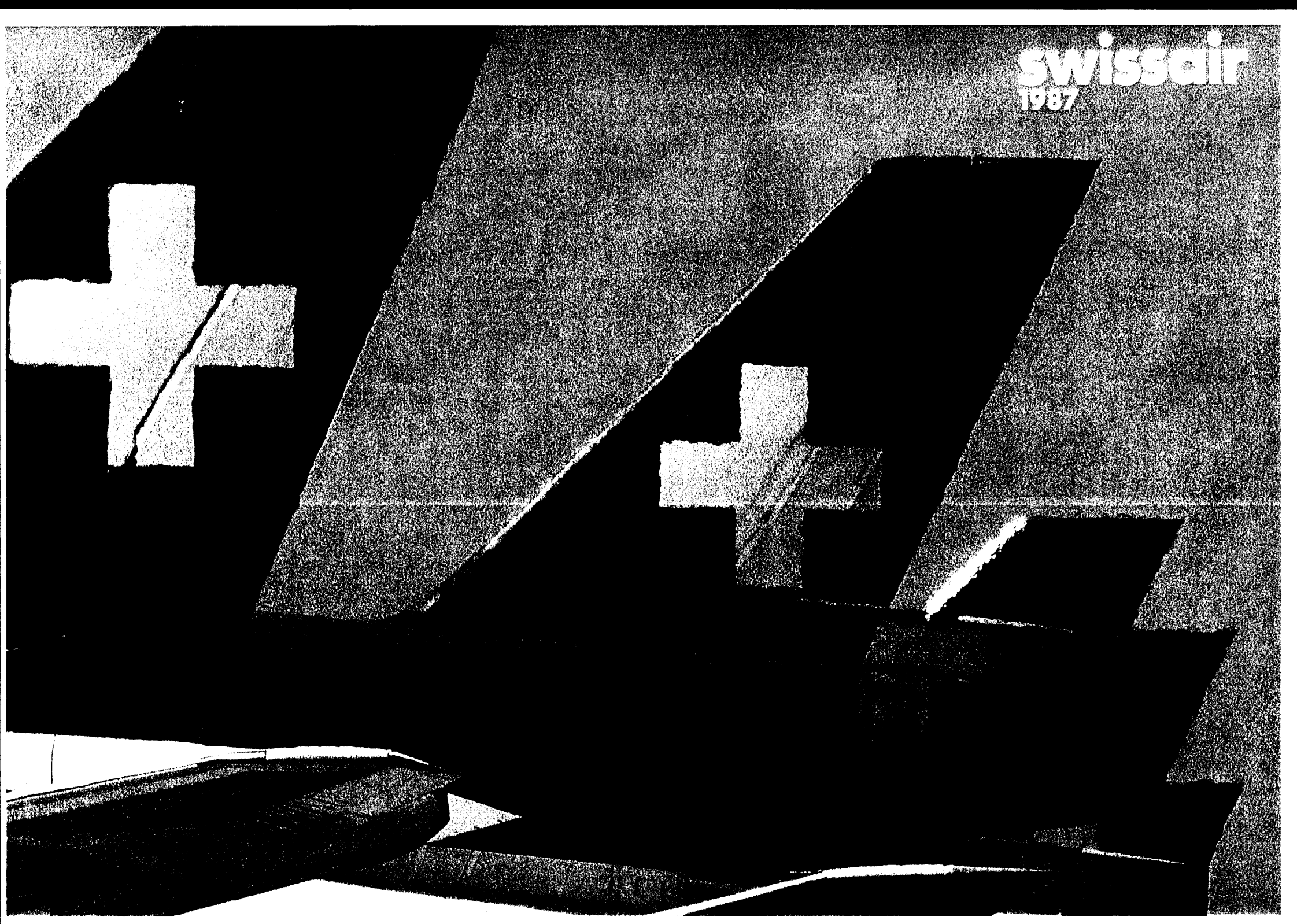


swissair
1987





Jahresbericht 1987 der Swissair

Bericht des Verwaltungsrates der Swissair
Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft
über das Geschäftsjahr vom 1. Januar
bis 31. Dezember 1987

Inhalt

- 4 Sehr geehrte Aktionäre
- 5 Anträge an die Generalversammlung
- 6 Erfolgsrechnung
- 7 Erläuterungen zur Erfolgsrechnung
- 10 Bilanz
- 11 Erläuterungen zur Bilanz
- 13 Bericht der Kontrollstelle
- 15 Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre
- 17 Die Swissair im Wettbewerb
- 21 Der Verkehr
- 23 Der Betrieb
- 25 Unsere Mitarbeiter
- 27 Galileo: ein modernes Verteilersystem
- 29 Tochtergesellschaften und Beteiligungen
- 33 Verwaltungsrat

Das Jahr 1987 im Überblick

Erfolgsrechnung (in 1000 Franken)	1987	Änderung in %	1986
Erträge	4 003 461	- 0.7	4 030 947
Kosten ohne Abschreibungen	3 628 361	- 1.7	3 690 447
Bruttoergebnis	375 100	10.2	340 500
Abschreibungen	303 000	9.8	276 000
Reingewinn des Geschäftsjahres	72 100	11.8	64 500
Dividende pro Aktie	36 Fr.*	9.1	33 Fr.
Dividende pro Genussschein	7.20 Fr.*	9.1	6.60 Fr.

* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Investitionen (in 1000 Franken)	352 360	- 19.6	438 429
--	----------------	--------	---------

Personalbestand Ende Jahr	17 908	1.4	17 657
----------------------------------	---------------	-----	--------

Verkehrsleistungen

Anzahl kommerzieller Flüge	77 737	7.7	72 150
Angebote tkm (in 1000)	3 381 694	4.4	3 240 521
Ausgelastete tkm (in 1000)	2 152 612	7.1	2 009 977
davon Passagier-tkm	1 367 891	6.3	1 286 796
Fracht-tkm	733 756	8.8	674 173
Post-tkm	50 965	4.0	49 008
Beförderte Etappenpassagiere	7 892 572	6.3	7 425 359
Auslastungsgrad des regelmässigen			
Linienverkehrs	63.9 %		62.2 %
Sitzplatzauslastung	63.7 %		62.2 %

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

Sehr geehrte Aktionäre

Der Weltluftverkehr entwickelte sich im Berichtsjahr – trotz teilweise labiler wirtschaftlicher und politischer Verhältnisse – insgesamt sehr positiv. Davon hat auch die Swissair profitiert. Der Geschäftsgang verlief wesentlich günstiger, als dies noch zu Beginn des Jahres erwartet werden durfte. Besonders im Herbst setzte ein markanter Aufschwung ein. In den letzten Monaten des Jahres wurden im langfristigen Vergleich sogar Spitzenergebnisse erzielt. Dazu trugen auch zahlreiche Massnahmen zur weiteren Effizienzsteigerung sowie die wiederum gute Ausgabendisziplin bei.

Wir können Ihnen deshalb ein über Erwarten gutes Jahresergebnis vorlegen, ein Ergebnis, das im Gegensatz zum Vorjahr wieder die Vornahme von Zusatzabschreibungen und damit eine weitere Stärkung der Unternehmenssubstanz erlaubt. In Fortsetzung der in den vergangenen Jahren befolgten flexiblen, vermehrt ergebnisabhängigen Abschlusspolitik schlägt der Verwaltungsrat der Generalversammlung die Ausschüttung einer Dividende von Fr. 36.– pro Aktie sowie von Fr. 7.20 pro Genussschein vor.

Das gute Resultat darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Entwicklung der Fremdwährungskurse für die Swissair, deren Flugbetriebs-Einnahmen zu rund zwei Dritteln aus dem Ausland stammen, auch 1987 ungünstig verlief. Immerhin blieben die rein währungsbedingten Nettoeinbussen dank den bis kurz vor Jahresende weitgehend stabilen Wechselkursen der für uns besonders wichtigen europäischen Währungen unter den im Vorjahr erlittenen Verlusten.

Einen Rückschlag für die Swissair bedeutet die Anfang September erfolgte knappe Ablehnung der kantonalen Abstimmungsvorlage zum dringend benötigten Ausbau des Frachthofes im Flughafen Zürich-Kloten durch den Zürcher Souverän. Um den guten Ruf von Kloten als Frachtumschlagplatz nicht zu gefährden, hat die Swissair in enger Zusammenarbeit mit den übrigen Flughafenpartnern sofort Überbrückungsmassnahmen eingeleitet. Weitergehende Behelfslösungen sind in Vorbereitung.

Im Hinblick auf die Anfang der 90er Jahre vorgesehene Ablösung unserer DC-10-Langstreckenflotte beschloss der Verwaltungsrat 1987 die Anschaffung von 12 Flugzeugen des Typs MD-11, was einen Investitionsaufwand von annähernd zwei Milliarden Franken zur Folge hat. Mit diesem Entscheid bleibt die Swissair eine Gesellschaft, die traditionsgemäss modernstes, passagierfreundliches Fluggerät einsetzt. Die MD-11 ist mit einem Cockpit für eine Zweierbesatzung ausgelegt und hat eine Reichweite, die es erlaubt, von der Schweiz aus mit Vollast ohne Zwischenlandung bis nach Hongkong, über Sibirien sogar bis nach Tokio zu fliegen; sie verfügt über besonders lärmarme Triebwerke mit vergleichsweise günstigem Treibstoffverbrauch.

Ferner stimmte der Verwaltungsrat einer für 1989 geplanten Erweiterung der Europa-Flotte um eine Einheit auf insgesamt 22 DC-9-81-Flugzeuge (künftig auch bei uns als MD-81 bezeichnet) zu.

Ein anderer Entscheid von weittragender Bedeutung betrifft die Beteiligung am europäischen Verkaufs- und

Verteilersystem «Galileo», nachdem bereits 1987 mit der Einführung des für die Schweiz bestimmten Systems «Traviswiss» begonnen werden konnte. Dem Thema «Verteilersystem» ist im vorliegenden Geschäftsbericht ein besonderes Kapitel gewidmet.

Die erwähnten Entscheide sind in hohem Masse Ausdruck unseres Vertrauens in die Zukunft, eine Zukunft allerdings, die von zahlreichen Ungewissheiten in wesentlichen Belangen gekennzeichnet ist. Dabei denken wir vor allem an die Liberalisierung mit ihren Chancen und Risiken. Ebenso ins Gewicht fallen äussere Einflussfaktoren, wie die Entwicklung von Wirtschaft, Währungsparitäten oder Erdölpreisen. Bei aller zukunftsgerichteten Dynamik verfolgen wir eine ausgewogene Unternehmenspolitik: Der geplante mittelfristige Angebotsaufbau im Flugbetrieb liegt leicht unter den von der IATA für die nächsten Jahre prognostizierten Verkehrszunahmen. Wir sind jedoch gewillt, die Möglichkeiten voll auszuschöpfen, die sich aus der erwähnten Liberalisierung bieten. Zu diesem Zweck wollen wir die Zusammenarbeit mit ausgewählten Fluggesellschaften intensivieren sowie die Kontakte mit den Instanzen der Europäischen Gemeinschaft pflegen, wofür wir auf die Unterstützung unserer Behörden angewiesen sind. Schliesslich soll die Unternehmung mit einem gezielten Weiterausbau ihrer Tochtergesellschaften und Beteiligungen wirtschaftlich noch breiter abgestützt werden.



Zürich, 16. März 1988
Im Auftrag des Verwaltungsrates

Der Präsident

Armin Baltensweiler

Armin Baltensweiler

Der Direktionspräsident

Robert Staubli

Robert Staubli

Anträge

Zum Geschäftsjahr 1987 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 28. April 1988 die Anträge:

1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1987 zu genehmigen;

2. den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1987 Entlastung zu erteilen;

	Fr.	Fr.
3. den Reingewinn 1987 von		72 100 000
wie folgt zu verwenden:		
- Zuweisung an die allgemeinen Reserven	7 981 802	
- Zuweisung an den Fonds zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair	<u>2 000 000</u>	- 9 981 802
verbleibender Reingewinn		62 118 198
Gewinnvortrag vom 1. Januar 1987		<u>5 040 331</u>
		67 158 529
- Dividende von brutto Fr. 36.— pro Aktie auf 1 678 964 Namen- und Inhaberaktien (Inhaberaktien gegen Coupon Nr. 53)		60 442 704
- Dividende von brutto Fr. 7.20 pro Genussschein auf 156 630 Genussscheinen (gegen Coupon Nr. 53)		<u>1 127 736</u>
- Vortrag auf neue Rechnung		<u>5 588 089</u>

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, gelangt die Dividende ab 2. Mai 1988 zur Auszahlung:

Dividende 1987	pro Aktie	pro Genussschein
	Fr. 36.—	Fr. 7.20
abzüglich 35% Verrechnungssteuer	<u>12.60</u>	<u>2.50</u>
netto	<u>Fr. 23.40</u>	<u>Fr. 4.70</u>

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1987 (in 1000 Franken)

Kosten

	1987	1986
Personalkosten		
Saläre, spez. Entschädigungen und übrige		
Personalkosten	1 200 456	
Sozialversicherungen	266 066	
	1 466 522	1 423 268
Treibstoffkosten	339 578	406 264
Techn. Material- und Überholungskosten	251 480	263 985
Bodenorganisations-Fremdkosten	407 599	384 181
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial	83 210	81 095
Passagierkosten und Material für		
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	240 017	242 609
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten	20 928	26 086
Kauf, Unterhalt und Miete von		
Betriebseinrichtungen	52 414	57 125
Liegenschafts- und Energiekosten	115 165	123 138
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten		
Finanzkosten	106 690	
Direkte Steuern	19 865	
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	117 999	
	244 554	277 264
Fernmeldekosten	27 334	28 701
Werbe- und diverse Verkaufskosten	70 653	66 415
Provisionskosten	308 907	310 316
Total Kosten vor Abschreibungen	3 628 361	3 690 447

Erträge

	1987	1986
Flugbetriebserträge		
Passagen	2 552 618	
Fracht	399 931	
Post	48 876	
Charter- und Sonderflüge	33 632	
	3 035 057	3 060 563
Provisions- und übrige Verkehrserträge	118 812	124 754
Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material	23 075	22 976
Erträge aus Dritteleistungen		
Technische Dienste	236 130	
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	212 377	
Bodenorganisationsdienste	167 627	
Übrige Dritteleistungen	62 758	
	678 892	647 370
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge	147 625	175 284
Total Erträge	4 003 461	4 030 947

	1987	1986
Total Erträge	4 003 461	4 030 947
Total Kosten vor Abschreibungen	3 628 361	3 690 447
Bruttoergebnis	375 100	340 500
Abschreibungen		
ordentliche	273 000	276 000
ausserordentliche	30 000	-
Reingewinn des Jahres	72 100	64 500

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

Zum Ergebnis

Das Geschäftsjahr 1987 entwickelte sich wesentlich günstiger, als wir in unserem Bericht «Halbzeit 1987» anzeigten. Zum erfreulichen Resultat trug vor allem das letzte Quartal bei, wo sich ergebnisverbessernde und innerbetriebliche Faktoren kumulier-

ten. Weiterhin negativ beeinflusste hingegen die Wechselkursentwicklung das Ergebnis, da unser Anteil an Fremdwährungseinnahmen über den entsprechenden Ausgaben liegt. Dank relativ stabiler Paritäten in den für uns wichtigen europäischen Ländern fiel jedoch die Einbusse auf dem Reinergebnis mit rund 75 Mil-

lionen Franken weniger drastisch aus als in den vergangenen zwei Geschäftsjahren.

Infolge der erwähnten Währungseinflüsse verfehlten die Gesamterträge - trotz insgesamt erfreulicher Verkehrsentwicklung - den Vorjahresbetrag um 27 Millionen Franken oder 0,7%. Demgegenüber resultierten Minderkosten von total 62 Millionen Franken oder 1,7%.

Ertrags- und Kostenveränderungen gegenüber 1986

Ertragsveränderungen	in Mio Franken	in Prozent	
Flugbetriebserträge			
Passagen	+ 13		
Fracht und Post	- 35		
Charter- und Sonderflüge	- 4	- 26	- 1
Erträge aus Drittleistungen	+ 32	+ 5	
Übrige Erträge	- 33	- 10	
	<u>- 27</u>	<u>- 0,7</u>	
Kostenveränderungen			
Treibstoffkosten	- 67	- 16	
Finanzkosten	- 31	- 23	
Überholungskosten			
für die eigene Flotte	+ 2		
für Drittleistungen	- 14	- 12	- 5
Liegenschaftskosten	- 8	- 6	
Versicherungskosten	- 5	- 20	
Personalkosten	+ 43	+ 3	
Bodenorganisations-Fremdkosten			
Schweiz	- 3		
Ausland	- 1		
Flugsicherung	+ 27	+ 23	+ 6
Übrige Kosten	- 5	- 1	
	<u>- 62</u>	<u>- 1,7</u>	
Bruttoergebnis-Zunahme	+ 35	+ 10,2	
Veränderung der Abschreibungen			
Ordentlicher Bedarf	- 3		
Zusätzliche	+ 30	+ 27	+ 9,8
Reinergebnis-Zunahme	+ 8	+ 11,8	

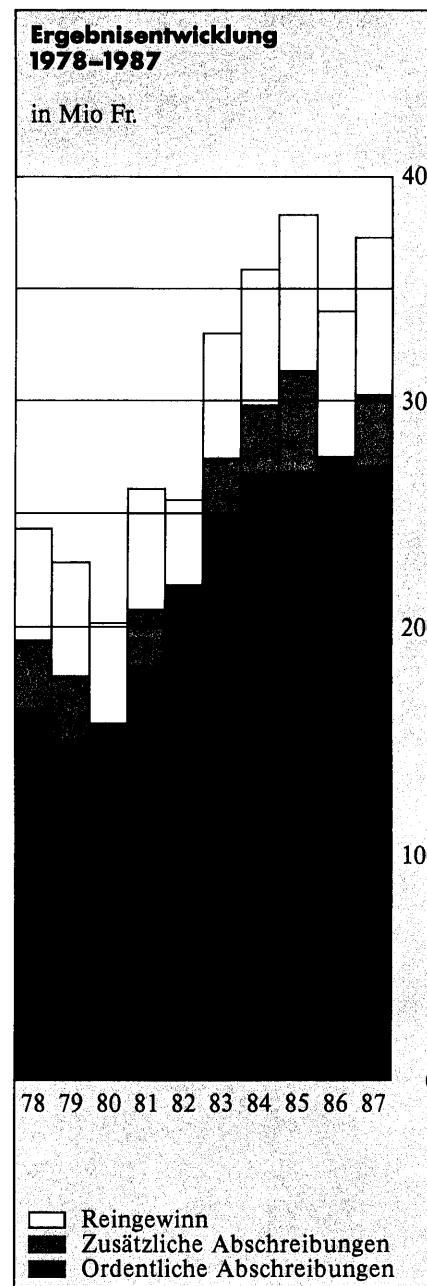
Erträge

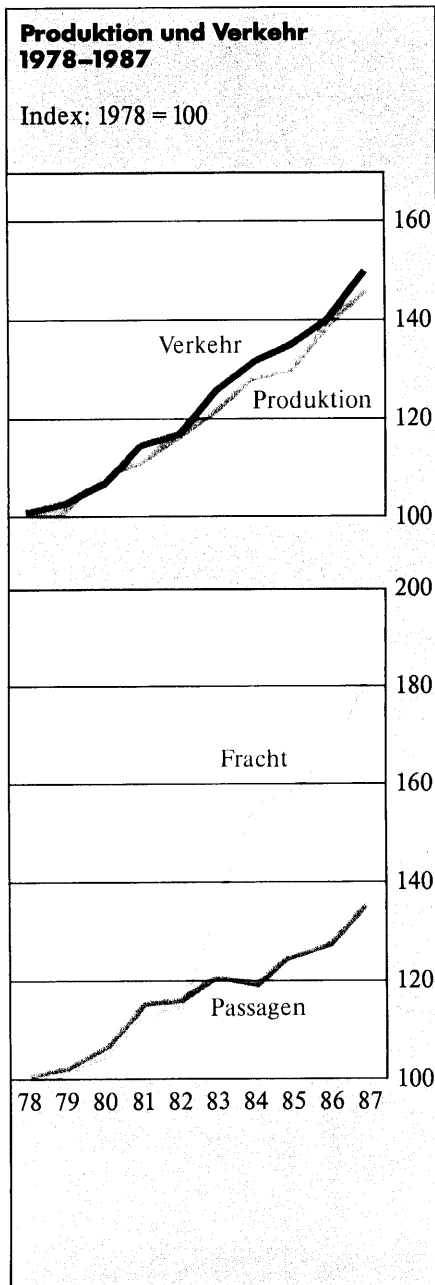
Die *Streckenerträge* (Passagen, Fracht und Post) sanken um 0,8%. Dank der erfreulichen Verkehrssteigerung von insgesamt 7,1% konnte der währungsbedingte Rückschlag fast ausgeglichen werden. Wie sich die Einnahmen- und Verkehrsveränderungen auf die einzelnen Verkehrsgebiete verteilen, ist der Aufstellung auf der folgenden Seite sowie dem Kapitel «Verkehr» zu entnehmen.

Bei den *Charter- und Sonderflügen* ergab sich ein mehrheitlich produktionsbedingter Ertragsrückgang von 9,4%.

Die Abnahme der *Provisions- und übrigen Verkehrserträge* um 4,8% war einerseits währungsbedingt, andererseits war sie die Folge geringerer Flugscheinverkäufe zugunsten anderer Fluggesellschaften.

Die *Erträge aus Drittleistungen* konnten um 4,9% gesteigert werden. Zu diesem guten Ergebnis trugen vor allem die technischen Leistungen mit vermehrten Unterhaltsarbeiten im Rahmen der KSSU-Zusammenarbeit sowie zusätzliche Triebwerküberholungen bei. Auch die Bordbuffet-Lieferungen für andere Fluggesell-





Entwicklung nach Verkehrsgebieten

Gebiete	Strecken- erträge 1987		Veränderung gegenüber 1986		Verkehrs- veränderung in %
	in Mio Fr.	in %	in Mio Fr.	in %	
Europa	1 151	38.4	+ 70	+ 6.5	+ 8.6
Nordatlantik	645	21.5	- 1	- 0.2	+ 14.7
Südatlantik	106	3.5	- 14	- 12.1	- 4.2
Mittlerer Osten	325	10.8	- 48	- 12.9	- 4.1
Ferner Osten	452	15.0	- 7	- 1.4	+ 8.3
Afrika	323	10.8	- 22	- 6.3	- 0.5
Ganzes Netz	3 002	100	- 22	- 0.7	+ 7.3

schaften erfuhren eine markante Steigerung. Hingegen erlitten die Verkäufe an Bord, vor allem dollarbedingt, leichte Einbussen.

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

	Mio Fr.
Finanzerträge	73
Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialverkäufen	13
Liegenschaftenerträge	11
Beteiligungserträge	10
Auflösung nicht beanspruchter Vorjahrestransitorien, Rückerstattungen, nachträglich erhaltene Rabatte, diverse Erträge	41
	148

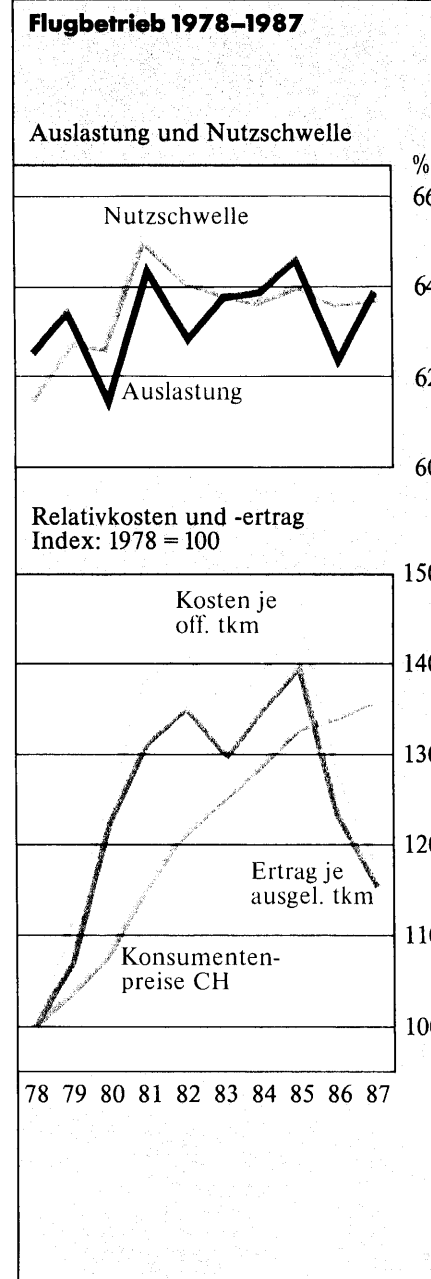
Veränderungen sind bei dieser Position jeweils stark von den Buchgewinnen aus Flugzeugverkäufen abhängig. In das Berichtsjahr fiel der Verkauf von zwei DC-9-51-Flugzeugen.

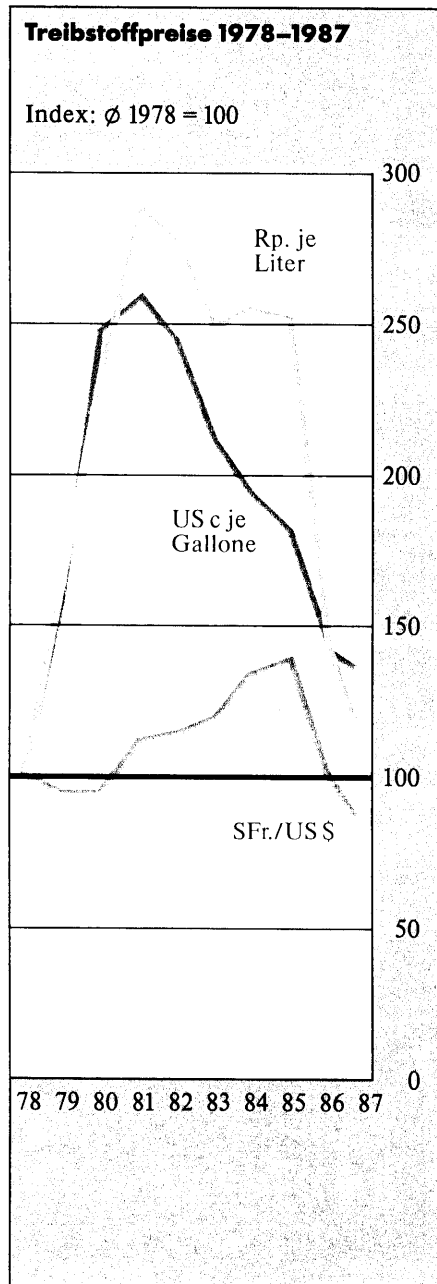
Kosten

Wesentlichen Anteil am Gesamtkostenrückgang von 1,7% trugen die Treibstoffkosten. Bei verschiedenen Kostenelementen wirkten sich die effizienzsteigernden Massnahmen positiv aus. Zudem half die Währungsentwicklung, bei einigen Positionen die in Franken ausgewiesenen Kosten zu senken.

Der Zuwachs bei den *Personalkosten* betrug 3%. Er setzt sich zusammen aus einer Zunahme des Personalbestandes um rund 250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie den gewährten Salärerhöhungen und gestiegenen Sozialleistungen. Ferner wurde den Angestellten eine Erfolgsprämie ausgerichtet.

Die *Treibstoffkosten* verzeichneten einen Rückgang von 16%. Der grössere Teil dieser Reduktion war währungsbedingt, der kleinere durch tiefere Preise im Jahresdurchschnitt. Der Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten sank erneut und betrug im Berichtsjahr noch 9,4% (1986: 11%).





Weitere erwähnenswerte Veränderungen ergaben sich bei folgenden Kostengruppen:

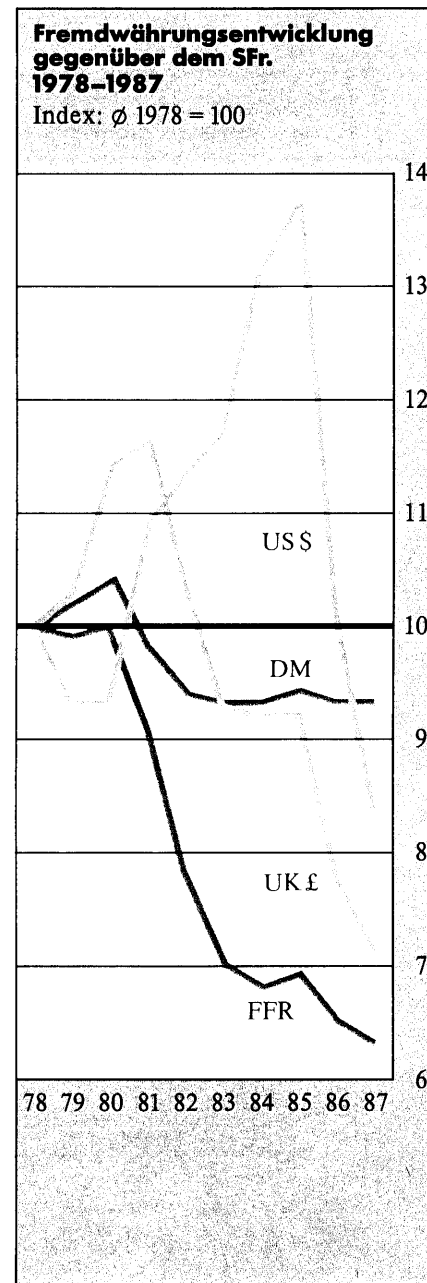
Bei den *Bodenorganisations-Fremdkosten* ging die ganze Kostensteigerung auf das Konto der vor allem in Europa gestiegenen Flugsicherungsgebühren. Die Entlastung bei den *Finanzkosten* ist auf geringere Währungsverluste zurückzuführen. Niedrigere Flottenkasko- und Haftpflichtprämien waren für die weitere Senkung der Position *Sach- und Haftpflichtversicherungen* ausschlaggebend.

Abschreibungen

Der Abschreibungsbedarf war leicht rückläufig, weil weitere drei DC-10-Flugzeuge das Abschreibungsende erreichten und die im Frühjahr in Betrieb genommene DC-9-81 auf Lease-Basis erworben wurde. Das gute Ergebnis erlaubt die Vornahme von ausserordentlichen Abschreibungen im Umfang von 30 Millionen Franken.

Dividendenberechtigtes Eigenkapital per Ende 1987

Aktien	Anzahl	Mio Fr.
nominal zu Fr. 350.—	1 758 204	615.4
- reserviert für Optionsanleihe und Mitarbeiter	- 79 240	- 27.8
dividendenberechtigigt	1 678 964	587.6
Genussscheine		
ausgegeben, ohne Nennwert	496 630	
- reserviert für Optionsanleihe	- 340 000	
dividendenberechtigigt auf der rechnerischen Basis von Fr. 70.— je Genussschein (1/5 einer Aktie)	156 630	11.0
Total dividendenberechtigigt Eigenkapital		598.6



Bilanz per 31. Dezember 1987, vor Gewinnverteilung (in 1000 Franken)

Aktiven

(Vermögenswerte)	Anschaffungswert Anfangs- bestand 1. 1. 1987	Zugang: Neu- erwerb/ Lager- zuwachs	Abgang: Verkauf/ Lager- vermin- derung	Anschaffungswert End- bestand 31. 12. 1987	Kumulative Abschrei- bungen bzw. Minder- bewertung	Buchwert 31. 12. 1987	Buchwert 31. 12. 1986
Anlagevermögen							
Immobilien	(693 440)	(37 263)	(6 469)	(724 234)	(440 703)	(283 531)	(275 867)
Grundstücke	42 877	-	-	42 877	5 733	37 144	37 144
Bauten und bauliche Einrichtungen	650 563	37 263	6 469	681 357	434 970	246 387	238 723
(Versicherungswert exkl. Grundstücke 849 Mio Fr.)							
Flugzeugpark	(2 958 615)	(196 926)	(14 150)	(3 141 391)	(2 048 765)	(1 092 626)	(1 150 658)
Flugzeuge	2 491 251	170 257	-	2 661 508	1 699 265	962 243	1 003 626
Reservetriebwerke	100 575	9 510	-	110 085	57 883	52 202	49 345
Flugzeugteile und Halbfabrikate	366 789	17 159	14 150	369 798	291 617	78 181	97 687
(Versicherungswert 2415 Mio Fr.)							
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	(493 401)	(85 022)	(15 872)	(562 551)	(378 972)	(183 579)	(164 816)
Informations- verarbeitungsanlagen	130 518	33 507	8 867	155 158	101 553	53 605	44 736
Fahrzeuge	90 622	16 618	3 029	104 211	74 923	29 288	23 282
Übrige Einrichtungen	272 261	34 897	3 976	303 182	202 496	100 686	96 798
(Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 754 Mio Fr.)							
Beteiligungen	152 779	6 966	-	159 745	37 563	122 182	116 098
Vorauszahlungen für Flugzeug- park und übrige Anlagen						529 839	500 838
Total Anlagevermögen						2 211 757	2 208 277
Umlaufvermögen							
Materialbestände (Versicherungswert 159 Mio Fr.)	135 772	22 586	1 866	156 492	111 896	44 596	34 416
Bankkonto reservierte Aktien						27 734	27 908
Debitoren und trans. Aktiven						680 017	766 377
Verfügbare Mittel						(1 434 850)	(1 424 350)
Wertschriften						311 276	220 172
Kurzfristige Geldanlagen						1 007 785	1 068 812
Bankguthaben und Gelder unterwegs						107 783	124 691
Kassen und Postcheck						8 006	10 675
Total Umlaufvermögen						2 187 197	2 253 051
Bilanzsumme						4 398 954	4 461 328

Passiven

(Kapitalquellen)	Buchwert 31. 12. 1987	Buchwert 31. 12. 1986
Eigenkapital		
Aktienkapital	(615 371)	(615 371)
Namenaktien	424 731	424 731
Inhaberaktien	190 640	190 640
Reserven	(501 018)	(485 264)
Allgemeine		
aus Gewinnzuweisung	129 254	
aus Agio	203 438	
aus Genussscheinen	31 326	
Spezielle	137 000	128 000
Total Eigenkapital	1 116 389	1 100 635
Fremdkapital		
Langfristige Schulden	(1 221 701)	(1 330 447)
Obligationenanleihen	983 601	833 601
Bankdarlehen	75 000	75 000
Spezielle Kredite für Flugzeug- beschaffung	-	248 746
Übrige langfristige Schulden	163 100	173 100
Kurzfristige Schulden	(1 060 368)	(1 025 769)
Dividenden und Obligationenzinsen	4 231	4 588
Kreditoren und transitorische Passiven	955 603	926 883
Personaldepositenkasse	100 534	94 298
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	640 611	676 288
Total Fremdkapital	2 922 680	3 032 504
Rückstellungen und Wertberichtigungen	282 745	257 989
Verfügbarer Gewinn		
Gewinnvortrag aus Vorjahr	5 040	5 700
Reingewinn des Jahres	72 100	64 500
Total verfügbarer Gewinn	77 140	70 200
Bilanzsumme	4 398 954	4 461 328
Eventualverpflichtungen	76 855	128 942

Erläuterungen zur Bilanz

Aktiven

Mit einer Gesamtsumme von 352 Millionen Franken lagen die Investitionen in das *Anlagevermögen* im Jahre 1987 unter dem langjährigen Mittel. Knapp zwei Drittel beanspruchten der *Flugzeugpark* (Lieferung einer Boeing 747) und die *Vorauszahlungen* für bestellte Flugzeuge. Weitere grössere Investitionen betrafen:

	Mio Fr.
- Bauten am Flughafen Genf	22
- Erneuerung und Erweiterung der Informationsverarbeitungsanlagen	33
- Simulator für Fokker 100	20
- Anteilmässige Beteiligung an der Aktienkapitalerhöhung der CTA	7

Das Anlagevermögen zu Buchwerten nahm lediglich um 3 Millionen Franken zu. Es ist zu 106% (Vorjahr 110%) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert. Der Buchwert der *Flugzeuge* sank auf 36% (Vorjahr 40%) des Anschaffungswertes.

tes. Trotz höheren Anschaffungswerten des Flugzeugparkes verringerte sich seine Versicherungssumme um 335 Millionen Franken. Diese Versicherungswerte basieren auf dem US-Dollar, und der Rückgang entspricht der am Bilanzstichtag um 21% tieferen Wechselkursparität.

In den Anlagewerten nicht enthalten sind die am Jahresende durch langfristige Lease-Verträge gemieteten 3 Boeing 747 und 5 DC-9-Flugzeuge, deren Anschaffungswerte rund 650 Millionen Franken entsprechen. Die daraus noch offenen künftigen Kapitalverpflichtungen betragen knapp 200 Millionen Franken.

Das *Umlaufvermögen* reduzierte sich um 66 Millionen Franken oder 3%. Im *Bankkonto reservierte Aktien* sind 33 943 Aktien im Zusammenhang mit der Optionsanleihe 1984/91 der Swissair Finance Ltd. enthalten. Im vergangenen Jahr wurden keine Optionen eingelöst. Die Abnahme der *Debitoren und transitorischen Aktiven* um 86 Millionen Franken ist

in der Bezahlung von Forderungen aus dem Verkauf von Flugzeugen sowie im Rückgang von Darlehen an Tochtergesellschaften begründet. In den Debitoren sind Guthaben gegenüber Tochtergesellschaften von 26 Millionen Franken eingeschlossen.

Die *verfügbaren Mittel* haben sich im Berichtsjahr praktisch nicht verändert. Die *Wertschriften und kurzfristigen Geldanlagen* von insgesamt 1,3 Milliarden Franken sind zu 96% in Schweizer Franken plaziert, und zwar zu folgenden Fälligkeiten: 1988: 55%; 1989: 10%; 1990 und später: 35%.

Passiven

Bei einem nominell unveränderten *Aktienkapital* konnte bei den *Namenaktien* eine um 5% breitere Streuung des Aktienbesitzes registriert werden. Die Anzahl der *Namenaktionäre* stieg um rund 1800. Kein *Privataktionär* besitzt mehr als 2% *Namenaktien*.

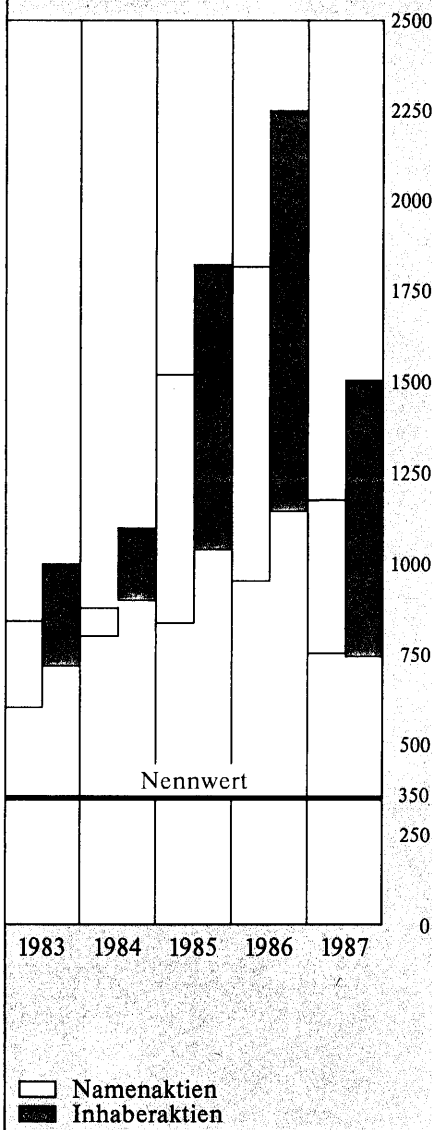
Die *langfristigen Schulden* verzeichneten eine Abnahme von 109 Millionen Franken. Als Neugeld flossen 100 Millionen Franken aus der im September 1987 ausgegebenen Optionsanleihe sowie weitere 100 Millionen Franken aus einer Privatplazierung zu. Die gesamten in Fremdwährung erhaltenen Spezialkredite für Flugzeugbeschaffung im Umfange von 249 Millionen Franken wurden 1987 vorzeitig zurückgezahlt. Sie passten bezüglich der Laufzeiten nicht mehr in unser langfristiges Finanzierungskonzept und waren zudem mit den 1979 vereinbarten Zins-

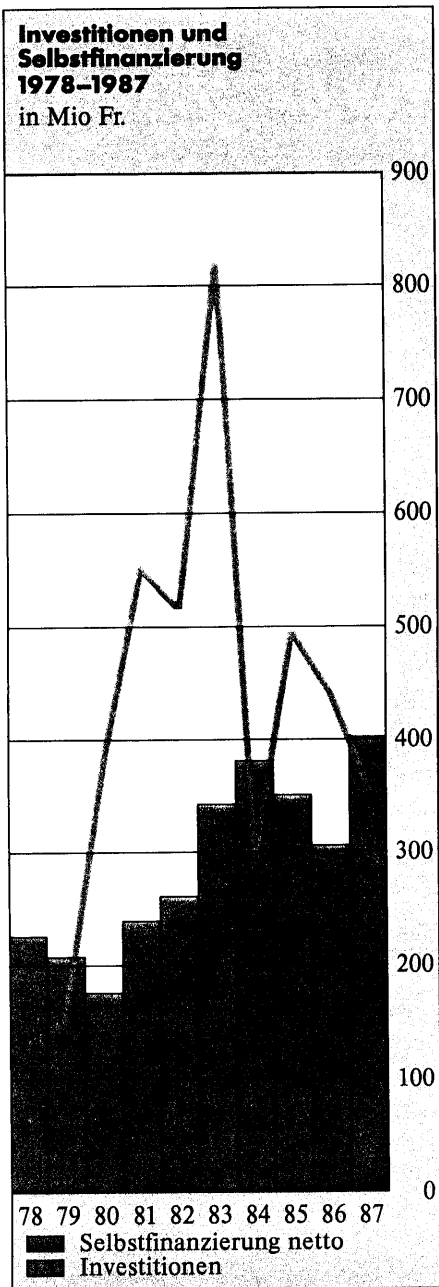
Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1987	Anzahl Aktionäre	Prozentanteil
Namenaktien	37 175	69.0
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden und Kantonalbanken)	72	23.3
Industrie, Handel, Holding- und Finanzgesellschaften	640	8.2
Banken und Versicherungsgesellschaften	76	2.9
Fürsorgestiftungen und Pensionskassen	352	3.5
Privatpersonen	36 035	31.1
Inhaberaktien	7 800*	31.0

* Schätzung

Kursentwicklung der Swissair-Aktien 1983-1987

Höchst- und Tiefsturse pro Jahr in Fr.





sätzen nicht mehr marktkonform. Im weiteren wurde eine Privatplatzierung von 50 Millionen Franken zur Rückzahlung fällig.

Das Verhältnis Eigenkapital zu langfristigem Fremdkapital verringerte sich auf 1:1,1 (Vorjahr 1:1,2).

Die Ende 1987 ausstehenden *Obligationenanleihen* und Privatplatzierungen von insgesamt 983,6 Millionen Franken setzen sich wie folgt zusammen:

5½ %	50.0 Mio Fr.	1982-1990	P
4¼ %	80.0 Mio Fr.	1979-1991	
4¼ %	37.6 Mio Fr.	1977-1992	*
6¼ %	30.0 Mio Fr.	1982-1992	P
5¼ %	120.0 Mio Fr.	1982-1992	
6¼ %	80.0 Mio Fr.	1981-1993	
4 %	70.0 Mio Fr.	1978-1994	
5¾ %	76.0 Mio Fr.	1981-1996	*
5½ %	120.0 Mio Fr.	1982-1997	
4½ %	100.0 Mio Fr.	1987-1999	P
3 %	100.0 Mio Fr.	1987-2001	*
5½ %	36.0 Mio Fr.	1980-2005	**
	84.0 Mio Fr.	1980-2005	***

* Optionsanleihen
** ab 1991 variabler Zinssatz
*** variabler Zinssatz (zurzeit 4¾ %)
P Privatplatzierungen

Die *Rückstellungen und Wertberichtigungen* decken hauptsächlich Währungs- und Kundenrisiken ab. Sie konnten im Berichtsjahr um 25 Millionen Franken verstärkt werden.

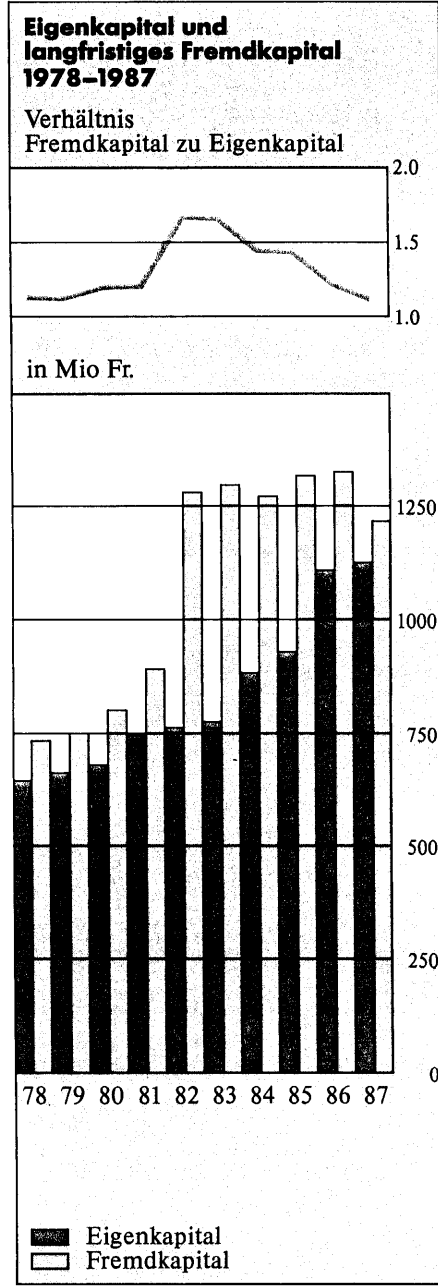
Wie im Vorjahr wurden auch 1987 keine kurzfristigen Bankkredite beansprucht.

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 385 Millionen Franken. Der leichte Umsatzrückgang von rund 2% ist die Folge der im letzten Geschäftsbericht bereits erwähnten Wiedereingliederung der Avireal in die Swissair. Unter Berücksichtigung des geschätzten Konsolidierungsabzuges ergibt sich für die Swissair-Gruppe ein gegenüber dem Vorjahr unveränderter Umsatz von 4,3 Milliarden Franken.

In der Swissair-Jahresrechnung sind die weltweiten Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Linienverkehr vollumfänglich konsolidiert. Der Anteil der nicht eingeschlossenen Tochtergesellschaften am Gesamtumsatz beträgt knapp 9%. In Anbetracht dieses geringen Anteiles verzichten wir weiterhin auf einen erweiterten konsolidierten Ausweis.



Kapitalflussrechnung 1987

Im Jahre 1987 betrug der gesamte Mittelzufluss 752 Millionen Franken, woran die Selbstfinanzierung mit 463 Millionen Franken (Vorjahr 366 Millionen Franken) 62% beisteuerte. Der Mittelzufluss von aussen stammte aus Fremdkapitalaufnahmen.

Lediglich 47% des Mittelzugangs wurden für Neuinvestitionen beansprucht. Die Vermehrung des Anlagevermögens konnte aus den selbsterarbeiteten Mitteln finanziert werden. Mit einem Gesamtbetrag von 310 Millionen Franken erfolgte die grösste je in einem Jahr verzeichnete Schuldenrückzahlung.

Herkunft der Mittel	Mio Fr.	Mio Fr.
Innenfinanzierung:		
Selbstfinanzierung		
Reingewinn des Berichtsjahres	72.1	
Abschreibungen	303.0	
Rückstellungen, Bewertungskorrekturen und Zuweisung an Spezialreserven	<u>87.7</u>	462.8
Andere Mittelzugänge		
Buchwerte der verkauften Anlagen	2.7	
Abnahme Debitoren und transitorische Aktiven	<u>86.4</u>	89.1
Fremdfinanzierung:		
Obligationenanleihe und Privatplazierung		<u>200.0</u>
Gesamtzugang an Mitteln		<u>751.9</u>

Verwendung der Mittel

Vermehrung Anlagevermögen:		
Immobilien	37.5	
Flugzeugpark	194.3	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	84.6	
Beteiligungen	7.0	
Vorauszahlungen	<u>29.0</u>	352.4
Vermehrung Umlaufvermögen:		
Verfügbare Mittel	10.5	
Übriges Umlaufvermögen	<u>20.8</u>	31.3
Verminderung Fremdkapital:		
Flugzeugkredite und Privatplazierung	298.7	
Übrige Schulden	<u>11.1</u>	309.8
Gewinnausschüttung für 1986		<u>58.4</u>
Total Verwendung der Mittel		<u>751.9</u>

Bericht der Kontrollstelle

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1987 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir haben festgestellt, 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 empfehlen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

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

Zürich, 17. März 1988

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Prof. Dr. C. Helbling
dipl. Bücherexperte

H. Rau
dipl. Bücherexperte



Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

Verkehrsleistungen		1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980	1979	1978
Flugstunden		155 211	150 576	141 507	139 228	143 091	145 557	143 149	144 637	139 362	139 341
Angebote tkm	in Mio	3 381.7	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
Ausgelastete tkm	in Mio	2 152.6	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
Ausgelastete Passagier-tkm	in Mio	1 367.9	1 286.8	1 261.3	1 194.3	1 199.1	1 157.4*	1 042.8	974.7	928.8	920.6
Ausgelastete Fracht-tkm	in Mio	733.8	674.2	636.9	634.1	540.4	461.7	453.7	421.9	408.1	403.4
Ausgelastete Post-tkm	in Mio	51.0	49.0	49.3	46.8	42.2	38.3	36.6	31.6	27.3	27.2
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	in %	63.9	62.2	64.7	63.9	63.8	62.7*	60.0	56.9	59.0	58.1
Nutzwelle ¹	in %	63.7	63.6	64.0	63.6	63.8	64.1*	60.6	58.3	58.5	57.3
Flugbetriebskosten je angebotene tkm	in Fr.	-90	-97	1.12	1.06	1.03	1.07*	1.05	-93	-83	-75
Sitzplatzbelegung	in %	63.7	62.2	64.6	62.7	63.7	63.3	65.4	62.1	63.5	62.5
Personalbestand Ende Jahr ohne Lehrlinge Teilzeitbeschäftigte:		17 908	17 657	17 262	16 652	16 147	15 997	15 494	15 356	15 009	14 777
		ab 1982	stundenweise erfasst					bis 1981 als Halbe mitgezählt			
Erträge und Kosten	in Mio Fr.										
Verkehrserträge		3 153.9	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
Diverse Erträge		849.6	845.6	839.5	764.9	718.0	661.9	629.7	532.5	500.4	463.4
Gesamterträge		4 003.5	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
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)		3 628.4	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
Bruttoergebnis		375.1	340.5	382.5	358.7	331.3	257.5	262.3	202.3	229.4	244.4
Abschreibungen ordentliche	273	276	269	268	250	219	183	158	151	165	
Abschreibungen ausserordentliche	30	-	45	30	25	-	25	-	28	30	
Reinergebnis		72.1	64.5	68.5	60.7	56.3	38.5	54.3	44.3	50.4	49.4
Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung)											
Bilanzsumme	in Mio Fr.	4 399.0	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
Aktiven											
Anlagevermögen		2 211.8	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
Umlaufvermögen		2 187.2	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
Passiven											
Aktienkapital		615.4	615.4	568.3	568.3	506.7	506.7	506.7	448.5	448.5	448.5
Reserven		509.0²	492.0	358.0	315.0	270.0	257.0	238.0	218.0	213.0	194.0
Fremdkapital		2 986.3²	3 090.9	3 144.5	2 943.5	2 803.3	2 603.9	2 159.0	1 901.9	1 717.7	1 588.0
Rückstellungen		282.7	258.0	271.2	274.6	229.4	211.6	182.0	171.5	159.8	145.3
Gewinnvortrag		5.6²	5.0	5.7	5.1	4.6	3.6	4.1	3.9	5.9	5.6
Kennziffern je Aktie											
Reingewinn je Aktie ³	in Fr.	42.16²	37.72	44.21	41.07	41.45	28.43	41.22	38.24	43.56	43.38
Dividende je Aktie	in Fr.	36.—²	33.—	38.—	35.—	35.—	25.—	35.—	35.—	35.—	35.—
Dividende je Genussschein	in Fr.	7.20²	6.60								
Selbstfinanzierung je Aktie ^{3/4} (vor Gewinnverteilung)	in Fr.	271.—	214.—	261.—	291.—	280.—	218.—	218.—	188.—	217.—	236.—
Eigenkapital je Aktie ³	in Fr.	644.—	634.—	585.—	566.—	552.—	542.—	539.—	542.—	539.—	525.—

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



TRAVISWISS TRAVISWISS

JAN ZRHJFK HK1
JAN JFKZRH HK1
ZRH-PJF NOCTC
DRED CL
SRNSSTSRHK 1 SR 100C25JAN
SRHK 1 SR 111C27JAN 1MUS
TRAVISWISS BUCHUNG
FENSTER SITZ

1230-
192



Die Swissair im Wettbewerb

Die Liberalisierung im europäischen Luftverkehr wird zurzeit von zwei Seiten vorangetrieben, einerseits durch die europäische Zivilluftfahrtskonferenz (ECAC), das Forum aller westeuropäischen Luftfahrtbehörden, in dem auch die Schweiz vertreten ist, und andererseits durch die Europäische Gemeinschaft (EG), der die Schweiz bekanntlich nicht angehört.

Im Rahmen der ECAC sind am 1. Januar 1987 Vereinbarungen getroffen worden, welche den Fluggesellschaften im Verkehr innerhalb Europas bezüglich der Anzahl Frequenzen und der Flugzeuggrösse sowie bei der Festsetzung der Tarife vermehrte Flexibilität einräumen. Das im Dezember 1987 durch den Ministerrat verabschiedete EG-Luftverkehrspaket enthält darüber hinaus für den Verkehr innerhalb der Gemeinschaft mehr Freiheit im Bereich der Verkehrsrechte. Diese EG-Regeln gelten vorerst für drei Jahre und stellen einen ersten Schritt in Richtung eines gemeinsamen Luftverkehrsmarktes dar. Der nächste Schritt ist für den Herbst 1990 geplant, bevor dann Ende 1992 der integrierte europäische Markt verwirklicht sein soll.

Die Swissair setzt sich für ein möglichst einheitlich geregeltes europäisches Luftfahrtsystem ein, das auch die Schweiz einschliesst. Dies ist unbedingt nötig, wenn unser Land nicht der Gefahr ausgesetzt sein soll, im Luftverkehr isoliert zu werden. Wir sind daher vor allem interessiert an einem luftverkehrspolitischen Anschluss der Schweiz an die EG. Nur so können wir in Zukunft unter gleichen Bedingungen wie die anderen europäischen Luftfahrtgesellschaften an der Entwicklung des Luftverkehrs teilnehmen.

Angesichts dieses sich auf multilateraler Ebene manifestierenden Trends zur Liberalisierung konnten auch auf bilateraler Ebene flexiblere Lösungen erzielt werden, die uns die bereits früher beabsichtigte Bedienung einiger neuer Destinationen gestattet, wie beispielsweise Turin ab Mai 1987 sowie Bordeaux, Catania und Graz ab Sommerflugplan 1988.

Eine 1986 von der Schweiz mit den USA abgeschlossene Vereinbarung hat uns die Eröffnung der Strecke nach Atlanta erlaubt. Dies war um so wichtiger, als auch die amerikanischen Fluggesellschaften das Angebot zwischen den USA und der Schweiz beträchtlich erhöhten: Neben Panam und TWA bedient nun zusätzlich American Airlines Genf und Zürich ab Chicago, 1988 auch ab New York. Neue Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten zum Zwecke eines weiteren Ausbaus unserer Verkehrsrechte stehen bevor.

Die Schweizerfrankentariife blieben im Berichtsjahr allgemein stabil dank tiefer Inflation und günstigen Kerosenpreisen. Gemessen an den schweizerischen Einkommensverhältnissen gehören die Tarife ab der Schweiz zu den günstigsten in Europa. Die Swissair bietet eine breite Palette von Spezialtarifen an, welche weitgehend den neuen Empfehlungen der EG-Kommission entsprechen.

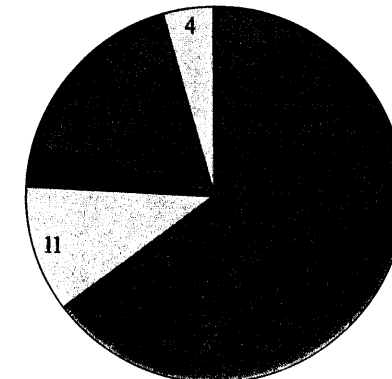
Die Automatisierung der Flugscheinausstellung wird laufend verfeinert. In der Schweiz können alle entsprechend ausgerüsteten Reisebüros mittels PARS- oder TRAVISWISS-Geräten Flugscheine automatisch ausstellen und in Zukunft auch über mehrere Teilstrecken automatisch berechnen lassen. Auf der

Strecke Genf-Paris läuft überdies eine Testphase mit Ticket- und Check-in-Automaten, die es dem Passagier erlauben, den Flugschein mittels Kreditkarte zu beziehen und gleichzeitig die Abfertigungsformalitäten zu erledigen.

Zu einer der besonders gefragten Dienstleistungen am Boden hat sich die Bereitstellung von speziellen Warteräumen auf den Flughäfen entwickelt, den sogenannten Lounges. 1987 konnten wir auf neun weiteren Stationen solche Räume eröffnen. Damit stehen unseren Passagieren der First- und Business-Class nunmehr weltweit 95 Lounges zur Verfügung.

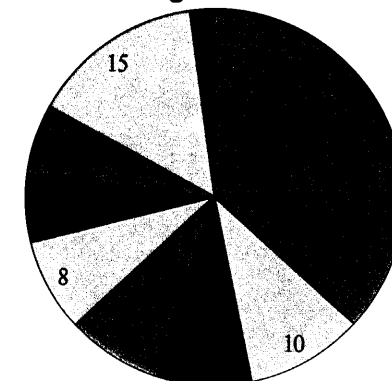
Neben einer sorgfältigen Betreuung unserer Passagiere am Boden und an Bord bemühen wir uns auch sehr, unseren Kunden im Flugzeug gepflegte Mahlzeiten zu servieren. Beides sind ausgesprochene Markenzeichen der Swissair, denen wir besondere Beachtung schenken. Seit einigen Jahren bieten wir unter anderem kulinarische Spezialitäten aus Schweizer Gegenden an; grossen Anklang fanden 1987 die Gerichte aus den Kantonen Tessin und Graubünden. Die der Swissair wiederum von verschiedenen Fachgremien und Konsumentenorganisationen verliehenen internationalen Auszeichnungen ermutigen uns, weiterhin qualitativ hochstehende Leistungen anzubieten.

Der Ertragsfranken 1987



- 65% Passagen
- 11% Fracht/Post
- 3% Provisions- und übrige Verkehrserträge
- 17% Drittleistungen (ohne Tochtergesellschaften)
- 4% Finanz- und übrige Erträge

Verwendung



- 37% Personalkosten
- 10% Bodenorganisationskosten
- 8% Treibstoff
- 8% Provisionen
- 8% Abschreibungen
- 6% Technische Materialkosten
- 6% Passagierkosten
- 15% Übrige Kosten
- 2% Reingewinn







Der Verkehr

Im Berichtsjahr erfolgte eine gezielte Straffung des Streckennetzes, um die Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebes zu verbessern. Der Aufnahme von Atlanta und Turin stand die Aufgabe von Santiago de Chile, Colombo, Bahrain und Dublin sowie aus verkehrsrechtlichen Gründen von Dhahran und Oran gegenüber. Ende 1987 bediente die Swissair weltweit 103 Städte in 68 Ländern.

Dank der Erhöhung von Frequenzen nach Kanada, einigen Destinationen des Mittleren Ostens und in Europa sowie der Aufnahme von Atlanta konnten die Ausnutzung der Flotte weiter gesteigert und 4,4% mehr Tonnenkilometer angeboten werden. Erfreulicherweise nahmen die ausgelasteten Tonnenkilometer um 7,1% zu. Die Auslastung stieg um 1,7 Prozentpunkte auf 63,9%. Unerwartet stark nahm der Passagier- und Frachtverkehr im letzten Quartal zu.

Im *Inland* sind durch die Aufnahme von zusätzlichen Flügen die Verbindungen zwischen Basel, Genf und Zürich verbessert worden.

Der Anteil unserer Produktion in *Europa* an den insgesamt angebotenen Tonnenkilometern beträgt 17,4%. Während das Angebot um 4,6% erhöht wurde, betrug die Verkehrszunahme 8,6%. Die Verbindungen mit England wurden mit einem fünften täglichen Kurs von Zürich nach London, vermehrten Airbus-Einsätzen nach Manchester und zusätzlichen Frequenzen nach Birmingham ergänzt. Seit November fliegt die Swissair den Frachtkurs nach Glasgow und Manchester statt wie bisher mit eingemietetem Fluggerät selbst mit A310. Die Lücken im Angebot nach München konnten mit einem Morgenkurs ab Genf und einem

Nachmittagskurs ab Zürich geschlossen werden. Der neue Swissair-Morgenkurs von Zürich nach Turin wird mit SF-340 von Crossair geflogen und durch Alitalia mit einem Abendkurs ergänzt.

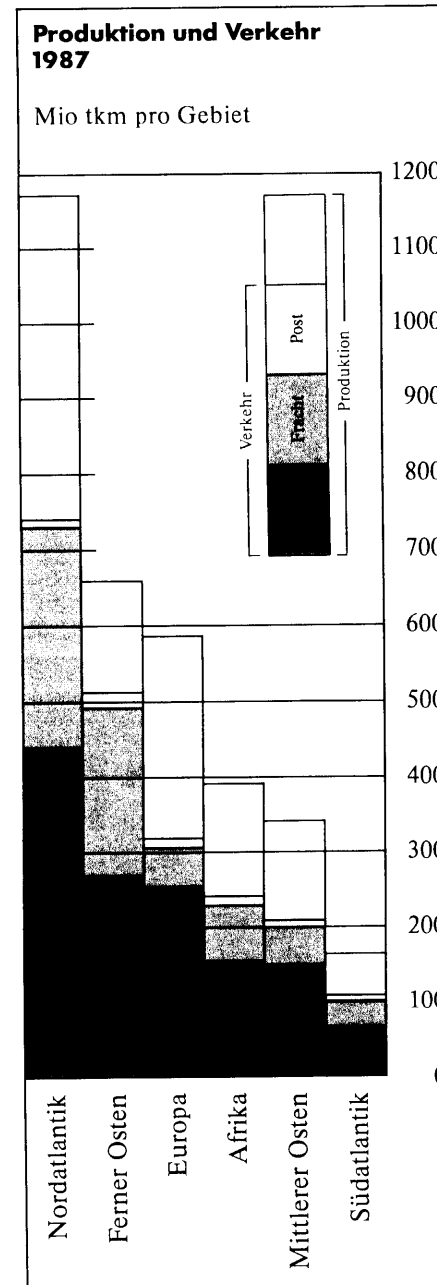
Ein Markstein im Aufbau unserer Verbindungen mit *Nordamerika* bildet die seit langem angestrebte Aufnahme von Atlanta in unser Streckennetz. Die erreichten Verkehrsresultate entsprechen unseren Erwartungen. Die Vorverlegung des von Zürich über Genf geführten New-York-Kurses brachte u. a. dank besseren Anschlüssen in New York den erhofften Mehrverkehr. Erstmals im Sommer 1987 wurden Montreal und Toronto täglich bedient. Die tägliche, getrennte Bedienung von Boston und Chicago wurde im letzten Winter fünfmal pro Woche beibehalten. Die Erhöhung des Angebotes um 12,7% nach Nordamerika konnte trotz der verstärkten Konkurrenz amerikanischer Fluggesellschaften durch einen Nachfragezuwachs von 14,7% sogar überboten werden. Der angebotsbezogene Anteil von Nordamerika am weltweiten Streckennetz beträgt 34,7%.

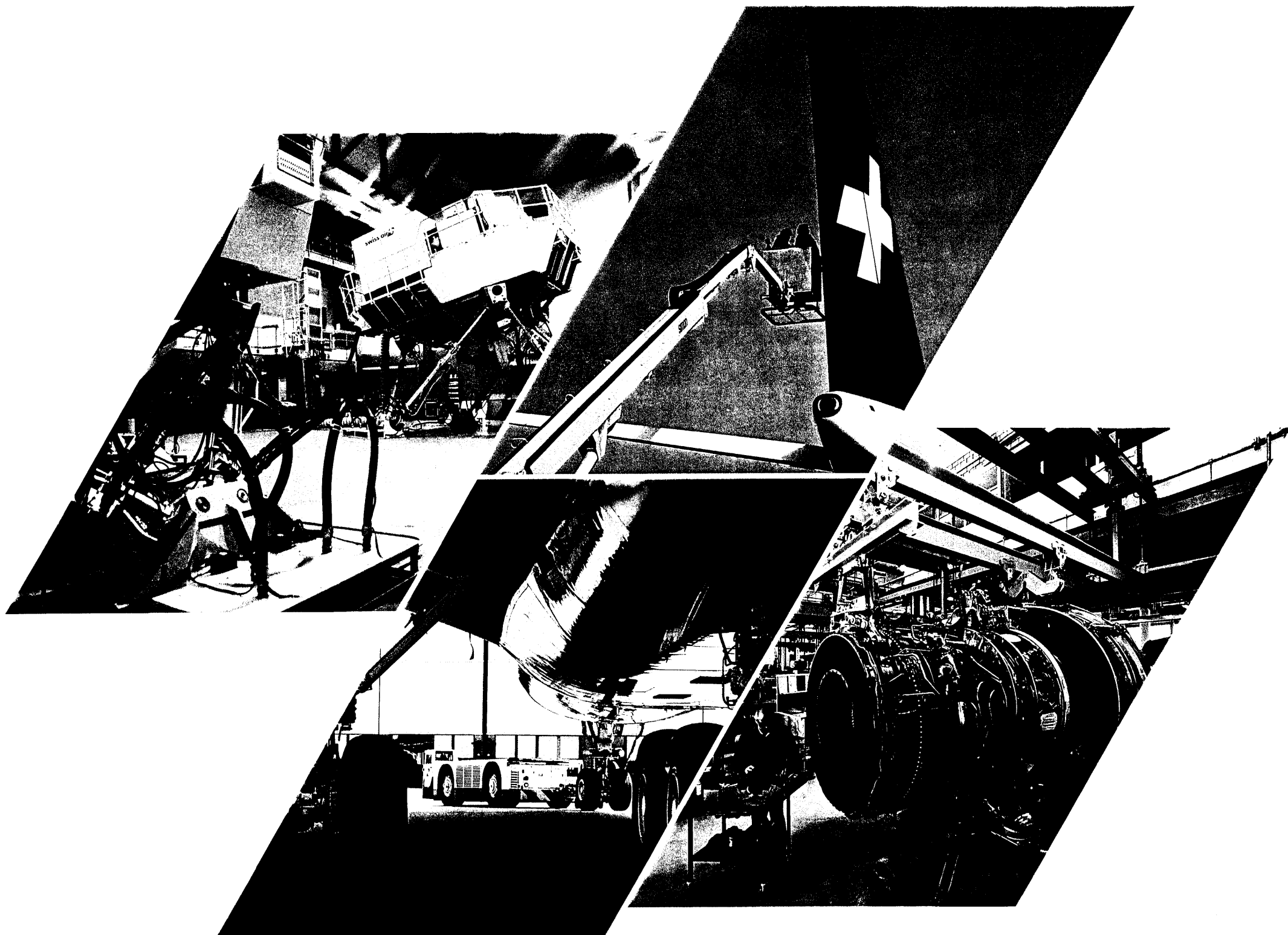
Mit der Einstellung der Bedienung von Santiago de Chile werden unseren Passagieren nun drei Wochenkurse nach Brasilien und Argentinien mit einem einheitlichen, gestrafften Flugplan offeriert. Um die saisonale Verkehrsbelegung besser auffangen zu können, gelangen in den Winterflugplanperioden zeitweise Boeing 747 zum Einsatz. Der Produktions-senkung in *Südamerika* um 1,7% stand ein Verkehrsrückgang von 4,2% gegenüber. Ins Gewicht fiel der stark rückläufige Passagierverkehr aus Buenos Aires. Weiterhin erfreulich entwickelte sich hingegen die Strecke nach Venezuela.

Gesamthaft betrachtet zeigt der *Mittlere Osten* (Produktionsanteil: 10,2%) ein enttäuschendes Ergebnis, obschon der Abbau des Angebots um 9,3% einen Nachfragerückgang von lediglich 4,1% zur Folge hatte. Massgeblich trugen der weiterhin rückläufige Geschäftsverkehr im Golfgebiet, der andauernde Krieg zwischen Iran und Irak sowie die verkehrsrechtlichen Einschränkungen von Saudiarabien und dem Iran dazu bei. Erfreulich entwickelten sich Tel Aviv mit einem zusätzlichen Wochenkurs im Sommer, Ankara mit dem dritten Wochenkurs seit November 1987 sowie Zypern mit einer zusätzlichen Frequenz nach Larnaca.

Die Aufgabe von Colombo gestattete der Swissair, seit letztem Sommer schnellere Verbindungen nach Singapur und Djakarta anzubieten, welche auch entsprechenden Mehrverkehr gebracht haben. Erfreuliche Verkehrszunahmen weisen die beiden Polflüge nach Tokio auf. Um konkurrenzfähig zu bleiben, beabsichtigen wir, die Polflüge weiter aufzubauen und im *Fernen Osten* vermehrt Flüge mit weniger Zwischenlandungen einzuführen. Das Angebot wurde 1987 mit 4,7% Zunahme nur wenig erhöht; die Nachfrage stieg um 8,3%. Im Streckennetz der Swissair erbringt der Ferne Osten 19,6% der Tonnenkilometer-Produktion.

In *Afrika* war bei einem Angebotsrückgang von 1,1% eine leichte Verkehrsabnahme (-0,5%) zu verzeichnen. Die hauptsächlich politischen und wirtschaftlichen Probleme in verschiedenen afrikanischen Ländern. Der Anteil unserer Produktion im Verkehr mit Afrika beträgt 11,6%.





Der Betrieb

Unsere Flotte war Ende 1987 mit 52 Einheiten gleich gross wie vor Jahresfrist. Im Dezember wurde eine weitere Boeing 747 abgeliefert, so dass wir heute über fünf Flugzeuge dieses Typs verfügen. Infolge Ablieferungsverzögerung werden die bestellten Fokker 100-Flugzeuge erst im 2. Quartal 1988 in Betrieb genommen werden können. Dadurch verzögert sich auch die Ablösung der älteren DC-9; es entsteht somit keine Produktionseinbusse.

Mit der sukzessiven Modernisierung unseres Flugzeugparks leisten wir auch einen wesentlichen ökologischen Beitrag. So steht einer Zunahme unseres Angebots um 44% in den letzten 10 Jahren ein Mehrverbrauch an Treibstoff von lediglich 20% gegenüber. Zum Schutz unserer Umwelt tragen wir auch in anderen wichtigen Bereichen bei. So wird unter anderem an einer Verbesserung unserer Abwasseranlage und zusammen mit dem Kanton Zürich an der Rückgewinnung der Enteisungsflüssigkeit gearbeitet. Ferner wird für die

Fokker 100 ein zusätzlicher Standard-Schalldämpfer in Betrieb genommen.

Nach wie vor war der Flugzeug-Unterhaltsbetrieb sehr gut ausgelastet, wozu auch die zahlreichen Kundenaufträge beitrugen. So wurden u. a. an 20 Flugzeugen eine Gesamtüberholung vorgenommen und an 75 Boeing 747/A310- und 155 DC-9-Triebwerken Überholungen und Reparaturen durchgeführt. Die erzielten Erträge aus Aufträgen von Partnern und Kunden beliefen sich auf 236 Millionen Franken.

Ein beachtlicher Erfolg konnte bei unseren Flugsimulatoren erzielt werden. In Anwendung modernster Technologie wurde der Airbus-Simulator von unseren Technikern zusammen mit dem Hersteller auf einen Stand gebracht, der eine Umschulung ohne Flugtraining ermöglicht.

Der Flugbetrieb konnte dank dem beruflichen Können, der Sorgfalt und der Zuverlässigkeit unseres Personals am Boden und in der Luft auch 1987 ohne ernsthafte Vorkommnisse abgewickelt werden.

Sorgen bereitet uns hingegen die fortschreitende Belastung des europäischen Luftraumes. Einige Flughäfen nähern sich zu gewissen Tageszeiten ihren Kapazitätsgrenzen, so dass in zunehmendem Masse mit Verkehrsbehinderungen gerechnet werden muss.

Besondere Aufmerksamkeit erheischte wiederum unsere Operation nach Bagdad und Teheran. Die militärischen Aktivitäten im Golf erforderten unsererseits Dispositionen, welche die Regelmässigkeit dieser Flüge beeinträchtigten.

Anfang Juni trat erstmals eine Frau als Mitglied der Cockpit-Besatzungen in die Dienste der Swissair. Sie ist zurzeit als Copilotin auf MD-81 im Einsatz.

Das auf weit über 2000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angewachsene Korps des Kabinenpersonals wurde organisatorisch neu strukturiert, um für die kommenden Aufgaben besser gerüstet zu sein. Die Schaffung kleinerer Führungseinheiten soll mithelfen, Kommunikation und Professionalität noch weiter zu verbessern.

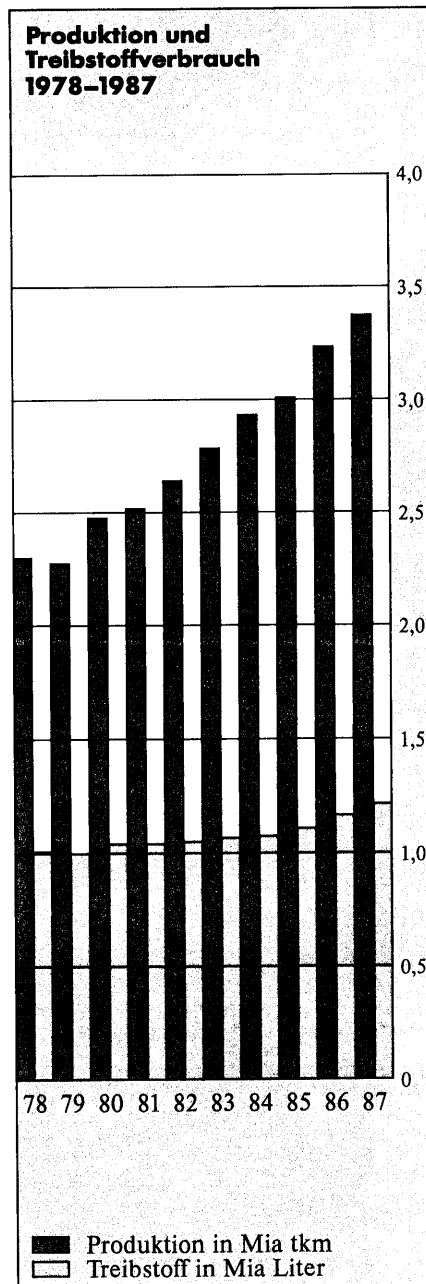
Auf dem Gebiet der Informationsverarbeitung (IV) verzeichnen wir heute die rasanteste Entwicklung innerhalb der Unternehmung. Um den stetig steigenden Anforderungen an Leistung und Zuverlässigkeit des Computer-Centers nachzukommen, wurden 1987 bei beiden Systemgruppen (Verkehrs- und Informations-System) Erweiterungen und Erneuerungen vorgenommen. Ab September sind die ersten vernetzten Arbeitsstationen (Personal Computers) im Rahmen des Travisswiss-Projektes bei schweizerischen Reisebüros installiert worden. Bis 1990 dürften etwa deren 300 am Travisswiss angeschlossen sein. Ferner konnten Direktverbindungen zu den Systemen von Eastern Airlines und United Airlines eingeführt werden.

Zurzeit beschäftigt die Swissair für IV-Projektentwicklung rund 400 Spezialisten und weitere 200 für den Betrieb der Computer-Systeme. Dem weiterhin steigenden Bedarf steht ein ausgetrockneter Arbeitsmarkt gegenüber. Deshalb sehen wir uns veranlasst, auch interne Kandidaten für eine solche Laufbahn zu motivieren und entsprechend auszubilden.

Die Swissair-Flotte

(Stand Ende Dezember 1987)

Flugzeugtyp	Anzahl Flugzeuge	Bestellte Flugzeuge (Ablieferungsjahr)
Boeing 747	5	-
MD-11	-	12 (90/91)
DC-10-30	11	-
A310-221	5	-
A310-322	4	-
MD-81	18	4 (88/89)
DC-9-32/51	9	-
Fokker 100	-	8 (88)
Total	52	





Unsere Mitarbeiter

Verschiedene äussere Faktoren begünstigten den finanziell guten Jahresabschluss. Ebenso bedeutsam für das erfreuliche Resultat war der grosse Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, denen wir auch an dieser Stelle danken möchten.

Der Personalbestand der Swissair im In- und Ausland belief sich Ende 1987 auf 17 908 Mitarbeiter. Unter Berücksichtigung von Teilzeit- und Aushilfspersonal und Einrechnung aller in unseren Beteiligungsgesellschaften beschäftigten Mitarbeiter zählt die Swissair-Gruppe heute rund 23 900 Arbeitsplätze.

Während des Jahres 1987 befassten wir uns intensiv mit Fragen der Kostenstruktur und, damit verbunden, mit Organisations- und Betriebsanalysen. Zahlreiche Mitarbeiter waren deshalb neben ihren angestammten Aufgaben erheblichen zusätzlichen Belastungen ausgesetzt, dies um so mehr, als wir diese Unter-

suchungen weitgehend intern durchführen und nur vereinzelt externe Berater beiziehen. Diese Arbeiten werden 1988 fortgeführt. Bei der Passagier- und Flugzeugabfertigung in Zürich ist eines der Projekte bereits im praktischen Betrieb mit Erfolg evaluiert worden.

Längerfristig messen wir einem flexiblen Teuerungsausgleich erhebliche Bedeutung zu. Bei den Salärverhandlungen im Herbst gelang es allerdings nicht, eine entsprechende Vereinbarung zu erzielen. Die Swissair zahlt für 1988 die vertraglichen Reallohn-Jahresschritte und den vollen Teuerungsausgleich aus. Gemeinsam mit der Aeropers konnten wir erfreulicherweise einen Teil der Einsatzrichtlinien für das Cockpit-Personal neu fassen. Damit sind die Voraussetzungen für eine Produktivitätserhöhung unseres Flugdienstes gegeben.

Von zentraler Bedeutung ist nach wie vor die umfassende Schulung unseres Personals. Die Swissair wendet dafür über 100 Millionen Franken pro Jahr auf. Unter anderem nimmt die Informatikausbildung von Jahr zu Jahr einen grösseren Umfang an. Bei aller Automation wird aber auf die Kundendienstausbildung und die Persönlichkeitsschulung des Personals aller Stufen weiterhin grosses Gewicht gelegt.

Das Vermögen unserer Pensionskassen stieg per Ende 1987 auf über 3 Milliarden Franken an. Davon sind knapp 10% in Aktien angelegt. Die Börseneinbrüche führten wohl zu einer deutlichen Tieferbewertung unseres Portefeuilles. Die beim Kauf dieser Aktien bezahlten Kurse liegen aber im Mittel noch deutlich tiefer als die heutigen Börsenkurse. Seit

einem Jahr sind die Stiftungsräte unserer Kassen paritätisch zusammengesetzt. Dank guter Zusammenarbeit der Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter hat sich dieses neue, gesetzlich vorgeschriebene Konzept in der Praxis bisher bewährt.

Am 14. Juni wurden wir vom Tod unseres für das Departement «Produktgestaltung und Verkaufspolitik» zuständigen Direktors Claude Christe überrascht. Er erlag im Alter von 57 Jahren einem Herzschlag. Begonnen hatte Claude Christe seine Laufbahn bei der Swissair 1958 am Hauptsitz in der Verkaufsförderung. In den 29 Jahren seines Wirkens in der Schweiz und bei unserer Vertretung für Nordamerika, die er von 1973 bis 1976 leitete, erfreute er sich dank seiner willensstarken Persönlichkeit und seiner fachlichen Kompetenz grösster Wertschätzung auch über die Landesgrenzen hinaus. So war er lange Zeit prominentes Mitglied in Gremien der IATA und AEA, im letzten Jahr zudem Verwaltungsratspräsident der neugegründeten AirPlus Corporation in London.

Ende 1987 traten zwei Direktionsmitglieder in den wohlverdienten Ruhestand, nämlich Generaldirektor Bertrand Jaquiéry sowie Direktor Konrad Lindenmann.

Bertrand Jaquiéry wurde im Jahr 1947 von Swissair Genf angestellt. Bereits 1950 wechselte er in unsere New Yorker Vertretung, wo er schon bald verschiedene leitende Posten in Verkauf und Betrieb bekleidete. Ab 1969 war er sukzessive Chef unserer bereits damals über tausend Mitarbeiter zählenden Betriebsorganisation in Genf, dann Direktor für das Departement «Schweiz», später Mitglied der Geschäftsleitung und Gene-

raldirektor für den Bereich «Aussenorganisation» und schliesslich in Personalunion Chef des Bereichs «Marketing» und stellvertretender Direktionspräsident; beide Funktionen hatte er seit dem 1. Mai 1982 inne. Besonders in den letzten Jahren forderte die zunehmende Liberalisierung des Luftverkehrs bei stark schwankenden äusseren Gegebenheiten von Bertrand Jaquiéry und seinen Mitarbeitern ein grundlegendes Überdenken unserer Marktstrategien. Nach einer mit Auszeichnung durchlaufenen Karriere ist auch diese letzte und schwierige Aufgabe unter der Leitung des sympathischen Waadtländers bis heute erfolgreich gelöst worden.

Konrad Lindenmann, im Jahre 1955 als Ingenieur in unsere Gesellschaft eingetreten, arbeitete zunächst in der Organisationsstelle «Struktur- und Systemengineering», deren Chef er bereits nach zwei Jahren wurde. 1960 begann für die Swissair das Zeitalter der Strahlflugzeuge. Konrad Lindenmann war damals massgeblich an der Einführung der DC-8 beteiligt, was ihn für längere Zeit zu den Douglas-Werken nach Kalifornien und als «Technical Manager» nach New York führte. Von 1962 bis 1981 zeichnete er für den Unterhalt der Swissair-Flotte verantwortlich. Diesen komplexen Arbeitsbereich revolutionierte er mit neuen Methoden, was ihm hohes Ansehen in der internationalen Fachwelt eintrug. Mit Elan und der ihm eigenen Energie packte er 1982, zum Direktor befördert, seine letzte Aufgabe, die Zusammenarbeitsprojekte mit fremden Gesellschaften, an.

Personalbestand der Swissair Ende 1987

Fliegendes Personal	7%	1 150	Cockpit
	12%	2 220	Kabine
	19%	3 370	total
Bodenpersonal	20%	3 652	Ausland
	7%	1 272	Catering
	16%	2 768	Station
	18%	3 289	Technik
	20%	3 557	übrige
	81%	14 538	total
Frauen	30%	5 446	
	70%	12 462	
Männer			
	100%	17 908	total
Lernpersonal		392	

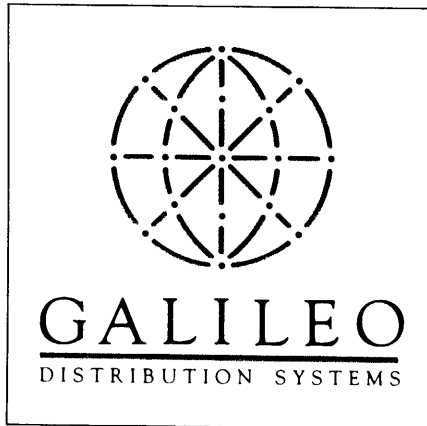


EXIT 10 SOUTH
85
Montgomery
Camp Creek Pkwy
Terminal Return
← LEFT LANE

EXIT 10 NORTH
85
Atlanta
↓ ↓



Galileo: ein modernes Verteilersystem



Im Sommer 1987 gab die Swissair bekannt, dass sie mit British Airways und der holländischen KLM ein europäisches Grossreservationssystem mit dem Namen Galileo aufbauen werde. In der Covia, einer Tochtergesellschaft der United Airlines, fanden die Europäer einen starken amerikanischen Partner, und durch den Beitritt der Alitalia, der Austrian Airlines, der British Caledonian, der irischen Aer Lingus und der TAP Air Portugal konnte die Galileo-Gruppe ihre Stellung im Verlauf des Jahres erheblich verstärken. Alle Partner bringen ein beträchtliches Know-how in das gemeinsame Unternehmen ein, da jede Gesellschaft bei der Entwicklung ihrer eigenen Systeme – bei uns das Traviswiss – bereits grosse Erfahrungen gesammelt hat.

Der Erfolg einer Fluggesellschaft hängt zunehmend nicht mehr alleine von der Finanzkraft, dem technischen Stand der Flotte und der Qualität der Dienstleistungen ab. Mindestens so wichtig ist es, über ein weltweites Buchungssystem mit möglichst vielen Reisebüro-Anschlüssen eben diese Dienstleistungen anbieten zu können. Amerikanische Gesellschaften haben ihre Verteilernetze schon ab Mitte der siebziger Jahre kontinuierlich aufgebaut, und die drei grössten beherrschen heute 75 Prozent des US-Marktes. In den letzten Jahren begannen die Amerikaner, auch in Europa Fuss zu fassen. Daraufhin versuchten die 21 Mitglieder der Vereinigung der europäischen Luftfahrtgesellschaften AEA (Association of European Airlines), der auch wir angehören, ein eigenes, gemeinsames Reisevertriebssystem auf die Beine zu stellen, was leider wegen unvereinbarer Interessenlagen einzelner Gesellschaften misslang. Galileo hat sich sehr anspruchsvolle

Ziele gesetzt. Zuerst müssen alle Reisebüros mit neuen, modernen «Personal Computers» ausgerüstet werden. Dies sind Arbeitsstationen, die bestimmte Aufgaben selbständig ausführen, ohne auf das Zentralsystem zurückzugreifen. Diese Phase ist in der Schweiz mit der Einführung des Traviswiss in vollem Gange. Gegen Ende 1988 werden alle Partnersysteme miteinander verbunden und Mitte 1989 als letzter Schritt ein neues, gemeinsames Computer-Zentrum eröffnet, über das dann jährlich rund 75 Millionen Buchungsvorgänge abgewickelt werden.

Der Hauptsitz der Galileo-Gesellschaft befindet sich in Swindon, 130 Kilometer westlich von London, wo über 200 Mitarbeiter aller Partner, darunter 30 der Swissair, arbeiten. Sie sind im Frühjahr 1988 vom provisorischen Sitz in Amsterdam nach Südengland umgezogen. 1990 werden hier gegen 400 Spezialisten für Galileo tätig sein.

In unserer Zentrale in Zürich befassen sich nochmals gut 100 hochqualifizierte Fachkräfte mit Galileo. Das Ziel dieser Gruppe ist es, das bestehende Swissair-Verteilernetz mit dem erweiterten Galileo-Angebot zu verbinden.

Was bringt Galileo dem Reisenden und dem Reiseagenten? Das Angebot umfasst vor allem eine enorme Menge von Daten über Flugpläne, Tarife, Hotels und Autovermieter, ergänzt später durch alle erdenklichen Angaben über Reisen wie Zugs- und Schiffsverbindungen, Theater, Konzerte, Städte- und Länderformationen sowie Einreise- und Zollformalitäten. Das Reisebüro kann die Daten in Sekundenschnelle abrufen und gewünschte Buchungen vornehmen,

die dann vom System sofort bestätigt werden. Die Angaben erscheinen völlig neutral auf dem Bildschirm. Der Reisende kann somit den Flug wählen, der seinen Wünschen am besten entspricht, und zwar zum aktuellsten klassenbezogenen Tarif, da die gespeicherten Daten laufend erneuert werden.

Das Reisebüro kann das Galileo-Reservationssystem überdies für Verrechnungs- und Buchhaltungsfunktionen einsetzen. Es erleichtert weiter den Aufbau einer Kundenkartei, indem die Reisegewohnheiten von Vielfliegern gespeichert bleiben.

Für den Aufbau des gemeinsamen Unternehmens rechnen wir mit namhaften Investitionen in der Größenordnung von 200 Millionen Franken für alle Partner zusammen. Die Anbieter wie Fluggesellschaften, Autovermieter und Hotels, die über Galileo eine Dienstleistung offerieren, müssen für Buchungen eine Gebühr bezahlen. Dieses Geld fliesst dann proportional zum investierten Kapital an die Partner zurück. Für unsere Gesellschaft, die zwei Drittel ihrer Erträge im Ausland erwirtschaftet, ist eine internationale Marktpräsenz von vitaler Bedeutung.



SWISSAIR

SWISSAIR

Tochtergesellschaften und Beteiligungen

Balair

Die Balair kann wiederum auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken, Produktion und Umsatz entwickelten sich positiv. Dank der Tatsache, dass die meisten Passagiere der Balair ihre Reisen in Schweizerfranken bezahlen, hat sich der Rückgang des Dollarkurses auf das Ergebnis nicht nachteilig ausgewirkt.

Im Langstreckenverkehr wurden wiederum zahlreiche beliebte Destinationen angeflogen, wie New York, Los Angeles, San Francisco und Miami, ferner in Afrika Mombasa, Nairobi und Lomé, im Fernen Osten Colombo, Malé und neu Bangkok/Phuket sowie in Südamerika Recife. Erstmals durfte die Balair Kettenflüge von Mailand aus anbieten, und zwar nach Malé, Santo Domingo und Mombasa.

Ebenfalls gut entwickelt haben sich der Kurzstrecken- und der Ad-hoc-Verkehr.

Erfreuliche Zunahmen verzeichneten die Erträge aus Nebenleistungen, vor allem die Erlöse aus technischen Dienstleistungen sowie die Umsätze aus den Abfertigungsdiensten für Dritte auf dem Flughafen Basel-Mulhouse.

Im Oktober wurde die dritte MD-82 in Dienst genommen. Damit setzt sich die Flotte der Balair aus 1 DC-10-30, 1 A310 Intercontinental sowie aus 3 MD-82 zusammen. Das Durchschnittsalter der Flugzeuge beträgt nunmehr $3\frac{1}{4}$ Jahre. Die Balair dürfte weltweit eine der jüngsten Flotten im Charterverkehr betreiben.

Im Berichtsjahr ist eine Optionsanleihe im Umfang von 20 Millionen Franken begeben worden.

Nach über 20 erfolgreichen Jahren als Leitender Direktor der Balair ist Heinrich Moser Ende 1987 in den Ruhestand getreten. Er hat es verstanden, die Balair zu einem modernen und prosperierenden Charterunternehmen mit hohem Qualitätsniveau auszubauen und der Gesellschaft zu Ansehen bei Reisebüros und Kunden zu verhelfen. Als Nachfolger ist Fred Notter, bisher Regionalchef der Swissair für Nordeuropa, bestimmt worden.

CTA

Im Geschäftsjahr 1987 ist ein erfreuliches Resultat erzielt worden, obschon die Flugstundenproduktion und in der Folge auch das Bruttoergebnis rückläufig waren.

Für die CTA war das Jahr 1987 von der Vorbereitung der Ablösung der Flugzeuge des Typs Caravelle durch die bestellten MD-87-Flugzeuge geprägt. Mit der Einführung dieses modernen Flugzeugtyps wird auch das Sitzangebot merklich erhöht werden.

Zur weiteren Verstärkung der Eigenmittel im Hinblick auf den Erwerb der MD-87 – die ersten beiden Einheiten werden im Frühjahr 1988 in Dienst gestellt, die dritte im Herbst 1988 und die vierte Anfang 1989 – hat die CTA ihr Kapital auf 29,5 Millionen Franken erhöht. Gleichzeitig sind 23 344 Genussscheine für insgesamt 5 Millionen Franken platziert worden. Ferner hat die CTA eine Optionsanleihe von 50 Millionen Franken begeben.

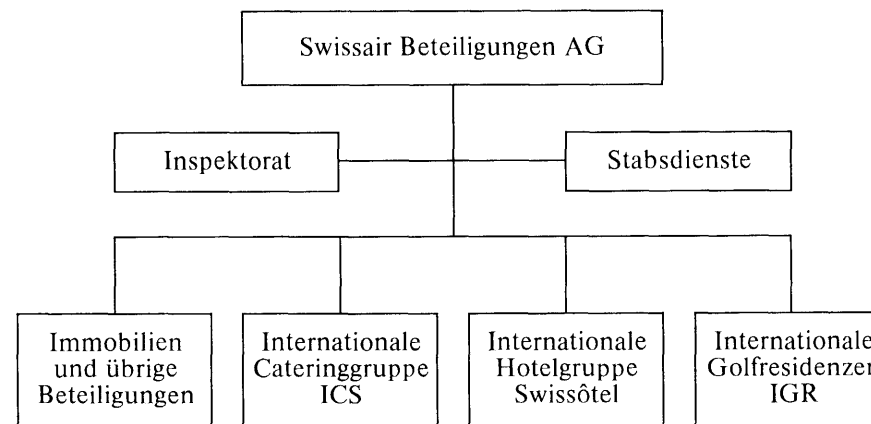
Swissair Beteiligungen AG

Die Swissair Beteiligungen AG weist ein über den Erwartungen liegendes, gutes Jahresergebnis aus. Dazu haben wiederum ausserordentliche Erträge beigetragen. Zur weiteren Substanzverstärkung konnten auch im Berichtsjahr bedeutende Mittel den Rückstellungen und Abschreibungen zugeführt werden. Das Reinergebnis erlaubt – wie schon im Vorjahr – die Ausschüttung einer 6prozentigen Dividende.

Die Erfolgsrechnung und die Bilanz sind auf Seite 31 dargestellt. Die verminderten Dividendenerträge, die aus dem Geschäftsjahr 1986 stammen, wurden einerseits durch den Währungseinbruch und andererseits durch den rückläufigen Tourismus im Hotelbereich verursacht. Dagegen verzeichnen die Zinserträge einen Zuwachs, da sich der Stand der Darlehen an die Tochtergesellschaften erhöhte. Die übrigen Erträge ent-

halten Beteiligungsverkäufe: Im Sinne einer weiteren Bereinigung des Wertschriftenportefeuilles und um Mittel für neue Vorhaben bereitzustellen, hat die Swissair Beteiligungen AG verschiedene Anteile ihres Beteiligungsbestandes veräußert; darunter fallen die Avireal AG, Teile des Hilton Center Wien sowie der Penta-Hotelkette. Diese Devestitionen trugen, wie bereits erwähnt, massgeblich zum guten Jahresergebnis bei. Die eingegangenen Mittel wurden teilweise zur Schuldentilgung verwendet, was zu einer entsprechenden Reduktion der Finanzkosten führte.

Die wichtigsten Expansions- und Akquisitionsvorhaben wurden in den Gruppen Hotels (Swissair Nestlé Swissôtel AG) und Catering (ICS, International Catering Services) realisiert. Ferner ist 1987 als neuer Diversifikationszweig mit dem Aufbau einer Kette von Golfresidenzen begonnen worden.



Die zur Swissair Beteiligungen AG gehörenden Gesellschaften arbeiten im Berichtsjahr mit unterschiedlichem Erfolg. Während einzelne Hotels die gesteckten Ziele trotz markanter Verbesserungen gegenüber dem Vorjahr nicht ganz erreicht haben, weist der Cateringbereich wiederum erfreuliche Resultate aus.

Die *Swissair Nestlé Swissôtel AG* hat als Betriebsführungsgesellschaft für Hotels auch 1987 ein erfolgreiches Geschäftsjahr hinter sich. Neben der Integration der Sodereal-Hotelkette in die Swissôtel-Struktur wurde in China das Crystal Palace Hotel, Tianjin, eröffnet. Im weiteren konnte je ein Managementvertrag für ein Hotel in Peking und Istanbul unterzeichnet werden. Zudem öffnen 1988 die beiden Swiss Grand Hotels in Chicago und Seoul ihre Pforten.

Das nicht in der Swissôtel integrierte *Hilton Center* in Wien erzielte dank wieder aufstrebendem Tourismus ein verbessertes Resultat. Das bisher von der Stadt Wien im Bau-recht zur Verfügung gestellte Grundstück des Hilton Center konnte im Berichtsjahr käuflich erworben werden.

Die *ICS International Catering Services AG* war auch im Berichtsjahr erfolgreich. Die von dieser Managementgesellschaft geführten zahlreichen Catering- und Restaurationsbetriebe haben fast durchwegs über Erwartungen gute Jahresabschlüsse erreicht.

Die *IGR-Holding AG* bildet die Dachorganisation für den Aufbau einer Kette von Golfresidenzen unter dem Namen IGR International Golf and Country Residences. Diese Organisation ermöglicht Golfferien auf

eine neue Art und bietet passionierten wie angehenden Golfern die Möglichkeit, ihren Sport ganzjährig auf renommierten Plätzen rund um den Erdball zu pflegen. Ab März 1989 stehen den IGR-Mitgliedern und ihren Begleitern die ersten fünf Residenzen mit vielfältigen Dienstleistungen und Einrichtungen zur Verfügung.

Die übrigen mit der Swissair Beteiligungen AG verbundenen Gesellschaften haben insgesamt mit Erfolg gearbeitet. Besonders hervorzuheben sind einmal mehr die guten Jahresergebnisse der Reisebüro Kuoni AG, der Uto AG und des Luftfahrtversicherers Polygon Insurance Company Ltd.

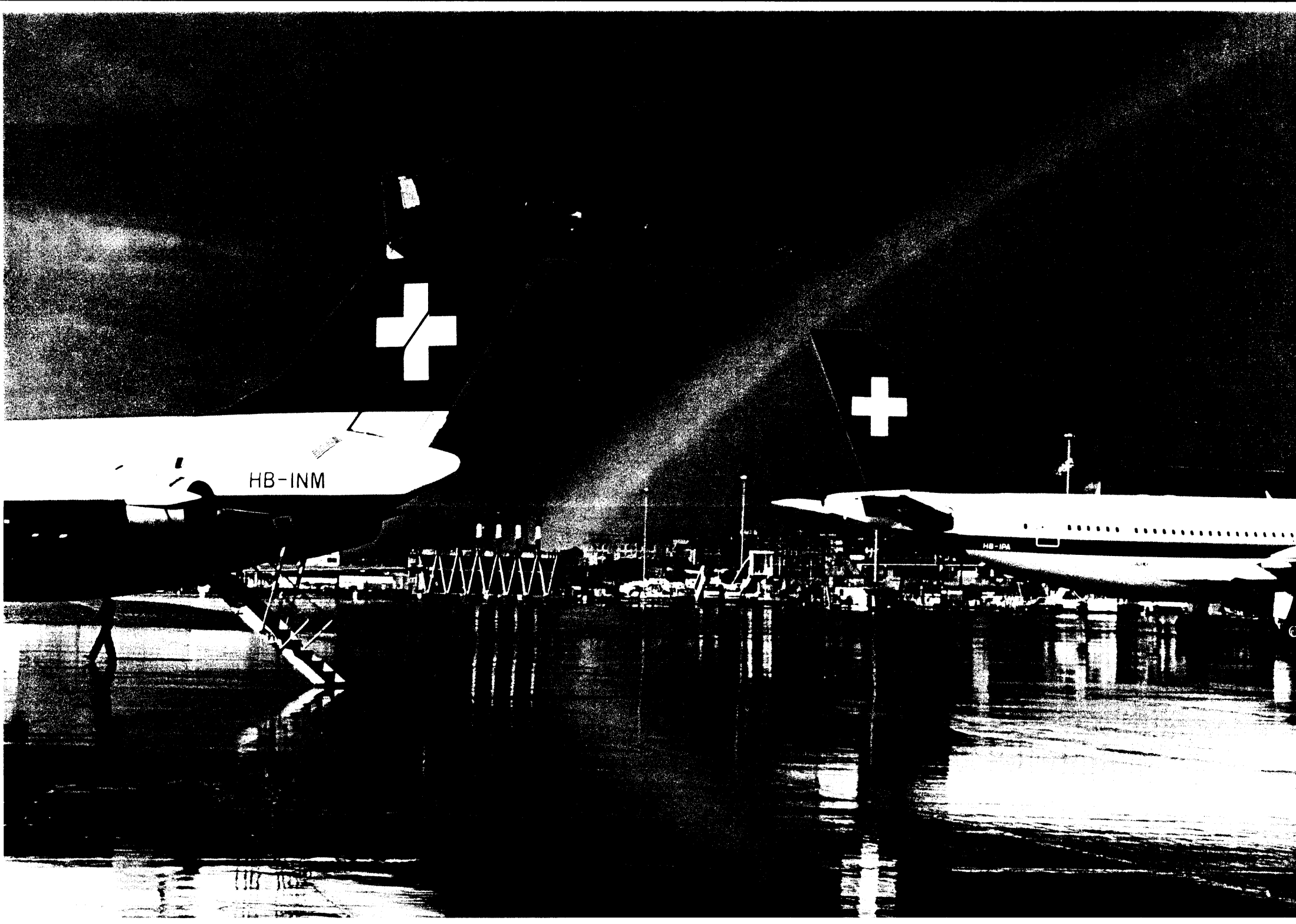
Gesellschaft (Stand 31.12.1987)	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten	Anteil in %
Liste der Beteiligungen der Swissair		
Balair AG, Basel (Stimmrecht: 57%)	sFr. 84 000	48.8
CTA, Compagnie de Transport Aérien, Meyrin (Stimmrecht: 52%)	sFr. 29 461	38.2
Swissair Beteiligungen AG, Zürich	sFr. 100 000	100
Liste der Beteiligungen der Swissair Beteiligungen AG		
Airest Restaurant- und Hotelbetriebsgesellschaft mbH., Wien	öS 10 000	50
Am Stadtpark Unternehmensbeteiligungsgesellschaft mbH., Wien	öS 32 000	65
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	65
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
IGR Holding AG, Zug	sFr. 200	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 22 295 000	20
Polygon Insurance Company Ltd., St. Peter Port, Guernsey	UK£ 10 000	33.3
Prohotel Wäscherei AG, Kloten	sFr. 500	27.6
Reisebüro Kuoni AG, Zürich (Stimmrecht: 26.4%)	sFr. 13 000	38.6
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	49
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		

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1987 (in 1000 Franken)

Kosten	1987	1986	Erträge	1987	1986
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten	722	563	Dividenden	7 663	12 367
Personalkosten	1 980	2 066	Zinserträge	2 933	1 171
Finanzkosten	4 455	6 223	Übrige Erträge	13 935	15 026
Total Kosten vor Abschreibungen und Rückstellungen	7 157	8 852	Total Erträge	24 531	28 564
			1987	1986	
			24 531	28 564	
			7 157	8 852	
			17 374	19 712	
			10 949	13 133	
			6 425	6 579	

Bilanz per 31. Dezember 1987, vor Gewinnverteilung (in 1000 Franken)

Aktiven	31.12.1987	31.12.1986	Passiven	31.12.1987	31.12.1986
Anlagevermögen			Eigenkapital		
Beteiligungen	138 874	144 530	Aktienkapital	100 000	100 000
Darlehen an Beteiligungsgesellschaften	71 317	67 431	Reserven	1 000	600
Mobiliar und Büromaschinen	12	25		(101 000)	(100 600)
	(210 203)	(211 986)			
Umlaufvermögen			Fremdkapital		
Flüssige Mittel	97	37	Darlehen von Swissair	2 000	20 200
Festgelder	-	9 000	Übrige Darlehen	64 144	67 296
Debitoren und transitorische Aktiven	1 684	1 954	Kreditoren und transitorische Passiven	1 297	1 737
Wertschriften	-	209		(67 441)	(89 233)
	(1 781)	(11 200)	Delkredere und andere Rückstellungen	35 716	25 551
			Unternehmungsgewinn		
			Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	1 402	1 223
			Reingewinn des Jahres	6 425	6 579
				(7 827)	(7 802)
Bilanzsumme	211 984	223 186	Bilanzsumme	211 984	223 186



HB-INM

HB-IPA

Verwaltungsrat

Die Zahl bedeutungsvoller und wegweisender, in die Zuständigkeit des Verwaltungsrates fallender Geschäfte nimmt von Jahr zu Jahr zu. Vor dem Hintergrund der Liberalisierung mit den schwer überblickbaren Konsequenzen und den recht ungewissen Aussichten der Weltwirtschaftsentwicklung waren Entscheide über die Erneuerung eines grossen Teiles unserer Langstreckenflotte zu treffen.

Die grossen Interdependenzen, der rasche Wandel, das Auftauchen neuartiger Probleme wie auch die hohen Investitionssummen erheischen eine vertiefte Einsichtnahme in die Probleme der Swissair durch den Verwaltungsrat. Aus diesem Grund fand im September eine besondere Informationstagung zum Thema Liberalisierungsbestrebungen von EG und ECAC statt. Ferner wurde 1987 eine

dankenswerter Weise erfolgreich für die Belange der Swissair eingesetzt hatten.

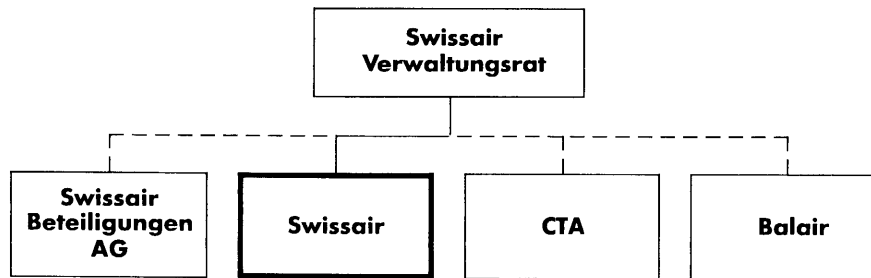
Nach langjähriger Tätigkeit im Rat hat uns Herr Heiner P. Schulthess seinen Entschluss mitgeteilt, auf die Generalversammlung hin von diesem Amte zurückzutreten. Wir danken ihm für seine aktive Mitwirkung für das Wohl der Gesellschaft.

Sodann läuft mit dem Datum der Generalversammlung 1988 die Amtsdauer folgender Herren ab:

Dr. Carl L. Angst
Dr. Hans Ulrich Baumberger
Marc C. Cappis
Max Kühne
Dr. Rudolf Th. Sarasin

Gemäss Art. 13 der Statuten sind sie wieder wählbar.

Die Swissair-Gruppe



Auch die auf lange Sicht ausgerichtete Beteiligung am europäischen «Galileo»-System und allenfalls an einem weiteren, amerikanischen Verkaufs- und Reservationskonzept nahmen den Verwaltungsrat und insbesondere dessen Ausschuss intensiv in Anspruch. Sodann hatte die schwierige Budgetsituation für 1987 verschiedene Strukturmassnahmen zur Folge, u. a. die Aufgabe einzelner unrentabler Strecken und, dadurch ausgelöst, den Verkauf einer DC-10 auf das Frühjahr 1988.

mehrtägige Einführung für erst kurz im Amt stehende Verwaltungsräte veranstaltet.

Im Berichtsjahr hat der Bundesrat bzw. der Regierungsrat des Kantons Genf die Herren Prof. Carl Hidber sowie Regierungsrat Jean-Philippe Maître gemäss Artikel 13 unserer Statuten als Vertreter der öffentlichen Hand in den Verwaltungsrat entsandt. Sie lösen die Herren Alain Borner und Dr. Alois Hürlimann ab, die sich während langer Jahre in ver-

Dieser Jahresbericht wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 16. März 1988 genehmigt.

Namenliste

Verwaltungsrat

Präsident

Armin Baltensweiler,
Herrliberg (ZH)

Vizepräsidenten

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

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

Mitglieder

Dr. Carl L. Angst,
Mitglied des Verwaltungsrates
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
Ascom Holding AG,
Herisau

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

Philippe Bordier,
Privatbanquier, Corsier (GE)

* Alain Borner,
alt Regierungsrat,
Grand-Lancy (GE)
(bis 30. April 1987)

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

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

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

Prof. Carl F. Hidber,
Professor an der Eidg. Technischen
Hochschule Zürich
(seit 30. April 1987)

Paul Antoine Hoefliger,
Generaldirektor
des Comptoir Suisse,
Lausanne

* Dr. Alois Hürlimann,
alt Regierungsrat,
Walchwil (ZG)
(bis 30. April 1987)

* Dr. Kurt Jenny,
Regierungsrat,
Basel

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

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

* Jean-Philippe Maître,
Regierungsrat, Genf
(seit 30. April 1987)

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

* Dr. Fritz W. Mühlemann,
Generalsekretär,
Eidgenössisches Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement,
Rubigen (BE)

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

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,
Mitglied 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

Dr. Rudolf Schneiter,
Vizepräsident

Pier Felice Barchi

Rainer E. Gut

Paul Antoine Hoefliger

Dr. Alois Hürlimann
(bis 30. April 1987)

Dr. Werner Latscha
(seit 30. April 1987)

Kontrollstelle

Schweizerische
Treuhandgesellschaft,
Zürich

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

Direktion

* Robert Staubli,
Direktionspräsident

Generaldirektoren

* Otto Loepfe,
Stellv. Direktionspräsident
(seit 1. August 1987)

* Bertrand Jaquiéry,
Stellv. Direktionspräsident
Marketing
(bis 31. Dezember 1987)

* Dr. Martin Junger,
Planung und Finanzen

* Rolf Krähenbühl,
Technik und Operationen

Direktoren

Alfons Bernhardsgrütter,
Planungsdienst

Heinz Büchi,
Besondere Aufgaben

Claude Christe,
Produktgestaltung und
Verkaufspolitik
(† 14. Juni 1987)

André Clemmer,
Westschweiz

Robert Eglauf
Ausland

Paul Frei,
Operation

Erich Geitlinger,
Produktplanung

Peter Graf,
Produktgestaltung und
Verkaufspolitik
(seit 21. September 1987)

Prof. Dr. Peter König,
Informationsverarbeitung
(seit 1. August 1987)

Konrad Lindenmann,
Kooperationsprojekte
(bis 31. Dezember 1987)

Otto Loepfe,
Informationsverarbeitung
(bis 31. Juli 1987)

Peter Nydegger,
Finanzen

* Peter Oes,
Delegierter
des Direktionspräsidenten,
Aussenbeziehungen

Kurt Schmid,
Deutschschweiz/Tessin

Willi Schurter,
Technik

* Willy Walser,
Personal und Organisation

Generalsekretär

Werner Fuchs

Regionalvertretungen

Schweiz

Direktion für Basel:
Theodor Bregger

Kommerzielle Direktion
Deutschschweiz/Tessin:
Alex Kaufmann

Kommerzielle Direktion für die
Westschweiz:
Raymond Mottier
(bis 31. Mai 1987)

Urbain Zuber
(seit 1. Juni 1987)

Ausland

Nordeuropa:
Fred Notter
(bis 31. Juli 1987)

Hans Zollinger
(seit 1. August 1987)

Südeuropa:
Renato Selva

Osteuropa:
Walter Speck

Nordamerika:
Peter Graf
(bis 15. September 1987)

Peter Lüthi
(seit 16. September 1987)

Lateinamerika:
Werner Seiler
(bis 31. Januar 1987)

Urs Meier
(seit 1. Februar 1987)

Mittlerer Osten:
Rudolf Müller

Ferner Osten:
Franz Fraefel

Afrika:
Peter Lüthi
(bis 31. August 1987)

Arnold Catalini
(seit 1. September 1987)

Tochtergesellschaften:

Balair

Peter Oes,
Präsident des Verwaltungsrates

Heinrich Moser,
Delegierter des Verwaltungsrates und
Leitender Direktor
(bis 31. Dezember 1987)

CTA

Rolf Krähenbühl
Präsident des Verwaltungsrates

Rolf Kressig
Direktor

Swissair Beteiligungen AG

Robert Staubli,
Präsident des Verwaltungsrates

Heinz Galli,
Direktionsvorsitzender

Printed in Switzerland
April 1988

Satz und Druck: NZZ Fretz AG

Gestaltung und Fotos: Swissair

* Mitglied der Geschäftsleitung