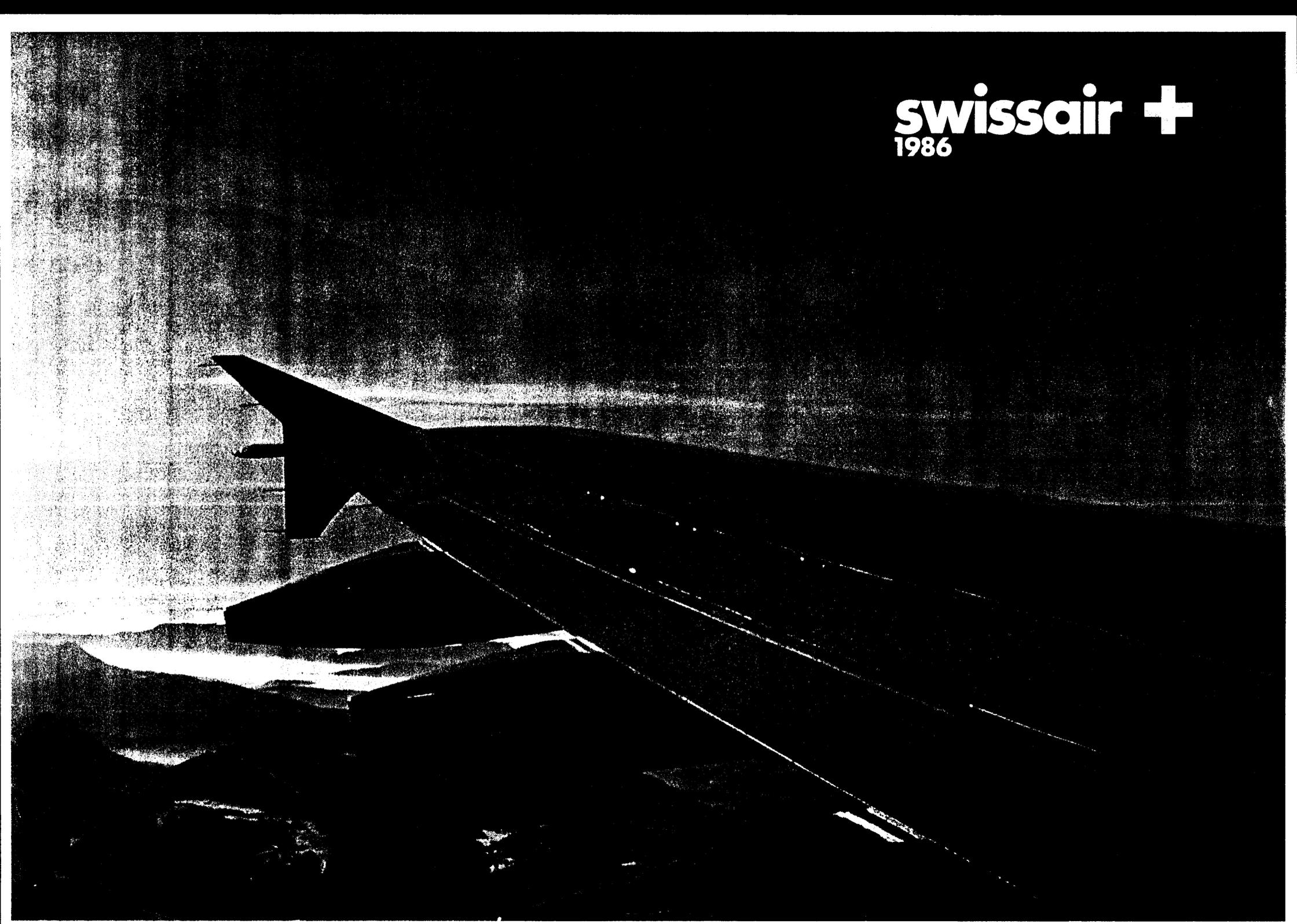


swissair +
1986



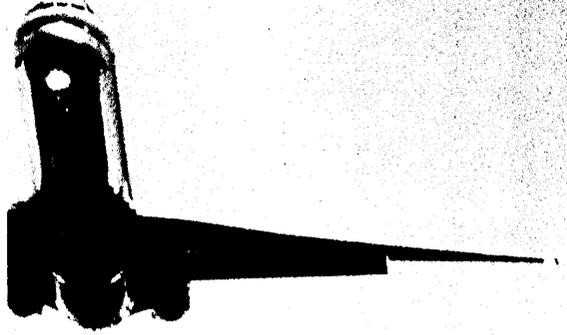


Jahresbericht 1986 der Swissair

Bericht des Verwaltungsrates der Swissair,
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft
über das Geschäftsjahr vom 1. Januar
bis 31. Dezember 1986

Inhalt

- 5 Sehr geehrte Aktionäre
- 5 Anträge an die Generalversammlung
- 8 Erfolgsrechnung
- 9 Erläuterungen zur Erfolgsrechnung
- 12 Bilanz
- 13 Erläuterungen zur Bilanz
- 15 Bericht der Kontrollstelle
- 17 Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre
- 21 Die Swissair im Wettbewerb
- 23 Der Verkehr
- 25 Der Betrieb
- 27 Unsere Mitarbeiter
- 28 Tochtergesellschaften und Beteiligungen
- 31 Anhang
- 33 Verwaltungsrat



Das Jahr 1986 im Überblick

| Erfolgsrechnung (in 1000 Franken) | 1986 | Änderung in % | 1985 |
|--|------------------|------------------|-----------|
| Erträge | 4 030 947 | - 7.4 | 4 354 334 |
| Kosten ohne Abschreibungen | 3 690 447 | - 7.1 | 3 971 834 |
| Bruttoergebnis | 340 500 | - 11.0 | 382 500 |
| Abschreibungen | 276 000 | - 12.1 | 314 000 |
| Reingewinn des Geschäftsjahres | 64 500 | - 5.8 | 68 500 |
| Dividende pro Aktie | 33 Fr.* | - 13.2 | 38 Fr. |
| Dividende pro Genussschein | 6.60 Fr.* | . | - |

* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Verkehrsleistungen

| | | | |
|---|------------------|-------|-----------|
| Anzahl kommerzieller Flüge | 72 150 | + 4.1 | 69 286 |
| Angebotene tkm (in 1000) | 3 240 521 | + 7.3 | 3 020 287 |
| Ausgelastete tkm (in 1000) | 2 009 977 | + 3.2 | 1 947 453 |
| davon Passagier-tkm | 1 286 796 | + 2.0 | 1 261 260 |
| Fracht-tkm | 674 173 | + 5.8 | 636 940 |
| Post-tkm | 49 008 | - 0.5 | 49 253 |
| Beförderte Etappenpassagiere | 7 425 359 | + 1.2 | 7 337 685 |
| Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs | 62.2 % | | 64.7 % |
| Sitzplatzauslastung | 62.2 % | | 64.6 % |

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

Sehr geehrte Aktionäre

Obwohl das abgelaufene Jahr weltwirtschaftlich gesehen alles in allem zufriedenstellend war, vermochte der zivile Weltluftverkehr und mit ihm die Swissair die hohen Erwartungen nicht zu erfüllen. Einschneidende Folgen hatten die Terroranschläge und die Katastrophe von Tschernobyl. Sie verminderten die Attraktivität von Europareisen, zusammen mit dem tiefen Dollarkurs, der vor allem den Amerikanern die Auslandsreisen verteuerte. Sodann drückte der tiefere Erdölpreis die Einkommen in den Ölförderländern, was der Reise-tätigkeit ebenfalls abträglich war.

Sorgen bereitete uns 1986 insbesondere auch die laufend tiefere Bewertung zahlreicher für uns wichtiger Währungen, in denen ein Grossteil unserer Einnahmen erzielt wird. Entsprechend sanken unsere Erträge aus dem Flugbetrieb, aus Bordverkäufen und aus Wartungsaufträgen ausländischer Fluggesellschaften. Die währungsbedingte Kostenentlastung fiel bedeutend geringer aus, und auch die gesunkenen Treibstoffpreise vermochten die Ertragseinbussen bei weitem nicht aufzufangen.

Nach dem enttäuschenden 1. Semester setzte sich im 2. Halbjahr der erwartete Aufschwung zunächst zögernd, dann aber doch recht deutlich durch. Diese Erholung gestattet uns, Ihnen doch noch ein akzeptables Jahresergebnis vorzulegen. Es liegt zwar um 4 Millionen Franken tiefer als im Vorjahr und erlaubt auch nicht, Zusatzabschreibungen vorzunehmen. Der Verwaltungsrat schlägt daher der Generalversammlung vor, eine leicht reduzierte Dividende von Fr. 33.- pro Aktie und Fr. 6.60 pro Genussschein auf dem 1986 erhöhten Eigenkapital zu entrichten.

Im Berichtsjahr haben, wie erwähnt, einige exogene Faktoren das Ergebnis der Swissair stark negativ beeinflusst. Eine Besserung der für uns ungünstigen Währungslage ist zurzeit nicht in Sicht. Auch die luftverkehrspolitische Entwicklung - wir denken hier an die Liberalisierungsbestrebungen in Europa und auf dem Nordatlantik - wird die Konkurrenzsituation merklich verschärfen. Aus diesen Gründen wurden bereits im Berichtsjahr erste Massnahmen eingeleitet, die im Hinblick auf die kommenden Herausforderungen unsere Ausgangslage verbessern sollen. Unter anderem bemühen wir uns, unsere übergrosse Abhängigkeit von ausländischen Währungen zu reduzieren.

Nach wie vor sind unsere Anstrengungen darauf ausgerichtet, ein einwandfreies Qualitätsprodukt zu erbringen. Mit sichtlichem Erfolg bemühen wir uns um weitere Verbesserungen von Pünktlichkeit und Regelmässigkeit unseres Flugbetriebes. 1986 konnten wir einige neue Strecken in Europa und Übersee eröffnen. Sie zeigen bereits eine recht zufriedenstellende Auslastung.

Die Swissair sieht der Zukunft mit Zuversicht entgegen. Sie kann, nicht zuletzt dank häuslicher Einsatz der ihr zur Verfügung gestellten Mittel, eine gesunde Bilanz mit hoher Liquidität vorzeigen. Diese Situation hat uns denn auch bewogen, das Problem der Nachfolge der DC-10-Flugzeuge, die 1990 ein Alter von 8 bis 17 Jahren aufweisen werden, konkret anzugehen. Mit der Bestellung von 6 MD-11-Flugzeugen wurde ein weiterer, bedeutender Schritt zur Zukunftssicherung der Swissair eingeleitet.

Zum Geschäftsjahr 1986 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 30. April 1987 die

Anträge

- den vorliegenden Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1986 zu genehmigen;
- den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1986 Entlastung zu erteilen;

| | | |
|---|-----------|-------------------|
| | Fr. | Fr. |
| 3. den Reingewinn 1986 von | | 64 500 000 |
| wie folgt zu verwenden: | | |
| - Zuweisung an die allgemeinen Reserven | 6 736 117 | |
| - Zuweisung an den Fonds zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair | 2 000 000 | - 8 736 117 |
| verbleibender Reingewinn | | 55 763 883 |
| Gewinnvortrag vom 1. Januar 1986 | | 5 699 584 |
| | | <u>61 463 467</u> |

- Dividende von brutto Fr. 33.- pro Aktie auf 1 678 466 Namen- und Inhaberaktien (Inhaberaktien gegen Coupon Nr. 52) 55 389 378
- Dividende von brutto Fr. 6.60 pro Genussschein auf 156 630 Genussscheinen (gegen Coupon Nr. 52) 1 033 758
- Vortrag auf neue Rechnung 5 040 331

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, gelangt die Dividende ab 4. Mai 1987 zur Auszahlung:

| | | |
|--------------------------------|------------------|------------------|
| Dividende 1986 | pro Aktie | pro Genussschein |
| | Fr. 33.- | Fr. 6.60 |
| abzügl. 35% Verrechnungssteuer | <u>11.55</u> | <u>2.31</u> |
| netto | <u>Fr. 21.45</u> | <u>Fr. 4.29</u> |

Zürich, 18. März 1987
Im Auftrag des Verwaltungsrates

Der Präsident

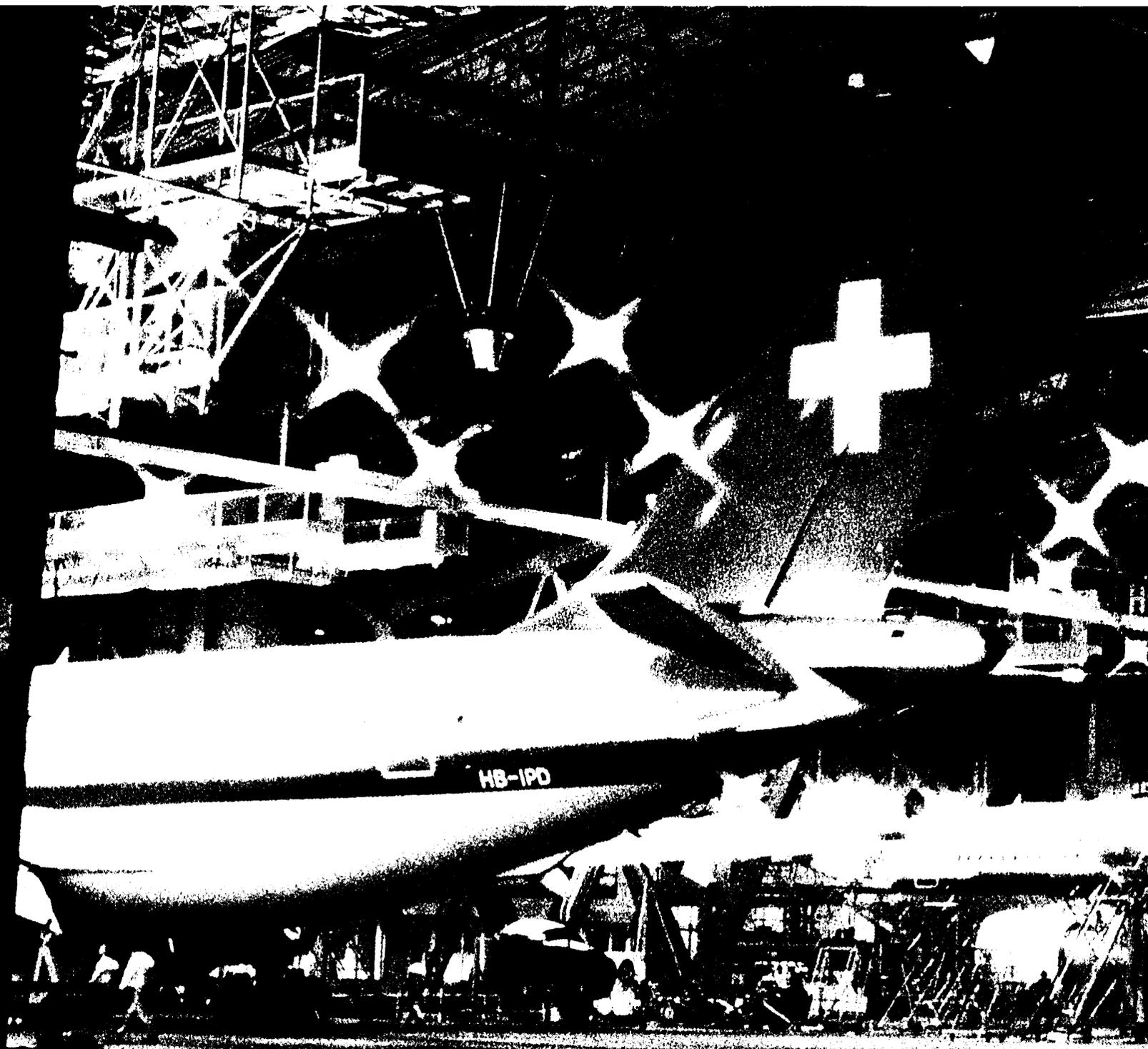
A. Baltensweiler

A. Baltensweiler

Der Direktionspräsident

R. Staubli

R. Staubli



HB-IPD



Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1986 (in 1000 Franken)

Kosten

| | 1986 | 1985 |
|---|------------------|-----------|
| Personalkosten | | |
| Saläre, spez. Entschädigungen und übrige Personalkosten | 1 157 324 | |
| Sozialversicherungen | <u>265 944</u> | |
| | 1 423 268 | 1 412 940 |
| Treibstoffkosten | 406 264 | 672 062 |
| Techn. Material- und Überholungskosten | 263 985 | 285 254 |
| Bodenorganisations-Fremdkosten | 384 181 | 389 297 |
| Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial | 81 095 | 69 920 |
| Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops | 242 609 | 257 885 |
| Sach- und Haftpflichtversicherungskosten | 26 086 | 26 766 |
| Kauf, Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen | 57 125 | 42 532 |
| Liegenschafts- und Energiekosten | 123 138 | 120 304 |
| Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten | | |
| Finanzkosten | 137 780 | |
| Direkte Steuern | 20 700 | |
| Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten | <u>118 784</u> | |
| | 277 264 | 244 234 |
| Fernmeldekosten | 28 701 | 31 688 |
| Werbe- und diverse Verkaufskosten | 66 415 | 63 856 |
| Provisionskosten | 310 316 | 355 096 |
| Total Kosten vor Abschreibungen | 3 690 447 | 3 971 834 |

Erträge

| | 1986 | 1985 |
|--|------------------|-----------|
| Flugbetriebserrträge | | |
| Passagen | 2 539 240 | |
| Fracht | 435 020 | |
| Post | 49 172 | |
| Charter- und Sonderflüge | <u>37 131</u> | |
| | 3 060 563 | 3 374 483 |
| Provisions- und übrige Verkehrserträge | 124 754 | 140 315 |
| Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material | 22 976 | 25 855 |
| Erträge aus Dritteleistungen | | |
| Technische Dienste | 229 272 | |
| Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops | 204 392 | |
| Bodenorganisationsdienste | 157 514 | |
| Übrige Dritteleistungen | <u>56 192</u> | |
| | 647 370 | 680 931 |
| Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge | 175 284 | 132 750 |
| Total Erträge | 4 030 947 | 4 354 334 |

| | 1986 | 1985 |
|--|------------------|-----------|
| Total Erträge | 4 030 947 | 4 354 334 |
| Total Kosten vor Abschreibungen | 3 690 447 | 3 971 834 |
| Bruttoergebnis | 340 500 | 382 500 |
| Abschreibungen | | |
| ordentliche | 276 000 | 269 000 |
| ausserordentliche | - | 45 000 |
| Reingewinn des Jahres | 64 500 | 68 500 |

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

Zum Ergebnis

Das Geschäftsjahr 1986 hat sich nicht wunschgemäss entwickelt. So erlitten wir im ersten Halbjahr verkehrsbedingte Einbussen vor allem in Nordamerika, im Fernen Osten und im Golf, deren Ursachen unter-

schiedlicher Natur waren. Trotz Belegung der Nachfrage in der zweiten Jahreshälfte konnte der Rückstand nicht mehr aufgeholt werden. Der starke Schweizerfranken wirkte sich zudem in bedeutendem Umfang negativ auf unsere Erträge aus. Die Einbussen konnten infolge sinkender

Treibstoffpreise und damit rückläufigem Fremdwährungsanteil auf der Kostenseite nicht aufgefangen werden. Die ungünstigeren Währungsparitäten beeinflussten das Reinergebnis denn auch mit über 100 Millionen Franken negativ.

Die Gesamterträge sanken gegenüber dem Vorjahr um 7,4%, d. h. stärker als die Kosten (-7,1%), womit sich das Ergebnis verschlechterte.

Ertrags- und Kostenveränderungen gegenüber 1985

| Ertragsveränderungen | in Mio Franken | in Prozent | Erträge |
|--|----------------|------------|---------|
| Flugbetriebserträge | | | |
| Passagen | - 266 | | |
| Fracht und Post | - 50 | | |
| Charter- und Sonderflüge | + 2 | - 9 | |
| Erträge aus Drittleistungen | - 33 | - 5 | |
| Übrige Erträge | + 24 | + 8 | |
| | - 323 | - 7,4 | |
| Kostenveränderungen | | | |
| Treibstoffkosten | - 266 | - 40 | |
| Provisionskosten | - 45 | - 13 | |
| Überholungskosten | | | |
| für die eigene Flotte | - 2 | | |
| für Drittleistungen | - 19 | - 7 | |
| Material für Verpflegungsbetriebe | - 7 | - 6 | |
| Bodenorganisations-Fremdkosten | | | |
| Schweiz | + 5 | | |
| Ausland | - 13 | | |
| Flugsicherung | + 3 | - 1 | |
| Betriebseinrichtungen | + 15 | + 34 | |
| Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial | + 11 | + 16 | |
| Personalkosten | + 10 | + 1 | |
| Übrige Kosten | + 27 | + 4 | |
| | - 281 | - 7,1 | |
| | - 42 | - 11,0 | |
| Bruttoergebnis-Abnahme | | | |
| Veränderung der Abschreibungen | | | |
| Ordentlicher Bedarf | + 7 | | |
| Zusätzliche | - 45 | - 38 | |
| Reinergebnis-Abnahme | | | |
| | - 4 | - 5,8 | |

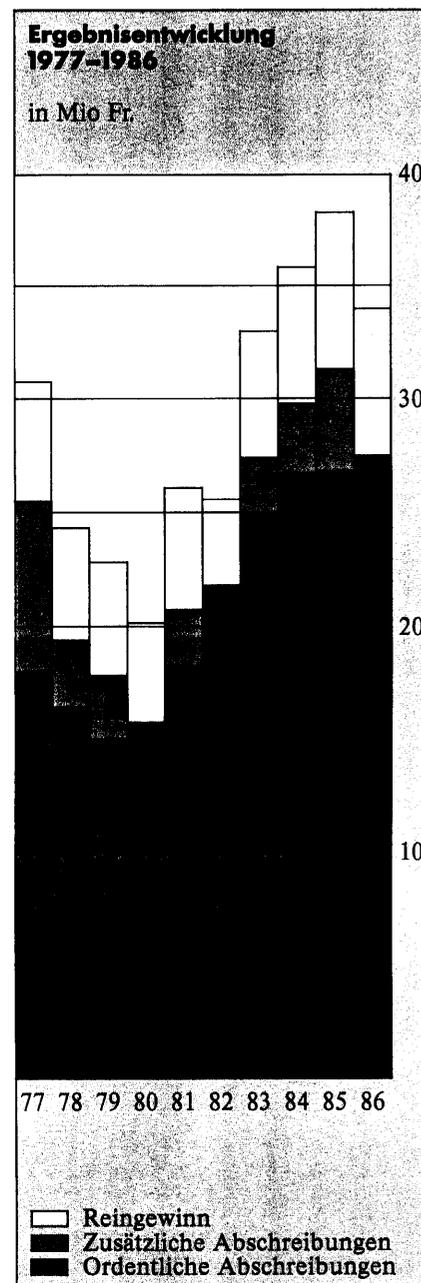
Erträge

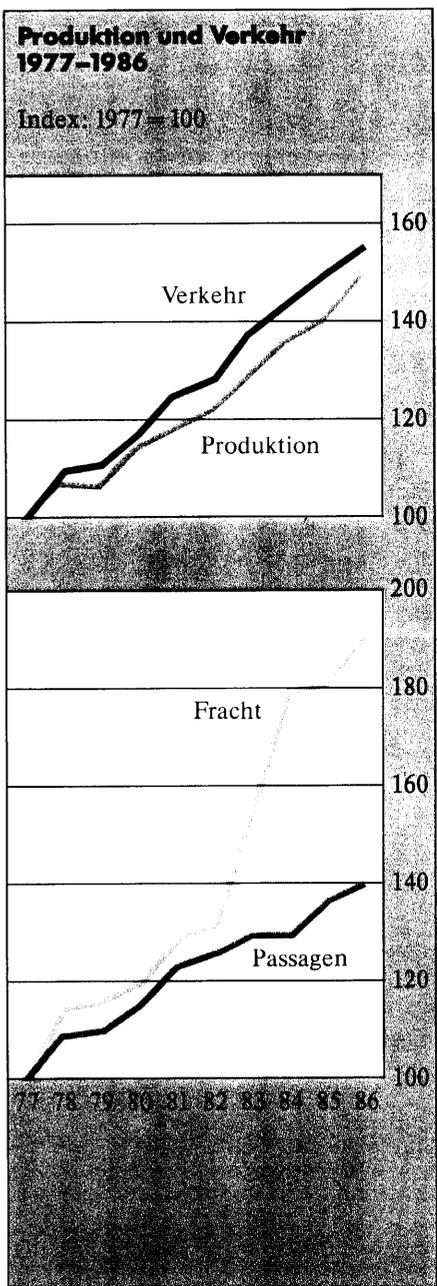
Die Streckenerträge nahmen um 9% ab. Trotz der erwähnten Einbussen gelang es uns, den Verkehr um 3% zu steigern, wodurch die rein währungsbedingte Ertragsreduktion wenigstens teilweise ausgeglichen werden konnte. Wie sich die Einnahmen auf die einzelnen Verkehrsgebiete verteilen, ist der Aufstellung auf der folgenden Seite sowie dem Kapitel «Verkehr» zu entnehmen.

Im Bereich *Charter- und Sonderflüge* führte eine weitere Belegung der Nachfrage zu einer Ertragssteigerung von 7%.

Die Abnahme der *Provisions- und übrigen Verkehrserträge* um 11% ist eine direkte Folge der währungsbedingt gesunkenen Streckenerträge.

Auch bei den *Erträgen aus Drittleistungen* (-5%) hinterliessen die ungünstigen Währungsverhältnisse Spuren. Bei den technischen Leistungen führten geringere Kapazität für Fremdaufträge und bei den Bordverkäufen die erwähnten Verkehrsschwankungen zu Einbussen. Zusätzliche Kunden im Bereich der Abfertigung brachten uns Mehrerträge.





Entwicklung nach Verkehrsgebieten

| Gebiete | Strecken- erträge 1986 | | Veränderung gegenüber 1985 | | Verkehrs- veränderung in % |
|-----------------|---------------------------|------|-------------------------------|--------|----------------------------------|
| | in Mio Fr. | in % | in Mio Fr. | in % | |
| Europa | 1 080 | 35.7 | - 20 | - 1.7 | + 6.1 |
| Nordatlantik | 646 | 21.4 | - 106 | - 14.2 | + 1.3 |
| Südatlantik | 120 | 4.0 | + 3 | + 2.8 | + 21.9 |
| Mittlerer Osten | 373 | 12.3 | - 89 | - 19.2 | - 2.2 |
| Ferner Osten | 459 | 15.2 | - 29 | - 5.9 | + 7.8 |
| Afrika | 345 | 11.4 | - 76 | - 18.1 | - 4.9 |
| Ganzes Netz | 3 023 | 100 | - 317 | - 9.5 | + 3.2 |

Die Position Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge enthält:

| | Mio Fr. |
|---|---------|
| Finanzerträge | 71 |
| Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialverkäufen | 68 |
| Auflösung nicht beanspruchter Vorjahrestransitorien | 7 |
| Liegenschaftenerträge | 8 |
| Diverse übrige Erträge | 21 |
| | 175 |

Die Buchgewinne aus Flugzeugverkäufen stammen einerseits aus dem Verkauf der bisher an die Balair vermieteten DC-9-81 und von 2 durch neue Flugzeuge ersetzte DC-9-51 sowie andererseits aus bereits in früheren Jahren erfolgten, aber erst im Berichtsjahr abgewickelten Verkäufen von weiteren 3 Flugzeugen.

Kosten

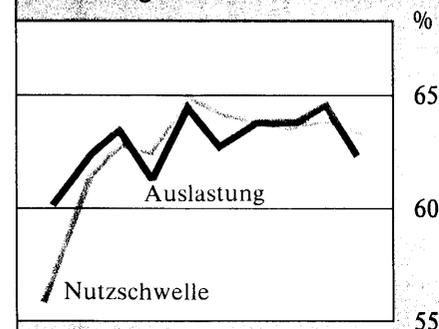
Den Hauptanteil am Rückgang der Gesamtkosten um 7% tragen die Treibstoffkosten. Auch in allen übrigen Kostenelementen spielen die Fremdwährungen eine mehr oder weniger dominante Rolle.

Die Personalkosten scheinen mit einer Steigerung von lediglich 1% recht stabil. Dahinter verbergen sich jedoch ein Personalzuwachs von fast 400 Mitarbeitern für weitere Service- und Qualitätsverbesserungen im In- und Ausland wie auch für das Departement Technik sowie um 4% erhöhte Saläre und Sozialleistungen. Kostenmindernd gegenüber dem Vorjahr wirkten die veränderten Wechselkurse auf unseren Salären im Ausland sowie der Wegfall einer Erfolgsprämie an das Personal.

Der markanteste Rückgang ist bei den Treibstoffkosten festzustellen, wobei die Gründe je zur Hälfte preis- und währungsbedingt sind. Damit reduziert sich der Treibstoffkostenanteil an den Gesamtkosten von 1985 17% auf nun 11%.

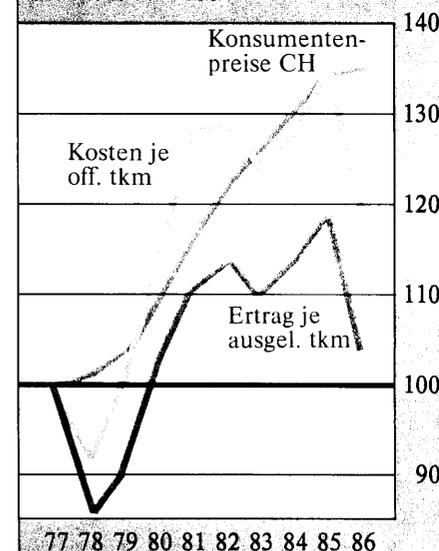
Flugbetrieb 1977-1986

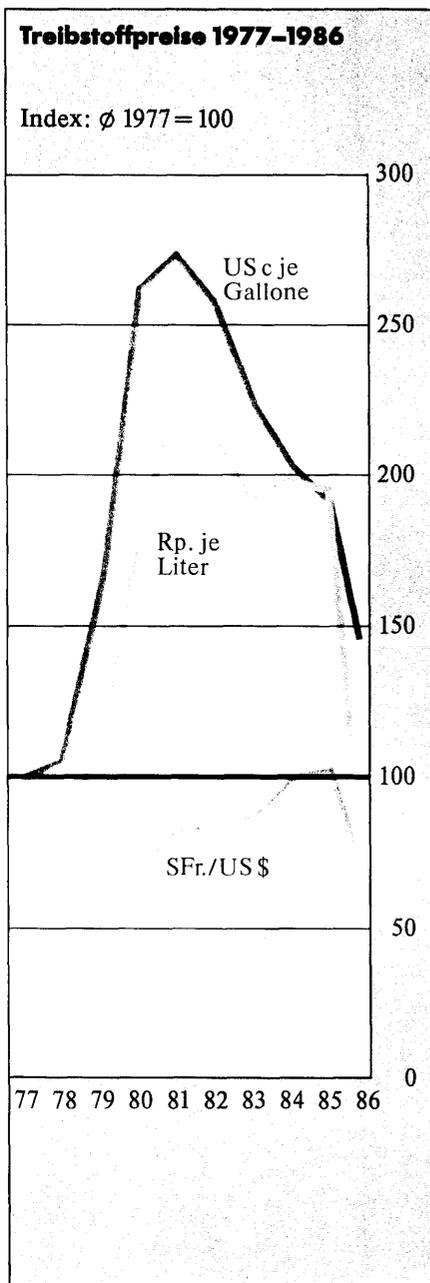
Auslastung und Nutzschwelle



Relativkosten und -ertrag

Index: 1977 = 100





Erwähnenswerte Steigerungen verzeichnen die folgenden Kostengruppen: Bei den *Mietkosten für Flugzeuge* durch den Lease einer zusätzlichen Boeing 747, bei *Kauf, Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen* für Verbesserungen an unseren Flugzeugsimulatoren sowie für die Beschaffung von Geräten zur Unterstützung unserer Projekte der Informationsverarbeitung. Eine den Umständen angepasste Aufnung unserer Währungsrückstellungen sowie die Kosten für die Kapitalerhöhung ließen zudem die *Finanzkosten* um 44% ansteigen.

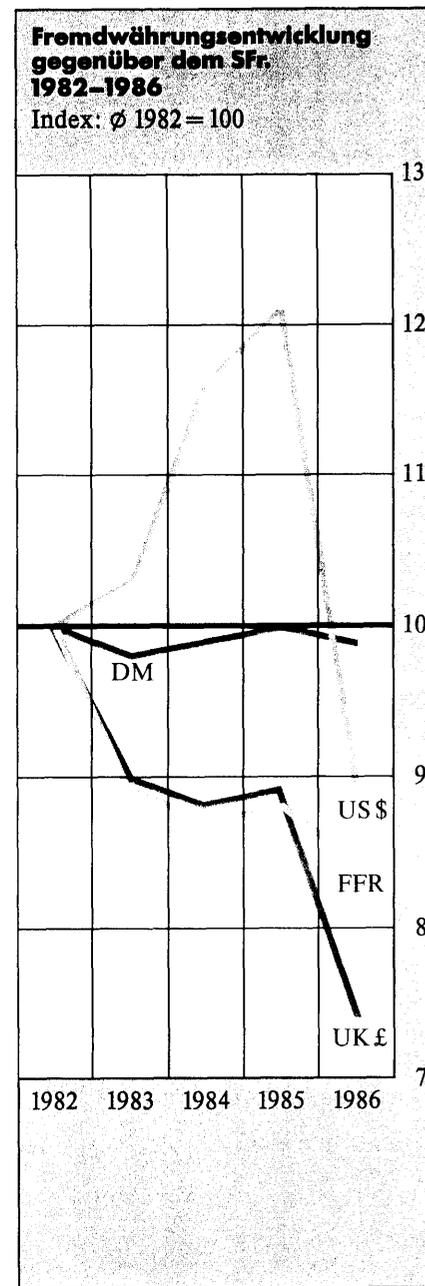
Das Beispiel der *Sach- und Haftpflichtversicherungen* zeigt stellvertretend den Einfluss der Fremdwährungen, dank denen sich die Flotten- und Haftpflichtprämien nach 2 Jahren überdurchschnittlicher Steigerungen auf einem zwar hohen Niveau stabilisieren konnten.

So wurden auch andere überdurchschnittliche Erhöhungen von Gebühren im Bereich der Flugsicherung, der Landtaxen und der Flugzeugabfertigung von der Fremdwährungsentwicklung neutralisiert.

Abschreibungen

Bei den um 3% gestiegenen ordentlichen Abschreibungen fallen vor allem die neu in Betrieb genommenen Flugzeuge (4 A310 und 3 DC-9-81) ins Gewicht. Da weitere DC-10-Flugzeuge jedoch den Restwert von 10% erreicht haben, stiegen die Abschreibungen nur wenig an.

Das Ergebnis erlaubt keine zusätzlichen Abschreibungen.



Bilanz per 31. Dezember 1986, vor Gewinnverteilung (in 1000 Franken)

Aktiven

| (Vermögenswerte) | Anschaffungswert Anfangsbestand 1. 1. 1986 | Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs | Abgang: Verkauf/ Lagerverminderung | Anschaffungswert Endbestand 31. 12. 1986 | Kumulative Abschreibungen bzw. Minderbewertung | Buchwert 31. 12. 1986 | Buchwert 31. 12. 1985 |
|---|--|---------------------------------------|--|--|--|--------------------------|--------------------------|
| Anlagevermögen | | | | | | | |
| Immobilien | (668 452) | (28 888) | (3 900) | (693 440) | (417 573) | (275 867) | (275 015) |
| Grundstücke | 43 026 | - | 149 | 42 877 | 5 733 | 37 144 | 37 293 |
| Bauten und bauliche Einrichtungen | 625 426 | 28 888 | 3 751 | 650 563 | 411 840 | 238 723 | 237 722 |
| (Versicherungswert exkl. Grundstücke 821 Mio Fr.) | | | | | | | |
| Flugzeugpark | (2 703 848) | (347 857) | (93 090) | (2 958 615) | (1 807 957) | (1 150 658) | (1 072 455) |
| Flugzeuge | 2 229 977 | 339 300 | 78 026 | 2 491 251 | 1 487 625 | 1 003 626 | 899 070 |
| Reservetriebwerke | 96 135 | 6 220 | 1 780 | 100 575 | 51 230 | 49 345 | 49 585 |
| Flugzeugteile und Halbfabrikate | 377 736 | 2 337 | 13 284 | 366 789 | 269 102 | 97 687 | 123 800 |
| (Versicherungswert 2750 Mio Fr.) | | | | | | | |
| Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge | (466 330) | (47 902) | (20 831) | (493 401) | (328 585) | (164 816) | (173 109) |
| Informations- verarbeitungsanlagen | 123 488 | 20 406 | 13 376 | 130 518 | 85 782 | 44 736 | 45 181 |
| Fahrzeuge | 82 543 | 11 196 | 3 117 | 90 622 | 67 340 | 23 282 | 21 279 |
| Übrige Einrichtungen | 260 299 | 16 300 | 4 338 | 272 261 | 175 463 | 96 798 | 106 649 |
| (Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 672 Mio Fr.) | | | | | | | |
| Beteiligungen | 148 464 | 4 315 | - | 152 779 | 36 681 | 116 098 | 111 814 |
| Vorauszahlungen für Flugzeug- park und übrige Anlagen | | | | | | 500 838 | 477 764 |
| Total Anlagevermögen | | | | | | 2 208 277 | 2 110 157 |
| Umlaufvermögen | | | | | | | |
| Materialbestände | 144 313 | 5 226 | 13 767 | 135 772 | 101 356 | 34 416 | 52 423 |
| (Versicherungswert 138 Mio Fr.) | | | | | | | |
| Bankkonto reservierte Aktien | | | | | | 27 908 | 25 988 |
| Debitoren und trans. Aktiven | | | | | | 766 377 | 877 260 |
| Verfügbare Mittel | | | | | | (1 424 350) | (1 281 878) |
| Wertschriften | | | | | | 220 172 | 160 330 |
| Kurzfristige Geldanlagen | | | | | | 1 068 812 | 911 370 |
| Bankguthaben und Gelder unterwegs | | | | | | 124 691 | 204 058 |
| Kassen und Postcheck | | | | | | 10 675 | 6 120 |
| Total Umlaufvermögen | | | | | | 2 253 051 | 2 237 549 |
| Bilanzsumme | | | | | | 4 461 328 | 4 347 706 |

Passiven

| (Kapitalquellen) | Buchwert 31. 12. 1986 | Buchwert 31. 12. 1985 |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Eigenkapital | | |
| Aktienkapital | (615 371) | (568 325) |
| Namenaktien | 424 731 | 390 217 |
| Inhaberaktien | 190 640 | 178 108 |
| Reserven | (485 264) | (351 005) |
| Allgemeine | | |
| aus Gewinnzuweisung | 122 518 | |
| aus Agio | 203 420 | |
| aus Genussscheinen | 31 326 | |
| Spezielle | 128 000 | 120 000 |
| Total Eigenkapital (ohne Unternehmungsgewinn) | 1 100 635 | 919 330 |
| Fremdkapital | | |
| Langfristige Schulden | (1 330 447) | (1 321 551) |
| Obligationenanleihen | 833 601 | 833 601 |
| Bankdarlehen | 75 000 | 75 000 |
| Spezielle Kredite für Flugzeug- beschaffung | 248 746 | 239 450 |
| Übrige langfristige Schulden | 173 100 | 173 500 |
| Kurzfristige Schulden | (1 025 769) | (1 082 734) |
| Dividenden und Obligationenzinsen | 4 588 | 4 232 |
| Kreditoren und transitorische Passiven | 926 883 | 986 553 |
| Personaldepositenkasse | 94 298 | 91 949 |
| Noch nicht eingelöste Transportdokumente | 676 288 | 679 295 |
| Total Fremdkapital | 3 032 504 | 3 083 580 |
| Rückstellungen und Wertberichtigungen | 257 989 | 271 220 |
| Unternehmungsgewinn | | |
| Gewinnvortrag aus Vorjahr | 5 700 | 5 076 |
| Reingewinn des Jahres | 64 500 | 68 500 |
| Total Unternehmungsgewinn | 70 200 | 73 576 |
| Bilanzsumme | 4 461 328 | 4 347 706 |
| Eventualverpflichtungen | 128 942 | 160 134 |

Erläuterungen zur Bilanz

Aktiven

Im Jahre 1986 wurden 438 Millionen Franken in das Anlagevermögen investiert. Rund vier Fünftel beanspruchten der Flugzeugpark und die Vorauszahlungen für bestellte Flugzeuge. Die um 4 Millionen Franken gestiegenen Beteiligungen sind die Folge unserer Teilnahme an der Kapitalerhöhung der CTA, Compagnie de Transport Aérien, Meyrin.

Das gesamte Anlagevermögen zu Buchwerten nahm um 98 Millionen Franken zu. Es ist zu 110% (Vorjahr 106%) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert. Der Buchwert der Flugzeuge beträgt wie im Vorjahr 40% des Anschaffungswertes. Die gemieteten Flugzeuge (3 Boeing 747, 4 DC-9-51 und 3 DC-9-32) entsprechen einem Anschaffungswert von rund 660 Millionen Franken; sie sind in der Bilanz nicht enthalten.

Das Umlaufvermögen blieb mit einer Zunahme von knapp 16 Millionen Franken praktisch auf der Vorjahreshöhe. Das «Bankkonto reservierte Aktien» stieg einerseits um die an der letzten Generalversammlung beschlossene Kapitalerhöhung zugunsten des Personals der Swissair, über deren Verwendung noch nicht bestimmt wurde, verminderte sich aber andererseits um 8 Millionen Franken durch die Einlösung von Optionsscheinen für 24 010 Aktien. Die Optionsscheine aus der Anleihe 1981 wurden im Berichtsjahr vollständig eingelöst.

Die markante Abnahme der Debitoren und transitorischen Aktiven um 111 Millionen Franken ist vorwiegend dem Umstande zuzuschreiben, dass grössere Ausstände für verkaufte Flugzeuge beglichen wurden. Mehr als die Hälfte der Debitorenguthaben betreffen Forderungen gegenüber Fluggesellschaften und Agenten aus dem Dezerniergeschäft.

Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1986

| | Anzahl Aktionäre | Prozentanteil |
|--|------------------|---------------|
| Namenaktien | 35 408 | 69.0 |
| Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden und Kantonalbanken) | 69 | 23.1 |
| Industrie, Handel, Holding- und Finanzgesellschaften | 645 | 8.1 |
| Banken und Versicherungsgesellschaften | 78 | 4.0 |
| Fürsorgestiftungen und Pensionskassen | 355 | 3.5 |
| Privatpersonen | 34 261 | 30.3 |
| Inhaberaktien | 7 800* | 31.0 |

* Schätzung

Die verfügbaren Mittel stiegen im Berichtsjahr um 142 Millionen Franken. Die Wertschriften und kurzfristigen Geldanlagen von insgesamt 1,3 Milliarden Franken sind zu 96% in Schweizerfranken plaziert, und zwar zu folgenden Fälligkeiten: 1987: 48%; 1988: 38%; 1989 und später: 14%.

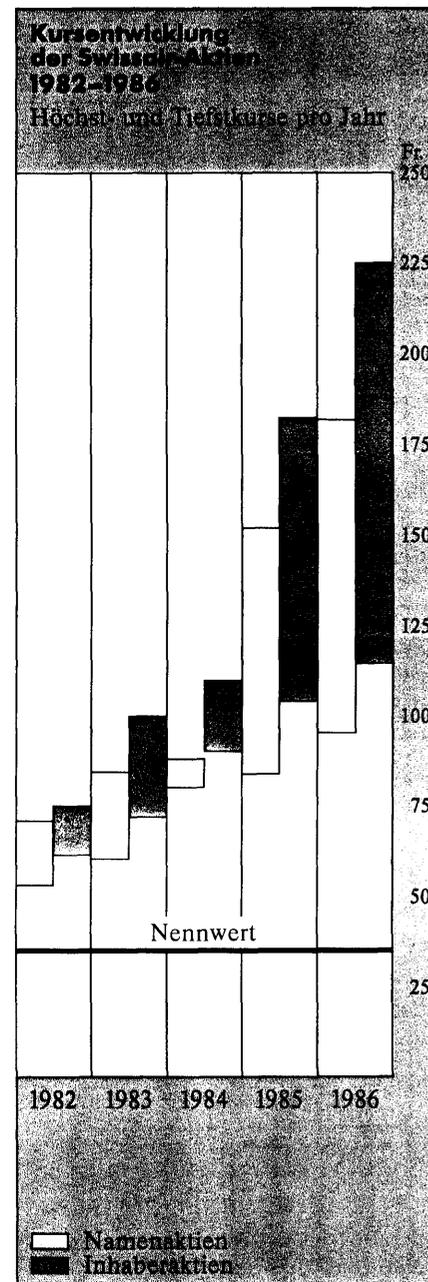
Der Rückgang der Bankguthaben und Gelder unterwegs um 79 Millionen Franken widerspiegelt die aus den veränderten Währungsrelationen resultierende tiefere Bewertung unserer Auslandguthaben.

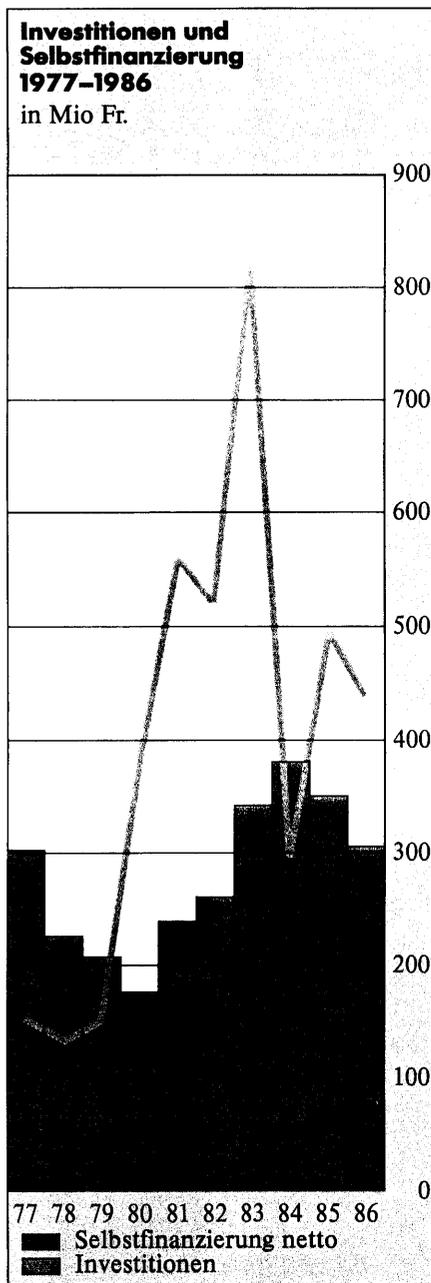
Passiven

Das nominelle Aktienkapital wurde um 47 Millionen Franken erhöht. Die Zahl der Namenaktionäre nahm um rund 2000 auf über 35 000 zu. Kein Privataktionär besitzt mehr als 2% der Namenaktien.

Die Reserven erhöhten sich im vergangenen Jahr um 134 Millionen Franken oder 38%. Fast neun Zehntel dieser Reserveäufnung stammen aus dem Agio der Kapitalerhöhung und dem Erlöse aus der Ausgabe einer ersten Tranche von 156 630 nennwertlosen Genussscheinen zum Ausgabepreis von 200 Franken.

Die langfristigen Schulden stiegen lediglich um 9 Millionen Franken. Es wurden einerseits spezielle Kredite für Flugzeugbeschaffung im Zusammenhang mit den abgelieferten neuen Airbus A310 Intercontinental im Umfange von 44 Millionen Franken aufgenommen und andererseits ältere Kredite im Betrage von 35 Millionen Franken zurückbezahlt. Das Verhältnis Eigenkapital zu langfristi-





gem Fremdkapital beträgt nun 1:1,2 (Vorjahr 1:1,4) und ist zurzeit wesentlich günstiger als das unserer Finanzierungspolitik zugrunde liegende obere Limiteverhältnis von 1:1,5.

Die Ende 1986 ausstehenden Anleihen und Privatplazierungen von insgesamt 833,6 Millionen Franken zeigen keine Veränderungen; sie setzen sich wie folgt zusammen:

| | | | |
|---------|---------------|-----------|-----|
| 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 4 3/4 %)
P Privatplazierungen

Die Rückstellungen und Wertberichtigungen reduzierten sich um 13 Millionen Franken. Dafür ausschlaggebend war die tiefere Bewertung von Forderungen und Geldbeständen in Fremdwährungen. Die Rückstellung ist weiterhin ausreichend.

Wie im Vorjahr wurden auch 1986 keine kurzfristigen Bankkredite beansprucht.

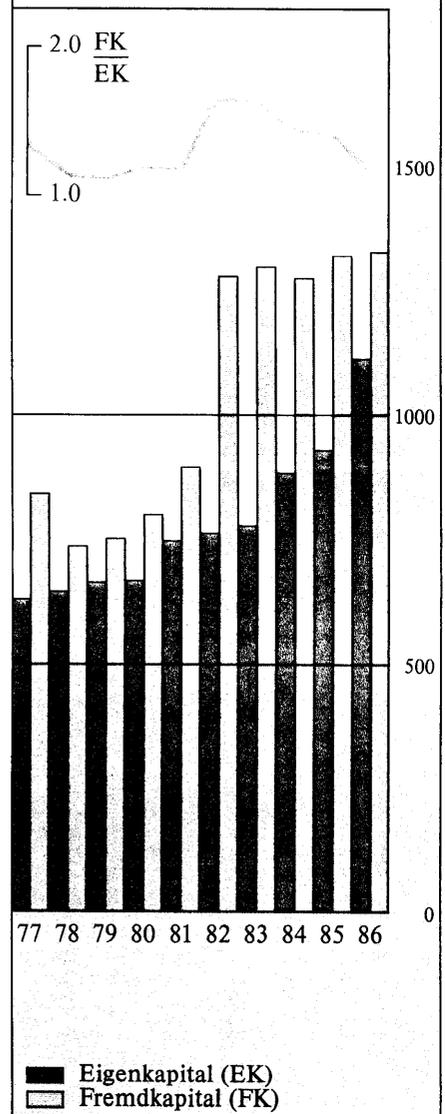
Konsolidierte Rechnungsablage

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 wie im Vorjahr auf rund 390 Millionen Franken. Unter Berücksichtigung des geschätzten Konsolidierungsabzuges ergibt sich für die Swissair-Gruppe ein Umsatz von 4,3 Milliarden Franken gegenüber 4,6 Milliarden Franken im Vorjahr. Der Rückgang ist ausschliesslich der Umsatzeinbusse der Swissair zuzuschreiben.

Der Anteil der Tochtergesellschaften am Gesamtumsatz beträgt 9%. In Anbetracht dieses geringen Anteils verzichten wir weiterhin auf einen konsolidierten Ausweis.

Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital 1977-1986 in Mio Fr.



Kapitalflussrechnung 1986

Im Jahre 1986 betrug der gesamte Mittelzufluss 740 Millionen Franken, wovon die Selbstfinanzierung die Hälfte beisteuerte. Die Fremdkapitalaufnahme von lediglich 44 Millionen Franken stellt die geringste Neuverschuldung seit über einem Jahrzehnt dar. Vom gesamten Mittelzugang wurden 59% für Neuinvestitionen

(u. a. für 2 A310 Intercontinental und 3 DC-9-81) und Vorauszahlungen beansprucht; 19% dienten zur Stärkung der kurzfristig verfügbaren Mittel. Die Neuinvestitionen in das Anlagevermögen konnten zu 84% aus selbsterarbeiteten Mitteln finanziert werden. Dieser Anteil liegt deutlich über unserer langfristigen Zielsetzung eines 70%igen Selbstfinanzierungsgrades der Anlagen.

| Herkunft der Mittel | Mio Fr. | Mio Fr. |
|--|---------|--------------|
| Innenfinanzierung: | | |
| Selbstfinanzierung | | |
| Reingewinn des Berichtsjahres | 64.5 | |
| Abschreibungen | 276.0 | |
| Rückstellungen, Bewertungskorrekturen und Zuweisung an Spezialreserven | 25.9 | 366.4 |
| Andere Mittelzugänge | | |
| Buchwerte der verkauften Anlagen | 43.5 | |
| Abnahme Debitoren und transitorische Aktiven | 110.9 | 154.4 |
| Aussenfinanzierung: | | |
| Einlösung von Optionen | 18.2 | |
| Erhöhung des Aktienkapitals inkl. Agio | 125.4 | |
| Ausgabe von Genussscheinen | 31.3 | 174.9 |
| Fremdfinanzierung: | | |
| Kreditaufnahme für Flugzeugbeschaffung | | 44.1 |
| Gesamtzugang an Mitteln | | 739.8 |

Verwendung der Mittel

| | | |
|--|-------|--------------|
| Vermehrung Anlagevermögen: | | |
| Immobilien | 28.9 | |
| Flugzeugpark | 334.2 | |
| Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge | 47.9 | |
| Beteiligungen | 4.3 | |
| Vorauszahlungen | 23.1 | 438.4 |
| Vermehrung Umlaufvermögen: | | |
| Verfügbare Mittel | 142.5 | |
| Übriges Umlaufvermögen | 2.8 | 145.3 |
| Verminderung Fremdkapital: | | |
| Rückzahlung von Flugzeugkrediten | 34.8 | |
| Kreditoren und transitorische Passiven | 60.4 | 95.2 |
| Gewinnausschüttung für 1985 | | 60.9 |
| Total Verwendung der Mittel | | 739.8 |

Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1986 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

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

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

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

Zürich, 19. März 1987

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Prof. Dr. C. Helbling H. Rau



Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

| | | 1986 | 1985 | 1984 | 1983 | 1982 | 1981 | 1980 | 1979 | 1978 | 1977 |
|---|-----------------------|----------------------------|---------|---------|---------|----------|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Verkehrsleistungen | | | | | | | | | | | |
| Flugstunden | | 150 576 | 141 507 | 139 228 | 143 091 | 145 557 | 143 149 | 144 637 | 139 362 | 139 341 | 134 760 |
| Angeborene tkm | in Mio | 3 240.5 | 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 |
| Ausgelastete tkm | in Mio | 2 010.0 | 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 |
| Ausgelastete Passagier-tkm | in Mio | 1 286.8 | 1 261.3 | 1 194.3 | 1 199.1 | 1 157.4* | 1 042.8 | 974.7 | 928.8 | 920.6 | 844.6 |
| Ausgelastete Fracht-tkm | in Mio | 674.2 | 636.9 | 634.1 | 540.4 | 461.7 | 453.7 | 421.9 | 408.1 | 403.4 | 352.3 |
| Ausgelastete Post-tkm | in Mio | 49.0 | 49.3 | 46.8 | 42.2 | 38.3 | 36.6 | 31.6 | 27.3 | 27.2 | 27.1 |
| Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs | in % | 62.2 | 64.7 | 63.9 | 63.8 | 62.7* | 60.0 | 56.9 | 59.0 | 58.1 | 56.0 |
| Nutzschwelle ¹ | in % | 63.6 | 64.0 | 63.6 | 63.8 | 64.1* | 60.6 | 58.3 | 58.5 | 57.3 | 52.2 |
| Flugbetriebskosten je angebotene tkm | in Fr. | -.97 | 1.12 | 1.06 | 1.03 | 1.07* | 1.05 | -.93 | -.83 | -.75 | -.82 |
| Sitzplatzbelegung | in % | 62.2 | 64.6 | 62.7 | 63.7 | 63.3 | 65.4 | 62.1 | 63.5 | 62.5 | 60.7 |
| Personalbestand Ende Jahr ohne Lehrlinge | | | | | | | | | | | |
| | Teilzeitbeschäftigte: | 17 657 | 17 262 | 16 652 | 16 147 | 15 997 | 15 494 | 15 356 | 15 009 | 14 777 | 14 129 |
| | | stundenweise erfasst | | | | | bis 1981 als Halbe mitgezählt | | | | |
| Erträge und Kosten in Mio Fr. | | | | | | | | | | | |
| Verkehrserträge | | 3 185.3 | 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 |
| Diverse Erträge | | 845.6 | 839.5 | 764.9 | 718.0 | 661.9 | 629.7 | 532.5 | 500.4 | 463.4 | 452.7 |
| Gesamterträge | | 4 030.9 | 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 |
| Gesamtkosten (ohne Abschreibungen) | | 3 690.4 | 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 |
| Bruttoergebnis | | 340.5 | 382.5 | 358.7 | 331.3 | 257.5 | 262.3 | 202.3 | 229.4 | 244.4 | 307.9 |
| Abschreibungen | ordentliche | 276 | 269 | 268 | 250 | 219 | 183 | 158 | 151 | 165 | 181 |
| | ausserordentliche | — | 45 | 30 | 25 | — | 25 | — | 28 | 30 | 75 |
| Reinergebnis | | 64.5 | 68.5 | 60.7 | 56.3 | 38.5 | 54.3 | 44.3 | 50.4 | 49.4 | 51.9 |
| Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung) | | | | | | | | | | | |
| Bilanzsumme | in Mio Fr. | 4 461.3 | 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 |
| Aktiven | | | | | | | | | | | |
| Anlagevermögen | | 2 208.3 | 2 110.2 | 2 072.5 | 2 116.4 | 1 646.8 | 1 367.3 | 1 067.5 | 837.8 | 877.8 | 946.3 |
| Umlaufvermögen | | 2 253.0 | 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 |
| Passiven | | | | | | | | | | | |
| Aktienkapital | | 615.4 | 568.3 | 568.3 | 506.7 | 506.7 | 506.7 | 448.5 | 448.5 | 448.5 | 448.5 |
| Reserven | | 492.0² | 358.0 | 315.0 | 270.0 | 257.0 | 238.0 | 218.0 | 213.0 | 194.0 | 179.0 |
| Fremdkapital | | 3 090.9² | 3 144.5 | 2 943.5 | 2 803.3 | 2 603.9 | 2 159.0 | 1 901.9 | 1 717.7 | 1 588.0 | 1 666.1 |
| Rückstellungen | | 258.0 | 271.2 | 274.6 | 229.4 | 211.6 | 182.0 | 171.5 | 159.8 | 145.3 | 133.8 |
| Gewinnvortrag | | 5.0² | 5.7 | 5.1 | 4.6 | 3.6 | 4.1 | 3.9 | 5.9 | 5.6 | 5.3 |
| Kennziffern je Aktie | | | | | | | | | | | |
| Reingewinn je Aktie ³ | in Fr. | 37.72 | 44.21 | 41.07 | 41.45 | 28.43 | 41.22 | 38.24 | 43.56 | 43.38 | 46.05 |
| Dividende je Aktie | in Fr. | 33.—² | 38.— | 35.— | 35.— | 25.— | 35.— | 35.— | 35.— | 35.— | 35.— |
| Dividende je Genussschein | in Fr. | 6.60² | | | | | | | | | |
| Selbstfinanzierung je Aktie ^{3/4} (vor Gewinnverteilung) | in Fr. | 214.— | 261.— | 291.— | 280.— | 218.— | 218.— | 188.— | 217.— | 236.— | 307.— |
| Eigenkapital je Aktie ³ | in Fr. | 634.— | 585.— | 566.— | 552.— | 542.— | 539.— | 542.— | 539.— | 525.— | 513.— |

¹ Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist

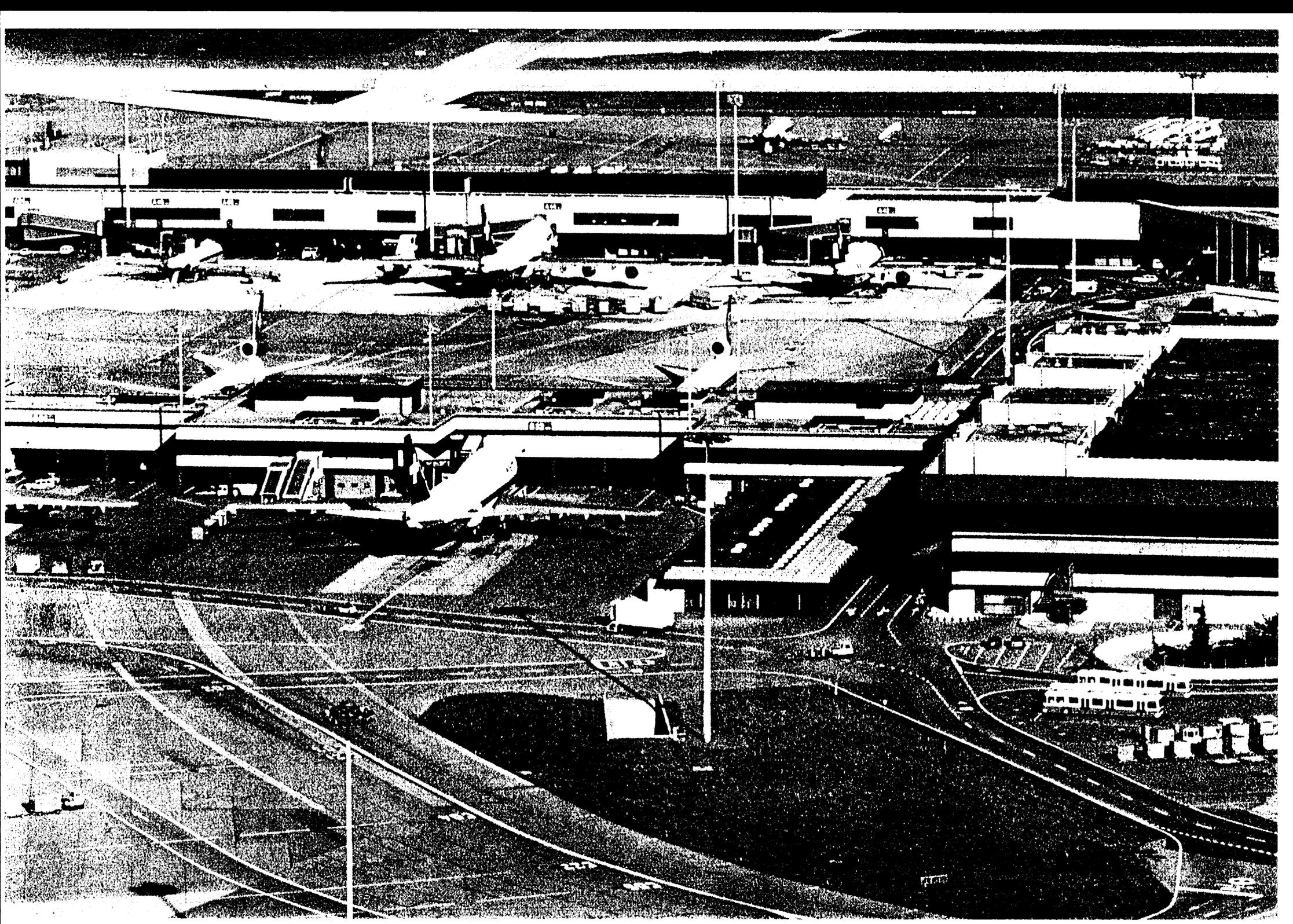
² Vorbehältlich Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates

³ Nach Berücksichtigung des jeweiligen Anteils der Genussscheine im Verhältnis von 5 Genussscheinen = 1 Aktie

⁴ Ohne Agio-Einzahlungen

* Ab 1982 geänderte statistische Zuladungen







Die Swissair im Wettbewerb

Das Berichtsjahr stand im Zeichen fortschreitender Liberalisierung. So haben sich die Schweiz und die USA nach vierjährigen Verhandlungen auf ein neues Tarifgenehmigungsverfahren geeinigt, das den Fluggesellschaften weitgehende Freiheiten bei der Flugpreisgestaltung einräumt. Dieses Abkommen ermöglicht es unserer Gesellschaft, ab 1987 Atlanta im amerikanischen Süden zu bedienen.

Auch die westeuropäischen Staaten streben eine schrittweise Liberalisierung von Sitzangebot und Tarifen an. Die Bemühungen um freiere Marktwirtschaft im Luftverkehr beschränken sich im wesentlichen auf die Industrienationen. In den meisten übrigen Ländern herrscht noch eine betont protektionistische Haltung vor.

Dank kleiner Inflationsrate in der Schweiz sind die Tarife in Schweizerfranken generell stabil geblieben und brauchen auch auf Beginn des Sommerflugplans 1987 hin nicht erhöht zu werden. Unbefriedigend sind die Tarife in zahlreichen ausländischen Währungen. Die ungünstige Entwicklung der Wechselkurse führte zu rückläufigen Einnahmen in Schweizerfranken.

Zunehmende Bedeutung erhält der Einzug elektronischer Medien im Verkaufsbereich. Diese ermöglichen Buchungen von Flugpassagen und anderen mit der Reisetätigkeit verknüpften Dienstleistungen. Sie werden von den Fluggesellschaften entwickelt und den Reisebüros zur Verfügung gestellt. Im System der Swissair können seit Jahren Buchungen auf sämtlichen Gesellschaften getätigt werden, und zudem können fremde Gesellschaften eigene Informationen in unser System eingeben.

Entsprechend sind wir bestrebt, unsere Produkte auch über alle fremden Medien anzubieten. Wir versuchen, entsprechende Verträge mit anderen Fluggesellschaften abzuschliessen und uns an den sich entwickelnden Agentursystemen weltweit zu beteiligen. Eine Weiterentwicklung unseres bestehenden Systems ist das Projekt «Traviswiss», das zahlreiche zusätzliche Verbesserungen für die Reiseagenturen bringen soll. Ende 1987 wird eine erste Stufe in Betrieb genommen werden.

Vermehrt widmen wir uns dem Sektor Sport, insbesondere der Nach-

wuchsförderung und dem Breiten-sport. Mit den Veranstaltern wichtiger Sportanlässe schliessen wir Sponsorverträge ab. Wir hoffen, damit den Transport von Sportteams und Zuschauern auf unseren Flügen zu fördern. Erstmals sind auch im In- und Ausland Sportanlässe für die Mitglieder des Swissair Travel Club durchgeführt worden, die grossen Zuspruch fanden.

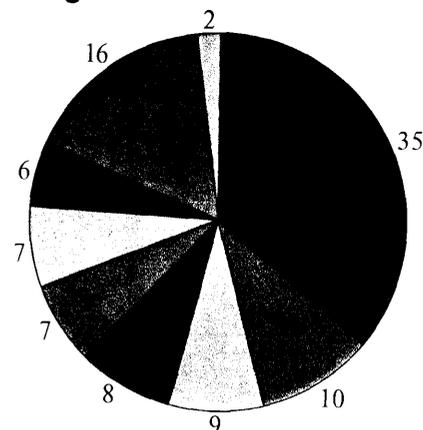
Im Luftfrachtbereich wurde die marktorientierte Tarifpolitik fortgesetzt. Einer harten Konkurrenz sieht sich der innereuropäische Luftfrachtverkehr durch Expressdienstunternehmen ausgesetzt, die «von Haus zu Haus»-Transporte anbieten. Vorteilhaft entwickeln sich unsere auf Europa zugeschnittenen Zu- und Abbringerdienste im Langstreckenverkehr: Der mit Paletten und Containern ausgerüstete Airbus erweist sich auch als ideales Frachttransportgerät.

Auf dem Flughafen Zürich haben die PTT ihr eigenes Postverteilzentrum «Birchen» in Betrieb genommen. Die prekären Platzverhältnisse im Frachtareal werden durch diesen Umzug etwas entlastet. Dennoch ist angesichts des rapid steigenden Frachtvolumens die Realisierung der geplanten neuen Frachtanlagen zur Erhaltung der internationalen Konkurrenzfähigkeit des Flughafens vordringlich.

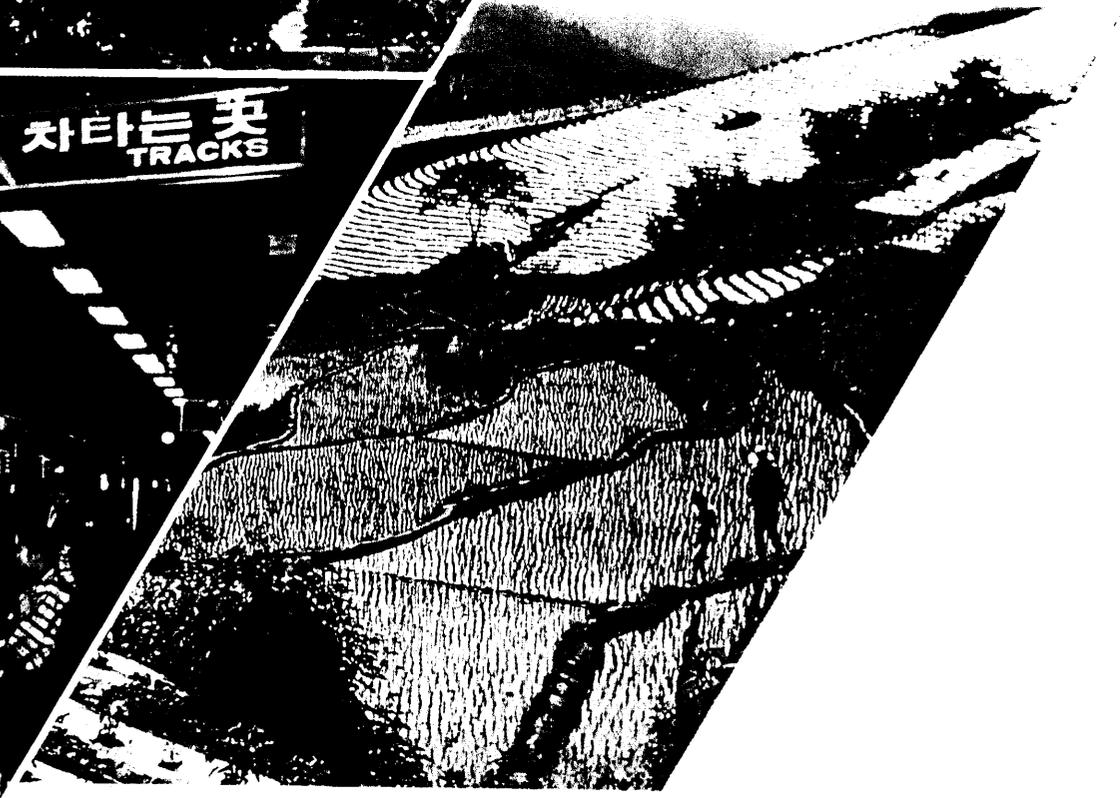
Mit der im Regionalverkehr tätigen Crossair, die auch einige Strecken auf Rechnung der Swissair betreibt, konnte ein neuer, unbefristeter Zusammenarbeitvertrag geschlossen werden. Die regionalen Flugverbindungen erfreuen sich zunehmender Beliebtheit, vor allem auch als Anschlussmöglichkeit zum Langstrek-

kenverkehr. Zudem konnte die Bedienung von Basel entsprechend verbessert werden.

Die Verwendung des Ertragsfrankens 1986



- 35% Personalkosten
- 10% Treibstoff
- 9% Bodenorganisationskosten
- 8% Provisionen
- 7% Abschreibungen
- 7% Technische Materialkosten
- 6% Passagierkosten
- 16% Übrige Kosten
- 2% Reingewinn



Der Verkehr

Erstmals seit ihrem Bestehen bedient die Swissair weltweit über 100 Städte. Neu in das Streckennetz aufgenommen worden sind 1986 mit der Eröffnung der Polroute Anchorage in Alaska, ferner Seoul, Bahrain, Birmingham, Brazzaville, Malta, nach vorübergehender Einstellung der Linie auch wieder Ankara und schliesslich Tirana, das mit Flugzeugen der Crossair in unserem Auftrag bedient wird. Wir haben im Berichtsjahr 7,3% mehr Tonnenkilometer angeboten als 1985. Die neubeflogenen Strecken sind am deutlichen Mehrangebot wesentlich beteiligt. Ferner konnten wir die Frequenzen nach einigen Destinationen, vor allem in Europa und nach dem Fernen Osten, erhöhen. In Nordamerika wurden Boston und Chicago im Sommer mit je einem täglichen Direktkurs bedient. Auch die Ablösung älterer Flugzeuge durch neue, grössere Einheiten hat zur Angebotssteigerung beigetragen.

Der Verkehr in Tonnenkilometern nahm 1986 um 3,2% zu und konnte der Angebotssteigerung erst teilweise folgen. Die Auslastung ist damit gesamthaft um 2,5 Prozentpunkte auf 62,2% gesunken. Die Nachfrage entwickelte sich recht unterschiedlich. So nahm der Frachtverkehr deutlicher zu als der Passagierverkehr. In diesem Sektor war das Aufkommen sehr ungleich. Während wir etwa nach Grossbritannien 12% mehr Fluggäste als 1985 transportieren konnten, sind die Passagierzahlen von und nach einzelnen Destinationen im Mittleren Osten bis über 20% gesunken.

Gezielt haben wir 1986 das Angebot für unsere Genfer Passagiere mittels Direktverbindungen auf Langstrecken und zusätzlichen Frequen-

zen sowie neuen Verbindungen gesamthaft verbessern können. Die Nachfrage vermochte der Angebotssteigerung auch hier vorerst nur teilweise zu folgen.

In *Europa*, wo wir 17,7% unseres Angebots (in Tonnenkilometern) erbringen, ist dieses 1986 um 9,4% angehoben worden; die Nachfrage folgte mit 6,1%. Bewährt hat sich hier das im Winter 1985/86 eingeführte Flugplankonzept mit ganzjährig gleichbleibenden Abflugzeiten. Es wird auch in Zukunft weitergeführt. Generell wird jedoch die Flugplangestaltung durch den Umstand erschwert, dass sich zahlreiche Flughäfen ihrer Kapazitätsgrenze nähern. Nach den guten Erfahrungen mit dem Taktflugplan auf der Strecke Genf-Paris ist ein solcher nun auch auf der Strecke Zürich-Frankfurt eingeführt worden, indem Kursflugzeuge von Swissair und Lufthansa Zürich je dreimal täglich zur vollen Stunde verlassen. Wegen Belagserneuerung war der Flughafen von Stuttgart im April vorübergehend gesperrt; ein von uns organisierter Helikopterdienst sicherte in dieser Zeit die Verbindung nach Zürich.

Sehr uneinheitlich entwickelte sich der Verkehr im *Mittleren Osten*. Während er mit den Ölförderländern um 18% nachliess, zog er nach anderen Destinationen um 4% an. Bei insgesamt fast unverändertem Angebot ging die Nachfrage um 2,2% zurück. Der Golfkrieg hemmt den Verkehr in dieser Region ebenfalls deutlich.

Rückläufig verlief der Verkehr mit *Afrika*. Angebot und Nachfrage haben um 4,5% bzw. 4,9% abgenommen. Merkliche Ertragseinbussen mussten wir in Nigeria infolge lokaler

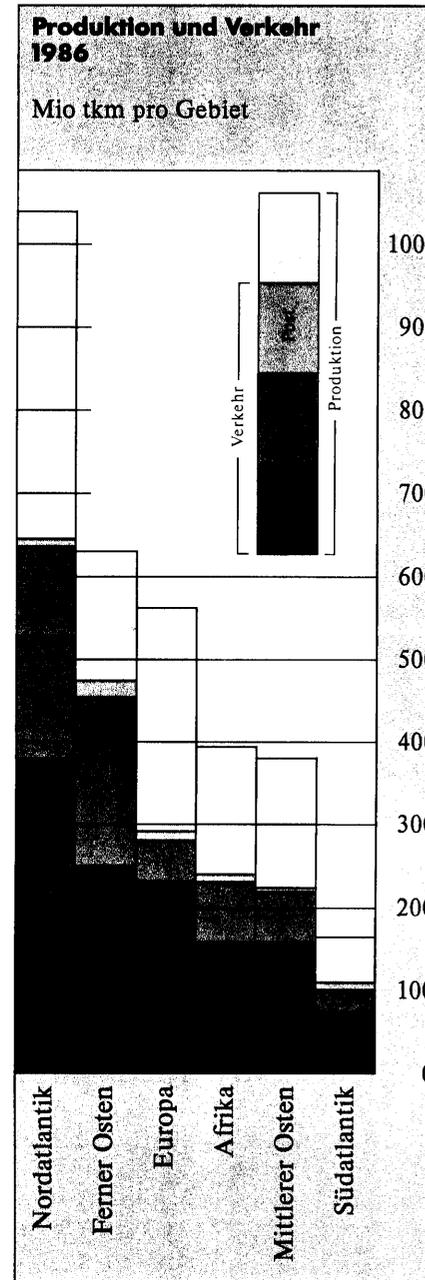
währungspolitischer Massnahmen hinnehmen.

Wesentlich stärker als das Angebot (+ 12,9%) nahm die Nachfrage (+ 21,9%) im Verkehrsgebiet *Lateinamerika*, insbesondere aus Argentinien, zu. Weiterhin erfreulich entwickelt sich die 1985 eröffnete Linie nach Caracas.

Wenig mehr Verkehr als im Vorjahr wiesen 1986 unsere Flüge nach *Nordamerika* auf (+ 1,3%), während das Angebot um 8,1% zunahm. Hier waren die Auswirkungen der Wechselkursentwicklung und die Terroranschläge von Wien und Rom am deutlichsten zu spüren. Letztere veranlassten zahlreiche Amerikaner, ihre bereits gebuchten Flüge nach Europa abzusagen. In der zweiten Jahreshälfte hat das Verkehrsaufkommen jedoch wieder deutlich angezogen.

Stark angestiegen ist mit zwei zusätzlichen Flügen unser Angebot von und nach dem *Fernen Osten* (+ 15,9%). Diesem sprunghaften Zuwachs stand erfreulicherweise bereits innert kurzer Frist ein Mehrverkehr von 7,8% gegenüber.

Im Berichtsjahr haben wir angesichts der hauptsächlich währungsbedingten Ertragseinbussen die Wirtschaftlichkeit jeder einzelnen Strecke erneut kritisch überprüft. Zur Verbesserung unserer Ergebnisse im Flugbetrieb werden wir einige Strecken einstellen, andere, mehr erfolgversprechende hingegen neu eröffnen.





Der Betrieb

1986 sind in Ablösung älterer Flugzeuge 4 A310 Intercontinental und 3 DC-9-81 in Betrieb genommen worden. Das Durchschnittsalter unserer Flotte beträgt am Ende der Winterflugplanperiode 1986/87 7,2 Jahre und wird mit der Ablieferung der 8 bestellten Fokker 100 und dem gleichzeitigen Ausscheiden der DC-9-32 und DC-9-51 weiter sinken. Damit verfügt die Swissair über eine der jüngsten und modernsten Flotten.

Einer aussergewöhnlich hohen Belastung sind zurzeit unsere Flugzeugunterhaltsbetriebe ausgesetzt. Neben den normalen Wartungsarbeiten fallen in grosser Zahl geplante Zellenüberholungen an, die periodisch auszuführen sind.

Im vergangenen Jahr sind an 215 Triebwerken Überholungen oder Reparaturen vorgenommen worden.

Ausserplanmässig wurden bei sämtlichen A310- und Boeing-747-Triebwerken aufwendige Modifikationen durchgeführt.

Im übrigen verlief der Flugbetrieb im Berichtsjahr weitgehend normal. Von schweren Vorfällen oder gar einem Unfall blieb die Swissair verschont. Dazu wesentlich beigetragen haben Zuverlässigkeit und Können unserer Besatzungen, unseres technischen Personals und unserer Mitarbeiter im Abfertigungsbereich.

Besondere Aufmerksamkeit erheischte unsere Operation nach dem Irak und nach Iran. Die kriegerische Auseinandersetzung zwischen diesen Ländern führte auch 1986 zu einer Bedienung von Teheran über den am östlichen Golfende liegenden Platz Bandar Abbas, wobei Iranair aufgrund eines Abkommens mit uns die Verbindung mit Teheran sicherstellte.

Die 1985 eingeleiteten Massnahmen zur Sicherstellung der Pünktlichkeit unserer Flüge haben sich inzwischen positiv ausgewirkt. Auf gewissen Kursen wird bei Verspätungen mit leicht erhöhter Geschwindigkeit geflogen. In Zürich und Genf sind die für eine optimale Koordination der Aktivitäten am Flugzeugverantwortlichen Überwachungsstellen personell ausgebaut worden. So braucht die Swissair im Bereich der Pünktlichkeit keinen internationalen Vergleich zu scheuen. Zu unvermeidbaren Verspätungen führen nach wie vor Schlechtwetterlagen. Vor allem schwere Schneefälle, wie sie etwa extrem in Zürich am 23./24. Februar 1986 aufgetreten sind, behindern den Luftverkehr nachhaltig. Hingegen verhilft uns der infolge Flottenerneuerung immer grössere Anteil allwettertauglicher Flugzeuge (nur die

bald ausscheidenden DC-9-32 und DC-9-51 sind es nicht) zu einem pünktlichen Betrieb. Unsere modern ausgerüsteten Flugzeuge erlauben es dem Piloten, in Nebellagen bei nur 125-150 m horizontaler Pistensicht zu landen. Im abgelaufenen Jahr konnten wir die 1000. Landung unter solchen Sichtbedingungen durchführen und damit über 100 000 Passagieren Verspätungen und Umtriebe ersparen.

Unsere umfassenden technischen und operationellen Bemühungen zur Reduktion des Fluglärms haben zu einer merklichen Verringerung der Umweltbelastung in der Umgebung der Flughäfen geführt. Trotz dieses mit bedeutendem Aufwand erzielten Ergebnisses sehen wir uns nach wie vor substantiellen Einschränkungen unserer Nachtoperationen gegenüber. Diese Limitierungen beeinträchtigen unsere Wirtschaftlichkeit vor allem auf dem Heimatflughafen Zürich.

Die Vorbereitungen für die Einführung der Fokker 100 verlaufen trotz verspäteter Ablieferung weitgehend reibungslos. Die Verspätung wird durch Weitereinsatz der DC-9-32/-51 aufgefangen, die bereits verkauft wurden, aber erst mit der Übernahme der Fokker 100 abgeliefert werden.

Auf den Schweizer Flughäfen wird die Infrastruktur laufend verbessert und dem stets wachsenden Bedarf angepasst. Das neue Fingerdock in Zürich hat im ersten Betriebsjahr bei unseren Passagieren im allgemeinen Anklang gefunden. Zudem wurde das Sitzplatzangebot merklich vergrössert. Weitere Verbesserungen erfährt ferner das Passagierinformationssystem in den Flughafengebäuden. In Genf steht der Flughafenbahnhof vor der Eröffnung, wodurch

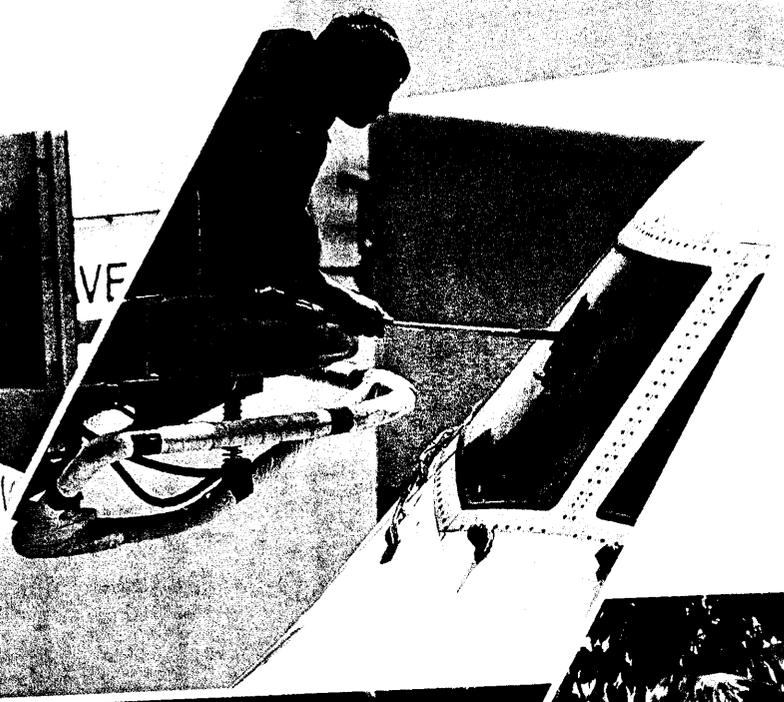
auch dieser Flughafen stark an Attraktivität für unsere Passagiere gewinnen wird.

Von grosser Bedeutung für die Swissair sind weitere betriebliche Bauten oder Vorhaben. Fertig erstellt und 1987 bezugsbereit ist in Zürich-Kloten ein Neubau für Flugzeugwerkstätten und Laboratorien für Materialtechnologie im Werftareal. Mit der Erweiterung des Borddienstgebäudes konnte für die Zubereitung von Mahlzeiten mehr Platz geschaffen werden. Dieser Betriebszweig erfreut sich vor allem wegen der Belieferung fremder Gesellschaften eines überproportionalen Wachstums. Sorgen bereiten uns die immer prekärer werdenden Platzverhältnisse der Frachtanlagen, deren Erweiterung dringend ist. Die entsprechenden Anträge der Zürcher Kantonsregierung an das Parlament sind erfolgt. Wir erwarten einen Entscheid gegen Mitte 1987, so dass die Realisierung noch in diesem Jahrzehnt abgeschlossen werden kann. In der Zwischenzeit versuchen wir die bestehenden Anlagen und die Arbeitsabläufe weiter zu verbessern.

In Genf verläuft die Planung für die neuen Frachtanlagen und für die Gepäcksortieranlage programmgemäss. In Basel hat die Zunahme des Verkehrs die Flughafenbehörden veranlasst, die Studien für die notwendigen Ausbauten voranzutreiben.

Die Swissair-Flotte (Stand Ende Dezember 1986)

| Flugzeugtyp | Anzahl Flugzeuge | Bestellte Flugzeuge (Ablieferungsjahr) |
|-------------|------------------|--|
| Boeing 747 | 4 | 1 (Ende 87) |
| DC-10-30 | 7 | - |
| DC-10-30 ER | 4 | - |
| A310-221 | 5 | - |
| A310-322 | 4 | - |
| DC-9-81 | 17 | 4 (87, 88) |
| DC-9-51 | 6 | - |
| DC-9-32 | 5 | - |
| Fokker 100 | - | 8 (87, 88) |
| Total | 52 | |



TO POWER
NDC 0-44

Unsere Mitarbeiter

Zuerst danken wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren grossen Einsatz. Sie haben angesichts der recht angespannten wirtschaftlichen Lage der Swissair im Berichtsjahr vielerorts besondere Anstrengungen erbracht. Es ist erfreulich, dass die Swissair auch in schwierigeren Zeiten erneut auf die Einsatzbereitschaft ihrer Mitarbeiter hat zählen können.

Der Personalbestand der Swissair im In- und Ausland belief sich Ende 1986 auf 17 657, das sind 395 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mehr als im Vorjahr.

Die Swissair bemüht sich um eine gute Zusammenarbeit und Kontaktpflege mit den Personalverbänden. So werden die Verbände laufend über die aktuelle Geschäftslage informiert. In den Salärverhandlungen im Herbst konnte nebst den vertraglichen Realloohnerhöhungen auch der volle Teuerungsausgleich zugestanden werden.

Ein wichtiges personalpolitisches Anliegen der Swissair ist die Gleichstellung von Mann und Frau. Dieses Postulat ist arbeitsvertraglich längst realisiert. Unsere Bemühungen, Frauen zu ermutigen, Kaderpositionen einzunehmen, sind zumindest teilweise erfolgreich. Im Flugdienst sind heute bereits knapp ein Drittel unserer Maîtres de Cabine Frauen. Nun hat erstmals auch eine Anwärterin auf einen Platz im Cockpit ihre Ausbildung in der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) erfolgreich beendet.

Die Swissair darf mit Stolz darauf hinweisen, dass ihr Personal im In- und Ausland gut motiviert ist. Die krankheitsbedingte Absenzerate

liegt unter den bei anderen Schweizer Grossunternehmen ermittelten Werten. Allerdings ist das durchschnittliche Alter unserer Mitarbeiter mit 38 Jahren eher tief. Der Angestellte darf seine Krankheitsabsenz die ersten sieben Tage durch eine Eigendiagnose belegen, erst ab dem achten Krankheitstag wird die Konsultation eines Arztes verlangt. Diese bereits vor vielen Jahren eingeführte

liberale Regelung leistet durch Nichtinanspruchnahme des Arztes in Bagatellfällen einen Beitrag zur Reduktion der Medizinalkosten.

Positiv auf die Absenzerate wirkt sich übrigens auch unser vor drei Jahren eingeführtes Programm zugunsten Alkoholkranker aus. Der rechtzeitig Erfasste und mit professioneller Hilfe Geheilte bleibt dem Unternehmen mit seinem ganzen Wissen als vollwertige Kraft erhalten. Die Durchführung des Programms setzt die volle Unterstützung durch das Management, eine enge Zusammenarbeit interner und externer Spezialisten sowie die kontinuierliche Schulung der Linienchefs voraus.

Die auf Anfang 1986 für das männliche Bodenpersonal eingeführte Möglichkeit einer vorzeitigen «Pensionierung mit 63» hat guten Anklang gefunden und wird bereits mehrheitlich in Anspruch genommen.

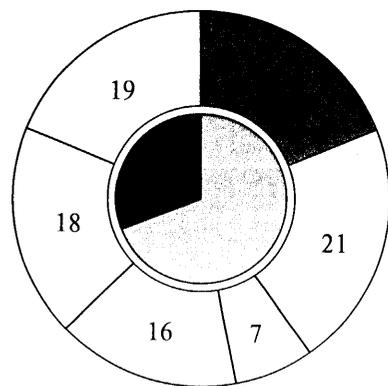
Die Einführung des Bundesgesetzes über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge hatte keine finanziellen Mehraufwendungen zur Folge. Hingegen sind die Arbeitgeber und Arbeitnehmer in den Stiftungsräten nunmehr paritätisch vertreten. Das Vermögen unserer Pensionskassen betrug Ende 1986 2,8 Milliarden Franken. Im Vordergrund stehen die Bemühungen um eine möglichst optimale Anlage der verfügbaren Mittel zur langfristigen Rentensicherung.

Ein wichtiges Anliegen der Swissair ist die sinnvolle Freizeitgestaltung des Personals. Zu deren Förderung unterstützt unsere Gesellschaft die «Freizeitorganisation des Personals».

Rund 6000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind Mitglied eines der insgesamt 53 Clubs in Zürich, Genf oder Basel. Die Freizeit- und Sportanlage in Bassersdorf bietet für viele Sportarten Platz und wird rege benützt. Im Jahre 1986 wurde die Anlage durch den Bau einer Squash-Halle erweitert. Für das Personal in Genf hat sich die Swissair Land in der Nähe des Flugplatzes bei Sergy im benachbarten Frankreich sichern können und wird demnächst mit dem Aufbau einer Mehrzwecksportanlage beginnen.

In der Direktion ergaben sich 1986 keine Änderungen. Hingegen hat der Verwaltungsrat bereits Herrn Otto Loeffle, heute Direktor des Departements Informationsverarbeitung, als Nachfolger für den Ende Juli 1988 altershalber ausscheidenden Direktionspräsidenten gewählt. Der Verwaltungsrat entschied auch über weitere Mutationen in der Direktion infolge von Pensionierungen in den Jahren 1987 und 1988. Es entspricht unserer Tradition, derartige Mutationen frühzeitig zu planen und bekanntzugeben, um eine optimale Einführung in die neuen Arbeitsgebiete und einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten.

Personalbestand der Swissair Ende 1986



| | | | |
|-----------------------|------|--------|----------|
| ■ Fliegendes Personal | 7% | 1 156 | Cockpit |
| | 12% | 2 183 | Kabine |
| | 19% | 3 339 | total |
| □ Bodenpersonal | 21% | 3 657 | Ausland |
| | 7% | 1 207 | Catering |
| | 16% | 2 810 | Station |
| | 18% | 3 204 | Technik |
| | 19% | 3 440 | übrige |
| | 81% | 14 318 | total |
| ■ Frauen | 30% | 5 375 | |
| □ Männer | 70% | 12 282 | |
| | 100% | 17 657 | total |
| Lernpersonal | | 387 | |

Unsere Tochtergesellschaften

Balair

Im Geschäftsjahr 1986 hat die Balair ein ausserordentlich gutes finanzielles Ergebnis erwirtschaftet. Obschon sich der Umsatz etwas verringerte, konnte dank dem bedeutend stärker reduzierten Aufwand ein besseres Resultat als im Vorjahr erzielt werden. Wesentlich für die Kostensenkung waren neben der moderneren Flotte die Preisreduktion beim Treibstoff und die Wechselkursentwicklung. Diese verlief für die Balair insofern günstig, als ihre Erträge in erster Linie in Schweizerfranken anfallen.

Im Frühjahr hat die Balair ein Partizipationsscheinkapital im Umfang von 24 Millionen Franken geschaffen.

Der Ende März in Dienst gestellte fabrikneue Airbus A310 Intercontinental hat sich als wirtschaftliches Flugzeug erwiesen und sowohl bei den Reiseveranstaltern als auch bei den Ferienfluggästen sehr gute Aufnahme gefunden. Überdies wurde die von der Swissair schon seit einigen Jahren gemietete DC-9-82 von der Balair erworben.

Der Ausbau des Technischen Dienstes in Basel-Mulhouse konnte abgeschlossen werden. Die Balair ist nun in der Lage, auch Wartung und Unterhalt an DC-8-Flugzeugen durchzuführen.

CTA

Die CTA kann trotz leicht rückläufiger Passagierzahlen wiederum ein sehr gutes Ergebnis ausweisen, das jenes des Vorjahres noch übertrifft. Der Cash Flow ist um mehr als 50% gestiegen.

Um sich im rasch verändernden Chartermarkt weiterhin erfolgreich behaupten zu können, beschloss der Verwaltungsrat der CTA Ende November 1986, die heutige Flotte der 4 Caravelles SE-210-10R früher als ursprünglich vorgesehen abzulösen. In diesem Zusammenhang hat die CTA 1986 ihr Aktienkapital in zwei Tranchen erhöht. Im Frühling wurde das Kapital von 10.5 auf 15.75 Millionen Franken und im Sommer durch erstmalige Ausgabe von Inhaberaktien weiter auf 23.6 Millionen aufgestockt. Diese Ausgabe ist bei einem breiten Publikum auf grosses Interesse gestossen.

Der Verwaltungsrat der CTA hat sich für den Kauf von 4 MD-87 entschieden. Damit wird die CTA über moderne, umweltfreundliche und treibstoffeffiziente Flugzeuge mit grosser Reichweite verfügen.

Swissair Beteiligungen AG

Die Swissair Beteiligungen AG weist 1986 ein überaus gutes Resultat aus, das in dieser Höhe vor allem dank des Erlöses aus der Partizipationsschein-Emission der Reisebüro Kuoni AG zustande kam. Aber auch ohne diesen ausserordentlichen Ertrag ist ein Ergebnis erwirtschaftet worden, das die Erwartungen übertrifft und sich im Rahmen des Vorjahres bewegt hat. Wiederum wurden zur finanziellen Stärkung der Unternehmung bedeutende Mittel den Abschreibungen und Rückstellungen zugeführt; das Reinergebnis erlaubt erneut die Ausschüttung einer Dividende.

Im Berichtsjahr wurde die vielfältige Palette der Beteiligungen im Hinblick auf eine mögliche Straffung und

Beschränkung auf wenige Diversifikationszweige einer Prüfung unterzogen. Als Folge dieser Untersuchung sind einige Beteiligungen, u. a. die Meier + Wirz AG und die Swissair Treuhand AG, veräussert worden.

Im Laufe des Jahres ergab sich die Möglichkeit, zusammen mit Nestlé die Mehrheit an der Sodereal Holding SA, einer Unternehmung mit finanzieller Beteiligung an verschiedenen Hotels im In- und Ausland, zu erwerben. Damit stiessen 6 Betriebe neu zur Swissôtel-Gruppe, darunter so renommierte Häuser wie das Lausanne Palace und das Montreux Palace. Unterzeichnet wurden ferner Verträge über Beteiligungen an Hotels in Chicago mit rund 650 Zimmern und Seoul mit rund 400 Zimmern und einem Aparthotel-Teil; die Führung der Betriebe wird der Swissôtel obliegen.

Die Erfolgsrechnung und die Bilanz der Swissair Beteiligungen AG sind auf Seite 30 dargestellt. Während sich die Dividendenträge etwa auf der Höhe des Vorjahres bewegen, ist bei den Zinserträgen eine rückläufige Tendenz zu verzeichnen, da die Investitionen teilweise aus Eigenmitteln finanziert wurden. Einen ungewöhnlich hohen Anstieg verzeichnen die übrigen Erträge zufolge des bereits erwähnten Verkaufs unseres Teils aus der Partizipationsschein-Ausgabe der Reisebüro Kuoni AG.

Die einzelnen Tochtergesellschaften der Swissair Beteiligungen AG entwickelten sich im Berichtsjahr unterschiedlich. Die Hotels wiesen als Folge des rückläufigen Tourismus einen Rückgang an Logiernächten auf; die geringere Anzahl Fluggäste wirkte sich aber auch ungünstig auf die Auslastung einzelner Cateringbe-

triebe aus. Eine Verbesserung der Situation zeichnete sich im letzten Quartal ab. Die zum Teil schlechteren Ergebnisse der Tochtergesellschaften im Jahr 1986 werden sich bei der Swissair Beteiligungen AG jedoch erst im folgenden Jahr auswirken.

Die *Swissair Nestlé Swissôtel AG*, die an anderer Stelle ausführlich vorgestellt wird, kann auch 1986 trotz der erwähnten Probleme in der Hotellerie auf eine erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken. Zwar wurden in der Schweiz die Vorjahreswerte nicht erreicht; die Betriebe im Ausland entwickelten sich jedoch positiv. Eine erfreuliche, wenn auch noch nicht genügende Verbesserung ist beim Hotel Lafayette in Boston festzustellen; das Hotel Drake in New York konnte sein Resultat gegenüber dem Vorjahr nochmals deutlich steigern.

Die neu erworbene *Sodereal Holding SA* schüttete eine angemessene Dividende aus.

Die Hotelkette *Penta*, an deren Holding wir eine Minderheitsbeteiligung besitzen, eröffnete ein neues Hotel in Heidelberg und unterzog dasjenige in New York einer umfassenden Renovation.

Auch im Berichtsjahr kann die *ICS International Catering Services* ein gutes Ergebnis ausweisen. Die von ihr geführten Betriebe entwickelten sich vorwiegend erfreulich und erreichten einen Gesamtumsatz von über 150 Millionen Franken. Anfangs 1986 hatte die ICS die Führung der Flugküchen Madrid, Malaga und Las Palmas im Auftrag der Iber-Swiss, einer Tochtergesellschaft von Iberia und Swissair Beteiligungen AG, übernommen. Dies liess die Zahl

ihrer Betriebsführungsmandate auf 18 ansteigen. Erfolgreich und mit viel Anerkennung geführt wurde das Schweizer Restaurant an der Weltausstellung in Vancouver, Kanada.

Die im Vorjahr zur *Jacky Maeder AG für internationale Transporte* fusionierten Betriebe entwickelten sich sehr zufriedenstellend.

Das Ergebnis der *Reisebüro Kuoni AG* fiel wiederum ausgezeichnet aus.

Die *Swissair Photo und Vermessungen AG* hat gesamthaft gesehen ein angespanntes Jahr hinter sich. Während die Computer Shops, eine Abteilung der Unternehmung, in Zürich und Schaffhausen recht gut arbeiteten, konnten diejenigen in Bern und Luzern die Erwartungen noch nicht erfüllen. Die Branche leidet allgemein unter einem sehr starken Kampf um Marktanteile, der auf die Preise drückt. Der auslandabhängige Vermessungssektor ist geprägt durch einen starken Konkurrenzdruck.

Zwecks Verbesserung der Dienstleistung im östlichen Teil unseres Landes hat die *Uto AG* eine Niederlassung in Chur gegründet. Damit ist sie nun in neun Städten vertreten. Das erzielte Ergebnis fiel wiederum recht erfreulich aus.

Die *Avireal AG* war fast ausschliesslich mit Architektur- und Haustechnikaufgaben für die *Swissair* tätig. Nachdem in einem ersten Schritt der Zweig Dienstleistungen für Dritte aufgegeben wurde, folgte nun die Wiedereingliederung des Personals in die *Swissair*.

Die *Swiss Centers* in London und New York arbeiteten wiederum finanziell erfolgreich. In London konnte

das Grundstück, auf welchem der Schweizer Komplex steht, käuflich erworben werden.

Das *Hilton Center* in Wien litt deutlich unter dem Ausbleiben der amerikanischen Kundschaft.

Das Ergebnis der *Interconvention AG* ist erneut erfreulich ausgefallen. Im Teilbereich Kongressdienst wurden die Einnahmen gegenüber dem Vorjahr gesteigert; das Hotelreservationsystem *HORIS* litt ertragsmässig etwas unter dem Nachlassen des Passagieraufkommens im Luftverkehr. Die Zahl der angeschlossenen Hotels konnte jedoch weiter gesteigert werden.

Beim Luftfahrtversicherer *Polygon Ltd.* mit den weiteren Hauptaktionären *KLM* und *SAS* wurde das Aktienkapital erhöht; der Geschäftsgang war wiederum erfreulich.

Gesellschaft (Stand 31. 12. 1986)

Gesellschaftskapital
in 1000
Währungseinheiten

Anteil
in %

Liste der Beteiligungen der *Swissair*

| | | | |
|--|------|---------|------|
| Balair AG, Basel (Stimmrecht: 57%) | sFr. | 84 000 | 56 |
| CTA, Compagnie de Transport Aérien, Meyrin (Stimmrecht: 52%) | sFr. | 23 625 | 38.1 |
| Swissair Beteiligungen AG, Zürich | sFr. | 100 000 | 100 |

Liste der Beteiligungen der *Swissair Beteiligungen AG*

| | | | |
|---|------|------------|------|
| Airest Restaurant- und Hotelbetriebsgesellschaft mbH., Wien | öS | 5 000 | 50 |
| Am Stadtpark Unternehmensbeteiligungsgesellschaft mbH., Wien | öS | 32 000 | 90 |
| Avireal AG, Kloten | sFr. | 500 | 100 |
| Bowers Company Inc., Panama (Swissair Restaurant, Kairo) | US\$ | 1 226 | 13 |
| Buenos Aires Catering SA, Buenos Aires | ARA | 13 | 45 |
| Hiro-Swissair Immobilienverwertungsgesellschaft mbH., Wien | öS | 168 000 | 90 |
| Hotel International AG, Zürich | sFr. | 20 000 | 37.2 |
| Iber-Swiss Catering SA, Madrid | PTA | 500 000 | 30 |
| ICS International Catering Services AG, Kloten | sFr. | 1 650 | 100 |
| 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 |
| Lensa Ltd., Seoul | WON | 13 545 000 | 20 |
| Penta Hotels N.V., Amsterdam | Hfl. | 33 485 | 16.9 |
| Polygon Insurance Company Ltd., St. Peter Port, Guernsey | UK£ | 7 500 | 33.3 |
| Prohotel Wäscherei AG, Kloten | sFr. | 500 | 27.6 |
| Reisebüro Kuoni AG, Zürich (Stimmrecht: 26.4%) | sFr. | 13 000 | 38.7 |
| 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 |
| Sodereal Holding S.A., Genf | sFr. | 55 600 | 45.8 |
| 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 |
| Swiss Center Inc., New York | US\$ | 500 | 17 |
| Swiss Centre Ltd., London | UK£ | 2 042 | 10.6 |
| Uto AG, Zürich | sFr. | 1 200 | 75 |
| Diverse kleine Beteiligungen | | | |

Swissair Beteiligungen AG, Zürich
Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1986 (in 1000 Franken)

| Kosten | 1986 | 1985 | Erträge | 1986 | 1985 |
|--|--------------|-------|----------------|---------------|--------|
| Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten | 563 | 508 | Dividenden | 12 367 | 12 232 |
| Personalkosten | 2 066 | 2 041 | Zinserträge | 1 171 | 1 711 |
| Finanzkosten | 6 223 | 4 423 | Übrige Erträge | 15 026 | 4 095 |
| Total Kosten vor Abschreibungen und Rückstellungen | 8 852 | 6 972 | Total Erträge | 28 564 | 18 038 |
| | | | 1986 | 1985 | |
| | | | 28 564 | 18 038 | |
| | | | 8 852 | 6 972 | |
| | | | 19 712 | 11 066 | |
| | | | 13 133 | 6 931 | |
| | | | 6 579 | 4 135 | |

Bilanz per 31. Dezember 1986, vor Gewinnverteilung (in 1000 Franken)

| Aktiven | 31.12.1986 | 31.12.1985 | Passiven | 31.12.1986 | 31.12.1985 |
|--|-------------------|------------|---|-------------------|------------|
| Anlagevermögen | | | Eigenkapital | | |
| Beteiligungen | 144 530 | 113 373 | Aktienkapital | 100 000 | 100 000 |
| Darlehen an Beteiligungsgesellschaften | 67 431 | 50 820 | Reserven | 600 | 300 |
| Mobilien und Büromaschinen | 25 | 29 | | (100 600) | (100 300) |
| | (211 986) | (164 222) | Fremdkapital | | |
| Umlaufvermögen | | | Darlehen von Swissair | 20 200 | 6 100 |
| Flüssige Mittel | 37 | 135 | Übrige Darlehen | 67 296 | 70 154 |
| Festgelder | 9 000 | 30 000 | Kreditoren und transitorische Passiven | 1 737 | 1 662 |
| Debitoren und transitorische Aktiven | 1 954 | 4 361 | | (89 233) | (77 916) |
| Wertschriften | 209 | - | Delkrede und andere Rückstellungen | 25 551 | 15 066 |
| | (11 200) | (34 496) | Unternehmungsgewinn | | |
| Emissionsabgabe | - | 86 | Gewinnvortrag aus dem Vorjahr | 1 223 | 1 387 |
| | | | Reingewinn des Jahres | 6 579 | 4 135 |
| | | | | (7 802) | (5 522) |
| Bilanzsumme | 223 186 | 198 804 | Bilanzsumme | 223 186 | 198 804 |

Swissôtel

Von den der Swissair Beteiligungen AG angeschlossenen Gesellschaften kommt der 1980 gegründeten Swissair Nestlé «Swissôtel» AG besondere Bedeutung zu. Diese Gesellschaft verfolgt das Ziel, auf der Grundlage schweizerischer Tradition eine internationale Hotelgruppe aufzubauen, die Betriebe zu führen und zu einem wirtschaftlichen Erfolg zu bringen.

Die Swissôtel soll damit ein gewinnbringender Diversifikationszweig für Swissair und Nestlé werden und eine positive Wechselwirkung zwischen Flugverkehr und Beherbergung schaffen.

Bis 1986 blieb die Zahl der von Swissôtel betriebenen Hotels ziemlich konstant. Im Berichtsjahr konnte dann dank der Übernahme einer Mehrheitsbeteiligung an der Sodereal Holding S.A. durch Swissair und Nestlé diese Zahl verdoppelt werden. Die Swissôtel-Gruppe umfasst somit 6 Hotelbetriebe in der Schweiz (Basel, Bern, Genf, Lausanne, Montreux, Zürich), 3 im übrigen Europa (Amsterdam, Heemskerk NL, Brüssel) und 2 in den Vereinigten Staaten (Boston, New York). Zusätzlich zu diesen bereits bestehenden Betrieben konnten im abgelaufenen Jahr 3 Be-

triebsführungsverträge abgeschlossen werden, nämlich für Hotels in China (Eröffnung im Frühjahr 1987), Seoul (Eröffnung Winter 1987/88) und Chicago (Eröffnung Ende 1988).

Der Bruttoumsatz der ganzen Gruppe hat sich innerhalb von zwei Jahren verdoppelt. 1986 belief er sich auf rund 200 Millionen Franken. Davon entfallen zwei Drittel auf die Beherbergung und ein Drittel auf die Restauration. Dank erfolgreichem und gezieltem Marketing darf für 1987 mit einem Umsatzzuwachs von 45 Millionen Franken gerechnet werden.

Mit dem Aufbau einer internationalen Hotelkette schweizerischen Ursprungs verfolgen Swissair und Nestlé eine konsequente Diversifikationspolitik. Das typische Swissôtel der gehobenen Klasse soll dem anspruchsvollen Fluggast die Möglichkeit bieten, auf Reisen den an Bord eines Swissair-Flugzeuges geschätzten Komfort auch im Hotel wiederzufinden. Die Swissôtel-Gruppe profitiert in diesem Sinne vom Bekanntheitsgrad der Swissair und ist ihrerseits bestrebt, diesem Ruf durch hohe Qualität und ausgezeichneten Service gerecht zu werden. Jeder ein-

zelne Betrieb der Swissôtel soll seine ganz spezielle und ihm eigene Atmosphäre ausstrahlen; in allen Hotels wird der hohe, weltweit anerkannte Stand der schweizerischen Hotellerie und Gastronomie gepflegt. Die Swissôtel will keine Hotelkette mit standardisierten, uniformen Häusern sein.

Die Infrastruktur der Hotelbetriebe ist auf die besonderen Bedürfnisse von Geschäftsleuten ausgerichtet. Dies dokumentiert sich u. a. in modernst eingerichteten Kongress- und Tagungsräumlichkeiten. Grosses Gewicht wird auch auf eine ausgezeichnete Küche und stilvolle Restaurants gelegt.

Zusammen mit der Buchung eines Swissair-Fluges kann der Fluggast seine Hotelreservation bei jeder Swissair-Buchungsstelle oder beim Reisebüro vornehmen. Die Buchung erfolgt dabei über das Swissair-eigene Hotelreservationssystem HORIS oder über andere renommierte Gesellschaften, mit denen die Swissôtel Reservationsabkommen abgeschlossen hat. In verschiedenen Betrieben der Swissôtel können die Gäste, die mit Swissair reisen, ihr Gepäck bereits im Hotel aufgeben. Zusammen mit

Swissair hat die Swissôtel-Hotelgruppe zum Ziel, dem Gast unnötige Belastungen, sei es am Flughafen oder im Hotel, soweit wie möglich abzunehmen.

Um sich weltweit auf dem Markt behaupten zu können und von den vielfältigen Vorteilen des Zusammenwirkens zu profitieren, die sich bei einer gewissen Grösse ergeben, haben sich Swissair und Nestlé geeinigt, die Swissôtel-Gruppe innerhalb der nächsten 5 Jahre auf mindestens 30 Hotels auszubauen. Geographisch sollen neben der Schweiz Standorte mit Schwerpunkt Europa, dem Fernen Osten sowie Kanada und USA im Vordergrund stehen.

Entwicklung der Swissôtel-Gruppe

| | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Anzahl Hotels | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 11 |
| Anzahl Zimmer | 1287 | 1287 | 1287 | 1287 | 1786 | 2682 |
| Belegung in % | 65 | 65 | 65 | 68 | 62 | 59 |
| Umsatz in Mio Fr. | 85.6 | 92.3 | 92.8 | 96.3 | 120.2 | 198.9 |
| Umsatz je Zimmer in Fr. | 66 540 | 71 718 | 72 108 | 74 788 | 67 277 | 74 146 |



Verwaltungsrat

Kurz nacheinander sind zwei unserer besonders verdienten Verwaltungsräte, Dr. Emmanuel Iselin am 21. Juni und Fritz Gugelmann am 23. Juni 1986, gestorben.

Der Industrielle und begeisterte Sportpilot Fritz Gugelmann wurde 1958 in unseren Verwaltungsrat gewählt. Er liess uns an seinem grossen Erfolg als Unternehmer teilhaben. Bereits in jungen Jahren war er in die Geschäftsleitung des elterlichen Betriebes, der heutigen Baumwollspinnerei und Buntweberei Gugelmann & Cie. AG eingetreten. Im Jahre 1961 erfolgte seine Wahl in den Ausschuss unseres Verwaltungsrates, dessen Präsident er in der ereignisreichen Zeit von 1965 bis 1982 war, einer Phase grosser Expansion unseres Unternehmens. Diverse Flugzeugtypen wurden neu eingesetzt, die Boeing 747, die DC-10 und die DC-9. Es war aber auch die Zeit des zunehmenden Terrors, von dem wir wiederholt getroffen worden sind. Ölschock, Wirtschaftsrezession und Strukturkrise der IATA sind ebenfalls markante Ereignisse dieser Periode. Offenheit und Transparenz in den zwischenmenschlichen Beziehungen, eine ungetrübte Zusammenarbeit zwischen Verwaltungsrat und Direktion trugen wesentlich dazu bei, die politischen, finanziellen und betrieblichen Probleme zu überwinden. Fritz Gugelmann ist vielen Mitarbeitern und Aktionären als hervorragender Chef und warmherziger Freund in dankbarer Erinnerung geblieben.

Auch Dr. Emmanuel Iselin hat die nationale Luftverkehrsgesellschaft sehr viel zu verdanken. Als langjähriger Präsident des Verwaltungsrates der Balair hat er wesentlich dazu beigetragen, dass sich unsere beiden Fluggesellschaften zu einer zweck-

mässigen Zusammenarbeit von Linienverkehr und Bedarfsverkehr verbinden konnten und damit ein Modell geschaffen wurde, das sich später auch bei der Bildung der CTA in Genf bewährte. Dr. Iselin hatte in besonderem Masse die Gabe, wirtschaftliche Vorgänge unter Beachtung politischer Gegebenheiten rechtlich einfach und verständlich darzustellen. Seit 1965 im Verwaltungsrat der Swissair, war er ein Mitglied, dessen Mitarbeit und Ratschläge gesucht und geschätzt waren. Seine Wahl in den Ausschuss des Verwaltungsrates im April 1982, dem er noch vier Jahre angehörte, ist nur eines der Zeichen des Vertrauens, das in ihn gesetzt wurde.

Wegen Erreichens der Altersgrenze scheidet alt Nationalrat Dr. Alois Hürlimann an der kommenden Generalversammlung aus dem Verwaltungsrat aus, dem er als vom Bundesrat ernanntes Mitglied seit 1974 angehört hat. 1981 erfolgte seine Wahl in den Ausschuss des Verwaltungsrates. In den 13 Jahren seines Wirkens bei der Swissair hat Alois Hürlimann mit seiner überaus reichen Erfahrung in politischen Angelegenheiten unserem Unternehmen sehr grosse Dienste erwiesen. Er war ein kompetenter Berater in verkehrspolitischen Belangen, denen sein besonderes Interesse galt. So gehörte er u. a. während vieler Jahre der eidgenössischen Luftfahrtkommission an. Wir sprechen Dr. Hürlimann unseren herzlichsten Dank aus für die wertvolle Mitwirkung im Verwaltungsrat und im Ausschuss.

Mit Datum der Generalversammlung 1987 läuft die Amtsdauer folgender Herren ab:

Dr. h.c. Pierre Arnold
Paul Antoine Hoefliger
Dr. Rudolf Schneiter
Dr. Gaudenz Stahelin

Gemäss Art. 13 der Statuten sind sie wieder wählbar.

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 18. März 1987 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)
(bis 24. April 1986)

Dr. Rudolf Schneider,
Mitglied der Konzernleitung
der Ciba-Geigy AG,
Riehen (BS)
(seit 24. April 1986)

Mitglieder

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

Dr. h. c. Pierre Arnold,
Präsident der Verwaltung
Migros-Genossenschafts-Bund,
Feusisberg (SZ)

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

* René Bärtschi,
Regierungsrat,
Heiligenschwendi (BE)

Dr. Hans Ulrich Baumberger,
Unternehmensberater, Präsident
des Verwaltungsrates der Hasler AG,
Herisau
(seit 24. April 1986)

Prof. Max Berchtold,
Professor an der Eidg. Technischen
Hochschule (em.), Küssnacht (ZH)
(bis 24. April 1986)

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

Philippe Bordier,
Privatbanquier, Corsier (GE)

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

Marc C. Cappis,
Delegierter des Verwaltungsrates
der Huber + Suhner AG,
Pfäffikon (ZH)
(seit 24. April 1986)

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
(bis 24. April 1986)

* Dr. Kurt Jenny,
Regierungsrat,
Basel

Dr. E. Luk Keller,
Präsident und Delegierter
des Verwaltungsrates
der Eduard Keller AG,
Erlenbach (ZH)
(bis 24. April 1986)

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

* Dr. Fritz W. Mühlemann,
Generalsekretär, Eidgenössisches
Verkehrs- und Energiewirtschafts-
departement, Rubigen (BE)
(seit 24. April 1986)

Dr. Rudolf Th. Sarasin,
Präsident des Verwaltungsrates
der Bâloise-Holding
Riehen (BS)
(seit 24. April 1986)

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

Heiner P. Schulthess,
Industrieller, 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, Küssnacht (ZH)

Ausschuss des Verwaltungsrates

Armin Baltensweiler,
Präsident

Dr. Claude Barbey,
Vizepräsident

Rudolf Bieri,
Vizepräsident
(bis 24. April 1986)

Dr. Rudolf Schneider,
Vizepräsident

Pier Felice Barchi
(seit 24. April 1986)

Prof. Max Berchtold
(bis 24. April 1986)

Rainer E. Gut
(seit 24. April 1986)

Paul Antoine Hoefliger
(seit 24. April 1986)

Dr. Alois Hürlimann

Dr. F. Emmanuel Iselin
(bis 24. April 1986)

Kontrollstelle

Schweizerische
Treuhandgesellschaft,
Zürich

* Als Vertreter öffentlich-rechtlicher
Körperschaften ernannt
gemäss Art. 13, Abs. 3 der Statuten

Direktion

* Robert Staubli,
Direktionspräsident

Generaldirektoren

* Bertrand Jaquiéry,
Stellv. Direktionspräsident
Marketing

* Dr. Martin Junger,
Planung und Finanzen

* Rolf Krähenbühl,
Technik und Operation

Direktoren

Alfons Bernhardsgrütter,
Planungsdienst

Heinz Büchi,
Besondere Aufgaben

Claude Christe,
Produktgestaltung und Verkaufspolitik

André Clemmer,
Westschweiz

Robert Eglauf
Ausland

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
(bis 31. Dezember 1986)

* Mitglied der Geschäftsleitung

Regionalvertretungen

Schweiz

Direktion für Basel:
Theodor Bregger

Kommerzielle Direktion für die
Westschweiz:
Raymond Mottier

Kommerzielle Direktion
Deutschschweiz/Tessin:
Urs Meier

Ausland

Nordeuropa:
Max Keller
(bis 17. August 1986)

Fred Notter
(seit 18. August 1986)

Südeuropa:
Rudolf Müller
(bis 15. Juni 1986)

Renato Selva
(seit 16. Juni 1986)

Osteuropa:
Walter Speck

Nordamerika:
Peter Graf

Lateinamerika:
Werner Seiler

Mittlerer Osten:
Fred Notter
(bis 15. August 1986)

Rudolf Müller
(seit 16. August 1986)

Ferner Osten:
Franz Fraefel

Afrika:
Peter Lüthi

Swissair Beteiligungen AG

Robert Staubli,
Präsident des Verwaltungsrates

Heinz Galli,
Direktionsvorsitzender

Printed in Switzerland
April 1987

Satz und Druck: NZZ Fretz AG

Gestaltung und Fotos: Swissair