiden aus der Swissair-Flotte im Jahre 1987 von uns weiter eingesetzt. Zur Flotte gestossen sind im Berichtsjahr die ersten beiden Airbus A310-322 oder A310 Intercontinental, wie sie nun bei der Swissair heissen. Der dritte und der vierte Airbus dieses Typs sind der Swissair Anfang

1986 abgeliefert worden, und die fünfte Einheit, für unsere Tochtergesellschaft Balair bestimmt, trifft im März in der Schweiz ein.

Der A310 Intercontinental hat gegenüber der Version «Europa» eine um 2500 km auf 7200 km erhöhte Reichweite. Haupteinsatzgebiet sind Afrika und der Mittlere Osten. Um den Komfortbedürfnissen auf Flügen von mehr als drei Stunden Dauer gerecht zu werden, ist die Anzahl Sitze in der Version «Intercontinental» im Vergleich zur Version «Europa» um 32 auf 172 vermindert worden (22 in Erster Klasse, 61 in der Business-Klasse und 89 in der Economy-Klasse). Dadurch wird jedem Passagier fühlbar mehr Bein- und Ellbogenfreiheit eingeräumt.

1985 konnten weitere Fortschritte bei Landungen unter schlechten Sichtbedingungen (Nebellagen) erzielt werden. Die Landeminima des A310 und der DC-9-81 wurden weiter gesenkt.

Da heute bei den Passagieren nicht mehr allein die Qualität der Flugesellschaft für die Wahl einer Flugroute massgebend ist, sondern auch die Attraktivität der Flughäfen, ist es für die Swissair besonders wichtig, dass die schweizerischen Flughäfen entsprechend ausgebaut und ausgerüstet sind.

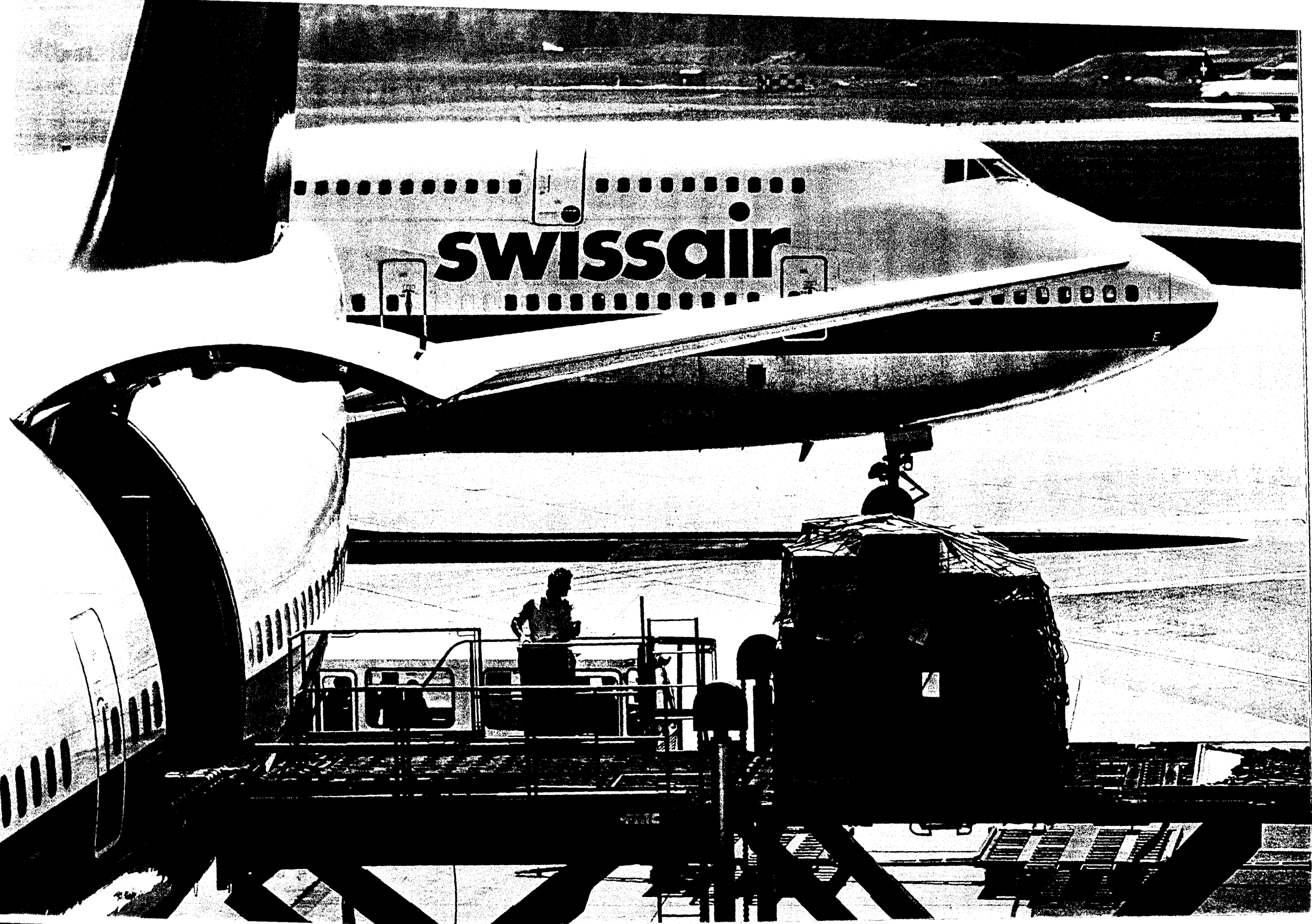
In Zürich-Kloten ist im Berichtsjahr das neue Fingerdock am Terminal A dem Betrieb übergeben worden. Mit bis zu 18 Dockstandplätzen für die Abfertigung der Flugzeuge können nun auch die Passagiere dieses Terminals direkt vom Warteraum zum Flugzeug gelangen. Die Busse müssen nur noch während gewisser Spitzenzeiten eingesetzt werden. Die beiden Fingerdocks A und B mit ih-

ren vielfältigen Einrichtungen bieten allen Passagieren bereits am Boden jenen Komfort, den sie auch in der Luft von uns erwarten. Obwohl der Flughafen dem Kanton Zürich gehört, hat die Swissair selber noch über 50 Millionen Franken in eigene Anlagen im neuen Fingerdock A investiert. Dabei seien nur die neue Gepäcksortieranlage mit einer Kapazität von 9000 Gepäckstücken pro Stunde, das neue flughafenweite Informationssystem SAPHIR sowie die zentrale Energieversorgungsanlage für Flugzeuge am Boden erwähnt.

Im Rahmen des Ausbaus des Flughafens Genf ist im Sommer 1985 planmässig mit dem Bau einer Halle für eine neue Gepäcksortieranlage begonnen worden. Über diese Halle wird ein «Centre administratif» errichtet mit Büros für alle administrativen Dienststellen der Swissair in Genf und für den Genfer Sitz der IATA. Ebenso im Bau ist eine neue Frachthalle. Auf der zurzeit grössten Baustelle der Schweiz wird am unterirdischen Bahnhof für den direkten Bahnanschluss auch des Flughafens Genf gearbeitet; er soll Mitte 1987 bereit sein.

Die Swissair-Flotte (Stand Ende März 1986)

Flugzeugtyp	Anzahl Flugzeuge	Bestellte Flugzeuge (Ablieferungsjahre)
Boeing 747-357	4	1 (87)
DC-10-30	7	-
DC-10-30 ER	4	-
DC-9-81	16	5 (86-88)
DC-9-51	7	-
DC-9-32	5	-
A310-221	5	-
A310-322	4	-
Fokker 100	-	8 (87)



Unsere Mitarbeiter

Ende 1985 beschäftigte die Swissair 17 262 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im In- und Ausland. Der Bestand hat erneut, nämlich um rund 580 Positionen, zugenommen. Der Zuwachs ist hauptsächlich auf die Mitte 1985 eingeführte 42-Stunden-Woche beim Bodenpersonal und auf

die Eröffnung des Fingerdocks Terminal A auf dem Flughafen Zürich zurückzuführen.

In den Salärverhandlungen mit den verschiedenen Personalverbänden wurde von der Swissair das Ziel verfolgt, die Zukunft nicht mit wiederkehrenden Realloohnerhöhungen über die bestehenden Verträge hinaus zu belasten. Dem gesamten Bodenpersonal konnte ein auf das Jahr 1985 beschränkter Erfolgsbonus ausbezahlt werden.

In Absprache mit den Personalverbänden des Bodenpersonals wurde eine sowohl für die Mitarbeiter als auch für die Swissair zweckmässige Regelung der vorzeitigen Pensionierung getroffen. Mit dieser Regelung «Pensionierung ab 63» machen wir Arbeitsplätze für junge Leute frei und erreichen zudem grössere Flexibilität bei der Besetzung von Kaderstellen.

Die schon bestehenden Vereinbarungen über die frühzeitige Pensionierung beim fliegenden Personal (Piloten und Bordtechniker mit 55-58 Jahren; beim Kabinenpersonal Frauen mit 57, Männer mit 60 Jahren) bleiben unverändert.

Das Vermögen unserer Pensionskassen betrug Ende 1985 rund 2,5 Milliarden Franken. Die heute über dem technisch notwendigen Satz liegende Verzinsung des Anlagevermögens erlaubt, die Altersrenten nach einem Stufenmodell der Teuerung anzupassen. Ein voller Teuerungsausgleich ist hingegen aus wirtschaftlichen und finanziellen Gründen nicht möglich.

Innerhalb der Direktion sind die folgenden Umstellungen zu melden:

Das Departement Schweiz wurde wieder in zwei Departemente aufgeteilt, nämlich Westschweiz mit André Clemmer (früher Departement Schweiz) und Deutschschweiz/Tessin mit Kurt Schmid (früher Chef Departement Ausland). Anstelle von Kurt Schmid wurde Robert Eglauf mit der Leitung des Departementes Ausland betraut unter gleichzeitiger Ernennung zum Direktor. Im Bereich der übrigen Kaderstufen wurden wiederum verschiedene Verschiebungen vorgenommen.

Unsere Position im internationalen Luftverkehr ist nicht zuletzt den grossen Anstrengungen in der Personalaus- und Fortbildung auf allen Stufen zuzuschreiben. Auch im vergangenen Jahr war neben der reinen Fachausbildung die Verbesserung der zwischenmenschlichen Beziehungen ein wichtiges Anliegen unserer Personalförderung.

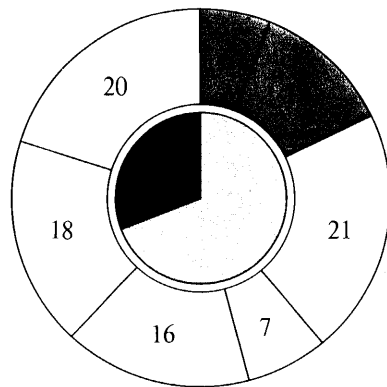
Selbst der bescheidene Flottenaufbau in den nächsten Jahren hat Auswirkungen auf den Bestand des fliegenden Personals. Die für Selektion und Ausbildung benötigte Zeit beträgt schon ein Jahr beim Kabinenpersonal und gar drei Jahre beim Cockpitpersonal.

1985 wurden beim Kabinenpersonal 2500 Bewerbungen behandelt und 270 neue Flight Attendants ausgebildet, davon 10 junge Damen aus Japan. Aus rund 500 Bewerbern und erstmals auch Bewerberinnen für den Pilotenberuf konnten insgesamt 50 in die Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) aufgenommen werden.

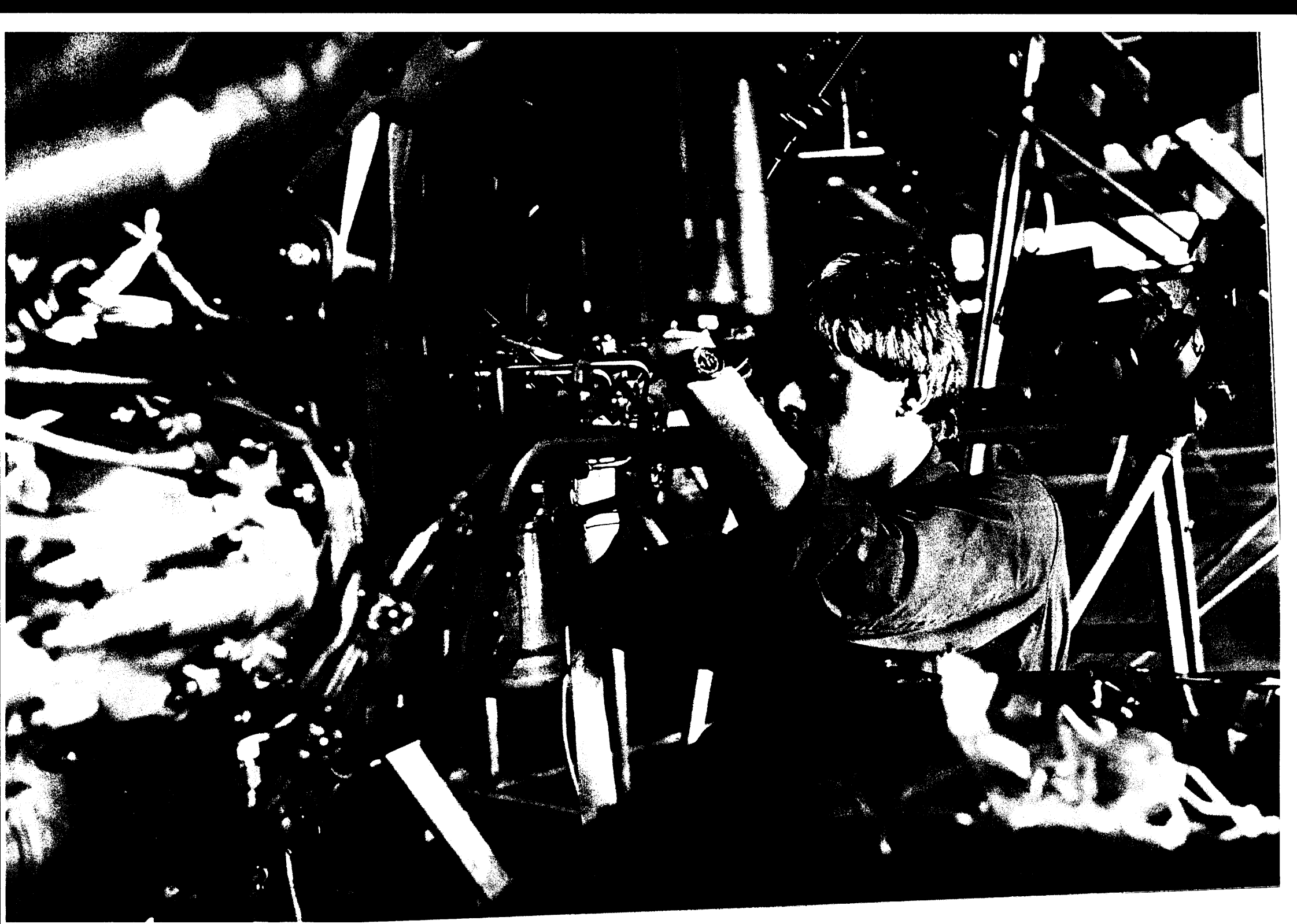
Erneut fiel ein Jubiläum in das Berichtsjahr: am 26. Juli 1985 feierte der Pilotenverband AEROPERS den 40. Jahrestag seiner Gründung. Die-

sem Verband, dem sich auf den 1. Januar 1986 auch der bisher selbständige Verband der Bordtechniker angeschlossen hat, gehören heute rund 1100 Mitglieder an.

Personalbestand der Swissair Ende 1985



■ Fliegendes Personal	6%	1 133 Cockpit
	12%	2 052 Kabine
	18%	3 185 total
□ Bodenpersonal	21%	3 650 Ausland
	7%	1 203 Catering
	16%	2 745 Station
	18%	3 078 Technik
	20%	3 401 übrige
	82%	14 077 total
■ Frauen	31%	5 351
□ Männer	69%	11 911
	100%	17 262 total
Lernpersonal		376



Unsere Tochtergesellschaften

Balair

Auch für das Jahr 1985 kann die Balair ein gutes Geschäftsergebnis ausweisen. Erstmals überstieg der Umsatz 200 Millionen Franken. Die Balair konnte die Mehrkosten verkraften, die ihr aus der markanten Kurssteigerung des amerikanischen Dollars zu Beginn des Jahres entstanden.

Noch nie war die Nachfrage nach Ferienflügen so gross wie im Berichtsjahr. Die Produktion in Flugstunden erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um rund 11%. Insbesondere im Nordatlantikverkehr, wo neben New York auch Los Angeles, San Francisco und Miami angefliegen wurden, aber auch im Kurzstreckenverkehr zu den Badeferiendestinationen im Mittelmeerraum und zu den Kanarischen Inseln hat die Zahl der beförderten Passagiere beträchtlich zugenommen.

Die Buchgewinne, die durch den Verkauf von zwei Flugzeugen erzielt worden sind, bringen einen willkommenen Beitrag zur Modernisierung der Balair-Flotte. 1985 wurde eine neue DC-9-82 angeschafft, und 1986 werden ein ebenfalls fabrikneuer Airbus A310 Intercontinental sowie die seit einigen Jahren von der Swissair gemietete DC-9-82 von der Balair erworben.

CTA

Trotz der zeitweise für sie ungünstigen Wechselkurse konnte die CTA auch 1985 ein gutes Resultat erarbeiten. Der Umsatz nahm um 13%, die Anzahl der Flugstunden um 9% zu. Dank steigenden Passagierzahlen konnte der Marktanteil im Ferienrei-

segeschäft in der Schweiz weiter erhöht werden.

Das nun 35 Orte umfassende Streckennetz der CTA wurde um zwei neue Destinationen, Antalya (Türkei) und Zakynthos (Griechenland), erweitert.

Im Berichtsjahr wurden alle Kabinen der Super-Caravelle-Flugzeuge modernisiert und neu gestaltet.

Swissair Beteiligungen AG

Die Swissair Beteiligungen AG weist für 1985 ein gegenüber dem Vorjahr merklich gestiegenes Bruttoergebnis aus. Zur finanziellen Stärkung der Unternehmung wurden wiederum bedeutende Mittel den Abschreibungen und Rückstellungen zugeführt; das Reinergebnis erlaubt erstmals die Ausschüttung einer Dividende.

Auch im vergangenen Jahr konnte auf verschiedenen Gebieten expandiert werden. Die Swissair Nestlé Swissôtel AG eröffnete im Frühjahr das Erstklasshotel Lafayette in Boston; unterzeichnet wurde ferner ein Betriebsführungsvertrag für ein Hotel der Spitzenklasse mit rund 350 Zimmern in Tianjin, der drittgrössten Stadt der Volksrepublik China. Die Eröffnung dieses Hotels ist für das zweite Halbjahr 1986 vorgesehen.

Ferner gründete die Swissair Beteiligungen AG zusammen mit der spanischen Fluggesellschaft Iberia die Firma Iber-Swiss mit dem Zweck, Flugküchen in Madrid, Malaga und Las Palmas zu betreiben. Die ICS International Catering Services AG wurde auf Grund eines Zusammenarbeitsvertrages mit der Führung dieser Betriebe beauftragt.

Die Erfolgsrechnung und die Bilanz der Swissair Beteiligungen AG sind auf Seite 30 dargestellt. Die starke Steigerung bei den Dividenden resultiert vorwiegend aus der erstmaligen Ausschüttung seitens der Swissair Finance (B.V.I.) Ltd. und der höheren Überweisung der Trägergesellschaften des Hilton Centers in Wien. Die im Berichtsjahr erhöhte Liquidität führte zu zusätzlichen Zinserträgen. Die Geldaufnahmen im Hinblick auf die verstärkte Investitionstätigkeit haben dagegen einen Anstieg der Zinskosten zur Folge gehabt.

Die einzelnen Tochtergesellschaften der Swissair Beteiligungen AG entwickelten sich im Berichtsjahr im grossen ganzen erfreulich. Ihre Ergebnisse im Jahre 1985 werden bei der Swissair Beteiligungen AG jedoch erst 1986 ertragswirksam.

Die Swissair Nestlé Swissôtel AG darf auch 1985 auf eine erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken. Die von ihr geführten Betriebe in der Schweiz können durchwegs gute Resultate vorzeigen. Das Hotel Drake in New York erreichte im Vergleich zum Vorjahr ein deutlich besseres Ergebnis; die Gewinnschwelle wurde allerdings noch nicht erreicht. Beim neuen Hotel Lafayette in Boston sind die Resultate noch unbefriedigend.

Die Holding-Gesellschaft der Hotelkette *Penta*, welche Hotels der Mittelklasse betreibt und an welcher die Swissair Beteiligungen AG lediglich eine Minderheitsbeteiligung besitzt, schüttete wie im Vorjahr eine Dividende aus.

Die *ICS International Catering Services AG* weist erneut ein gutes Resultat aus. Die von ihr geführten Be-

triebe entwickelten sich ausnahmslos erfreulich, obwohl vor allem im Ausland aus währungstechnischen und politischen Gründen mannigfache Probleme zu verzeichnen sind. Mit Erfolg geführt wurde das Schweizer Restaurant an der Weltausstellung in Tsukuba, Japan. Die ICS beschäftigt in den von ihr geführten Flugküchen und Restaurationsbetrieben nunmehr rund 2200 Personen.

Die verschiedenen Firmen der Jacky-Maeder-Unternehmensgruppe fusionierten 1985 zur *Jacky Maeder AG für internationale Transporte*. Das Unternehmen entwickelte sich vor allem im Bereich Luftfracht gut.

Die *Reisebüro Kuoni AG* erwirtschaftete wiederum ein ausgezeichnetes Ergebnis.

Die *Swissair Photo und Vermessungen AG* blickt auf ein angespanntes Jahr zurück. Während die Computershops in Zürich und Schaffhausen gute Resultate erzielten – ein weiterer Betrieb konnte in Luzern eröffnet werden –, litt der auslandabhängige Vermessungssektor unter der harten Konkurrenz.

Die *Swissair Treuhand AG* baute ihre Aktivitäten im Berichtsjahr weiter aus; die Verbesserung des Ergebnisses entsprach denn auch der verbreiterten Tätigkeit.

Die neue Struktur der vorwiegend in der Verwaltung von Liegenschaften tätigen *Uto AG* hat sich bewährt und die Gesellschaft erzielte wiederum ein erfreuliches Ergebnis aus. Nach der zusammen mit einer anderen Unternehmung realisierten Gründung einer Niederlassung in Bern ist die Uto AG nun in Basel, Genf, Lugano, Lugano, Luzern, St. Gallen und

Zürich vertreten und verwaltet rund 12 000 Wohnungen und Geschäftslokalitäten.

Die *Avireal AG* befasst sich nach der Abtretung der Sparte Liegenschaftenverwaltung an die *Uto AG* fast ausschliesslich mit Architektur- und Haustechnikaufgaben für die *Swissair*.

Das Dienstleistungsangebot der *Meier und Wirz AG* auf dem Gebiet der Haustechnik wurde durch die Schaffung einer Planungsgruppe im Bereich Elektroinstallationen vervollständigt. Der Geschäftsgang hat sich zielkonform entwickelt.

Die *Swiss Centers* in London und New York arbeiteten finanziell erfolgreich. Im *Swiss Centre London* bezog die *Swissair* ihr neues Luftreisebüro; im November wurde dem Lord Mayor der City of Westminster zum 400-Jahr-Jubiläum von der Schweiz gewidmete, am Gebäude angebrachte Glockenspiel feierlich übergeben.

Die beiden Trägergesellschaften des *Hilton Centers* in Wien verzeichneten wie im Vorjahr sehr gute Ergebnisse.

Die *Interconvention AG* hat auch 1985 erfolgreich gearbeitet. Neben der Durchführung des alljährlichen Davoser Symposiums konnte als grösserer internationaler Kongress die «airmed 85» für die Schweizerische Rettungsflugwacht (REGA) organisiert werden. Das Hotelreservationssystem *HORIS* entwickelte sich trotz starker Konkurrenz gut; es sind ihm nun über 700 Hotels im In- und Ausland angeschlossen.

Der Luftfahrtversicherer *Polygon Ltd.* mit den Hauptaktionären *Swissair Beteiligungen AG*, *KLM* und *SAS* kann erneut auf einen erfreulichen Geschäftsgang zurückblicken.

Gesellschaft (Stand 31. 12. 1985)	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten	Anteil in %
Liste der Beteiligungen der Swissair		
Balair AG, Basel	sFr. 72 000	57
CTA, Compagnie de Transport Aérien, Meyrin	sFr. 10 500	57
Swissair Beteiligungen AG, Basel	sFr. 100 000	100
Liste der Beteiligungen der Swissair Beteiligungen AG		
Airest Restaurant- und Hotelbetriebs- gesellschaft mbH., Wien	öS 5 000	50
Am Stadtpark Unternehmensbeteiligungs- gesellschaft mbH., Wien	öS 32 000	90
Avireal AG, Kloten	sFr. 500	100
Bowers Company Inc., Panama (Swissair Restaurant, Kairo)	US\$ 959	13
Buenos Aires Catering SA, Buenos Aires	ARA 3	35
Hiro-Swissair Immobilienverwertungs- gesellschaft mbH., Wien	öS 168 000	90
Hotel International AG, Zürich	sFr. 20 000	37.2
ICS International Catering Services AG, Kloten	sFr. 1 650	100
Iber-Swiss Catering SA, Madrid	PTA 500 000	30
Interconvention AG, Kloten	sFr. 200	100
Jacky Maeder AG für internationale Transporte, Basel	sFr. 13 000	17.1
Johannesburg Catering Services (Pty) Ltd., Kempton Park	SAR 18	100
Meier & Wirz AG, Zürich	sFr. 500	100
Penta Hotels N.V., Amsterdam	hfl. 33 485	16.9
Polygon Insurance Company Ltd., St. Peter Port, Guernsey	UK£ 5 000	33.3
Prohotel Wäscherei AG, Kloten	sFr. 500	27.6
Reisebüro Kuoni AG, Zürich (Stimmrecht: 26.4%)	sFr. 10 000	50.2
S.A. des Hôtels Président, Genf (Stimmrecht: 50%)	sFr. 5 000	40
SNH Finanzierungen AG, Hergiswil	sFr. 700	50
SNH Hotelbetriebsgesellschaft AG, Bern	sFr. 50	50
SNH Immobilien AG, Hergiswil (Hotel Drake, New York)	sFr. 25 000	50
Swissair Finance (B.V.I.) Ltd., Tortola, British Virgin Islands	US\$ 10	100
Swissair Nestlé «Swissôtel» AG, Kloten	sFr. 1 500	51
Swissair Photo und Vermessungen AG, Zürich	sFr. 2 000	100
Swissair Treuhand AG, Zürich	sFr. 500	100
Swiss Center Inc., New York	US\$ 500	17
Swiss Centre Ltd., London	UK£ 842	10.6
Uto AG, Zürich	sFr. 1 200	75
Uto Treuhand und Grundstücke AG, Zürich	sFr. 100	100
Diverse kleine Beteiligungen		

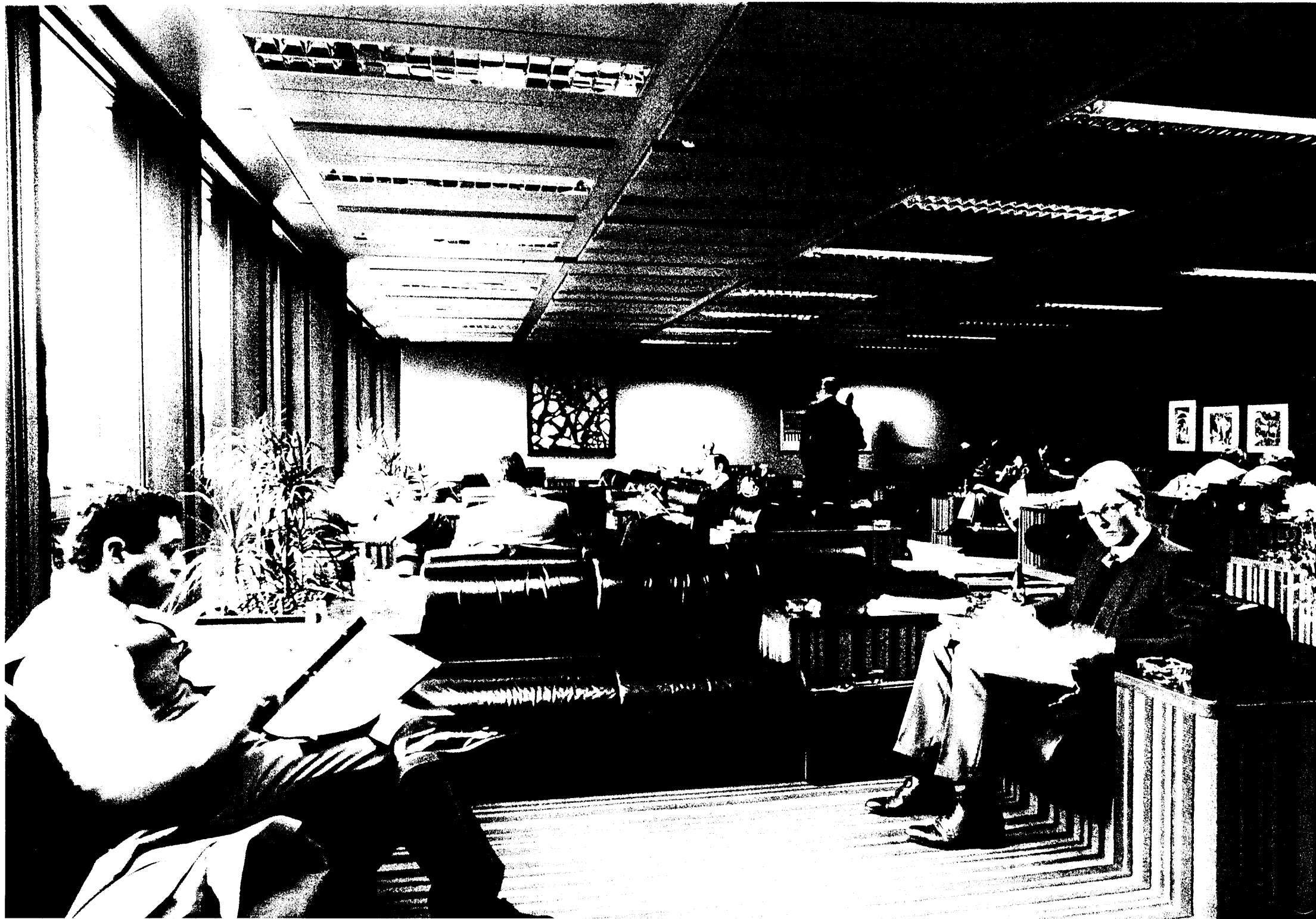
Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1985 (in 1000 Franken)

Kosten	1985	1984	Erträge	1985	1984
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten	508	433	Dividenden	12 232	6 654
Personalkosten	2 041	1 388	Zinserträge	1 711	374
Finanzkosten	4 423	2 132	Übrige Erträge	4 095	3 971
Total Kosten vor Abschreibungen und Rückstellungen	6 972	3 953	Total Erträge	18 038	10 999
			1985	1984	
Total Erträge			18 038	10 999	
Total Kosten vor Abschreibungen und Rückstellungen			6 972	3 953	
Bruttoergebnis			11 066	7 046	
Abschreibungen und Rückstellungen			6 931	5 968	
Reingewinn des Jahres			4 135	1 078	

Bilanz per 31. Dezember 1985, vor Gewinnverteilung (in 1000 Franken)

Aktiven	31.12.1985	31.12.1984	Passiven	31.12.1985	31.12.1984
Anlagevermögen			Eigenkapital		
Beteiligungen	113 373	113 040	Aktienkapital	100 000	100 000
Darlehen an Beteiligungsgesellschaften	50 820	35 934	Reserven	300	200
Mobiliar und Büromaschinen	29	6		(100 300)	(100 200)
	(164 222)	(148 980)			
Umlaufvermögen			Fremdkapital		
Flüssige Mittel	135	153	Darlehen von Swissair	6 100	5 600
Festgelder	30 000	-	Übrige Darlehen	70 154	34 685
Debitoren und transitorische Aktiven	4 361	2 938	Kreditoren und transitorische Passiven	1 662	849
	(34 496)	(3 091)		(77 916)	(41 134)
Emissionsabgabe	86	370	Delkredere und andere Rückstellungen	15 066	9 620
			Unternehmungsgewinn		
			Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	1 387	409
			Reingewinn des Jahres	4 135	1 078
				(5 522)	(1 487)
Bilanzsumme	198 804	152 441	Bilanzsumme	198 804	152 441





Verwaltungsrat

Am 23. Januar 1986 starb Dr. Dr. h.c. Walter Berchtold. Der Verstorbene war von 1950 bis 1971 Direktionspräsident und Delegierter des Verwaltungsrates und gehörte noch bis 1977 dem Ausschuss des Verwaltungsrates an. Als Dr. Berchtold die Führung der Swissair übernahm, steckte das Unternehmen in einer tiefen Krise. Er vermochte es in den fast 22 Jahren seines Wirkens trotz vielen Schwierigkeiten zu einem Erfolg zu führen, der in aller Welt Anerkennung gefunden hat. Durch seine hervorragenden Leistungen bei der Organisation und Leitung der Swissair und seine weltoffene Verkehrspolitik trug er entscheidend zur Entwicklung der Swissair zum modernen Luftverkehrsunternehmen bei.

Die Swissair ist Dr. Walter Berchtold zu grossem Dank verpflichtet. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Die Amtszeit der vom Bundesrat ernannten Mitglieder in Verwaltungsräten ist beschränkt. Deshalb scheidet nun auf Ende April 1986 Rudolf Bieri aus dem Verwaltungsrat aus. Als neuen Direktor der eidgenössischen Finanzverwaltung hatte ihn der Bundesrat 1969 in unseren Verwaltungsrat abgeordnet. 1978 wurde Herr Bieri in den Ausschuss gewählt, seit 1981 bekleidet er noch zusätzlich die Funktion eines Vizepräsidenten des Verwaltungsrates. In den 17 Jahren seines Wirkens bei der Swissair hat Rudolf Bieri mit seinen Sachkenntnissen und seiner reichen Erfahrung in politischen Angelegenheiten und in allen Sparten des Finanzwesens unserem Unternehmen grosse Dienste erwiesen.

Für die von der Generalversammlung gewählten Mitglieder des Ver-

waltungsrates besteht eine Altersgrenze. Diese haben nun die Herren Prof. Max Berchtold, Dr. F. Emmanuel Iselin und Dr. E. Luk Keller erreicht. Sie scheidan an der kommenden Generalversammlung aus dem Verwaltungsrat aus. Von ihnen hat Dr. Iselin dem Verwaltungsrat am längsten angehört. Er wurde von der Generalversammlung 1965 gewählt. 1982 berief ihn der Verwaltungsrat in seinen Ausschuss. Schon als Präsident des Verwaltungsrates der Balair mit der Luftfahrt und der Swissair verbunden, hat Dr. Iselin in unserem Verwaltungsrat auch die Mitarbeit der schweizerischen Versicherer weitergeführt. Darüber hinaus hat uns der vielseitige und erfahrene Anwalt mit seinen Rechtskenntnissen wertvolle Ratschläge erteilt. Ein besonderes Anliegen war ihm die Pflege der Beziehungen der Swissair zu seiner Heimatstadt Basel.

Prof. Berchtold wurde 1971 in den Verwaltungsrat und 1980 in den Ausschuss gewählt. Mit seinem Fachwissen auf dem Gebiet der Thermodynamik und seiner lebhaften Anteilnahme an der Entwicklung der Swissair, vor allem im Bereich von Technik und Operation, hat er sehr geschätzte Beiträge zur Arbeit des Verwaltungsrates und des Ausschusses geleistet.

Dr. E. Luk Keller wurde 1971 in den Verwaltungsrat berufen. Über seine Kenntnisse und Erfahrungen des für die Schweiz und die Swissair so wichtigen Überseehandels hinaus hat er als Präsident der Zürcher Handelskammer die Unterstützung der Swissair durch die ganze Wirtschaft am Hauptsitz gefördert.

Allen vier ausscheidenden Herren spricht der Verwaltungsrat seinen herzlichen Dank aus, nicht nur für

ihre wertvolle Mitwirkung, sondern auch für die sympathische Art, in welcher sie die freundschaftliche Zusammenarbeit im Verwaltungsrat und im Ausschuss mitgeprägt haben.

Mit Datum der Generalversammlung 1986 läuft die Amtsdauer folgender Herren ab:

A. Baltensweiler, Dr. C. Barbey, Ph. Bordier, Dr. J. C. Gisling, R. E. Gut, Dr. M. Moret, Th. Schmidheiny, H. P. Schulthess, R. Studer, J. Turrettini, R. Zoelly.

Gemäss Art. 12 der Statuten sind sie wieder wählbar.

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 12. März 1986 genehmigt.

Namenliste

Verwaltungsrat

Präsident

Armin Baltensweiler,
Herrliberg (ZH)

Vizepräsidenten

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

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

Mitglieder

Dr. Carl L. Angst,
Generaldirektor und Mitglied des
Exekutivkomitees der Nestlé AG,
Corseaux (VD)

Pierre Arnold,
Präsident der Verwaltung
Migros-Genossenschafts-Bund,
Feusisberg (SZ)

* Pier Felice Barchi,
Rechtsanwalt und Notar,
Manno (TI)

* René Bärtschi,
Regierungsrat,
Heiligenschwendi (BE)

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

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

Philippe Bordier,
Privatbanquier, Corsier (GE)

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

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

Rainer E. Gut,
Präsident des Verwaltungsrates
der Schweizerischen Kreditanstalt,
Bassersdorf (ZH)

Paul Antoine Hoefliger,
Generaldirektor des Comptoir Suisse,
Lausanne

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

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

* Dr. Kurt Jenny,
Regierungsrat,
Basel

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

Max Kühne,
Generaldirektor des Schweizerischen
Bankvereins, Binningen (BL)

* Dr. Werner Latscha,
Präsident der Generaldirektion SBB,
Zürich

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

Thomas Schmidheiny,
Präsident und Delegierter des
Verwaltungsrates der
«Holderbank» Financière,
Jona (SG)

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

Heiner P. Schulthess,
Generaldirektor, Mitglied der
Konzernleitung der BBC AG,
Brown Boveri & Cie,
Remetschwil (AG)

Dr. Gaudenz Staehelin,
Präsident der Basler Handelskammer,
Mitglied der Konzernleitung der
Ciba-Geigy AG, Basel

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

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

Jacques Turrettini,
Präsident des Verwaltungsrates,
SIP, Société genevoise
d'Instruments de physique, Genf

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

Robert Zoelly,
Industrieller, Küsnacht (ZH)

Ausschuss des Verwaltungsrates

Armin Baltensweiler,
Präsident

Dr. Claude Barbey,
Vizepräsident

Rudolf Bieri,
Vizepräsident

Prof. Max Berchtold

Dr. Alois Hürlimann

Dr. F. Emmanuel Iselin

Dr. Rudolf Schneiter

Kontrollstelle

Schweizerische
Treuhandgesellschaft,
Zürich

Direktion

Robert Staubli,
Direktionspräsident

Generaldirektoren

Bertrand Jaquier, y,
Stellv. Direktionspräsident
Marketing

Dr. Martin Junger,
Planung und Finanzen

Rolf Krähenbühl,
Technik und Operation

Direktoren

Alfons Bernhardsgrütter,
Planungsdienst

Heinz Büchi,
Besondere Aufgaben

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

Claude Christe,
Produktgestaltung und Verkaufspolitik

André Clemmer,
Westschweiz

Robert Eglauf
Ausland
(seit 1. Mai 1985)

Paul Frei,
Operation

Erich Geitlinger,
Produktplanung

Konrad Lindenmann,
Kooperationsprojekte

Otto Loepfe,
Informationsverarbeitung

Peter Nydegger,
Finanzen

Peter Oes,
Delegierter
des Direktionspräsidenten,
Aussenbeziehungen

Kurt Schmid,
Deutschschweiz/Tessin

Willi Schurter,
Technik

Willy Walser,
Personal und Organisation

Generalsekretär

Prof. Dr. Bernhard Staehelin

Regionalvertretungen

Schweiz

Direktion für Basel:
Theodor Bregger

Kommerzielle Direktion für die
Westschweiz:
Raymond Mottier

Kommerzielle Direktion
Deutschschweiz/Tessin:
Urs Meier

Ausland

West- und Nordeuropa:
Max Keller

Mittel- und Osteuropa:
Walter Speck

Südeuropa:
Rudolf Müller

Nordamerika:
Peter Graf

Lateinamerika:
Werner Seiler

Mittlerer Osten:
Fred Notter

Ferner Osten:
Franz Fraefel

Afrika:
Peter Lüthi

Swissair Beteiligungen AG

Dr. Martin Junger,
Präsident des Verwaltungsrates

Heinz Galli,
Direktionsvorsitzender

Printed in Switzerland
April 1986

Satz und Druck: NZZ Fretz AG

Gestaltung und Fotos: Swissair